

## **Regierung von Mittelfranken**



### **BAB A 73 Nürnberg – Feucht**

## **Planfeststellungsbeschluss mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für**

den 6-streifigen Ausbau der BAB A 73 Nürnberg – Feucht im Abschnitt Anschlussstelle Nürnberg-Hafen-Ost bis Autobahnkreuz Nürnberg-Süd (Abschnitt 860, Station 0,000, bis Abschnitt 900, Station 1,867) im Bereich der Stadt Nürnberg und des gemeindefreien Gebiets Forst Kleinschwarzenlohe im Landkreis Roth

Ansbach, den 24.08.2017

| Inhalt  | Seite     |
|---|-----------|
| <b>A. Tenor.....</b>  | <b>6</b>  |
| 1. Feststellung des Plans .....   | 6         |
| 2. Festgestellte Planunterlagen.....  | 6         |
| 3.1 Unterrichtungspflichten .....   | 10        |
| 3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)/ Abfallrecht .....  | 11        |
| 3.2.1 Arbeiten an Gewässern, Bodenschutz und Abfallwirtschaft.....  | 11        |
| 3.2.2 Lagerung wassergefährdender Stoffe (vorbeugender Grundwasserschutz) .....   | 12        |
| 3.2.3. Ab- Umfüllen und Verwenden wassergefährdender Stoffe .....   | 12        |
| 3.2.4 Betrieb der Baustellenfahrzeuge und Geräte.....   | 12        |
| 3.2.5 Vorgehensweise bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen .....  | 13        |
| 3.2.6 Verlegung des Brünnelgrabens und des Schnackenbaches.....   | 13        |
| 3.3 Natur- und Landschaftsschutz.....   | 14        |
| 3.4 Immissionsschutz.....   | 15        |
| 3.5 Denkmalpflege .....   | 16        |
| 3.6 Verkehrssicherheit (polizeiliche Gefahrenabwehr) .....  | 17        |
| 4. Wasserrechtliche Erlaubnisse .....   | 17        |
| 4.1 Gegenstand/ Zweck .....   | 17        |
| 4.2 Plan .....  | 17        |
| 4.3 Erlaubnisbedingungen und –auflagen zu der unter A. 4.1.1 erteilten gehobenen Erlaubnis.....                             | 17        |
| 5. Straßenrechtliche Verfügungen.....   | 21        |
| 6. Entscheidung über Einwendungen.....  | 22        |
| 7. Entscheidungsvorbehalte .....  | 22        |
| 8. Sofortige Vollziehung .....  | 22        |
| 9. Kosten .....   | 22        |
| <b>B. Sachverhalt .....</b>   | <b>23</b> |
| 1. Beschreibung des Vorhabens .....   | 23        |
| 2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens .....   | 23        |
| <b>C. Entscheidungsgründe .....</b>   | <b>25</b> |
| 1. Verfahrensrechtliche Bewertung .....   | 25        |
| 1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung .....  | 25        |
| 1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit .....   | 25        |
| 1.3 Verträglichkeitsprüfung gemäß der Vogelschutzrichtlinie .....   | 26        |
| 2. Umweltverträglichkeitsprüfung .....  | 28        |
| 2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVP).....   | 28        |
| 2.1.1 Beschreibung des Vorhabens .....  | 28        |
| 2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens .....   | 29        |
| 2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen .....  | 32        |
| 2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen.....   | 34        |
| 2.1.4.1 Schutzgut Mensch .....  | 34        |
| 2.1.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen.....   | 39        |
| 2.1.4.3 Schutzgut Boden .....   | 43        |
| 2.1.4.4 Schutzgut Wasser.....   | 45        |
| 2.1.4.5 Schutzgut Luft und Klima .....  | 49        |
| 2.1.4.6 Schutzgut Landschaft .....  | 51        |
| 2.1.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter .....  | 52        |
| 2.1.4.8 Wechselwirkungen.....   | 52        |
| 2.1.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....  | 53        |
| 2.1.6 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen ..... | 54        |
| 2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVP).....  | 55        |
| 2.2.1 Schutzgut Mensch .....  | 55        |
| 2.2.1.1 Teilbereich Wohnen.....   | 55        |
| 2.2.1.2 Teilbereich Erholung.....   | 61        |

|           |  |            |
|-----------|--|------------|
| 2.2.2     | Schutzgut Tiere und Pflanzen .....                                   | 62         |
| 2.2.3     | Schutzgut Boden.....   | 65         |
| 2.2.4     | Schutzgut Wasser.....  | 66         |
| 2.2.4.1   | Oberflächengewässer .....  | 67         |
| 2.2.4.2   | Grundwasser .....  | 69         |
| 2.2.5     | Schutzgut Luft und Klima .....                                       | 69         |
| 2.2.5.1   | Luft .....   | 69         |
| 2.2.5.2   | Klima .....  | 70         |
| 2.2.6     | Schutzgut Landschaft.....  | 70         |
| 2.2.7     | Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter .....                       | 74         |
| 2.3       | Gesamtbewertung.....   | 74         |
| 3.        | Materiell-rechtliche Würdigung.....                                  | 74         |
| 3.1       | Ermessensentscheidung.....   | 74         |
| 3.2       | Planrechtfertigung.....  | 75         |
| 3.2.1     | Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung) .....                       | 75         |
| 3.2.2     | Finanzierbarkeit des Vorhabens.....                                  | 81         |
| 3.2.3     | Planungsziele .....  | 81         |
| 3.3       | Öffentliche Belange.....   | 81         |
| 3.3.1     | Raumordnung, Landes- und Regionalplanung .....                       | 81         |
| 3.3.2     | Planungsvarianten .....  | 83         |
| 3.3.3     | Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt).....          | 85         |
| 3.3.3.1   | Trassierung.....   | 86         |
| 3.3.3.2   | Querschnitt .....  | 91         |
| 3.3.3.3   | Fahrbahnbefestigung.....   | 92         |
| 3.3.3.4   | Zusammenfassende Bewertung .....                                     | 92         |
| 3.3.4     | Immissionsschutz.....  | 93         |
| 3.3.4.1   | Verkehrslärmschutz .....   | 93         |
| 3.3.4.2   | Schadstoffbelastung .....  | 116        |
| 3.3.5     | Bodenschutz .....  | 120        |
| 3.3.6     | Naturschutz und Landschaftspflege .....                              | 122        |
| 3.3.6.1   | Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft.....                | 122        |
| 3.3.6.2   | Allgemeiner und besonderer Artenschutz .....                         | 153        |
| 3.3.6.3   | Berücksichtigung der Naturschutzbelange im Rahmen der Abwägung ..... | 177        |
| 3.3.7     | Gewässerschutz / Wasserwirtschaft.....                               | 188        |
| 3.3.7.1   | Gewässerschutz .....   | 188        |
| 3.3.7.2   | Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung .....             | 189        |
| 3.3.7.3   | Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse .....                   | 191        |
| 3.3.7.4   | Abwägung.....  | 199        |
| 3.3.8     | Wald/ Forstwirtschaft.....   | 199        |
| 3.3.9     | Fischerei .....  | 202        |
| 3.3.10    | Denkmalpflege.....   | 202        |
| 3.3.11    | Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht .....                          | 205        |
| 3.3.12    | Kommunale Belange.....   | 207        |
| 3.3.12.1  | Stadt Nürnberg .....   | 207        |
| 3.3.12.2  | Markt Wendelstein .....  | 207        |
| 3.3.13    | Träger von Versorgungsleitungen .....                                | 208        |
| 3.3.14    | Sonstige öffentliche Belange.....                                    | 208        |
| 3.3.15    | Belange anderer Straßenbaulastträger .....                           | 209        |
| 3.4       | Private Einwendungen .....   | 209        |
| 3.5       | Gesamtergebnis der Abwägung.....                                     | 210        |
| 4         | Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen .....                  | 210        |
| 5.        | Sofortige Vollziehung .....  | 210        |
| 6.        | Kostenentscheidung .....   | 211        |
| <b>D.</b> | <b>Rechtsbehelfsbelehrung .....</b>                                  | <b>211</b> |
| <b>E.</b> | <b>Hinweis zur sofortigen Vollziehung .....</b>                      | <b>211</b> |
| <b>F.</b> | <b>Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans .....</b>         | <b>212</b> |

## Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen:

|             |   |
|-------------|---|
| a. a. O.    | am angegebenen Ort  |
| AGBGB       | Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches                     |
| AK          | Autobahnkreuz   |
| AllMBI      | Allgemeines Ministerialamtsblatt  |
| ARS         | Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des Bundesministeriums für Verkehr |
| AS          | Anschlussstelle   |
| ASB         | Absetzbecken  |
| B           | Bundesstraße  |
| BAB         | Bundesautobahn  |
| BauGB       | Baugesetzbuch   |
| BayNat2000V | Bayerische Verordnung über die Natura 2 000-Gebiete                     |
| BauNVO      | Baunutzungsverordnung   |
| BayBO       | Bayer. Bauordnung   |
| BayEG       | Bayer. Enteignungsgesetz  |
| BayKompV    | Bayerische Kompensationsverordnung                                      |
| BayLplG     | <b>Bayer. Landesplanungsgesetz</b>                                      |
| BayNat2000V | Bayerische Natura 2 000-Verordnung                                      |
| BayNatSchG  | Bayer. Naturschutzgesetz  |
| BayStMI     | Bayer. Staatsministerium des Innern                                     |
| BayStrVG    | Bayer. Straßen- und Wegegesetz  |
| BayVBl      | Bayer. Verwaltungsblätter   |
| BayVGH      | Bayer. Verwaltungsgerichtshof   |
| BayVwVfG    | Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetz                                      |
| BayWaldG    | Bayer. Waldgesetz   |
| BayWG       | Bayer. Wassergesetz   |
| BBodSchG    | Bundesbodenschutzgesetz   |
| Bek         | Bekanntmachung  |
| BGB         | Bürgerliches Gesetzbuch   |
| BGBI        | Bundesgesetzblatt   |
| BGH         | Bundesgerichtshof   |
| BImSchG     | Bundesimmissionsschutzgesetz  |
| 16. BImSchV | Verkehrslärmschutzverordnung  |
| 24. BImSchV | Verkehrswege – Schallschutzmaßnahmenverordnung                          |
| 39. BImSchV | Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen        |
| BMV         | Bundesministerium für Verkehr   |
| BNatSchG    | Bundesnaturschutzgesetz   |
| BRS         | Baurechtssammlung   |
| BV          | Bayerische Verfassung   |
| BVerwG      | Bundesverwaltungsgericht  |
| BVerwGE     | <b>Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts (Sammlung)</b>          |
| BWaldG      | Bundeswaldgesetz  |
| DÖV         | Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift                                 |
| DVBl        | Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift                                 |
| EKrG        | Eisenbahnkreuzungsgesetz  |
| 1. EKrV     | 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung   |
| FFH-RL      | Fauna- Flora-Habitat-Richtlinie   |
| Fl.-Nr.     | Flurstücksnummer  |
| FlurbG      | Flurbereinigungsgesetz  |
| FStrG       | Bundesfernstraßengesetz   |
| GG          | Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland                          |
| GMBI        | Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)                |
| GVS         | Gemeindeverbindungsstraße   |
| IGW         | Immissionsgrenzwert   |

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| KG                             | Bayerisches Kostengesetz  |
| Lärmschutz-<br>Richtlinien-StV | Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der<br>Bevölkerung vor Lärm  |
| Leitfaden FFH-VP               | Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Leitfaden zur<br>FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau, Ausgabe 2004           |
| MABI                           | Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung   |
| NJW                            | Neue Juristische Wochenschrift  |
| NuR                            | Zeitschrift Natur und Recht   |
| NVwZ                           | Neue Verwaltungszeitschrift   |
| OVG                            | Oberverwaltungsgericht  |
| Plafer 15                      | Planfeststellungsrichtlinien 2015   |
| RdL                            | Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift   |
| RAA                            | Richtlinien für die Anlage von Autobahnen   |
| RAL                            | Richtlinien für die Anlage von Landstraßen  |
| RAS-L                          | Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Linienführung  |
| RE                             | Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von<br>Entwurfsunterlagen im Straßenbau   |
| RHB                            | Regenrückhaltebecken  |
| RiStWag                        | Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutz-<br>gebieten   |
| RL                             | Richtlinie  |
| RLS-90                         | Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen   |
| RLW                            | Richtlinien für den ländlichen Wegebau  |
| ROG                            | Raumordnungsgesetz  |
| RStO                           | Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen  |
| St                             | Staatsstraße  |
| StVO                           | Straßenverkehrsordnung  |
| TA Lärm                        | Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm  |
| T+R-Anlage                     | Tank- und Rastanlage  |
| TKG                            | Telekommunikationsgesetz  |
| UPR                            | Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht   |
| UVPG                           | Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung   |
| UVPVwV                         | Verwaltungsvorschriften vom 18.09.95 zur Ausführung des Gesetzes über<br>die Umweltverträglichkeitsprüfung  |
| UVP-RL                         | Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Umwelt-<br>verträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten |
| VLärmSchR 97                   | Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der<br>Baulast des Bundes  |
| V-RL                           | Vogelschutz - Richtlinie  |
| VwGO                           | Verwaltungsgerichtsordnung  |
| WHG                            | Wasserhaushaltsgesetz   |
| Zeitler                        | Zeitler, Kommentar zum Bayer. Straßen- und Wegegesetz   |

**Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) und des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG);  
6-streifiger Ausbau der BAB A 73 Nürnberg – Feucht im Abschnitt Anschlussstelle Nürnberg-Hafen-Ost bis Autobahnkreuz Nürnberg-Süd (Abschnitt 860, Station 0,000, bis Abschnitt 900, Station 1,867) im Bereich der Stadt Nürnberg und des gemeindefreien Gebiets Forst Kleinschwarzenlohe im Landkreis Roth**

Die Regierung von Mittelfranken erlässt folgenden

**Planfeststellungsbeschluss:**

**A. Tenor**

**1. Feststellung des Plans**

Der Plan für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 73 Nürnberg – Feucht im Abschnitt Anschlussstelle Nürnberg-Hafen-Ost bis Autobahnkreuz Nürnberg-Süd (Abschnitt 860, Station 0,000, bis Abschnitt 900, Station 1,867) im Bereich der Stadt Nürnberg und des gemeindefreien Gebiets Forst Kleinschwarzenlohe im Landkreis Roth wird mit den sich aus Ziffern A. 3 und A. 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

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

**2. Festgestellte Planunterlagen**

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

| Unterlage Nr. | Bezeichnung (Inhalt)  | Maßstab   |
|---------------|---|-----------|
| 1 T           | Erläuterungsbericht vom 18.12.2015, geändert mit Tektur vom 30.06.2017                      |           |
| 2             | Übersichtskarte vom 28.07.2014 (nachrichtlich)  | 1:100.000 |
| 3             | Übersichtslageplan vom 28.07.2014 (nachrichtlich)   | 1:25.000  |
| 5 Blatt 1 T   | Lageplan Bau-km 162+560 – Bau-km 163+860 vom 28.07.2014, geändert mit Tektur vom 30.06.2017 | 1:2.000   |
| 5 Blatt 2 T   | Lageplan Bau-km 163+860 – Bau-km 165+620 vom 28.07.2014, geändert mit Tektur vom 30.06.2017 | 1:2.000   |
| 5 Blatt 3 T   | Lageplan Bau-km 165+620 – Bau-km 167+500 vom 28.07.2014, geändert mit Tektur vom 30.06.2017 | 1:2.000   |

| Unterlage Nr. | Bezeichnung (Inhalt)  | Maßstab     |
|---------------|---|-------------|
| 5 Blatt 4 T   | Lageplan Bau-km 165+500 – Bau-km 169+000 vom 28.07.2014, geändert mit Tektur vom 30.06.2017                                       | 1:2.000     |
| 6.1 Blatt 1   | Höhenplan Bau-km 162+560 – Bau-km 163+860 vom 28.07.2014  | 1:2.000/200 |
| 6.1 Blatt 2   | Höhenplan Bau-km 163+860 – Bau-km 165+620 vom 28.07.2014  | 1:2.000/200 |
| 6.1 Blatt 3   | Höhenplan Bau-km 165+620 – Bau-km 167+500 vom 28.07.2014  | 1:2.000/200 |
| 6.1 Blatt 4   | Höhenplan Bau-km 167+500 – Bau-km 169+000 vom 28.07.2014  | 1:2.000/200 |
| 6.2 Blatt 1   | Höhenplan AS N.-Hafen-Ost – Rampen A 73 Feucht – Finkenbrunn/Hafen (A 64) Hafenstraße – A 73 Feucht (A 67) vom 28.07.2014         | 1:2.000/200 |
| 6.2 Blatt 2.1 | Höhenplan AS N.-Königshof – Rampen A 73 Fürth – Saarbrückener Str. (A 93) Saarbrückener Str. – A 73 Fürth (A 96) vom 28.07.2014   | 1:2.000/200 |
| 6.2 Blatt 2.2 | Höhenplan AS N.-Königshof – Rampen Saarbrückener Str. – A 73 Feucht (A 91) A 73 Feucht – Saarbrückener Str. (A 93) vom 28.07.2014 | 1:2.000/200 |
| 6.2 Blatt 3.1 | Höhenplan AS N.-Zollhaus – Rampe B 8/ Schwanstetter Str. – A 73 Fürth (A 84) vom 28.07.2014                                       | 1:2.000/200 |
| 6.2 Blatt 3.2 | Höhenplan AS N.-Zollhaus – Rampe B 8/ Münchener Str. – A 73 Fürth (A 186) vom 28.07.2014  | 1:2.000/200 |
| 6.2 Blatt 3.3 | Höhenplan AS N.-Zollhaus – Rampe A 73 Fürth – Münchener Str./ Schwanstetter Str. (A 183) vom 28.07.2014                           | 1:2.000/200 |
| 6.2 Blatt 3.4 | Höhenplan AS N.-Zollhaus – Rampe Münchener Str. – A 73 Feucht (A 181) vom 28.07.2014  | 1:2.000/200 |
| 6.2 Blatt 3.5 | Höhenplan AS N.-Zollhaus – Rampe Schwanstetter Str. – A 73 Feucht (A 85) vom 28.07.2014   | 1:2.000/200 |
| 6.2 Blatt 4   | Höhenplan Verteilerfahrbahn zwischen AS N.-Zollhaus und AK N.-Süd (A 582) vom 28.07.2014  | 1:2.000/200 |
| 6.2 Blatt 5.1 | Höhenplan AK N.-Süd – Rampe A 6 Heilbronn – A 73 Fürth (A 505) vom 28.07.2014   | 1:2.000/200 |
| 6.2 Blatt 5.2 | Höhenplan AK N.-Süd – Rampe A 6 Amberg – A 73 Fürth (A 501) vom 28.07.2014  | 1:2.000/200 |
| 6.3 Blatt 1 T | Höhenplan Unterführung eines Privatweges BW 11c (A 201) vom 28.07.2014, geändert mit Tektur vom 30.06.2017                        | 1: 5.00/50  |
| 6.3 Blatt 2 T | Höhenplan Unterführung eines Privatweges BW 9a (A 205) vom 28.07.2014, geändert mit Tektur vom 30.06.2017                         | 1: 5.00/50  |
| 6.3 Blatt 3   | Höhenplan Unterführung eines Privatweges BW   | 1:1.000/100 |

| Unterlage Nr.  | Bezeichnung (Inhalt)   | Maßstab              |
|----------------|--|----------------------|
|                | 8b Rückbau Kornburger Straße (A 206)   |                      |
| 6.3 Blatt 4    | Höhenplan Unterführung eines Privatweges BW 8a Verlegung eines Privatweges (A 210) vom 28.07.2014                | 1:1.000/100          |
| 6.3 Blatt 5    | Höhenplan Unterführung eines Privatweges BW 7a (A 208) vom 28.07.2014  | 1:500/50             |
| 7 Blatt 1 T    | Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen Bau-km 162+750 – 164+600 vom 28.07.2014, geändert mit Tektur vom 30.06.2017     | 1:5.000              |
| 7 Blatt 2 T    | Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen Bau-km 164+600 – 167+200 vom 28.07.2014, geändert mit Tektur vom 30.06.2017     | 1:5.000              |
| 7 Blatt 3      | Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen Bau-km 166+400 – 169+000 vom 28.07.2014   | 1:5.000              |
| 9.2 Blatt 1 T  | Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan vom 28.07.2014, geändert mit Tektur vom 30.06.2017                        | 1:2.000              |
| 9.2 Blatt 2 T  | Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan vom 28.07.2014, geändert mit Tektur vom 30.06.2017                        | 1:2.000              |
| 9.2 Blatt 3 T  | Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan vom 28.07.2014, geändert mit Tektur vom 30.06.2017                        | 1:2.000              |
| 9.2 Blatt 4 T  | Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan vom 28.07.2014, geändert mit Tektur vom 30.06.2017                        | 1:2.000              |
| 9.2 Blatt 5    | Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan vom 28.07.2014  | 1:100.000/<br>1.2000 |
| 9.3 T          | Maßnahmenblätter zum Landschaftspflegerischen Begleitplan vom 28.07.2014, geändert mit Tektur vom 30.06.2017     |                      |
| 9.4 T          | Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation vom 28.07.2014, geändert mit Tektur vom 30.06.2017 |                      |
| 10.1 Blatt 1 T | Grunderwerbsplan Bau-km 162+560 – 163+860 vom 28.07.2014, geändert mit Tektur vom 30.06.2017                     | 1:2000               |
| 10.1 Blatt 2 T | Grunderwerbsplan Bau-km 163+860 – 165+620 vom 28.07.2014, geändert mit Tektur vom 30.06.2017                     | 1:2000               |
| 10.1 Blatt 3 T | Grunderwerbsplan Bau-km 165+620 – 167+500 vom 28.07.2014, geändert mit Tektur vom 30.06.2017                     | 1:2000               |
| 10.1 Blatt 4   | Grunderwerbsplan Bau-km 167+500 – 169+000 vom 28.07.2014   | 1:2000               |
| 10.2 T         | Grunderwerbsverzeichnis vom 28.07.2014, geändert mit Tektur vom 30.06.2017                                       |                      |
| 11 T           | Regelungsverzeichnis vom 28.07.2014, geändert mit Tektur vom 30.06.2017  |                      |

| Unterlage Nr.    | Bezeichnung (Inhalt)   | Maßstab     |
|------------------|--|-------------|
| 14.1             | Ermittlung der Belastungsklassen (Oberbaunachweise gemäß RStO 12) vom 28.07.2014 (nachrichtlich)               |             |
| 14.2 Blatt 1     | Regelquerschnitt A 73 zwischen AS N.-Hafen-Ost und AS N.-Zollhaus vom 28.07.2014                               | 1:100       |
| 14.2 Blatt 2     | Regelquerschnitt A 73 zwischen AS N.-Zollhaus und AK N.-Süd vom 28.07.2014                                     | 1:100       |
| 14.2 Blatt 3     | Regelquerschnitte Rampen der Knotenpunkte vom 28.07.2014   | 1:50        |
| 14.2 Blatt 4     | Regelquerschnitte Privatwege; Kornburger Straße vom 28.07.2014   | 1:50        |
| 14.3 Blatt 1     | Sonderquerschnitte kennzeichnende Querschnitte A 73 (163+540; 164+480; 165+600) vom 28.07.2014                 | 1:200       |
| 14.3 Blatt 2     | Sonderquerschnitte kennzeichnende Querschnitte A 73 (167+040; 168+000; 168+860) vom 28.07.2014                 | 1:200       |
| 16 Blatt 1 T     | Längsschnitt Verlegung Brünnelgraben West (A40) vom 28.07.2014, geändert mit Tektur vom 30.06.2017             | 1:1000/100  |
| 16 Blatt 2       | Längsschnitt Verrohrung DN700 – DN1000 (A101) zur Ableitung Oberflächenwasser in ASB/RHB 163-1R vom 28.07.2014 | 1:2.500/250 |
| 17.1.1           | Lärmtechnische Untersuchungen Teil 1 Ausbaustrecke A 73 vom 18.12.2015   |             |
| 17.1.2           | Lärmtechnische Untersuchungen Teil 2 Umgebungsstraßen vom 18.12.2015   |             |
| 17.2             | Immissionstechnische Untersuchungen – Erläuterungen zu den Luftschadstoffen vom 18.12.2015                     |             |
| 18.1             | Wassertechnische Untersuchungen – Erläuterungen – vom 28.07.2014   |             |
| 18.2             | Wassertechnische Untersuchungen – Berechnungen – vom 28.07.2014  |             |
| 19.1.1 T         | Textteil zum Landschaftspflegerischen Begleitplan vom 28.07.2014, geändert mit Tektur vom 30.06.2017           |             |
| 19.1.2 Blatt 1 T | Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 28.07.2014, geändert mit Tektur vom 30.06.2017         | 1:2.000     |
| 19.1.2 Blatt 2 T | Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 28.07.2014, geändert mit Tektur vom 30.06.2017         | 1:2.000     |
| 19.1.2 Blatt 3 T | Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 28.07.2014, geändert mit Tektur vom 30.06.2017         | 1:2.000     |

| Unterlage Nr.    | Bezeichnung (Inhalt)   | Maßstab   |
|------------------|--|-----------|
| 19.1.2 Blatt 4 T | Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 28.07.2014, geändert mit Tektur vom 30.06.2017   | 1:2.000   |
| 19.1.3 T         | spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) zum Landschaftspflegerischen Begleitplan vom 28.07.2014, geändert mit Tektur vom 30.06.2017                          |           |
| 19.2.1           | Textunterlage zur FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Natura 2000-Gebiet (EU-Vogelschutzgebiet) „Nürnberger Reichswald“ DE 6533-471 vom 28.07.2014 (nachrichtlich) |           |
| 19.2.2           | Übersichtskarte zur FFH-Verträglichkeitsprüfung vom 28.07.2014 (nachrichtlich)   | 1:100.000 |
| 19.2.3           | Planunterlage zu Arten und Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele/Maßnahmen vom 28.07.2014 (nachrichtlich)   | 1:5.000   |
| 19.4.1           | Kartierergebnisbericht Fauna zum Landschaftspflegerischen Begleitplan vom 28.07.2014 (nachrichtlich)   |           |
| 19.4.2           | Kartierergebniskarte Avifauna und Fledermäuse vom 28.07.2014 (nachrichtlich)   | 1:5.000   |
| 19.4.3 T         | Bericht zur Plausibilitätskontrolle (nachrichtlich)  |           |
| 19.4.4 T         | Kartierergebniskarte 2016/17 (nachrichtlich)   | 1:5.000   |

### 3. Nebenbestimmungen

#### 3.1 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekanntzugeben:

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

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

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

- 3.1.2 Der MDN Main-Donau Netzgesellschaft mbH, Hainstraße 34, 90461 Nürnberg, mindestens sechs Monate vor Baubeginn unter Vorlage der Ausführungspläne für den Straßenkörper und die Lärmschutzanlagen sowie eines Bauzeitenplans, damit

die erforderlichen Sicherungs- und Anpassungsarbeiten an den betroffenen Strom-, Gas-, Fernmelde-, Wasser- und Kanalleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können. Dies gilt insbesondere für die im Zuge der Baumaßnahme notwendige Verlegung des Brünnelgrabens-West im Bereich des Maststandortes Nr. 13.

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

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

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

## **3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)/ Abfallrecht**

### *3.2.1 Arbeiten an Gewässern, Bodenschutz und Abfallwirtschaft*

- 3.2.1.1 Zu entsorgendes Aushubmaterial ist vor Ort gemäß der LAGA-Mitteilung 32 LAGA PN 98 „Richtlinie für das Vorgehen bei physikalischen, chemischen und biologischen Untersuchungen im Zusammenhang mit der Verwertung/ Beseitigung von Abfällen“ zu beproben, zu deklarieren und entsprechend den abfallrechtlichen Vorgaben zu verwerten oder zu beseitigen. Bei der Entsorgung sind die Vorgaben des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) und der weiteren untergesetzlichen Regelwerke zu beachten. Bei der Beseitigung von Abfällen sind die Andienpflichten zu beachten.

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

- 3.2.1.3 Im Bereich der von dem Gesamtbauvorhaben benutzten bzw. zu verlegenden Gewässer (5 m-Streifen links und rechts des jeweiligen Gerinnes) dürfen keine Geländeauffüllungen oder sonstige Abflusshindernisse errichtet werden. Die ursprüngliche Geländehöhe ist im Bereich der Gewässer zu erhalten.

- 3.2.1.4 Die Vorhabensträgerin hat zur Vermeidung von Schäden durch Rückstau bei Hochwasserführung der (tangierten) Gewässer die Anlagen eigenverantwortlich abzusichern.

- 3.2.1.5 Die Bauausführung hat schonend zu erfolgen. Es ist darauf zu achten, dass der Boden nicht schädlich verdichtet wird. Die Bepflanzung im Uferbereich ist zu erhalten. Die Böschungen der Gewässer dürfen nicht ausgeschwemmt werden. Sämtliche Stoffe aus dem Baubetrieb (z.B. Verpackungsmaterial), die in das Gewässer gelangen, sind von der Vorhabensträgerin unverzüglich einzusammeln und ordnungsgemäß zu entsorgen.

- 3.2.1.6 Während der Bauzeit ist ein ungehinderter Wasserablauf zu gewährleisten.
- 3.2.1.7 Etwaige Beschädigungen an den Böschungen während der Bauzeit sind umgehend fachgerecht zu beseitigen.
- 3.2.1.8 Zur Vermeidung von Schäden durch Rückstau bei Hochwasserführung des (jeweiligen) Grabens sind Anlagen bzw. sonstige Anlagenteile entsprechend abzusichern.
- 3.2.2 *Lagerung wassergefährdender Stoffe (vorbeugender Grundwasserschutz)*
- 3.2.2.1 Lageranlagen (Kleingebinde bzw. separate Anlagen wie z.B. Lagertanks) sind entsprechend ihrer Gefährdungsstufe gemäß der Anlagenverordnung (VAwS) zu konzipieren. Lagerbehälter und Schutzeinrichtungen (z.B. Auffangwannen), müssen für das jeweilige Lagermedium die entsprechende Zulassung (DIN-Normen, Bauartzulassungen) aufweisen.
- 3.2.2.2 Lageranlagen in Auffangwannen sind gegen Niederschlagswasser zu schützen und dürfen Unbefugten nicht zugänglich sein (z.B. abschließbarer, geschlossener Container). Die Lageranlagen sind gegenüber mechanischen Beschädigungen, wie z.B. durch das Anfahren eines Baufahrzeuges, zu sichern. Sie dürfen nicht im unmittelbaren Bereich der Baugrube aufgestellt sein.
- 3.2.3 *Ab- Umfüllen und Verwenden wassergefährdender Stoffe*
- 3.2.3.1 Das Ab- und Umfüllen wassergefährdender Stoffe (z.B. Befüllen eines Baustellengerätes, Schmieren) hat so zu erfolgen, dass eine Verunreinigung des Bodens und des Grundwassers nicht zu besorgen ist. Behälter sind nach der Verwendung zur Lagerstätte zurückzubringen.
- 3.2.3.2 Betankungsvorgänge sind grundsätzlich von einer beauftragten Person zuverlässig zu überwachen.
- 3.2.3.3 Baustellen-Tanks dürfen nur mit den entsprechenden Zulassungen (DIN-Normen, Bauartzulassungen) betrieben werden.
- 3.2.3.4 Der Aufstellungsort des Baustellentanks sowie die Betankungsfläche für die Befüllvorgänge sind ausreichend bemessen und flüssigkeitsdicht auszubilden (z.B. Beton). Es dürfen keine Abläufe im Wirkungsbereich vorhanden sein.
- 3.2.3.5 Die Tankanlage ist gegenüber mechanischen Beschädigungen (z.B. durch Anfahren) zu sichern.
- 3.2.4 *Betrieb der Baustellenfahrzeuge und Geräte*
- 3.2.4.1 Bei Feststellen von Undichtigkeiten oder Anhaftungen wassergefährdender Stoffe an Baustellenfahrzeugen, Geräten und Maschinen ist eine umgehende Mängelbeseitigung vorzunehmen.
- 3.2.4.2 Das Warten, Reparieren bzw. Reinigen von Fahrzeugen, Geräten und Maschinen, ist im unmittelbaren Baustellenbereich verboten.
- 3.2.4.3 Sämtliche Geräte, die eingesetzt werden, müssen frei von anhaftenden Betriebsstoffen (Öl, Schmierstoffe etc.) sein.
- 3.2.4.4 Bewegliche Maschinen sowie nicht fahrbare Geräte (z.B. Rüttelplatten, Stampfer etc.) sind bei Nichteinsatz bzw. Schichtende auf befestigten, gegen Versickerung geschützten Flächen, abzustellen.

### 3.2.5 *Vorgehensweise bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen*

- 3.2.5.1 Unfälle, die eine Bodenverunreinigung indizieren und damit schädliche Einwirkungen auf den naturgegebenen Grundwasserhaushalt haben können (z.B. Auslaufen von Öl, Platzen von Hydraulikschläuchen usw.), sind sofort der zuständigen Polizeidienststelle, dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg sowie der Stadt Nürnberg/ Umweltamt (Tel. 90911/231-3906) zu melden.
- 3.2.5.2 Eine gegebenenfalls betriebene Bauwasserhaltung ist sofort einzustellen.
- 3.2.5.3 Folgende Sofortmaßnahmen sind umgehend zu ergreifen, um eine Umweltgefährdung durch wassergefährdende Stoffe zu verhindern:
- Verunreinigungen des Bodens sind umgehend und gewissenhaft abzutragen. Die Schadensörtlichkeit/ Eintragsstellen sind zu dokumentieren. Verunreinigungen auf befestigten Flächen (z.B. auf bereits erstellten Bodenplatten) sind umgehend mit geeigneten Bindemitteln aufzunehmen. Das verunreinigte Bindemittel sowie der Boden sind zu separieren und bis zur ordnungsgemäßen Entsorgung vorschriftsmäßig zwischenzulagern.
  - Bei einer Verunreinigung des Bauwassers (Grundwasser, Niederschlagswasser) sind die Förderpumpen unverzüglich abzuschalten, um eine Einleitung z.B. ölhaltigen Bauwassers in die öffentliche Kanalisation oder einen Vorfluter (Gewässer) zu unterbinden. Aufschwimmendes Öl ist mittels eines geeigneten Bindemittels bzw. eines Ölfließes unverzüglich aufzunehmen. Das verunreinigte Bindemittel bzw. Fließ ist bis zur ordnungsgemäßen Entsorgung vorschriftsmäßig zwischenzulagern.
  - Die Wiederaufnahme der Arbeiten im Bereich des Schadensfalls sowie die Wiederinbetriebnahme der (ggf. erforderlichen) Bauwasserhaltung nach einem Schaden dürfen nur nach Freigabe durch die zuständigen Gewässeraufsichtsbehörden (Wasserwirtschaftsamt Nürnberg und Stadt Nürnberg/ Umweltamt oder eines Sachverständigen erfolgen.

### 3.2.6 *Verlegung des Brünnelgrabens und des Schnackenbaches*

- 3.2.6.1 Die Bauausführung hat den planfestgestellten Antragsunterlagen zu entsprechen. Änderungen gegenüber dem Plan bedürfen der vorherigen Zustimmung des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg sowie der Stadt Nürnberg/ SÖR/ 1-B.
- 3.2.6.2 Die neuen Gewässerprofile sind soweit möglich naturnah herzustellen. Sie sind so auszuführen, dass Ausuferungen nur im bereits jetzt bestehenden Umfang erfolgen, um benachbarte Grundstücke nicht zu beeinträchtigen.
- 3.2.6.3 Auf den Einbau von Sohl- und Ufersicherungen ist möglichst zu verzichten. Die Begrünung des neuen Gewässerverlaufs hat nur in sehr begrenztem Umfang zu erfolgen und ist der natürlichen Sukzession zu überlassen. Insbesondere die Verwendung von Weidenfaschinen zur Ufersicherung sollte nur in sehr begrenztem Umfang erfolgen, da durch den Austrieb der Weiden ein Zuwachsen des Gewässerbettes zu befürchten ist.
- 3.2.6.4 Die Wiedereinmündung des neuen Gewässerbettes sollte möglichst sanft in Fließrichtung erfolgen, um Ausspülungen an den Ufern zu vermeiden.

- 3.2.6.5 Die vorhandene Gewässerverrohrung darf nicht beschädigt werden. Die Aufgrabung im Bereich der Verrohrung hat mit besonderer Sorgfalt zu erfolgen.
- 3.2.6.6 Die Abflussfähigkeit des Gewässers ist stets, auch während der Bauzeit zu gewährleisten. Es ist eine entsprechend qualifizierte Wasserhaltung vorzusehen, mit dem Unterhaltungsverpflichtetem abzustimmen und während der Bauzeit zu unterhalten.
- 3.2.6.7 Sohle und Böschungen des neuen Gerinnes sind bei längeren Arbeitsunterbrechungen vor Erosion (z.B. Folie) zu schützen.
- 3.2.6.8 Die Anschlüsse an die ober- und unterstromigen Verrohrungen sind dauerhaft erosionssicher auszuführen (z.B. Wasserbausteine auf Beton, Kolkschürze in der Sohle).
- 3.2.6.9 Die Höhenlage der bestehenden Gewässersohle darf nicht verändert werden. Das Sohlgefälle ergibt sich in der Regel durch geradliniges interpolieren der ober- und unterstromigen Bestandssohlhöhen (Verrohrungen), ohne Sohlablagerungen (Auflandung).
- 3.2.6.10 Vor der nächsten, im Unterstrom liegenden Verrohrung, ist ein provisorischer Sandfang zu errichten, um zu verhindern, dass durch Erdarbeiten mobilisierte Sedimente bachabwärts verfrachtet werden.

### **3.3 Natur- und Landschaftsschutz**

- 3.3.1 Sofern sich bei den Funktionskontrollen bezüglich der landschaftspflegerischen Maßnahme 6 A<sub>FFH</sub> Defizite ergeben (insbesondere mangelnde Wirksamkeit), sind nach 5 Jahren ergänzende Maßnahmen erforderlich, um die Effektivität zu gewährleisten. Diese Maßnahmenpakete umfassen neben der zusätzlichen Freistellung von Alteichen, dem Einbringen von stehendem Totholz auch die gezielte Verletzung von Bäumen durch Fräsen oder Bohren von Höhlen als Anregung für Spechte zur Anlage von Höhlen. Dadurch erhöht sich gleichzeitig die Anzahl von Nahrungsinsekten durch die Einleitung von Alterungsphasen. Die angelegten Höhlen sind in gleicher Weise wie die Fledermauskästen zu pflegen und zu kontrollieren. Hierzu sind die betreffenden Bäume zu markieren und dauerhaft zu erhalten. Die (gegebenenfalls erforderlichen) Korrekturmaßnahmen sind mit den zuständigen Naturschutzbehörden und der Forstverwaltung/ Forstbetrieb abzustimmen.
- 3.3.2 Zur Umsetzung der artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen, der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung sowie der sonstigen Ausgleichs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen ist eine ökologische Baubegleitung einzusetzen. Sie ist vor Maßnahmenbeginn den zuständigen unteren Naturschutzbehörden zu benennen.

Der ökologischen Baubegleitung fallen insbesondere folgende Aufgaben zu:

- Erstellung eines Bauzeitenplanes für sämtliche Eingriffe und die korrespondierenden Schutz- und konfliktvermeidenden Maßnahmen einschließlich der CEF- sowie schadensbegrenzenden Maßnahmen;
- Einweisung der ausführenden Baufirmen;
- Überwachung der Kennzeichnung hochwertiger Lebensräume (Tabu-Flächen), die nicht beeinträchtigt werden dürfen, und der Absicherung mittels eines stabilen Bauzaunes vor Beginn des Eingriffs und der Kompensationsmaßnahmen;

- Abstimmung der Baueinrichtungsflächen;
  - Einvernehmliche Klärung von Detailfragen, die im Rahmen des Plans zur Bauausführung nicht geklärt werden können;
  - Regelmäßige Kontrolle der Bauarbeiten während der Bauphase (einschließlich der Herstellung der Kompensationsmaßnahmen) und Überprüfung auf die naturschutzfachlichen Inhalte;
  - Führung eines Protokolls über die örtlichen Einsätze, das jeweils unaufgefordert den zuständigen unteren Naturschutzbehörden zuzuleiten ist;
  - Anzeige des Beginns der Vermeidungs-, Schutz-, CEF-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor Beginn der Durchführung bei den unteren Naturschutzbehörden.
- 3.3.3 Die Fertigstellung der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung, der CEF-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind der höheren Naturschutzbehörde und den zuständigen unteren Naturschutzbehörden schriftlich anzuzeigen.
- 3.3.4 Die Ergebnisse des Monitorings bezüglich der Maßnahme 6 AFFH sind der höheren Naturschutzbehörde und den unteren Naturschutzbehörden einmal jährlich schriftlich vorzulegen.
- 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 in diesen Bereichen den Vorzug zu geben.
- 3.3.6 Die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind zur Erfassung im Ökoflächenkataster an das bayerische Landesamt für Umwelt unter Verwendung der eingeführten Bögen zu melden.
- 3.3.7 Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind entsprechend den Vorgaben in Unterlage 9.2 T von der Vorhabensträgerin zu unterhalten und pflegen.
- 3.3.8 Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind unmittelbar nach Verfügbarkeit der Grundstücke umzusetzen und spätestens bis zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme (baulich) fertig zu stellen. Die landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen sind baldmöglichst, spätestens jedoch zwei Jahre nach Beendigung der Straßenbauarbeiten (baulich) fertig zu stellen.
- 3.4 Immissionsschutz**
- 3.4.1 Die Vorhabensträgerin hat spätestens acht Jahre nach Inbetriebnahme des unter lfd. Nr. 1.1 der Unterlage 11 T angeführten lärmmindernden Fahrbahnbelags mit dem Korrekturwert DStrO= -4 dB(A) diesen auf seine akustische Wirksamkeit zu überprüfen. Soweit notwendig, hat sie unverzüglich Maßnahmen zur Wiederherstellung der akustischen Wirksamkeit zu ergreifen. Die Überprüfung ist anschließend im Abstand von jeweils einem Jahr zu wiederholen; auch hier sind bei Notwendigkeit unverzüglich Maßnahmen zur Wiederherstellung der akustischen Wirksamkeit zu ergreifen. Das Ergebnis der Überprüfungen sowie die ergriffenen Maßnahmen sind jeweils zu dokumentieren.
- 3.4.2 Für die in Unterlage 17.1.2 aufgeführten Geschosse, bei denen in der Spalte „Überschreitung IGW tags“ eine noch verbleibende Grenzwertüberschreitung vermerkt ist, besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen. Der Anspruch besteht nur für

die in der Unterlage 17.1.2 Bilder 4, 6, und 9 entsprechend hervorgehobenen Fasadenseiten. Für alle übrigen, in der Unterlage 17.1.2 bezeichneten Gebäude besteht kein Anspruch auf Aufwendungsersatz.

- 3.4.3 Bezüglich Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen gilt die 24. BImSchV. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in Räumen mit Sauerstoff verbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume.
- 3.4.4 Die im Rahmen der Bauausführung zu erwartenden Schallimmissionen sind möglichst auf die Zeit von 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr und in dieser Zeit auf ein Mindestmaß zu beschränken. Die Regelungen der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) sowie die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - (AVV Baulärm) sind zu beachten. Der Zulieferverkehr zu Baustellen soll, wenn er durch schutzwürdige Wohngebiete geführt werden muss, ausschließlich tagsüber abgewickelt werden.

### **3.5 Denkmalpflege**

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

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

### 3.6 Verkehrssicherheit (polizeiliche Gefahrenabwehr)

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist auf der neu geplanten Direktrampe für einen Ast der AS Nürnberg-Zollhaus die Fahrgeschwindigkeit auf maximal 40 km/h zu beschränken.

## 4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

### 4.1 Gegenstand/ Zweck

4.1.1 Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zur Benutzung des verrohrten Schwarzengrabens zum MD-Kanal, des Brünnelgrabens West, des Brünnelgrabens Ost und des Schnackenbachs (jeweils Gewässer III. Ordnung) zum Einleiten gesammelter Niederschlagswässer erteilt.

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

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

| Bezeichnung der Einleitung   | Gemarkung                | Flurnummer | Benutztes Gewässer                      |
|--|--------------------------|------------|---|
| Absetzbecken ASB 162-1R (E 1) Bau-km 162+950                             | Eibach                   | 550/4      | verrohrter Schwarzengraben zum MD-Kanal |
| Absetzbecken/ Regenrückhaltebecken ASB/ RRHB 163-1R (E 2) Bau-km 163+600 | Eibacher Forst           | 640        | Brünnelgraben West                      |
| Absetzbecken/ Regenrückhaltebecken ASB/ RRHB 166-1L (E 3) Bau-km 166+900 | Langwasser               | 114        | Brünnelgraben Ost                       |
| Absetzbecken/ Regenrückhaltebecken ASB/ RRHB 168-1R (E 4) Bau-km 168+000 | Forst Kleinschwarzenlohe | 724        | Schnackenbach                           |

### 4.2 Plan

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

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

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

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

| <b>Bezeichnung der Einleitung</b>  | <b>Maximalabfluss (l/s) gemäß KOSTRA-ATLAS beim Berechnungsregen r(15,1)</b> | <b>ab dem Zeitpunkt</b> |
|--|--|-------------------------|
| Absetzbecken ASB 162-1R (E 1) Bau-km 162+950 R   | 157 (< Bestand)  | der Inbetriebnahme      |
| Absetzbecken/ Regenrückhaltebecken ASB/ RRHB 163-1R (E 2) Bau-km 163+600 (mittlerer Drosselabfluss des RRHB) | 300 (250)  | der Inbetriebnahme      |
| Absetzbecken/ Regenrückhaltebecken ASB/ RRHB 166-1L (E 3) Bau-km 166+900 (mittlerer Drosselabfluss des RRHB) | 60 (42)  | der Inbetriebnahme      |
| Absetzbecken/ Regenrückhaltebecken ASB/ RRHB 168-1R (E 4) Bau-km 168+000 (mittlerer Drosselabfluss des RRHB) | 90 (60)  | der Inbetriebnahme      |

#### 4.3.3 Gestaltung der Entwässerungsanlagen

4.3.3.1 Die Einleitungsstellen sind so auszuführen, dass keine Bauteile in den Abflussquerschnitt hineinreichen, Sie sind strömungsgünstig in Fließrichtung anzuordnen. Die Befestigung ist dem vorhandenen Ufer bzw. der Böschung anzupassen. Der Abflussbereich darf nicht eingengt werden. Geländeerhöhungen sind nicht zulässig bzw. auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Die Einleitungsstelle sowie ggf. Sohle und der Böschungsbereich gegenüber sind mittels Steinwurf unter Berücksichtigung gewässerbiologischer Gesichtspunkte aus Wasserbausteinen zu sichern.

4.3.3.2 Die Zuleitung zum (jeweiligen) Gewässer darf max. 0,3 % Gefälle aufweisen.

4.3.3.3 Die jeweilige Einleitungsstelle ist nach den hydraulischen Erfordernissen und den geltenden Regeln der Technik zu befestigen. Die Einleitung in den Vorfluter hat mindestens 15 cm über dem Mittelwasserspiegel und in Fließrichtung des Gewässers zu erfolgen. Der an die Vorhabensträgerin insoweit übergebene Regelplan ist zu beachten. Der Umfang der Befestigung ist den örtlichen Gegebenheiten und hydraulischen Erfordernissen anzugleichen. Die Arbeiten im Bereich des Gewässerbettes sind zeitlich und räumlich auf ein Minimum zu beschränken.

4.3.3.5 Der Anschluss an das verrohrte Gewässer hat in einem Schachtbauwerk sowie nach den Vorschriften des Stadtentwässerungsbetriebes der Stadt Nürnberg zu erfolgen.

#### 4.3.4 Gewässerunterhaltung und –ausbau

4.3.4.1 Die Vorhabensträgerin hat wahlweise die Mehrkosten der Unterhaltung der im Rahmen der erlaubten Einleitungen benutzten Gewässer zu tragen, welche durch die zugelassenen Gewässerbenutzungen verursacht werden, oder alternativ die betroffenen Gewässer im Bereich der Einleitungsstellen E1 bis E4 von jeweils 5 m oberhalb bis 10 m unterhalb der Einleitungsstellen im Einvernehmen mit dem

Wasserwirtschaftsamt Nürnberg und dem ansonsten Unterhaltungsverpflichteten zu unterhalten.

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

4.3.4.3 Bei der Pflege von Pflanz- und Rasenflächen im Bereich der Entwässerungseinrichtungen dürfen keine Pestizide verwendet werden.

4.3.5 Bauausführung, Betrieb, Überwachung und Betriebsvorschrift

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

Für den Betrieb der Entwässerungsanlagen ist eine Betriebsvorschrift mit einem Alarm- und Benachrichtigungsplan für den Fall von Betriebsstörungen auszuarbeiten, an geeigneter Stelle auszulegen und dem Landratsamt Roth, der Stadt Nürnberg sowie dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg zu übersenden. Änderungen der Betriebsvorschrift sind diesen Stellen mitzuteilen.

4.3.6 Betrieb und Unterhaltung

4.3.6.1 Personal

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

4.3.6.2 Eigenüberwachung

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

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

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

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

Der von der Niederschlagswassereinleitung beeinflusste Bereich von Schwarzengraben, Brünnelgraben West und Brünnelgraben Ost ist mindestens einmal jährlich in Augenschein zu nehmen und auf Auffälligkeiten, z.B. Ablagerungen bzw. Auf- und Abschwemmungen zu kontrollieren. Auf die in Art. 22 Abs. 3 BayWG geregelte Unterhaltungslast wird insoweit Bezug genommen.

- 4.3.7 Es dürfen keine schadstoffbelasteten Abwässer in die Gewässer gelangen. Das Niederschlagswasser darf keine für das Oberflächengewässer schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbare Schwimmstoffe oder Ölschmierer aufweisen.
- 4.3.8 Die Vorhabensträgerin hat dafür Sorge zu tragen, dass kein Geschiebe in das Gewässer gelangt.
- 4.3.9 Es darf nur druckloses Wasser in die betroffenen Vorfluter eingeleitet werden.
- 4.3.10 Benutzung und Unterhalt des Ludwig-Donau-Main-Kanals sowie des Main-Donau-Kanals
- 4.3.10.1 Die hydraulische Leistungsfähigkeit des Ludwig-Donau-Main-Kanals, insbesondere seines Endablaufbauwerks, ist im Zuge der Ausführungsplanung durch ein hydraulisches Gutachten nachzuweisen. Der Nachweis ist dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg vor Baubeginn vorzulegen.
- 4.3.10.2 An den Einmündungen der Gewässer in den Ludwig-Donau-Main-Kanal bzw. Main-Donau-Kanal sind zur Beweissicherung Sedimentproben bezüglich der stofflichen Belastungen vorzunehmen. Zusätzlich sind Referenzproben vor den jeweiligen Einleitungsstellen in die Gewässer (Brünnelgraben Ost/ West, Schnackenbach etc.) zu nehmen. Die Ergebnisse sind den jeweils Unterhaltungspflichtigen auszuhandigen.
- 4.3.10.3 Für die – auch nur vorübergehende – Nutzung von staatlichen Grundstücken in der Verwaltung des Wasserwirtschaftsamtes ist vorab ein schriftlicher Gestattungsvertrag abzuschließen. Darüber hinaus sind alle baulichen Maßnahmen auf diesen Grundstücken vorab mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg abzustimmen.
- 4.3.10.4 Für die Einleitungen des Schwarzengrabens bei MDK-km 70,434 Ost und des Brünnelgrabens bei MDK-km 70,866 Ost sind die Nachweise der Querströmung, d.h. die Ermittlung der jeweiligen Einleitungsgeschwindigkeit, entsprechend den geltenden Anforderungen für Bundeswasserstraßen (BMV-Erlass vom 11.06.1991) im Zuge der Ausführungsplanung zu führen sowie dem Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg vor Baubeginn vorzulegen. Bei Verletzung geltender Grenzkriterien hat die Vorhabensträgerin entsprechende Abhilfemaßnahmen zu ergreifen.
- 4.3.10.5 Im Zuge der Ausführungsplanung sind Untersuchungen zur Frage nach Zusatzeinleitungen in die MDK-Haltung Nürnberg durch den Ausbau der A 73 im Hochwasserfall durchzuführen. Die Untersuchungsergebnisse sind dem Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg vor Baubeginn vorzulegen.
- 4.3.10.6 Die Vorhabensträgerin hat sich an (gegebenenfalls) erforderlichen Maßnahmen zum Hochwasserschutz im Bereich der MDK-Haltung Nürnberg, welche auf die Mehreinleitungen durch den Ausbau der A 73 zurückzuführen sind, anteilig zu beteiligen. Sollte hierüber keine Einigung erzielt werden, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine Entscheidung auf Antrag der Beteiligten vor.
- 4.3.10.7 Sofern erforderlich, können im Eigentum der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes stehende Flächen im Rahmen der temporären Baumaßnahme unentgeltlich genutzt werden. Nutzungsart und -umfang dieser Flächen sind vor Beginn der Nutzung mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg abzustimmen. Vor Inanspruchnahme und bei Rücknahme dieser Flächen findet jeweils eine gemeinsame Abnahme statt. Sämtliche Baubehelfe sind zurückzubauen.

Die Verkehrssicherungspflicht für in Anspruch genommene bundeseigene Land- und Wasserflächen obliegt während der gesamten Baumaßnahme der Vorhabens-trägerin. Grenz-, Vermessungs-, Markierungs- und Schifffahrtszeichen dürfen nicht beschädigt, beseitigt, versetzt oder überschüttet werden. Die Vorhabensträgerin hat jede Beschädigung, Zerstörung oder Entfernung umgehend dem Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg zu melden und diesem die für die Vermessung, Vermar-kung und Aufstellung entstehenden Kosten zu erstatten.

#### 4.3.11 Anzeigepflichten

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

4.3.11.2 Änderungen der erlaubten Art des eingeleiteten Straßenoberflächenwassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfah-rensweise, soweit sie sich auf die Ablaufqualität auswirken können, sind unverzüg-lich dem Landratsamt Roth, der Stadt Nürnberg und dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig eine erforderliche bau- und was-serrechtliche Genehmigung bzw. Erlaubnis unter Vorlage entsprechender Unterla-gen zu beantragen.

4.3.11.3 Außerbetriebnahmen (z. B. durch Wartungs- oder Reparaturarbeiten) der Entwäs-serungsanlagen sind vorab, möglichst frühzeitig, dem Wasserwirtschaftsamt Nürn-berg, dem Landratsamt Roth sowie den betroffenen Beteiligten anzuzeigen. Die Anzeige gibt keine Befugnis zur Überschreitung des Umfangs der erlaubten Be-nutzung; kann der Umfang der erlaubten Benutzung vorübergehend nicht einge-halten werden, ist vorher ergänzend eine beschränkte Erlaubnis zu beantragen.

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

#### 4.3.12 Bauabnahme

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

## 5. Straßenrechtliche Verfügungen

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

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

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

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

## **6. Entscheidung über Einwendungen**

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

## **7. Entscheidungsvorbehalte**

Führt der unter Ziffer 4.3.10.1 angeordnete hydraulische Nachweis zu dem Ergebnis, dass aufgrund der erlaubten Mehreinleitungen die hydraulische Leistungsfähigkeit des Ludwig-Donau-Main-Kanals (insbesondere des Endablaufbauwerks bei Finkenbrunn) beeinträchtigt wird, hat die Vorhabensträgerin unverzüglich geeignete Abhilfemaßnahmen in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg zu ergreifen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich in diesem Fall weitere Entscheidungen zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit dieses Gewässers vor.

Gleiches gilt für die unter Ziffer 4.3.10.4 verfügten Nachweise der Querströmung (Einleitungsgeschwindigkeit). Sollten entsprechende Berechnungen ergeben, dass durch die erlaubten Mehreinleitungen eine Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Main-Donau-Kanals bzw. eine Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schifffahrtverkehrs zu besorgen ist, hat die Vorhabensträgerin (ebenfalls) unverzüglich geeignete Abhilfemaßnahmen in Abstimmung mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg sowie dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg zu ergreifen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich auch in diesem Fall weitere Entscheidungen vor.

## **8. Sofortige Vollziehung**

Dieser Beschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

## **9. Kosten**

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

## **B. Sachverhalt**

### **1. Beschreibung des Vorhabens**

Gegenstand des Vorhabens ist der 6-streifige Ausbau der bislang 4-streifigen BAB A 73 von der Anschlussstelle Nürnberg-Hafen-Ost bis zum Autobahnkreuz Nürnberg-Süd von Bau-km 163+068 bis Bau-km 168+855. Als Folge des 6-streifigen Ausbaus der A 73 ist es erforderlich, die bei Bau-km 163+068 unmittelbar an die A 73 angrenzende städtische Südwesttangente geringfügig um max. 0,03 m an die geänderten Höhenverhältnisse der A 73 anzugleichen. Die Angleichung der Südwesttangente erfolgt unter Beibehaltung der vorhandenen Querschnittsbreiten von Bau-km 162+750 bis Bau-km 163+068. Der Gesamtumfang des Vorhabens erstreckt sich damit von Bau-km 162+750 bis Bau-km 168+855 mit einer Gesamtlänge von 6,105 km.

Die Grenze der Baulast zwischen der städtischen Südwesttangente und der A 73 befindet sich bei Bau-km 163+068. Baulastträger der Südwesttangente ist die Stadt Nürnberg, Baulastträger der A 73 und Vorhabensträgerin der Ausbaumaßnahme ist die Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung (Bund).

Der Planungsabschnitt befindet sich im Regierungsbezirk Mittelfranken auf dem Gebiet der kreisfreien Stadt Nürnberg (Gemarkungen Eibacher Forst und Langwasser) sowie auf dem gemeindefreien Gebiet des Landkreises Roth (Gemarkung Forst Kleinschwarzenlohe).

Als Folge des 6-streifigen Ausbaus der A 73 im Planungsabschnitt sind mehrere kreuzende sowie parallel verlaufende Straßen und Wege an die neuen Verhältnisse anzupassen. Gleiches gilt für die bestehenden kreuzenden und parallel verlaufenden Ver-/ Entsorgungsleitungen und Kommunikationslinien.

### **2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 25.08.2014, ergänzt durch das Schreiben vom 15.01.2016, beantragte die Autobahndirektion Nordbayern für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 73 Nürnberg – Feucht im Abschnitt AS Nürnberg-Hafen-Ost bis AK Nürnberg-Süd (Abschnitt 860, Station 0,000, bis Abschnitt 900, Station 1,867) im Bereich der Stadt Nürnberg und des gemeindefreien Gebiets Forst Kleinschwarzenlohe im Landkreis Roth, das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 03.03.2016 bis 04.04.2016 bei der Stadt Nürnberg und dem Markt Wendelstein nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der auslegenden Stelle oder der Regierung von Mittelfranken bis spätestens 18.04.2016 schriftlich, zur Niederschrift oder in der in den Bekanntmachungen beschriebenen elektronischen Form zu erheben seien.

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

- Markt Wendelstein
- Stadt Nürnberg
- Landratsamt Roth
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach
- Amt für Ländliche Entwicklung Mittelfranken
- Bayernwerk AG

- Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Mittelfranken
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Bezirk Mittelfranken - Fachberatung für das Fischereiwesen
- Bayerische Staatsforsten Forstbetrieb Nürnberg
- Polizeipräsidium Mittelfranken
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- Main-Donau Netzgesellschaft
- Staatliches Bauamt Nürnberg
- Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg
- Planungsverband Region Nürnberg
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Nürnberg
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Sachgebiet 24 der Regierung (höhere Landesplanungsbehörde)
- Sachgebiet 50 der Regierung (technischer Umweltschutz)
- Sachgebiet 51 der Regierung (höhere Naturschutzbehörde)

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

Die Erörterung der Einwendungen und Stellungnahmen erfolgte am 17.01.2017 in Nürnberg im Gesellschaftshaus Gartenstadt. Die Behörden wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen wurde der Erörterungstermin in der örtlichen Tagespresse, im Mittelfränkischen Amtsblatt sowie in den Amtsblättern der Kommunen, in denen die Planunterlagen zuvor auslagen, bekannt gemacht. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Mit Schreiben vom 30.06.2017 hat die Vorhabensträgerin Tekturunterlagen vorgelegt, die neben einer Anpassung der landschaftspflegerischen Begleitplanung auch eine Aktualisierung der faunistischen Untersuchungen, der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung und der Natura 2000 Verträglichkeitsuntersuchungen beinhalten. Eine Aktualisierung der faunistischen Erhebungen (Strukturkartierung, Vögel, Fledermäuse, Zauneidechse etc.) für den 6-streifigen Ausbau der A 73 im Abschnitt AS Nürnberg-Hafen-Ost bis AK Nürnberg-Süd wurden in den Jahren 2016 bzw. 2017 in allen Waldflächen des Untersuchungsgebietes durchgeführt. Im Bereich nördlich bzw. auf den Verkehrsinseln des AK Nürnberg-Süd ergaben diese Erhebungen gegenüber den Erstuntersuchungen aus dem Jahr 2010 nunmehr Nachweise der Zauneidechse. In der Stromleitungstrasse nördlich der A 73 zwischen der AS Nürnberg-Hafen-Ost und AS Nürnberg-Königshof ist zudem eine Ansiedlung von Kreuzkröten festgestellt worden. Ansonsten konnten bei der aktuellen Strukturkartierung keine wesentlichen Veränderungen im Vergleich zu der Erfassung aus dem Jahr 2010 festgestellt werden. Bezüglich der Bauwerke BW 9 a und BW 11 c (vorhandene Unterführungen) erfolgte eine Änderung dahingehend, dass auf die von der Stadt Nürnberg (ursprünglich) gewünschte Verbreiterung auf jeweils 4,00 m verzichtet wird, da die Stadt insoweit ihr Aufweitungsverlangen wieder zurückgezogen hat.

Die Planfeststellungsbehörde hat das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach, das Sachgebiet 51 der Regierung (höhere Naturschutzbehörde) und das Sachgebiet 31 der Regierung (Straßenbau) zu den Tekturunterlagen ergänzend angehört. Ebenso erfolgte eine Vorlage der Tekturunterlagen (soweit sie die Belange Natur- und Landschaftsschutz betreffen) an den Bund Naturschutz in Bayern e.V. zur Stellungnahme.

## **C.        **Entscheidungsgründe****

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### **1.        **Verfahrensrechtliche Bewertung****

#### **1.1       **Notwendigkeit der Planfeststellung****

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

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

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Die Rechtswirkungen der Planfeststellung erstrecken sich damit nicht nur auf alle zum Vorhaben gehörenden baulichen und sonstigen Anlagen, sondern darüber hinaus auch auf alle notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Sie erfassen sämtliche Anlagen, die aus Anlass der Durchführung des konkret genehmigten Vorhabens unumgänglich sind, also ausgeführt werden müssen. Notwendige Folgemaßnahmen werden auch dann von der Planfeststellung erfasst, wenn sie selbst planfeststellungsbedürftig sind. In derartigen Fällen ist dann Art. 78 BayVwVfG nicht anwendbar (Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 75, Rn. 6 ff.). Der Zweck der Planfeststellung ist dabei eine Gesamtregelung grundsätzlich aller Probleme, die durch das Vorhaben aufgeworfen werden. Es soll eine für alle Betroffenen gerechte Lösung in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht herbeigeführt werden.

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

#### **1.2       **Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit****

Für das Bauvorhaben ist nach § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Es beinhaltet die Änderung eines Vorhabens (nämlich einer schon gebauten Bundesautobahn), für deren erstmalige Herstellung eine UVP-Pflicht besteht (§ 3b Abs. 1 Satz 1 UVPG i. V. m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG). Eine Vorprüfung im Einzelfall i. S. d. § 3c Sätze 1 und 3 UVPG hat ergeben, dass die Änderung bzw. Erweiterung durch den 6-streifigen Ausbau der A 73 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann (vgl. im Einzelnen die Ausführungen unter C. 2 dieses Beschlusses).

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

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

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

Die von der Vorhabensträgerin in das Verfahren eingebrachten Tekturen beinhalten keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt, so dass nach § 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG auf eine erneute Anhörung der Öffentlichkeit verzichtet werden konnte.

### **1.3 Verträglichkeitsprüfung gemäß der Vogelschutzrichtlinie**

Das plangegenständliche Vorhaben kommt größtenteils innerhalb der Teilflächen 03 sowie 05 des Europäischen Vogelschutzgebietes DE 6533-471 „Nürnberger Reichswald“ (vgl. Anlagen 2 und 2.32 der BayNat2000V) zur Ausführung.

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

Schutz im Sinne des § 32 Abs. 2 bis 4 noch nicht gewährleistet ist (§ 7 Abs. 1 Nr. 6 BNatSchG), sowie Europäische Vogelschutzgebiete (§ 7 Abs. 1 Nr. 7 BNatSchG).

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

#### Phase 1: FFH-Vorprüfung

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

#### Phase 2: FFH-Verträglichkeitsprüfung

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

#### Phase 3: FFH-Ausnahmeprüfung

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

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

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

Im Einzelnen wird auf die Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung (Unterlage 19.2.1 - 19.2.3) und auf die Ausführungen unter C. 3.3.6.1.1 Bezug genommen.

Die Verträglichkeitsprüfung hat ergeben, dass nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“ in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen zu rechnen ist. Auf Grund dessen war eine FFH-Ausnahmeprüfung (Phase 3) bzw. die Erteilung einer Befreiung i. S. d. § 34 Abs. 3 BNatSchG für die Verwirklichung des Vorhabens nicht notwendig. Hinsichtlich der Plausibilität des Ergebnisses der Verträglichkeitsprüfung wird auf die Ausführungen unter C. 3.3.6.1.1 sowie auf Kapitel 9 der Unterlage 19.2.1 verwiesen.

## **2. Umweltverträglichkeitsprüfung**

### **2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)**

#### **2.1.1 Beschreibung des Vorhabens**

Gegenstand des Bauvorhabens ist der 6-streifige Ausbau der bislang 4-streifigen BAB A 73 von der AS Nürnberg-Hafen-Ost bis zum AK Nürnberg-Süd von Bau-km 163+068 bis Bau-km 168+855. Als Folge des 6-streifigen Ausbaus der A 73 ist es erforderlich, die bei Bau-km 163+068 unmittelbar an die A 73 angrenzende städtische Südwesttangente geringfügig um max. 0,03 m an die geänderten Höhenverhältnisse der A 73 anzugleichen. Die Angleichung der Südwesttangente erfolgt unter Beibehaltung der vorhandenen Querschnittsbreiten von Bau-km 162+750 bis Bau-km 163+068. Der Gesamtumfang des Vorhabens erstreckt sich damit von Bau-km 162+750 bis Bau-km 168+855 mit einer Gesamtlänge von 6,105 km. Der Planungsabschnitt befindet sich im Regierungsbezirk Mittelfranken auf dem Gebiet der kreisfreien Stadt Nürnberg (Gemarkungen Eibacher Forst und Langwasser) sowie auf dem gemeindefreien Gebiet des Landkreises Roth (Gemarkung Forst Kleinschwarzenlohe). Als Folge des 6-streifigen Ausbaus der A 73 im Planungsabschnitt sind mehrere kreuzende sowie parallel verlaufende Straßen und Wege an die neuen Verhältnisse anzupassen. Gleiches gilt für die bestehenden kreuzenden und parallel verlaufenden Ver.-/ Entsorgungsleitungen und Kommunikationslinien.

Das Vorhaben beansprucht neben den Flächen, die schon jetzt von den Straßen- und Straßennebenflächen in Anspruch genommen werden, zusätzlich Flächen im Umfang von insgesamt rund 28,37 ha. Davon werden 6,28 ha neu versiegelt. Rund 12,25 ha unbefestigter Fläche werden für Nebenflächen (u. a. Absetz- und Regenrückhaltebecken) benötigt. Etwa 1,0 ha derzeit versiegelte Flächen werden

im Rahmen des Vorhabens entsiegelt. Für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen werden zusätzlich etwa 5,0328 ha beansprucht. Für die Baumaßnahme muss 4,19 ha Bannwald gerodet werden. Jedoch werden im gleichen Umfang Ersatzaufforstungen angrenzend an den vorhandenen Bannwald und somit im funktionalen Zusammenhang (Gleichwertigkeit) durchgeführt. Überdies kommt es zur Neubeeinträchtigung von 0,09 ha Auwald durch die Verschiebung der 50 m–Beeinträchtigungszone.

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

### **2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens**

Das Untersuchungsgebiet umfasst das Umfeld der A 73 einschließlich des AK Nürnberg-Süd in einem Korridor beiderseits der Autobahnverkehrsflächen von ca. 400 m Tiefe. Im Zuge der in den Jahren 2016 und 2017 durchgeführten Nachkartierungsarbeiten wurde dieser Untersuchungskorridor auf (jeweils) 500 m Tiefe erweitert. Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes orientiert sich an topographischen und naturräumlichen Gegebenheiten im Landschaftsraum sowie an den zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild. Das Untersuchungsgebiet ist von seinem räumlichen Umfang her so gewählt, dass die Auswirkungen auf die Umwelt hinreichend erfasst werden; dies gilt insbesondere für die gewählte Breite des Untersuchungsgebiets.

Das Vorhaben liegt im südöstlichen Randbereich der Stadt Nürnberg. Naturräumlich ist es dem "Mittelfränkischen Becken", Untereinheit 113.5 „Nürnberger Becken und Sandplatten“ zuzuordnen. Es herrschen quartäre Terrassensande und -schotter mit Flugsandüberdeckung vor. Entsprechend ist das Untersuchungsgebiet durch relativ homogene standörtliche Bedingungen geprägt. Abgesehen von den siedlungsnahen, stark anthropogen beeinflussten Bereichen im nördlichen Trassenbereich herrschen nährstoffarme, sandige Böden mit geringer Wasserspeicherkapazität vor. Zusammen mit den vergleichsweise geringen Niederschlagsmengen im Nürnberger Becken und der jahrhundertelangen forstlichen Nutzung, die eine weitere Verarmung der Böden zur Folge hatte, bedingen diese Standortfaktoren das hohe Potenzial des Untersuchungsgebiets zur Ausbildung von geschützten Vegetationstypen, wie z.B. Sandmagerrasen und Ginsterheiden, aber auch das regionaltypische Landschaftsbild mit lockeren Kiefernbeständen und Zwergsträuchern („Steckerlaswald“).

Das Gelände im Untersuchungsgebiet ist reliefarm und zu einem großen Teil bewaldet. Konkret wird dieser größte Teil des Untersuchungsgebiets von Waldflächen des Nürnberger Reichswaldes eingenommen, die durch die A 73, deren Zufahrten sowie durch eine nördlich der A 73 verlaufende Stromleitungstrasse durchschnitten werden. Flächenmäßig untergeordnet sind Gras- und Krautfluren, die man entlang der Autobahn, in der Trasse der Hochspannungsleitung und auf Brachen im Bereich des Nürnberger Hafens finden kann. Landwirtschaftlich genutzte Flächen fehlen im Untersuchungsgebiet.

Im äußersten Norden und entlang der nordöstlichen Begrenzung ragen Siedlungsbereiche der Stadt Nürnberg (Stadtteile Maiach und Gartenstadt, Falkenheim, Langwasser) in das Untersuchungsgebiet hinein. Der nordwestliche Streckenabschnitt verläuft zwischen dem Ludwig-Donau-Main-Kanal im Osten und dem Nürnberger Hafen mit dem Main-Donau-Kanal im Westen.

Vom Vorhaben betroffen sind das Europäische Vogelschutzgebiet DE 6533-471 „Nürnberger Reichswald“ (vgl. Anlagen 2 und 2.32 der BayNat2000V) sowie die drei Landschaftsschutzgebiete N(S)-01j „Königshof“, N(S)-01m „Langwasser“ und

RH-02 „Südliches Mittelfränkisches Becken östlich der Schwäbischen Rezat und der Rednitz mit Vorland der Mittleren Frankenalb“.

Die Teile des „Lorenzer Reichswaldes“ beiderseits der A 73 sind zudem als Bannwald gem. Art. 11 BayWaldG geschützt. Ausgenommen sind größere Offenlandbereiche (einschl. Mülldeponie) und Siedlungsflächen.

Naturschutzgebiete, Naturdenkmale, geschützte Landschaftsbestandteile, Naturparke und Wasserschutzgebiete liegen nicht im Untersuchungsgebiet des Vorhabens. Im Untersuchungsgebiet wurden folgende gesetzlich geschützte Biotoptypen aufgenommen:

Zwergstrauch- und Ginsterheide (GC), Sandmagerrasen (GL), Seggenreiche Nasswiese (GN), Feuchte und nasse Hochstaudenflur (GH), Großröhricht (VH), Gewässer mit Unterwasser- und Schwimmblattvegetation (VU), Wärmeliebende Gebüsche (WD), Feuchtgebüsche (WG) und Auwald (WA).

Das Untersuchungsgebiet lässt sich in insgesamt vier Bezugsräume unterteilen.

Den ersten Bezugsraum „Ludwig-Donau-Main-Kanal und angrenzende Siedlungsräume“ fast die von Siedlungs- und Erholungsnutzung stark geprägten Teile des Untersuchungsgebiets zusammen. Der Ludwig-Donau-Main-Kanal verläuft östlich der A 73, im nordwestlichen Teil des Planungsabschnittes. Der Kanal wird im Bereich der AS Nürnberg-Königshof von der A 73 gequert und verlässt dann das Untersuchungsgebiet in Richtung Worzeldorf. Dieser Bezugsraum grenzt an den Bezugsraum 3 „autobahnbegleitende Offenlandlebensräume“ in deutlicher Entfernung von dem bestehenden Straßenkörper und ist somit vom Ausbauvorhaben nicht unmittelbar betroffen.

Entlang des Kanals existieren in vielen Abschnitten des Uferbereichs neben gesetzlich geschützten feuchten bis nassen Hochstaudengesellschaften (Biotoptyp GH) auch alte Baumreihen (UA) und magere Altgrasbestände (GB), die allesamt eine besondere Biotopfunktion besitzen. Zudem bildet das Gewässer ein hoch bedeutsames Jagdhabitat und eine wichtige Austauschbeziehung für Fledermäuse. Als Zielart des Natura 2000- Gebietes „Nürnberger Reichswald“ wurde der Eisvogel wiederholt am Kanal nachgewiesen. Dagegen finden sich in den angrenzenden Siedlungsflächen abgesehen von einzelnen Altbäumen keine wertvollen Biotoptypen oder Lebensräume mit besonderer Habitatfunktion.

Mit seinen Schleusen, Brücken und oftmals alten, uferbegleitenden Baumreihen bildet der zwischen 1836 und 1846 erbaute Ludwig-Donau-Main-Kanal einen Anziehungspunkt für die erholungssuchende Bevölkerung. Der Bezugsraum besitzt daher einen sehr hohen Wert sowohl für die Erholung als auch für das Landschaftsbild.

Der zweite Bezugsraum umfasst die Waldflächen des Nürnberger Reichswaldes, die den Großteil des Untersuchungsgebiets einnehmen. In den von Kiefern und stellenweise beigemischten Fichten dominierten Waldbeständen sind naturnahe, von Eichen oder anderen Laubbäumen geprägte Bereiche selten. Dennoch dienen die Wälder einer Reihe von Zielarten des Vogelschutzgebiets als Lebensraum (z.B. Baumpieper, Wespenbussard, Habicht, Schwarz- und Mittelspecht). Von sehr hoher Bedeutung sind vereinzelte Vorkommen von alten Starkbäumen (Eichen, Kiefern, etc.), die für Zielarten, wie den Schwarz- und den Mittelspecht wichtige Habitatstrukturen bilden. Größere von Laubbäumen geprägte Bereiche, die dann auch hinsichtlich ihrer Biotopfunktion eine besondere Rolle spielen, gibt es nur zwischen dem Main-Donau-Kanal, der A 73 und dem Naturschutzgebiet „Sandgruben am Föhrenbuck“. Auch hier wurden Schwarz- und Mittelspecht nachgewie-

sen. Darüber hinaus existiert ein Althorst des Habichts. Im Bereich einiger Gräben und Bachläufe treten kleinflächig Auwälder auf, die nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG geschützt und als nicht wiederherstellbar einzustufen sind.

Die Waldränder im Übergang zu den offenen Bereichen (siehe nachfolgend beschriebenen Bezugsraum 3 „autobahnbegleitende Offenlandlebensräume“) entlang der Autobahn besitzen in den ansonsten geschlossenen Wäldern des Nürnberger Reichswaldes eine hohe Bedeutung, z. B. als Leitstruktur für Fledermäuse. Sie dienen den Fledermäusen zudem als Orientierung beim Auffinden der Unterführungen unter der Autobahn, die sie insbesondere zur Jagd und auch zur Querung bevorzugt nutzen. Im Bezugsraum herrscht als Bodenart quarzreicher und tonarmer Sand vor. Diese Beschaffenheit indiziert die nur geringe bis mäßige Bedeutung der Böden für die Regler- bzw. Speicherfunktion, die Grundwasserschutz- sowie die Filter- und Pufferfunktion. Die biotische Standortfunktion des Bodens ist dagegen als bedeutsam einzustufen.

Der dritte Bezugsraum „autobahnbegleitende Offenlandlebensräume“ beschreibt die offenen Bereiche links und rechts der bestehenden A 73, die im Wesentlichen von den Böschungen und Einschnitten des Straßenkörpers gebildet werden. Aufgrund der mannigfaltigen Vorbelastungen durch die angrenzende Autobahn und die Hemerobie (Naturferne) des Standorts besitzen die autobahnbegleitenden Offenlandlebensräume nur für wenige Funktionen eine besondere Bedeutung bzw. Planungsrelevanz. So fehlen besondere Funktionen für die Schutzgüter Klima/Luft und Landschaftsbild.

In Anbetracht der Seltenheit von Offenlandstrukturen im großräumigen Waldgebiet erfüllen die autobahnbegleitenden Offenlandlebensräume jedoch besondere Funktionen für die Schutzgüter Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt. Die schmal und linienhaft ausgebildeten Gras- und Krautfluren entlang der A 73 unterliegen jedoch nur selten dem Schutzregime des § 30 BNatSchG oder verfügen über eine besondere Biotopfunktion. Erwähnenswert sind eine Zwergstrauchheide (GC) auf der Südseite der A 73 westlich der AS Königshof, die sich nach Westen hin als magerer Altgrasbestand (GB) fortsetzt, ein dem Wald vorgelagerter Biotopkomplex aus magerem Altgrasbestand (GB), eine seggen- und binsenreiche Nasswiese (GN), ein feuchter Hochstaudenflur (GH) am Fuße der Böschung der A 73 südwestlich der AS Zollhaus sowie ein Sandmagerrasen (GL) an dem südostexponierten Waldrand am AK Nürnberg-Süd. Abgesehen von dem mageren Altgrasbestand unterliegen diese Bereiche dem gesetzlichen Schutz nach § 30 BNatSchG.

Unabhängig von ihrer Biotopfunktion besitzen die offenen Bereiche entlang der Autobahn aufgrund ihrer Durchgängigkeit eine zentrale Bedeutung für die Biotopvernetzung und für faunistische Austauschbeziehungen. Insbesondere Fledermäuse nutzen die Waldränder als Leitstruktur zu den Unterführungen, die sie zur Querung und als Jagdhabitat nutzen.

Der letzte Bezugsraum wird von einer 30-40 m breiten Stromleitungstrasse gebildet, die im Untersuchungsgebiet nahezu parallel nordöstlich zur A73 verläuft. Ähnlich wie Bezugsraum 1 reicht dieser überwiegend nicht direkt an die bestehende A 73 heran und ist daher auch vom Ausbauvorhaben in weiten Teilen nicht unmittelbar betroffen. Allein auf Höhe des Bau-km 163+800 berührt der Bezugsraum die A 73. Hier überwiegen auf dem bestehenden Lärmschutzwall stockende, straßenbegleitende Gehölze, die zwar als Habitat für Brutvögel relevant sind, denen jedoch im Hinblick auf ihre Artenzusammensetzung bzw. ihrer Straßennähe keine Biotopfunktion zukommt.

Ansonsten besteht das Untersuchungsgebiet – abgesehen von einigen Kleingartenanlagen – aus einem Komplex aus verschiedensten, kleinräumig verzahnten,

gesetzlich geschützten oder sonstigen, wertvollen Biotoptypen (z.B. initialer Sandmagerrasen, Sandmagerrasen, Zwergstrauchheiden, wärmeliebenden Gebüschchen, Feuchtgebüschchen, Feuchtwiesen und Kleingewässerstrukturen mit angrenzenden Röhrichtsäumen).

Die Waldflächen im Untersuchungsgebiet sind allesamt als Teil des Lorenzer Reichswaldes zum Bannwald erklärt.

Das Untersuchungsgebiet liegt, mit Ausnahme der Siedlungsgebiete (Stadtteile Maiach und Gartenstadt, Falkenheim, Langwasser) und Offenlandbereiche innerhalb des Europäischen Vogelschutzgebietes DE 6533-471 „Nürnberger Reichswald“. Weitere europarechtlich geschützte Gebiete werden von dem Vorhaben nicht tangiert.

Es kommen zahlreiche besonders bzw. streng geschützte Tierarten im Untersuchungsgebiet vor. Es sind dabei vor allem Vorkommen von verschiedenen geschützten Fledermaus- und etlichen europäischen Vogelarten hervorzuheben. Zudem wurde ein Vorkommen der Zauneidechse (Reptilienart) im Bereich des AK Nürnberg Süd sowie der Kreuzkröte (Amphibienart) in den sandigen Offenbodenstellen entlang des Brünnelgraben-West, Verlegungsbereich Stromleitungstrasse, ermittelt.

Die Böden, Vegetationsbestände und Lebensräume des Untersuchungsgebietes sind in unterschiedlichem Maße bereits Beeinträchtigungen ausgesetzt, u. a. durch Nährstoffanreicherung sowie Schad- und Stickstoffeintrag entlang der bestehenden Autobahntrasse, einschließlich der Verlärmung angrenzender Lebensräume und Trennung der Wanderbeziehungen bodengebundener Lebewesen durch die schon vorhandene A 73.

Im Übrigen wird auf die Beschreibungen unter Ziffer 2.2 der Unterlage 19.1.1 T, die Darstellungen in den Unterlagen 19.1.2 T und 19.1.3 T sowie die nachfolgenden Ausführungen zu den einzelnen Schutzgütern Bezug genommen.

### **2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen**

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

- Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert  $D_{StrO} = -4$  dB(A) gemäß RLS-90 im Bereich der Richtungsfahrbahnen der A 73 von Bau-km 163+068 bis Bau-km 165+800. Für den restlichen Ausbaubereich (bis Bau-km 168+855) wird ein Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert  $D_{StrO} = -2$  dB(A) eingebaut. Dadurch wird für die Bewohner der angrenzenden Siedlungen unter Einbeziehung bzw. teilweiser Ergänzung bestehender Lärmschutzwälle ein aktiver Vollschutz erreicht.
- Ergänzung des von Südosten an die Saarbrückener Straße herangeführten Lärmschutzwalles (vorhandener Lückenschluss) auf etwa 30 m Länge mit einer Höhe von 2,75 m über Rampenfahrbahn.
- Ergänzung des von Nordwesten herangeführten Lärmschutzwalles im unteren Drittel der Einfahrrampe Richtung Nürnberg/Fürth (vorhandener Lückenschluss) durch die Anordnung einer Lärmschutzwand mit 3 m Höhe und einer Länge von ca. 170 m.

- Neuanlage einer Wall-Wand-Kombination mit einer Gesamthöhe von 9 m und einer Länge von 260 m im Bereich der A 73 zwischen Hauptfahrbahn und den nördlichen Anschlussstellenrampen.
- Einbau einer 4 m hohen Wand auf der vorhandenen Brückenkappe im Bereich der Privatwegunterführung bei Bau-km 165+811 (BW 9a), um die bestehende Lücke im städtischen Lärmschutzwall zu schließen.
- Bau von Absetz- und Regenrückhaltebecken, um die mit dem Fahrbahnwasser mitgeführten Schmutzstoffe weitgehend zurückzuhalten. Damit kann gleichzeitig auch das Gefahrenrisiko bei sog. Ölunfällen erheblich minimiert werden. Die Rückhalteeinrichtungen ermöglichen zudem eine gedrosselte Ableitung des Wassers aus den Rückhaltebecken in die natürlichen Vorfluter.
- Situierung des Regenrückhaltebeckens 163-1R (Bau- km 163+500) außerhalb des Störradius eines dort bekannten Habichthorstes, damit erhebliche Störungen der Art durch die Baumaßnahme ausgeschlossen werden können.
- Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Schwarzspechts wird die Direkt-rampe an der AS Nürnberg-Zollhaus durch eine verkehrstechnisch geeignete Variante mit sehr kleinem Radius nahezu auf ganzer Länge an die bestehenden Fahrbahnen herangerückt. Der Verlust (direkte Überbauung, Verinselung) von Wald mit sehr guten Habitatstrukturen für den Schwarzspecht in diesem Bereich vermindert sich dadurch ganz wesentlich und beschränkt sich auf die im direkt vorbelasteten Bereich liegenden Flächen.
- Nicht mehr benötigte Straßenstücke werden entsiegelt und renaturiert.
- Ökologisch hochwertige und besonders empfindliche Bereiche werden von bauzeitlicher Beanspruchung verschont und für die Zeit der Bauarbeiten durch Biotopschutzzäune vor Beeinträchtigungen durch Baufahrzeuge etc. geschützt. Zu den so geschützten Flächen gehören nahezu im gesamten Baubereich die Vegetationsbestände des Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“, sowie einzelne gesetzlich geschützte Biotoptypen in bzw. angrenzend an Baufelder.
- Errichtung eines Amphibienzaunes und Bauzeitenbeschränkung im Bereich der Stromleitungsstrasse auf den Zeitraum außerhalb der Aktivitätenphase der Kreuzkröte, somit ausschließlich auf den Zeitraum vom 01. September bis 29. Februar.
- Beseitigung der Hecken und Gehölze (Baufeldräumung) im Eingriffsbereich nur im Zeitraum vom 01. Oktober bis 28. bzw. 29. Februar und damit außerhalb der Brutzeit von Vögeln.
- Rodung des Baumbestandes am „Steinbrüchlein“ zwischen Bau-km 16+400 und Bau-km 16+800 (potenzielle Alt- und Höhlenbäume) nur im Zeitraum vom 01. Oktober bis 31. Oktober und damit außerhalb der Winterruhe bzw. Wochenstubezeit der Fledermäuse.
- Sicherung der Unterquerungsmöglichkeiten für Fledermäuse. Im Rahmen der Fledermauskartierung konnten an zwei Unterführungsbauwerken entlang der A 73 erhöhte Fledermausaktivitäten nachgewiesen werden. Flugbeobachtungen mit Nachtsichtgeräten zeigten neben der Nutzung für Durchflüge auch Jagdaktivitäten von Fledermäusen in den Unterführungsbauwerken. Diese sind während der Bautätigkeit und danach für die Fledermäuse offen und durchgängig zu halten.

- Zur Einbindung der Autobahnkörper in die Landschaft und Abschirmung angrenzender Vegetationsflächen mit Biotop- und Habitatfunktion sowie zu Zwecken des Erosions- und Bodenschutzes werden auf den Straßenböschungen und Straßennebenflächen verschiedene Gestaltungsmaßnahmen vorgenommen (Pflanzung von Hecken und Gebüsch, Ansaat von Landschaftsrasen, Entwicklung von Gras- und Krautfluren durch Sukzession).

Im Übrigen wird auf die ausführliche Beschreibung der Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen unter Ziffer 1.1 der Unterlage 9.3.T Bezug genommen.

#### **2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen**

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

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

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

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

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

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

##### *2.1.4.1 Schutzgut Mensch*

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

##### *2.1.4.1.1 Teilbereich Wohnen*

###### Lärm

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

Siedlungsbereiche der Stadt Nürnberg mit Wohnfunktion konzentrieren sich im äußersten Norden (Stadtteile Maiach und Gartenstadt) und entlang der nordöstli-

chen Begrenzung (Stadtteile Gartenstadt, Falkenheim, Langwasser) des Untersuchungsgebietes. Die geringsten Abstände zum Fahrbahnrand der A 73 werden am Südrand der Gartenstadt bzw. Falkenheimsiedlung mit 230 m und bei der Kleingartenkolonie Königshof mit knapp 200 m erreicht. Die Siedlungsflächen sind bereits im Bestand durch die verkehrlichen Emissionen der A 73 vorbelastet, wobei die südwestliche Gartenstadt bereits im Bestand durch einen im Mittel 8,00 m hohen Lärmschutzwall abgeschirmt wird, der sich stadtseitig von der AS Nürnberg-Hafen-Ost bis kurz vor die AS Nürnberg-Zollhaus erstreckt.

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

Der erwartete Zuwachs des Verkehrsaufkommens ist zum Teil die Folge des generellen Trends und daher nicht ausschließlich auf den Ausbau der A 73 zurückzuführen. Unabhängig davon ist aufgrund der geplanten Lärmschutzmaßnahmen und der absehbaren Entwicklungen in der Fahrzeug-Abgastechnik eine Erhöhung der Vorbelastungen durch Lärm- und Schadstoffemissionen nicht zu erwarten. Vor allem im Bereich der Siedlungsflächen der Stadt Nürnberg wird sich durch eine Optimierung des Schallschutzes die Lärmsituation – auch im Hinblick auf die Erholungsfunktion – im Vergleich zum Ist-Zustand deutlich entspannen.

Für das Jahr 2030 prognostiziert die Verkehrsuntersuchung des Büros SSP Consult GmbH vom November 2015 für den Planfall des 6-streifigen Ausbaubereiches der A 73 von der AS Nürnberg-Hafen-Ost bis zu AS Nürnberg-Königshof eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von 106.515 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von 9,0 %. Im Bereich der AS Nürnberg-Königshof bis AS Nürnberg-Zollhaus beträgt die ermittelte DTV 106.302 Kfz/24 h, der Schwerverkehrsanteil liegt insoweit bei 11,7 %. Im Abschnitt der AS Nürnberg-Zollhaus bis zum AK Nürnberg-Süd liegt die prognostizierte DTV bei 100.949 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von 12,0%.

Im Jahr 2010 fuhren nach den Ergebnissen der bundesweit durchgeführten Straßenverkehrszählung durchschnittlich 83.700 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von 11,0 % im Planungsabschnitt der AS Nürnberg-Hafen-Ost bis Nürnberg-Königshof. Im Bereich der AS Nürnberg-Königshof bis zur AS Nürnberg-Zollhaus betrug die DTV 81.000 Kfz/24 h (Schwerverkehrsanteil 9,6%). Im Abschnitt der AS Nürnberg-Zollhaus bis zum AK Nürnberg-Süd lag die ermittelte DTV bei 80.900 Kfz/24 h, der Schwerverkehrsanteil betrug 9,7%.

Im Ausbaubereich flankiert nordöstlich ein bis zu 8 m hoher Lärmschutzwall die A 73 und bietet schon heute eine vergleichsweise gute Abschirmung für die Wohngebiete der Stadtteile Nürnberg-Gartenstadt und Falkenheimsiedlung vor dem Autobahnlärm. Die vorhandenen gut eingewachsenen Aufschüttungen beginnen kurz nach der AS Nürnberg-Hafen-Ost und erstrecken sich über eine Gesamtlänge von knapp 3,5 km bis kurz vor das Unterführungsbauwerk der alten Kornburger Straße (BW 8b). Gleichwohl besteht aktuell im Bereich der AS Nürnberg-Königshof eine rund 200 m lange Lücke im Verlauf des bestehenden Wallkörpers, die im Zuge der geplanten Ausbaumaßnahme geschlossen wird. Wegen der ergänzend vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen darf auf die vorstehende Ziffer 2.1.3 verwiesen werden. Hervorzuheben ist, dass zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte in den betroffenen Siedlungsbereichen ein lärmindernder (offenporiger) Fahrbahnbelag auf rund 2,7 km Länge (ab Bauanfang bei Bau-km 163+068 bis Bau-km 165+800) mit einer lärmreduzierenden Wirkung von -4 dB(A) eingebaut wird. Für

den restlichen Ausbaubereich ist es aufgrund des größeren Abstandes zu den nächstgelegenen Siedlungen ausreichend, einen Fahrbahnbelag mit einer lärmreduzierenden Wirkung von mindestens DStrO = - 2 dB(A) zu verwenden.

Im Zuge der schalltechnischen Berechnungen der Vorhabensträgerin (Unterlage 17.1.1 Teil 1: Ausbaustrecke A 73), welche auf die Ergebnisse der schon angesprochenen Verkehrsuntersuchung des Büros SSP Consult GmbH aufbauen, wurden für repräsentative Immissionsorte in den Siedlungsgebieten Gartenstadt, Falkenheim, Langwasser Maiach und Eibacher Forst Beurteilungspegel für den von der A 73 (einschließlich deren Anschlussstellen) ausgehenden Verkehrslärm errechnet. Die Berechnungen erfolgen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) gemäß dem „Teilstück-Verfahren“ und wurden im vorliegenden Fall mit der Software „CadnaA“ der Firma DataKustik, Greifenberg durchgeführt. Sie entsprechen somit den verbindlichen Anforderungen des § 3 der 16. BImSchV.

Die Berechnungen ergeben, dass unter Ansatz des prognostizierten Verkehrsaufkommens alle gebietstypisch anzusetzenden Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV im Ausbauabschnitt eingehalten werden. Dabei sorgen die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen für eine spürbare Verbesserung bei den am stärksten vorgelagerten Anwesen in den Siedlungsbereichen Falkenheim und Gartenstadt.

Ohne die zusätzlich geplanten Lärmschutzmaßnahmen hätten sich im sog. „Prognose-Nullfall“, also unter Ansatz der allgemeinen sowie durch den 6-streifigen Ausbau verursachten Verkehrszunahmen bis zum Jahr 2030, immerhin 144 Grenzwertüberschreitungen ergeben. Dabei würden einzelne Überschreitungen einen Wert von bis zu 4 dB(A) über dem jeweiligen Grenzwert erreichen. Dieser Vergleich zeigt die Wirksamkeit der geplanten Schutzmaßnahmen. Da innerhalb des Ausbauabschnittes der A 73 keine Grenzwertüberschreitungen verbleiben, besteht für die Bewohner der umliegenden Siedlungsgebiete ein sogenannter „Vollschutz“.

Im Rahmen der Verkehrsprognose des Büros SSP Consult GmbH hat die Vorhabensträgerin über eine Modellanalyse ermittelt, wie sich das Ausbauvorhaben auf das Verkehrsgeschehen im umgebenden Straßennetz auswirkt. Die Analysenergebnisse dokumentieren, dass durch den 6-streifigen Ausbau der A 73 im Abschnitt AS Nürnberg-Hafen-Ost bis AK Nürnberg-Süd bereichsweise mit dem Auftreten signifikanter Verkehrsverlagerungen im Bereich der Umgebungsstraßen gerechnet werden muss, die immissionsschutzrechtlich relevant werden können. Die lärmtechnische Relevanzschwelle liegt bei einer Steigerung des Verkehrsaufkommens von mindestens 2,5 % und wird im Planfall im Bereich folgender Straßenzüge erreicht:

| <i>Stadt/Landkreis</i> | <i>Ort/Stadtteil/Gemeinde</i>         | <i>Straßenzug</i>  |
|------------------------|---------------------------------------|--------------------|
| Nürnberg               | Kleinreuth b. Schweinau               | Virnsberger Straße |
| Nürnberg               | Hohe Marter/Werderau/Röthenbach (Ost) | Südwesttangente    |
| Nürnberg               | Werderau/Gibitzenhof                  | Frankenschnellweg  |
| Nürnberg               | Maiach                                | Hafenstraße        |
| Nürnberg               | Gibitzenhof                           | Katzwanger Straße  |
| Nürnberg               | Königshof                             | Marthweg           |
| Roth                   | Wendelstein/Kleinschwarzenlohe        | Rangaustraße       |
| Roth                   | Wendelstein                           | Schwab. Straße     |
| Roth                   | Wendelstein                           | Nürnberger Straße  |

Im Bereich dieser Straßenzüge wurde die Lärmsituation der anliegenden Bebauung auf Grundlage der prognostizierten Verkehrszahlen für das Jahr 2030 über-

prüft. Überschreitungen der Grenzen zur Gesundheitsgefährdung („Richtwerte“) werden im Bereich der Nürnberger Stadtteile Hohe Marter und Werderau im Einflussbereich der Südwesttangente festgestellt, sowie formal im Stadtteil Maiach, ebenfalls im Einflussbereich der Südwesttangente. Die höchste Überschreitung des hier anzusetzenden Immissionsgrenzwertes von 70 dB(A) am Tag, beträgt bei einigen Anwesen bis zu 4 dB(A). Im Einzelnen darf auf die Unterlage 17.1.2 verwiesen werden, aus der die Einzelnen Anwesen mit den jeweiligen Grenzwertüberschreitungen mit roter Farbe markiert sind.

Insgesamt bestehen im Bereich der Umgebungsstraßen an 33 Anwesen Ansprüche der Eigentümer auf Entschädigungsleistungen zur Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden zur Einhaltung der festgelegten Richtwerte. Insoweit wird auf die Regelungen in Ziffer A. 3.4.2 sowie A. 3.4.3 dieses Beschlusses verwiesen. Für die innerhalb des Marktes Wendelstein einschließlich des Ortsteils Kleinschwarzenlohe untersuchten Straßenzüge haben sich durch das Ausbauvorhaben keine relevanten Veränderungen hinsichtlich ihrer Immissionsbelastung gegenüber dem Istzustand ergeben.

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

#### Luftschadstoffe

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

Zur Ermittlung der im Prognosejahr 2030 zu erwartenden verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen wurde eine Abschätzung nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) für den Stadtteil Gartenstadt unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsentwicklung vorgenommen (siehe Unterlage 17.2). Die Vorhabensträgerin hat insoweit den Stadtteil mit dem geringsten Abstand von 200 m zur A 73 untersucht. Auf der sicheren Seite liegend, erfolgte die Berechnung ohne Berücksichtigung der luftschadstoffreduzierenden Wirkung der vorhandenen und geplanten Lärmschutzanlagen.

Diese zeigt, dass die Immissionsgrenzwerte der straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffleitkomponenten Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) an den exponiert liegenden Immissionsorten nicht unzulässig überschritten werden. Der Jahresmittelwert für Partikel PM<sub>10</sub> liegt danach im Jahr 2030 im ungünstigsten Fall bei 21,43 µg/m<sup>3</sup>, für Partikel PM<sub>2,5</sub> bei 12,55 µg/m<sup>3</sup> und für NO<sub>2</sub> bei 21,8 µg/m<sup>3</sup>. Es ist mit maximal 19 Überschreitungen im Kalenderjahr des über den Tag gemittelten Immissionsgrenzwertes für Partikel PM<sub>10</sub> von 50 µg/m<sup>3</sup> sowie mit 2 Überschreitungen des über eine volle Stunde gemittelten Immissionsgrenzwertes für NO<sub>2</sub> von 200 µg/m<sup>3</sup> im Kalenderjahr zu rechnen.

Durch schon vorhandenen Lärmschutzwälle, die im Zuge des Vorhabens erhalten bleiben und bereichsweise sogar durch die Schließung vorhandener Lücken (z.B. Wall-Wandkombination im Bereich des AS Nürnberg-Königshof) noch optimiert werden, wird die Ausbreitung von Luftschadstoffen in Richtung des Stadtteiles Gartenstadt bzw. auch in Richtung der (ohnehin) weiter entfernt liegenden Siedlungsbereiche gehemmt; diese abschirmende Wirkung der Lärmschutzanlagen ist jedoch, wie bereits vorher erwähnt, bei der Luftschadstoffabschätzung nicht berücksichtigt worden.

Zur Feststellung ausbaubedingter Verkehrsverlagerungen auf den Umgebungsstraßen durch den 6-streifigen Ausbau der A 73 im Abschnitt AS Nürnberg-Hafen-Ost bis AK Nürnberg-Süd wird ebenfalls die in C. 2.1.4.1.1 genannte Verkehrsprognose herangezogen. Den Verkehrsmengendifferenzkarten zu dieser Prognose kann entnommen werden, dass der 6-streifige Ausbau der A 73 lediglich zu geringen Verkehrsverlagerungen auf den Umgebungsstraßen im Umfeld des Dianaplatzes führt. So ergibt sich in der Gesamtbetrachtung für die Bereiche Ulmenstraße, Dianastraße, Frankenschneidweg und Nopitschstraße im Mittel eine Steigerung des Verkehrsaufkommens um lediglich 2 %. Mit prognostizierten 2 % liegen die ausbaubedingte Steigerung des Verkehrsaufkommens sowie die damit proportional zusammenhängende Zunahme der Luftschadstoffe im Bereich der Rechen- und Messungenauigkeit. Die Zunahme ist als vernachlässigbar anzusehen. Die Plausibilität dieser Einschätzung hat das Sachgebiet Technischer Umweltschutz der Regierung von Mittelfranken bestätigt, so dass das Ausbauvorhaben auch im Bereich Werderau/ Dianaplatz keine relevante Verschärfung der lufthygienischen Situation auslöst.

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

#### 2.1.4.1.2 Teilbereich Erholung

Im Untersuchungsgebiet sind hauptsächlich die dort liegenden siedlungsnahen Teile des Lorenzer Reichswaldes für Erholungszwecke geeignet, wobei gerade die Kiefernwaldbereiche („Steckerlaswald“) ein Charakteristikum für die Erholungssuchenden bilden. Die Waldflächen im Untersuchungsgebiet sind im geltenden Wald funktionsplan allesamt als Wald mit besonderer Bedeutung für die Erholung, Intensitätsstufe II, ausgewiesen. Im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes (im Bereich der AS Nürnberg-Hafen-Ost) sowie in Höhe der AS Nürnberg-Königshof befinden sich teilweise Waldflächen mit besonderer Bedeutung für die Erholung, Intensitätsstufe I. Zudem sind alle Waldflächen als Bannwald ausgewiesen.

Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass es sich um den bestandsnahen Ausbau einer vorhandenen Autobahn handelt. Der vorhandene Baukörper der A 73 hat bereits zu Flächenverlust und einer Zerschneidung des Lorenzer Reichswaldes mit Schneisenbildung geführt. Die zu erwartenden, vorhabensbedingten Verluste für diese Funktionen sind aufgrund ihrer Kleinflächigkeit im Vergleich zu ihrer Verbreitung im Nürnberger Becken sowie wegen ihrer Lage am Rande der bestehenden A 73 als geringfügig einzustufen. Eine den Erholungswert spürbar beeinträchtigende Neuzerschneidung zusammenhängender Waldflächen im Untersuchungsgebiet erfolgt durch den bestandsnahen Ausbau nicht. Die Eingriffe in den Lorenzer Reichswald, die mit dem Vorhaben verbunden sind, beschränken sich somit auf entsprechend vorbelastete Bereiche im Umfeld der vorhandenen Autobahnanlagen. Dadurch, dass das Gelände im Untersuchungsgebiet sehr eben verläuft und großflächig bewaldet ist, sind die mit dem Vorhaben verbundenen Veränderungen im Reichswald kaum wahrzunehmen. Lediglich beim Überqueren von Autobahnflächen, etwa über die AS Nürnberg-Hafen-Ost, AS Nürnberg-Königshof und AS Nürnberg-Zollhaus, können die Eingriffe in den Waldbestand mit den menschlichen Sinnen erkannt werden.

Ausgewiesene Rad- oder Wanderwege befinden sich nicht in der direkten Umgebung der vom Ausbau betroffenen Autobahnverkehrsflächen.

Daneben weist der Bezugsraum „Ludwig-Donau-Main-Kanal und angrenzende Siedlungsräume“ eine Bedeutung für die Erholung auf. Der Ludwig-Donau-Main-

Kanal verläuft östlich der A 73, im nordwestlichen Teil des Planungsabschnittes. Der Kanal wird im Bereich der AS Nürnberg-Königshof von der A 73 gequert und verlässt dann das Untersuchungsgebiet in Richtung Worzeldorf. Mit seinen Schleusen, Brücken und oftmals alten, uferbegleitenden Baumreihen bildet der zwischen 1836 und 1846 erbaute Kanal einen Anziehungspunkt für die erholungssuchende Bevölkerung. Aufgrund der Distanz des Ludwig-Donau-Main-Kanals zum Eingriffsbereich bzw. der abgeschirmten Lage hinter bestehenden Lärmschutzeinrichtungen, sind durch das Ausbauvorhaben keine zusätzlichen oder neuen Beeinträchtigungen seiner Erholungsfunktion zu erwarten.

Wegeverbindungen werden nicht dauerhaft unterbrochen. Nur in der Bauzeit kann nicht ausgeschlossen werden, dass Wege zeitweise nicht genutzt werden können.

Während der Bauzeit kann es zeitweise zu (weiteren) Beeinträchtigungen der Erholungseignung der in der Umgebung der Autobahnverkehrsflächen liegenden Bereiche durch Lärm-, Abgas- und Staubemissionen kommen.

Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild und damit auch die die Eignung des Gebietes für Zwecke der Erholung betreffenden Aspekte der Landschaftsästhetik werden nachfolgend unter C 2.1.4.6 behandelt.

#### 2.1.4.2 *Schutzgut Tiere und Pflanzen*

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

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

Geprüft wurden insbesondere folgende mögliche Auswirkungen des Projekts:

##### a) Anlagebedingte Beeinträchtigungen

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

##### b) Verkehrs- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen

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

c) Baubedingte Beeinträchtigungen

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

Im Wesentlichen stellen sich die Auswirkungen des plangegegenständlichen Vorhabens auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen wie folgt dar:

Im Rahmen des Vorhabens werden Flächen im Umfang von insgesamt etwa 7,28 ha neu versiegelt, davon ca. 4,19 ha Bannwaldflächen. Etwa 1 ha in Zukunft nicht mehr benötigte, derzeit versiegelte Flächen werden im Zuge der Baumaßnahmen entsiegelt, so dass netto ca. 6,28 ha an Neuversiegelung mit dem Vorhaben verbunden sind.

Daneben werden durch Überschüttung bzw. Versiegelung 1,61 ha mesophiler (mittlere Umweltbedingungen bevorzugender) Laubwald, Auwald sowie forstwirtschaftlich genutzter Wald dauerhaft in Anspruch genommen. An Offenlandbiotopen (Gehölze, Hecken, Gebüsche, Nasswiesen, Extensivwiesen, Altgrasbeständen sowie Hochstaudenfluren) gehen dauerhaft 0,68 ha durch die Baumaßnahme sowie deren Folgemaßnahmen (Verlegung des Brünnelgrabens und des Schnackenbaches, Anlage von Regenrückhalte- bzw. Absetzbecken) verloren. Zudem erfolgen durch das Vorhaben eine Inanspruchnahme von 0,22 ha Sandmagerrasen bzw. 0,29 ha an sonstigen Grünflächen außerhalb der Autobahnbauwerke. Baubedingt entsteht zudem ein Verlust von hochwertigem Lebensraum der Zauneidechse im Umfang von 1,12 ha.

Durch die Versiegelung bzw. Überbauung der genannten Flächen gehen dort Lebensräume wild lebender Tier- und Pflanzenarten in entsprechendem Umfang dauerhaft verloren. Davon betroffen sind vor allem Waldflächen verschiedener Art, Zusammensetzung und Ausprägung einschließlich Waldmäntel und Vorwälder, Hecken, Gehölze und Brachflächen verschiedener Art und Ausprägung, Einzelbäume, Baumreihen und Baumgruppen, kleine Fließgewässer (Brünnelgraben-Ost und Brünnelgraben-West sowie Schnackenbach), Säume und Staudenfluren sowie kleinflächig Zwergstrauch-Ginsterheideflächen.

Der bereits entlang der Autobahntrassen bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor, der über die direkte Flächeninanspruchnahme hinausgeht, wird durch die vorgesehenen baulichen Veränderungen im Bereich der AS Nürnberg-Hafen-Ost und dem AK Nürnberg-Süd entsprechend verbreitert bzw. verlagert. Dies betrifft hauptsächlich die direkt an die Autobahntrassen angrenzenden Flächen des „Nürnberger Reichswaldes“ sowie die vorhandenen Biotopflächen. Konkret werden ca. 0,42 ha Biotopflächen (Auwald, Sandmagerrasen, mesophiler Laubwald, Offenlandbereiche wie Gehölze, Hecken, Gebüsche, Nasswiesen und Hochstaudenflur) neu beeinträchtigt. Im Gegenzug wiederum werden Flächen von ca. 1 ha im Zuge des Vorhabens von derartigen Beeinträchtigungen entlastet. In-

nerhalb des Beeinträchtigungskorridors treten nachteilige Einflüsse auf Flora und Fauna auf, etwa durch Immissionseinträge und optische Störreize, wobei der Beeinträchtigungsgrad in hohem Maß von der Entfernung zum Straßenkörper abhängt. Hierdurch wird das ökologische Potential der betroffenen Flächen vermindert und gleichzeitig auch die schon anlagebedingt gegebene Barrierewirkung nochmals verstärkt.

Die Möglichkeiten eines Populationsaustauschs für Pflanzen und Tiere sind durch die bestehende Autobahntrasse bereits jetzt sehr eingeschränkt, viele Funktionsbeziehungen sind bereits mit dem Bau der Autobahnen komplett durchtrennt worden. Die von der A 73 ausgehenden Zerschneidungs- und Trennwirkungen werden durch die geplanten baulichen Erweiterungsmaßnahmen noch weiter verfestigt, aber kaum mehr verstärkt. Für bodengebundene Tierarten stellen schon die bestehenden Fahrbahnen eine nahezu vollständige Barriere dar. Für im Überflug querende Arten bildet die A 73 ohnehin eine Barriere, die in der Regel nur noch von vergleichsweise hoch fliegenden Arten gequert wird.

Die Teilflächen 03 und 05 des Europäischen Vogelschutzgebietes DE 6533471 „Nürnberger Reichswald“ werden durch die bestehende Trasse der A 73 durchschnitten und sind durch die Fahrbahnverbreiterungen bzw. Umgestaltungsmaßnahmen an der Direktrampe der AS Nürnberg-Zollhaus unmittelbar betroffen. Insgesamt führt das Vorhaben zu einem dauerhaften Verlust von netto etwa 4,19 ha Bannwald innerhalb des Vogelschutzgebietes. Die betroffenen Flächen sind für verschiedene Vogelarten, u. a. den Mittelspecht, den Schwarzspecht, den Baumpieper, die Hohltaube und den Habicht als Nahrungshabitat von Bedeutung.

Die geplante Trasse führt anlagebedingt zu randlichen Eingriffen in Lebensräume der Arten Mittelspecht und Schwarzspecht. Im Bereich des Steinbrüchleins (ca. Bau-km 166+400 bis Bau-km 166+800 südlich der A 73 gelegen) kann ein Verlust einzelner Alteichen bzw. -erlen und Altkiefern als potenzielle Nahrungs- und Höhlenbäume von Mittelspecht und Schwarzspecht nicht ausgeschlossen werden. Diese Bäume dienen zudem als Quartier für andere baumhöhlenbewohnende Arten wie z.B. der Wasserfledermaus, der Großen oder Kleinen Bartfledermaus, dem Großen Abendsegler sowie der Zwerg-, Rauhaut- und Mückenfledermaus. Diese Fledermausarten erfahren durch das Vorhaben ebenfalls einen randlichen Eingriff in ihre Lebensräume

Daneben kann durch den Neubau der Fahrstreifen bzw. die Umbaumaßnahmen an der AS Nürnberg-Zollhaus (Bau einer neuen Direktrampe) auf Grund der dadurch bedingten Verlagerung der vom Straßenverkehr ausgehenden akustischen und optischen Störwirkungen eine Reduzierung der Habitatsignung von Strukturen, die verschiedenen Vogelarten – insbesondere auch dem Baumpieper – als Lebensraum bzw. Brutplatz dienen können, nicht ausgeschlossen werden. Die betreffenden Arten sind naturschutzrechtlich besonders bzw. streng geschützt.

Es besteht außerdem das Risiko, dass bei Wildwechsel oder Überflügen von Fledermäusen bzw. Vögeln im Bereich der Autobahnflächen Tiere mit Fahrzeugen auf der Straße kollidieren. Dieses Risiko besteht aber auch heute schon. Durch die vorgesehenen neuen Fahrstreifen sowie Rampen wird der Barriereeffekt zwar verfestigt, das Kollisionsrisiko aber nicht merklich erhöht. Insbesondere bezüglich der Fledermäuse werden während der Bauphase zwei Unterführungen westlich (Bau-km 166+400 bis Bau-km 166+600) und östlich (Bau-km 167+800 bis Bau-km 168+200) der AS Nürnberg-Zollhaus in den Dämmerungs- und Nachtstunden offengehalten. Dadurch ist eine gefahrlose Quermöglichkeit für Fledermäuse weiterhin gegeben. Die hier bestehenden Austausch- und Wechselbeziehungen können somit weiterhin aufrecht erhalten bleiben.

Vom Vorhaben betroffen sind die drei Landschaftsschutzgebiete N(S)-01j „Königshof“, N(S)-01m „Langwasser“ sowie RH-02 „Südliches Mittelfränkisches Becken östlich der Schwäbischen Rezat und der Rednitz mit Vorland der Mittleren Frankenalb“. Die Teile des „Lorenzer Reichswaldes“ beiderseits der A 73 sind zudem als Bannwald gem. Art. 11 BayWaldG geschützt. Ausgenommen sind größere Offenlandbereiche (einschl. Mülldeponie) und Siedlungsflächen. Naturschutzgebiete, Naturdenkmale, geschützte Landschaftsbestandteile, Naturparke und Wasserschutzgebiete liegen nicht im Einwirkungsbereich des Vorhabens.

Aus der Erweiterung des Baukörpers der Autobahn einschließlich der (kleinräumigen) Umgestaltung der Anschlussstellen resultieren Flächenverluste der LSG „Königshof“ (2,8 ha), „Langwasser“ (0,4 ha) und des LSG Nr. RH-02 (11,8 ha). Die relativ hohen Verluste für das LSG Nr. RH-02 resultieren daraus, dass die bestehende A 73 aktuell nicht von dem Schutzgebiet ausgenommen und der vorhandene Straßenkörper in dem bezifferten Flächenverlust mit eingerechnet ist. Diese Flächenverluste sind in Relation zur Gesamtgröße der Gebiete jedoch vernachlässigbar und betreffen bereits vorbelastete Teile der Schutzgebiete. Eine Gefährdung der Schutzziele ist daher durch den Ausbau nicht gegeben. Befreiungen von den Verboten der Schutzgebietsverordnungen sind nicht gesondert zu beantragen, sondern werden durch die Konzentrationswirkung der Planfeststellung ersetzt.

In folgende, nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 BayNatSchG geschützten Flächen greift das Vorhaben in geringem Umfang ein:

- Seggenreiche Nasswiese (GN)
- Feuchte und nasse Hochstaudenflur (GH)
- Zwergstrauch- und Ginsterheide (GC)
- Sandmagerrasen (GL)
- Auwald (WA)

Die betroffenen Biotop sind größtenteils auf Grund ihres Alters und ihrer Ausprägung mittelfristig wiederherstellbar. Biotop, deren ökologische Funktionen im Planungszeitraum generell nicht wiederherstellbar sind, sind nur kleinflächig betroffen. In Folge von Versiegelung, Überschüttung oder temporärer Inanspruchnahme kommt es zu einem (dauerhaften) Verlust von 0,12 ha Auwald, 0,23 ha Zwergstrauch- und Ginsterheide und 0,22 ha Sandmagerrasen (zum Teil mit Tendenz zu jüngeren Entwicklungsstadien). Darüber hinaus kommt es zur Neubeeinträchtigung von 0,09 ha Auwald durch die Verschiebung der 50 m – Beeinträchtigungszone. In Bezug auf die verbleibenden Flächen dieser Biotopstrukturen vergrößert sich der bereits bestehende Beeinträchtigungskorridor geringfügig in entsprechendem Umfang.

Durch den Ausbau sind ferner Waldflächen des Lorenzer Reichswaldes mit insgesamt 4,19 ha betroffen, die als Bannwald gem. Art. 11 BayWaldG ausgewiesen sind. Für diesen Verlust sind Ersatzaufforstungen in einem Umfang von 4,19 ha angrenzend an den vorhandenen Bannwald, somit also in einem funktionalen Zusammenhang, vorgesehen.

Durch das von den Straßenflächen abgeleitete Oberflächenwasser besteht die Gefahr, dass Schadstoffe in das Grund- und Oberflächenwasser gelangen können, insbesondere auch bei Verkehrsunfällen. Dieses Risiko besteht allerdings bereits heute schon. Mit den in der Planung beinhalteten Absetz- und Rückhaltebecken wird es gegenüber der bestehenden Situation sogar spürbar verringert.

Die zur Abwicklung des Baubetriebs (temporär) benötigten Flächen sind nach der Planung weitmöglichst auf Flächen des neuen Straßenkörpers vorgesehen. Die

außerhalb des Straßenkörpers liegenden Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten renaturiert. Davon sind ca. 2,89 ha an Waldflächen (forstlich geprägte Laub- Nadel- und Mischwaldbestände), 0,10 ha Auwald, 0,23 ha Sandmagerrasen, Zwergstrauch-Ginsterheide, Initialvegetation trocken, 0,45 ha mesophiler Laubwald sowie 0,005 ha Offenlandbiotopflächen (Gehölze, Hecken, Gebüsche) betroffen. Die betroffenen Bereiche weisen jedoch auf Grund der Vorbelastung durch die vorhandene Autobahn nur eingeschränkte Lebensraumfunktionen auf. Das direkte Umfeld der A 73 ist während der Bauarbeiten durch den Baustellenbetrieb und Transportverkehr lokal erhöhten Immissionen (Stäube und Abgase, Verlärmung), visuellen Störreizen und Erschütterungen ausgesetzt. Da die Erschließung der Baustellen wegen der örtlichen Gegebenheiten zum allergrößten Teil nur über die Autobahn erfolgen kann und das Baufeld ausschließlich den unmittelbaren Autobahnnahebereich betrifft, sind hauptsächlich schon entsprechend vorbelastete Areale betroffen. Es lässt sich dabei nicht ausschließen, dass einzelne Exemplare von besonders bzw. streng geschützten Arten im Zuge des Baubetriebs getötet oder verletzt werden.

Daneben besteht während der Bauzeit die Gefahr von Sediment- und Schadstoffeinschwemmungen in Gewässer. Ein unfallbedingtes Abfließen von wassergefährdenden Stoffen in Oberflächengewässer oder das Grundwasser während des Baubetriebes erscheint ebenso möglich. Dem wirken die Nebenbestimmungen unter A. 3.2 aber so weit wie möglich entgegen.

#### 2.1.4.3 Schutzgut Boden

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

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

Daneben kommt es auch zu Beeinträchtigungen der Nutzungsfunktionen des Bodens. Belebter Boden geht bei der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens durch Versiegelung (Verlust von Bodenfunktionen, teilweise in bereits beeinträchtigten Bankett- und Böschungsbereichen des vorhandenen Straßenkörpers) verloren bzw. wird durch Überbauung beansprucht. Nicht mehr benötigte, derzeit versiegelte Flächen werden im Gegenzug entsiegelt; dies betrifft vorliegend Flächen im Umfang von insgesamt etwa 1 ha.

Unter Berücksichtigung dieser zu entsiegelnden Flächen werden im Rahmen des Vorhabens ca. 6,28 ha zusätzlich versiegelt (Netto-Neuversiegelung). Insgesamt ist mit dem Vorhaben eine Neuversiegelung von etwa 7,28 ha verbunden. Weitere ca. 13,24 ha an Flächen werden daneben überbaut (Damm- bzw. Einschnittsböschungen, Mulden RRB ohne gedichtete Bereiche, Ausrundungen) ohne dass eine Versiegelung stattfindet. auf diesen Flächen verändert sich aber dennoch der na-

türliche Bodenaufbau. Auf weiteren Flächen von insgesamt ca. 11,18 ha werden überdies naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchgeführt; hierdurch werden u.a. auch Flächen der landwirtschaftlichen Produktion entzogen bzw. ist eine solche nur noch eingeschränkt möglich.

Darüber hinaus erfolgt zusätzlich eine zeitweise Flächeninanspruchnahme von ca. 9,27 ha im Zuge des Baubetriebs, da die bauzeitlich notwendigen Flächen nicht ausschließlich im Bereich der neuen Straßenbestandteile zu liegen kommen. Insbesondere ist die Herstellung von provisorischen Umleitungsfahrbahnen zur Aufrechterhaltung des Verkehrs notwendig. Die zeitweise beanspruchten Flächen werden nach Ende der Bauarbeiten renaturiert, so dass sich die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden insoweit zumindest deutlich reduzieren.

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

Die gegenständliche Planung orientiert sich soweit wie möglich am Bestand und zieht in diesem Rahmen Flächen des bestehenden Straßenkörpers heran. Hierdurch wird die Inanspruchnahme von unversiegelten Flächen durch das Bauvorhaben verringert. Nicht mehr benötigte befestigte Flächen werden entsiegelt. Die rund 2,89 ha Waldflächen, die nur während der Bauzeit beansprucht werden, werden nach Abschluss der Maßnahme in Gestalt von Waldrandunterpflanzungen wieder aufgeforstet. Sowohl die Speicher- und Reglerfunktion als auch die Lebensraumfunktion der bauzeitlich herangezogenen Flächen gehen somit nicht nachhaltig verloren.

Die an die Verkehrsflächen angrenzenden Böden können durch Schadstoffeinträge und Luftschadstoffe sowie baubedingt (Bodenverdichtungen, Einsatz von Baumaschinen usw.) beeinträchtigt werden. Der schon vorhandene mittelbare Beeinträchtigungskorridor, in dem ein erhöhter Schadstoffeintrag stattfindet, wird durch das Vorhaben verbreitert bzw. verlagert. Als Schadstoffquellen kommen z. B. Reststoffe aus der Kraftstoffverbrennung sowie der Abrieb von Reifen, Bremsbelägen und Fahrbahndecken sowie Auftausalze in Betracht.

Grundsätzlich können die mit den Abgasen und von den Kraftfahrzeugen selbst emittierten Schadstoffe zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen und weitergehend auch negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser entfalten. Dies gilt auch dann, wenn die gesetzlich festgesetzten Immissionsgrenzwerte der einzelnen Kraftfahrzeuge eingehalten werden, weil sich auch in kleinen Mengen

emittierte Schadstoffe im Boden anreichern und zwar in der Regel im unmittelbaren Nahbereich der Trasse. Die Schadstoffbelastung im Umfeld von – zum Teil verkehrlich hoch belasteten – Straßen wurde in der Vergangenheit wiederholt wissenschaftlich untersucht. Dabei erstreckte sich das Untersuchungsprogramm vorwiegend auf Schwermetalle, die Belastung mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen sowie Einträge von Auftausalz.

Eine Prognose der von dem 6-streifigen Ausbau der A 73 Nürnberg – Feucht im Abschnitt AS Nürnberg-Hafen-Ost bis AK Nürnberg-Süd ausgehenden Auswirkungen muss sich auf diese wissenschaftlichen Erkenntnisse stützen (vgl. § 6 Abs. 3 Nr. 3 UVPG). Zusammenfassend lässt sich danach feststellen, dass sich die Schadstoffbelastung des Bodens auf den unmittelbaren Bereich der Verkehrsflächen und dort auf einen Geländestreifen von höchstens etwa 10 m beidseits der Straßentrassen konzentriert und mit zunehmender Entfernung sowie zunehmender Bodentiefe abnimmt. Der betriebsbedingte Eintrag von Schadstoffen (Tausalzlösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl, etc.) ergibt sich hauptsächlich im bereits stark belasteten Nahbereich der bestehenden Trassen. Eine Beaufschlagung von bislang unbeeinflussten Arealen ist nicht anzunehmen. Durch die mit der Planung in Bezug auf die Oberflächenentwässerung vorgesehenen Verbesserungen (Wasserrückhaltung, Schadstoffabscheidung) wird einer Belastung der benachbarten Flächen auch in gewissem Maß entgegen gewirkt.

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

Beeinträchtigungen des Bodens während des Baubetriebs durch den Baustellenverkehr, das Betanken von Maschinen etc. werden ebenso nicht ganz auszuschließen sein. Hier sind jedoch seitens der Vorhabensträgerin verschiedene Sicherungs- und Vorsorgemaßnahmen vorgesehen.

#### 2.1.4.4 *Schutzgut Wasser*

##### 2.1.4.4.1 Oberflächengewässer

In Bezug auf das Schutzgut Wasser (allgemein) sind keine Flächen mit Funktionen besonderer Bedeutung (amtlich festgesetzte Wasser- bzw. Überschwemmungsgebiete) betroffen.

Innerhalb des Untersuchungsgebiets befinden sich keine größeren natürlichen Stillgewässer. An einigen Stellen treten aber temporäre Tümpel auf, die über die Bewertung der Biotopfunktion betrachtet werden. Der Ludwig-Donau-Main-Kanal stellt zwar ein mehr oder minder naturnah entwickeltes Stillgewässer dar und besitzt daher eine besondere wasserwirtschaftliche Relevanz. Er ist aber von dem Ausbauvorhaben nicht unmittelbar betroffen. Ebenfalls nicht unmittelbar betroffen ist der westlich der A 73 gelegene Main-Donau-Kanal. Im Untersuchungsraum sind insgesamt vier Fließgewässer III. Ordnung vorhanden, die bereits heute als Vorfluter für die Ableitung des Fahrbahnflächenwassers der A 73 dienen. Es sind dies im nördlichen Teilabschnitt der Schwarzengraben und der Brünnelgraben West, die beide nach kurzer Fließzeit in den Main-Donau-Kanal münden, sowie der Brünnelgraben Ost, der im weiteren Verlauf an den historischen Ludwig-Donau-Main-Kanal angeschlossen ist. Im südlichen Teilabschnitt zwischen der AS Nürnberg-Zollhaus und dem AK Nürnberg-Süd kreuzt der Schnackenbach die A 73, der sein Oberflächenwasser über den Ottergraben letztlich auch dem Ludwig-Donau-Main-Kanal zuführt.

Diese Fließgewässer sind jedoch nur zum Teil temporär wasserführend und überwiegend naturfern ausgebaut. Ihre Fließrichtung folgt dem Geländeverlauf von Südost nach Nordwest. Die unterschiedliche hydraulische Leistungsfähigkeit der Vorfluter wird in den jeweiligen, mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg abgestimmten, wassertechnischen Nachweisen berücksichtigt (vgl. Unterlage 18).

Der Schwarzengraben ist im heutigen Zustand ab dem Kreuzungsbereich mit der A 73 bis zur Einspeisung in den Main-Donau-Kanal verrohrt. Die Einleitung des Straßenwassers der Autobahn erfolgt momentan unmittelbar in diese Verrohrung. Die Stadt Nürnberg plant im Zuge der Neugestaltung der „Hafenlände“ die Offenlegung und Renaturierung des Schwarzengrabens.

Die Beseitigung des Oberflächenwassers aus dem Entwässerungsabschnitt 1 erfolgt über eine Längstransportleitung in das ASB 162-1L. Von dort wird das gereinigte Wasser dem verrohrten Schwarzengraben zugeführt und weiter in den Main-Donau-Kanal eingeleitet. Da sich die Einzugsfläche dieses Entwässerungsabschnittes gegenüber dem Istzustand sogar um 0,3 ha reduziert, ist keine Verschärfung der Abflussverhältnisse und somit auch keine hydraulische Überlastung des Main-Donau-Kanals durch diese Einleitung zu besorgen.

Der Brünnelgraben West beginnt westlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals, kreuzt nordwestlich die A 73 mit einem Durchlass und leitet auf Höhe der Hafenlände in den Main-Donau-Kanal ein. Über einen neuen Querdurchlass wird das anfallende Oberflächenwasser des Entwässerungsabschnittes 2 in einer Längstransportleitung direkt der neuen Beckenanlage ASB/ RRHB 163-1R zugeführt und nach Reinigung bzw. Drosselung in den Brünnelgraben West eingeleitet. Zur Trennung des Fahrbahnwassers von unbelastetem Geländewasser wird die Querung des Brünnelgraben West unter der A 73 aus hydraulischen Gründen künftig um 160 m nach Norden verschoben. Dort ist bei Bau-km 163+520 die Ausbildung einer Leitungskreuzung mit dem neuen Querdurchlass DN 1000 „Brünnelgraben West“ vorgesehen. Über den neu verlegten Brünnelgraben West erfolgt die Einleitung des zuvor gereinigten bzw. gedrosselten Oberflächenwassers in den Main-Donau-Kanal.

Der Verlauf des Brünnelgraben Ost führt aus den Waldgebieten nördlich der AS Zollhaus zunächst parallel zur A 73 am Dammfuß entlang in Richtung Westen. Der Hauptgraben wendet sich ab dem BW 9a von der Autobahntrasse ab und führt durch einen ökologisch wertvollen Auwaldbereich bis zum Rand der Falkenheim-siedlung. Nach Unterquerung der Saarbrückener Straße zweigt der Graben kurz vor dem höher gelegenen Ludwig-Donau-Main-Kanal nach Norden ab und wird entlang des Siedlungsrandes der Gartenstadt bis zur Schleuse 72 geführt, wo er an den Ludwig-Donau-Main-Kanal anbindet.

In der neu geplanten Beckenanlage ASB/ RRHB 166-1L des Entwässerungsabschnittes 3 wird das anfallende Oberflächenwasser gereinigt und gedrosselt dem Brünnelgraben Ost zugeführt. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse ist um die Beckenanlage herum auf rund 150 m Länge die Verlegung des Brünnelgraben Ost sowie des begleitenden Waldweges erforderlich.

Zwischen AS-Zollhaus und dem AK-Süd quert der Schnackebach die A 73 auf Höhe des BW 7a mit einem eigenen Durchlass. Das anfallende Oberflächenwasser des Entwässerungsabschnittes 4 wird künftig über Mulden und Rinnen gesammelt sowie in parallel geführten Rohrleitungen der neuen Beckenanlage ASB/ RRHB 168-1R zugeführt. Vorfluter dieses Einzugsgebietes ist der Schnackebach, der im Bereich der geplanten Beckenanlage auf knapp 100 m Länge verlegt bzw. der Beckenform angepasst werden muss.

Bestehende Durchlässe unter der A 73 zur Ableitung von Geländewasser bleiben grundsätzlich erhalten und müssen aufgrund der Neuanlage der Verteilerfahrbahn ostseitig verlängert werden.

Die durch den Kfz-Verkehr auf den Verkehrsflächen der Autobahn erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe (Tausalzlösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl etc.) werden als Schweb- oder Feststoffe vom Niederschlagswasser abtransportiert. Hieraus resultiert eine Gefährdung der Oberflächengewässer durch Schadstoffeintrag. Das Risiko für die Gewässer ist umso größer, je schlechter deren Wasserqualität (also auch Puffer- und Selbstreinigungskraft) und je geringer der Abfluss des Gewässers ist. Abhilfe wird durch die vorgesehene Errichtung von Kläreinrichtungen (Absetzbecken mit Tauchrohren) geschaffen, in denen die Straßenabflüsse gereinigt und die mitgeführten Schmutzstoffe sowie Leichtflüssigkeiten zurückgehalten werden. Diese Einrichtungen können auch bei Unfällen evtl. auslaufendes Mineralöl und andere wassergefährdende Stoffe zurückhalten, so dass diese gesondert behandelt und beseitigt werden können. Chloride aus der Salzstreuung werden durch die Absetz-, aber vor allem auch durch die Regenrückhaltebecken vorübergehend gepuffert und nur verdünnt weitergeleitet. Derzeit erfolgt im Vorhabensbereich überwiegend noch keine quantitative und qualitative Behandlung des Straßenwassers der Autobahnverkehrsflächen.

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

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass sich durch die Neuordnung der einzelnen Teilentwässerungsgebiete das Gesamteinzugsgebiet gegenüber dem Istzustand sogar verkleinert, was im Hinblick auf die jeweiligen (dosierten) Einleitungsmengen zu einer hydraulischen Verbesserung der hydrologischen Situation für die natürlichen Vorfluter führt.

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

Die bezeichneten Oberflächengewässer werden jedoch durch die Verschiebung der 50 m Beeinträchtigungszonen tangiert. Die Neubeeinträchtigung beschränkt sich jedoch auf wenige Meter und ist daher als geringfügig zu bewerten. Der Ludwig-Donau-Main-Kanal ist dagegen aufgrund seiner geschützten Lage hinter dem bestehenden Lärmschutzwall bzw. Lorenzer Reichswald von unmittelbaren Beeinträchtigungen ausgeschlossen.

#### 2.1.4.4.2 Grundwasser

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

Zu negativen Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung führt vor allem die neu hinzukommende Bodenversiegelung in einem Umfang von netto ca. 6,28 ha. Im Bereich der hiervon betroffenen Flächen findet zukünftig keine Grundwasserneubildung mehr statt. Gleichzeitig liegen oftmals nur geringe Deckschichten vor, was die Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Schadstoffeinträgen erhöht. Im Vorhabensbereich ist die Grundwasserqualität jedoch durch betriebsbedingte Schadstoffeinträge der bestehenden Autobahn vorbelastet.

Des Weiteren entstehen durch die Überbauung und Verdichtung im Bereich der Straßennebenflächen, durch Störungen des Bodengefüges und durch verkehrsbedingte Schadstoffeinträge Beeinträchtigungen für das Grundwasser. In Bezug auf Schadstoffeinträge in das Grundwasser kommt es durch die Verschiebung der 50 m Beeinträchtigungszone ebenfalls zu (geringen) Neubeeinträchtigungen. Im Zuge des Vorhabens werden die Schadstoffeinträge in den Boden und damit in das Grundwasser auf weiten Teilen der Strecke durch den bestehenden Lärmschutzwall bzw. seine geplanten Ergänzungen auf den Nahbereich der Autobahn beschränkt.

Nach derzeit bestehender Kenntnislage werden teilweise auch bauzeitliche Wasserhaltungen notwendig, im Rahmen derer Grundwasser abgeleitet würde. Diese Wasserhaltungen sind nicht Gegenstand der festgestellten Planunterlagen; insoweit fehlen derzeit noch die für detaillierte fachliche Betrachtung notwendigen Daten. Die Vorhabensträgerin hat deshalb dann, wenn diese Daten vorliegen, hierfür separat eine wasserrechtliche Erlaubnis einzuholen. Unabhängig davon kann aber davon ausgegangen werden, dass evtl. temporäre Grundwasserabsenkungen im Zuge von Bauwasserhaltungen sich nur auf vergleichsweise kurze Dauer und lokal begrenzt auf die gegebenen Grundwasserverhältnisse auswirken und diese sich außerdem nach Beendigung der Wasserhaltungen wieder in Richtung der ursprünglichen Verhältnisse zurück entwickeln werden. Durch geeignete Schutzmaßnahmen während der Wasserhaltung, z. B. die Verwendung weitgehend wasserdichter Spundwandkonstruktionen bei der Absicherung der Baugruben, können die für den Grundwasserhaushalt temporär entstehenden Beeinträchtigungen zudem hinsichtlich ihrer Intensität deutlich verringert werden. Eine dauerhafte Veränderung der Grundwassersituation infolge von Bauwasserhaltungen ist nicht zu befürchten.

Der teilweise veränderte Abfluss von Oberflächenwasser und die Anlegung von Absetz- und Regenrückhaltebecken führen zu einer gewissen Veränderung im örtlichen Gewässersystem, reduzieren gleichzeitig aber deutlich die Beeinträchtigungen für das Grundwasser infolge von Schadstoffeinträgen. Vor allem minimieren die geplanten Absetz- und Rückhaltebecken Stoffeintragungen ins Grundwasser, welche über hydraulische Verbindungen zu Oberflächengewässern möglich sind, nicht nur im Falle von Verkehrsunfällen. Die Querungsstrecke von grundwasser-nahen Bereichen ändert sich durch den symmetrischen Ausbau der A 73 nicht. Ebenso wenig sind neue Einschnittslagen oder sonstige Veränderungen geplant, die wasserwirtschaftlich relevante Beeinträchtigungen des naturgegebenen Grundwasserhaushalts zur Folge haben können.

Es lässt sich damit festhalten, dass sich die Beeinträchtigungen für das Schutzgut Wasser, die mit dem Vorhaben zwangsläufig verbunden sind, durch die in der Planung vorgesehenen Absetz- und Regenrückhaltebecken in erheblichem Umfang reduzieren. Durch die dortige Behandlung des gesammelten Fahrbahnwassers

wird die Belastung der Vorfluter und mittelbar auch des Grundwassers deutlich verringert. Darüber hinaus führen Entsiegelung und Entsorgung teerhaltiger Substanzen im Zuge des Rückbaus der Kornburger Straße (Maßnahme 4.2 A<sub>CEF</sub>) zu einer weiteren, wenn auch nur kleinflächigen Entlastung des Schutzguts Boden und damit auch zu einer Verbesserung des naturgegebenen Grundwasserhaushalts in diesem Bereich.

#### 2.1.4.5 *Schutzgut Luft und Klima*

##### 2.1.4.5.1 Luft

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

Die Ausbreitung der Emissionen aus dem Fahrzeugverkehr hängt von zahlreichen Faktoren ab, wie den meteorologischen Bedingungen, fotochemischen und physikalisch-chemischen Umwandlungsprozessen, der Topographie, Anpflanzungen am Straßenrand usw. Die Schadstoffkonzentrationen nehmen mit zunehmender Entfernung vom Fahrbahnrand relativ rasch ab.

Für das Bauvorhaben liegt – wie bereits unter C. 2.1.4.1.1 dargestellt – eine Abschätzung der verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) für den Stadtteil Gartenstadt – dieser weist mit ca. 200 m den geringsten Abstand zur A 73 auf – vor, die von der Vorhabensträgerin unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsentwicklung erstellt wurde (siehe Unterlage 17.2). Diese zeigt, dass die Immissionsgrenzwerte der straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffleitkomponenten Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) an den exponiert liegenden Immissionsorten nicht unzulässig überschritten werden (vgl. dazu im Einzelnen die Ausführungen unter C. 2.1.4.1.1).

Während der Bauzeit kann es – lokal und zeitlich begrenzt – zu zusätzlichen Immissionen im Umfeld der neu zu bauenden bzw. anzupassenden Straßenabschnitte kommen, die jedoch im Verhältnis zur bestehenden Vorbelastung kaum quantifizierbar sind und zumeist in nicht unerheblicher Entfernung zu Siedlungsflächen entstehen.

Wechselwirkungen verschiedener Schadstoffe untereinander werden von der aktuellen Wirkungsforschung zwar diskutiert, sind jedoch in keiner Weise greifbar oder quantifizierbar. Solange insoweit keine gesicherten Erkenntnisse vorliegen, bewegt man sich bei der Erwägung möglicher Synergieeffekte im Bereich der Spekulation. In der Umweltverträglichkeitsprüfung ist aber ausdrücklich die "Berücksichtigung des allgemeinen Kenntnisstandes und der allgemein anerkannten Prüfmethode" gefordert, so dass zur Beurteilung der Schadstoffbelastung der Luft und der Auswirkungen auf die Umwelt die lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV weiterhin als maßgebliche Bewertungskriterien anzusehen sind.

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

Insgesamt ist festzustellen, dass das Vorhaben zu einer geringfügigen Erhöhung der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung in einem schmalen Bereich beidseits der neuen Richtungsfahrbahnen sowie zu einer kleinräumigen Verlagerung der Belastung im Bereich der baulich angepassten Anschlussstellen bzw. kreuzenden Straßen führt; die schon bestehenden Verkehrsflächen im Bereich der AS Hafen-Ost und dem AK Nürnberg-Süd sowie die damit verbundenen Vorbelastungen sind dabei allerdings mit zu berücksichtigen. In verhältnismäßig kurzer Entfernung wird wieder das Niveau der gegebenen Grundbelastung erreicht, die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden an keinem der vorhandenen Wohnanwesen (des relevanten Stadtteiles Gartenstadt) unzulässig überschritten. Außerdem können die in der Planung vorgesehenen Optimierungsmaßnahmen im Bereich der vorhandenen Lärmschutzwälle auch zur Minderung der Ausbreitung verkehrsbedingter Schadstoffimmissionen beitragen.

#### 2.1.4.5.2 Klima

Eine Veränderung des (globalen) Klimas infolge der Auswirkungen des Straßenverkehrs durch den Schadstoffeintrag in die Atmosphäre ist nicht quantifizierbar, zudem wegen eines gegenüber dem Fall, dass das Vorhaben nicht verwirklicht würde, annähernd gleichbleibenden Schadstoffausstoßes jedenfalls vernachlässigbar. Zwar mag die Schadstoffmenge, die von dem auf den gegenständlichen Straßenabschnitten rollenden Verkehr emittiert wird, mit zum „Treibhauseffekt“ und damit zur Erwärmung der Atmosphäre und zur Klimaänderung beitragen, dies ist jedoch nicht im Sinne der juristischen Kausalitätslehre genau diesem Straßenabschnitt zuordenbar. Insoweit wird hier der Bereich dessen, was ein konkretes Planfeststellungsverfahren zu leisten vermag, verlassen und der Bereich des vorrechtlichen, jenseits verwaltungsbehördlicher Überprüfbarkeit liegenden politisch-administrativen Gestaltungsspielraums erreicht.

Im Straßenumfeld können allerdings Änderungen und Störungen des Kleinklimas auftreten. Negative Auswirkungen ergeben sich in diesem Zusammenhang durch die Beseitigung von Waldflächen im Umfang von etwa 4,19 ha, welchen eine Funktion als Frischluftentstehungsgebiete zukommt. Die großflächigen Waldgebiete des Lorenzer Reichswaldes filtern vorhandene Luftschadstoffe aus, halten diese fest und verdünnen sie durch turbulente Diffusion. Immergrüne Nadelgehölze wie die im Untersuchungsraum in der Summe häufig vorkommende Kiefer können dabei in besonders hohem Maße Schadstoffe aufnehmen. Von der gesamten Fläche der zusammenhängenden Waldgebiete geht allerdings nur ein sehr kleiner Teil verloren, so dass erhebliche nachhaltige Auswirkungen auf die Frischluftentstehung nicht befürchtet werden müssen.

Der Verlust von straßennahen Gehölzen ist für die lufthygienische Situation in den Siedlungsflächen ebenso nicht relevant. Mittelfristig wird ihre Funktion durch die Neupflanzungen im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen ersetzt. Darüber hinaus ist im Zusammenhang mit absehbaren Entwicklungen in der Fahrzeug-Abgastechnik auch bei zunehmender Verkehrsbelastung mit einer fortschreitenden Rückläufigkeit der im Nahbereich des Vorhabens vorhandenen lufthygienischen Belastungswerte durch Kfz- Emissionen zu rechnen.

Im Untersuchungsgebiet treten nur geringe Reliefunterschiede auf, der Waldanteil ist sehr hoch, zudem unterbinden schon die vorhandenen Autobahntrassen bodennahe Luftabflüsse quer zu den einzelnen Fahrbahnen. Infolge dessen finden sich im Vorhabensbereich keine klimaökologisch bedeutende Frisch- bzw. Kaltluftabflussbahnen, auf die sich das Vorhaben negativ auswirken könnte. Den unbewaldeten Flächen kommt wegen ihrer Lage und geringen Größe ebenso derzeit schon keine klimatische Funktion zu.

#### 2.1.4.6 *Schutzgut Landschaft*

Die Landschaft im Untersuchungsgebiet ist geprägt durch die ausgedehnten Waldflächen des Lorenzer Reichswaldes und besitzt eine hohe Bedeutung. Die von den speziellen Standortbedingungen geprägten lichten Kiefernwälder („Steckerlaswald“) weisen eine hohe Eigenart und einen hohen Wiedererkennungswert auf. Sie prägen damit in charakteristischer Weise das Landschaftsbild im Untersuchungsraum und sind gern besuchte Erholungsgebiete. Besonders die siedlungsnahen Waldflächen und der Ludwig–Donau–Main–Kanal sind für die Naherholung von erheblichem Wert. Überregional bedeutsam sind die Burgenstraßen-, der Brombachsee- und der 5-Flüsse-Radweg, die das Untersuchungsgebiet in Nord-Süd-Richtung queren. Die Übergänge in die freie Landschaft nehmen von Sträuchern geprägte Waldränder und Ruderalfluren ein. Das Untersuchungsgebiet ist reliefarm und daher grundsätzlich gut zu überblicken, durch die großflächige Bewaldung sind aber nur kleinräumige Blickbeziehungen vorzufinden.

Das Landschaftsbild wird vorhabensbedingt in Form visueller Beeinträchtigungen durch technische Bauwerke und durch Eingriffe in das Landschaftsrelief beeinträchtigt.

Die Landschaftssituation ist im gesamten Baubereich allerdings durch die schon vorhandenen linienförmigen Infrastruktureinrichtungen, insbesondere die Autobahnverkehrsflächen bzw. ihre Zufahrtsstraßen, geprägt und dadurch entsprechend vorbelastet. Zudem wird der größte Teil des Untersuchungsgebietes durch eine nördlich der A 73 verlaufende Stromleitungstrasse durchschnitten. Die visuellen Veränderungen durch das Vorhaben spielen sich in diesen vorbelasteten Bereichen ab. Wegen der optischen Abschirmung durch die vorhandenen Waldbestände können die erfolgenden Änderungen hauptsächlich nur beim Befahren der Autobahnverkehrsflächen wahrgenommen werden. Die geplanten Regenrückhaltebecken sind wegen ihrer Lage im Wald und den im Zuge des Ausbaues durchzuführenden Eingrünungsmaßnahmen kaum optisch erlebbar.

Nach der festgestellten Planung werden relativ großflächig standortheimische Hecken- und Gebüschriegel sowie Einzelbäume auf Böschungs- und Straßenebenenflächen gepflanzt. In den neu angelegten Entwässerungsmulden und Bankettbereichen wird Landschaftsrasen angesät. Die beiden letztgenannten Bereiche werden allerdings regelmäßig gemäht, so dass sich nur eine relativ kurze Grasnarbe entwickeln kann. Die Böschungen sowie sonstige Straßenebenenflächen, deren Standfestigkeit gesichert werden muss, werden mit Oberboden angeeckt und dann mit Landschaftsrasen angesät. Bei den Straßenebenenflächen, die eine ausreichende Standfestigkeit aufweisen, wird auf einen Oberbodenauftrag verzichtet, die Flächen werden direkt der natürlichen Sukzession überlassen. Diese einzelnen Maßnahmen tragen in ihrer Gesamtheit dazu bei, die mit dem Vorhaben verbundenen landschaftsoptischen Beeinträchtigungen – wenn auch teilweise mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung, die durch die längere Aufwuchszeiten bedingt ist – zu verringern und die neuen bzw. baulich umgestalteten Straßenkörper möglichst harmonisch in die umgebende Landschaft einzubinden.

In kleinräumig begrenzten Landschaftsausschnitten kommt es zu (zusätzlichen) temporären Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch die vorübergehende Inanspruchnahme von trassennahen Flächen für Baufelder. Im Hinblick auf deren geringe Ausdehnung und die optischen Einwirkungen der schon bestehenden Straßenkörper auf das Erscheinungsbild der Landschaft führen diese zeitweisen Zusatzeinflüsse zu keinen darüber hinaus gehenden Beeinträchtigungen von Landschaftsbildqualitäten.

#### 2.1.4.7 *Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter*

Das Bauvorhaben selbst liegt zwar außerhalb zusammenhängend bebauter Gebiete, führt jedoch an den Nürnberger Stadtteilen Maiach, Gartenstadt, Falkenheim und Langwasser vorbei. Diese (siedlungsnah) Umgebung ist in Abhängigkeit von der Entfernung bereits durch die vorhandenen Autobahnanlagen geprägt und entsprechend vorbelastet. In die nördlich und östlich des Untersuchungsgebietes hineinragenden Siedlungsflächen der Stadt Nürnberg sind nachfolgende Kultur- und Bodendenkmäler verzeichnet:

- Ensemble Gartenstadt Nürnberg (E-5-64-000-13)
- ehemaliges Herrenhaus „Vorderes Schloss“ (D-5-64-000-870)
- erdgeschossiges Satteldachhaus, Innstraße 36 (D-5-64-000-869)
- mittelalterlicher und frühneuzeitlicher Altort von Maiach (D-5-6532-0454)
- mittelalterliche und frühneuzeitliche Befunde im Bereich des ehemaligen Tücherschlosses (D-5-6532-0010)

Darüber hinaus sind der Ludwig-Donau-Main-Kanal (D-5-64-000-1230, D-5-64-000-2732) und seine Schleusen (D-5-64-000-1528, D-5-64-000-1602, D-5-64-000-2731, D-5-64-000-2736), sowie das Feldkreuz „Eselskreuz“ (D-5-64-000-1101) als Kulturdenkmäler erfasst. Einziges Kulturdenkmal in direkter Trassennähe ist der Ludwig-Donau-Main-Kanal im Bereich der AS Königshof. Eingriffe in dieses Kulturdenkmal und seine Nebenanlagen erfolgen im Zuge des Ausbaus der A 73 jedoch nicht. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat mitgeteilt, dass sich im Bereich oder der unmittelbaren Umgebung des Baufeldes keine bekannt Bau- bzw. Bodendenkmäler befinden.

Allerdings kann nach fachlicher Aussage des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege im Bereich des Ludwig-Donau-Main-Kanals die Existenz eines (bislang unbekannt) Bodendenkmals vermutet werden. Eine Beeinträchtigung oder Zerstörung von Bodendenkmälern in diesem Bereich kann daher nicht ausgeschlossen werden. Es erscheint insbesondere eine Beeinträchtigung durch den Abtrag von Oberboden durch Bodenentnahmen möglich. Den Belangen des Bodendenkmalschutzes wird im Rahmen des Möglichen durch entsprechende Auflagen Rechnung getragen (siehe die Nebenbestimmungen unter A. 3.1. und A. 3.5 sowie die Ausführungen unter C. 3.3.10).

Nachhaltige Auswirkungen des Vorhabens auf die Kulturlandschaft sowie Ensembles und ihre räumlichen Beziehungen sowie Blickbeziehungen sind nicht zu erkennen.

#### 2.1.4.8 *Wechselwirkungen*

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

Beim Ausbau der A 73 bestehen die wesentlichen Projektwirkungen weniger in einer nachteiligen Veränderung der abiotischen Bedingungen, als im flächigen Verlust vor allem autobahnnaher Lebensräume. Daher spielen Wechselwirkungen keine besondere Rolle bei der Abschätzung der Auswirkungen des Projekts auf den Naturhaushalt. So können z.B. indirekte Wirkungen auf die Vegetation oder Tierwelt durch Grundwasserabsenkungen z.B. durch neue Einschnitte oder durch Veränderungen des Bodengefüges oder der lokalklimatischen Situation ausgeschlossen werden.

### 2.1.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die in der Planung vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen reduzieren die entstehenden Beeinträchtigungen der betroffenen Schutzgüter in großem Umfang. Dennoch verbleiben Auswirkungen, die im Rahmen der Planung kompensiert werden sollen. Dies bedeutet einerseits, dass die betroffenen Lebensräume – soweit aufgrund standörtlicher Gegebenheiten des Naturraums möglich – wiederhergestellt oder neu geschaffen werden, andererseits aber auch betroffene Flächen, Funktionen und räumliche Beziehungsgefüge (Lebensraumabfolgen, Verbundsysteme) wiederhergestellt oder neu geschaffen werden. Insgesamt umfassen die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen, die eine Aufwertung von Flächenarealen beinhalten und nicht lediglich punktuelle Aufwertungsmaßnahmen, eine Fläche von rund 5,59 ha (siehe hierzu Unterlage 9.3 T).

Folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind vorgesehen:

- Ausgleichsmaßnahme 4 A<sub>CEF</sub>: Umsiedlung der Zauneidechse und Entwicklung von Ersatzlebensräumen

Durch die Neuschaffung sandig-offener Biotopstrukturen auf aktuell versiegelten bzw. intensiv genutzten Flächen und die Entwicklung von Extensivgrünland mit Offenbodenstellen können für die Zauneidechse geeignete Ersatzhabitats bereitgestellt werden, bevor in die Lebensräume der Art eingegriffen wird. Baubedingte Tötungen können durch die Umsiedlung der Art vermieden werden. Ferner können durch die Neuschaffung/ Aufwertung sandig-offener Biotopstrukturen auf aktuell versiegelten bzw. intensiv genutzten Flächen die betroffenen Offenland-Biotopfunktionen in den Bezugsräumen „Stromleitungstrasse“ und „autobahnbegleitende Offenlandlebensräume“ im betroffenen Naturraum gleichartig bzw. gleichwertig kompensiert werden. Dadurch ist auch langfristig von einer Verbesserung des Nahrungs- und Lebensraumangebots für Reptilienarten, Vögel des Offenlands (z.B. Heidelerche), Fledermäuse und Insekten auszugehen sowie von einer Neuvernetzung mit den autobahnbegleitenden Offenlandlebensräumen

- Ausgleichsmaßnahme 6 A<sub>FFH</sub>: Anbringen von Fledermauskästen

Bäume im Eingriffsbereich mit Baumhöhlen, Spalten oder abstehender Rinde, die Potential als Fledermausquartiere aufweisen, werden im Winterhalbjahr vor den geplanten Fällungen kartiert und markiert. Pro markiertem Baum, der als potentieller Quartierbaum identifiziert wurde und im Rahmen der Baufeldvorbereitungen gefällt wird, werden je drei Fledermauskästen an Bäumen aufgehängt, die für Fledermäuse gut anzufliegen sind, zum Schutz vor Beschädigungen durch den Forstbetrieb jedoch nicht an Kreuzungen oder potentiellen Holzlagerplätzen.

- Ausgleichsmaßnahme 6 A<sub>FFH</sub>: Freistellen von Altbäumen, Förderung der Eichen- und Kiefernverjüngung

Dabei ist vorgesehen, 14 potentielle Höhlen- und Nahrungsbäume für Spechte und höhlennutzende Folgearten freizustellen. Dies soll durch Auflichten von kleineren Teilflächen um die Stammbereiche der Altbäume (vor allem in Bereichen mit dichter Fichtenbestockung) erfolgen. Einzelne Bäume im Auslichtungsbereich werden als Totholz belassen (sowohl stehend als auch liegend). Hierdurch sollen Altbäume, die für Spechte und deren Folgenutzer derzeit nur schlecht zugänglich sind, für diese besser nutzbar gemacht werden, da die Bäume durch die Freistellung dann von den betreffenden Arten angefliegen werden können.

- Ersatzmaßnahme 7 E: „Waldentwicklung“

Vorgesehen ist die Begründung von naturnahem Laub- und Mischwald durch die Pflanzung gebiets- und standortheimischer Arten (v.a. Eiche, Hainbuche und Buche), in Teilbereichen auch über Sukzession. Zudem ist die Förderung einzelner Eichen zur Entwicklung zukünftiger, starker Überhälter, geplant. Dadurch soll sich ein ca. 5-10 m breiter Waldmantel im Übergang zur offenen Landschaft entwickeln. Die Maßnahme umfasst insgesamt eine Fläche von 4,19 ha und kommt auf den Grundstücken Fl.-Nrn. 447 Gemarkung Walpersdorf (Landkreis Roth), 1719/1 sowie 1719/5 Gemarkung Kalchreuth (Landkreis Erlangen-Höchstadt), zu liegen (siehe Unterlage 9.2 Blatt 5). Die Maßnahme dient als Ersatz für die vorhabensbedingt dauerhaft beanspruchte Gesamtfläche von 4,19 ha Bannwald. Gem. Art. 9 Abs. 6 Nr. 2 BayWaldG wird angrenzend an den vorhandenen Bannwald ein Wald neu begründet, der bezüglich seiner Ausdehnung und seiner Funktion dem zu rodenden Wald gleichwertig ist und somit in einem räumlich Zusammenhang steht (siehe insoweit auch Unterlage 19.2.2). Mit der Nebenbestimmung A 3.3.1 wird sichergestellt, dass die zur „Waldentwicklung“ notwendigen Ersatzmaßnahmen ökologisch fachgerecht durchgeführt werden.

- Ausgleichsmaßnahme 4 A: Entwicklung sandig-offener Biotope an der Kornburger Straße auf einer Fläche von insgesamt 8.585 m<sup>2</sup>
- Ausgleichsmaßnahme 5 A: Entwicklung einer Extensivwiese bei Königshof auf einer Fläche von 5.400 m<sup>2</sup>

Die Einzelheiten der Maßnahmen sind in den Unterlagen 9.3 T sowie 9.4 T beschrieben, die Lage der einzelnen Maßnahmeflächen ist aus der Unterlage 9.2 T Blatt 1 bis Blatt 5 ersichtlich. Hierauf wird Bezug genommen.

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

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

Das Bauvorhaben beinhaltet den bestandsorientierten Anbau zweier zusätzlicher Fahrstreifen an die bereits seit Jahrzehnten bestehende A 73 im Abschnitt AS Nürnberg-Hafen-Ost bis AK Nürnberg-Süd. Der Ausbau erfolgt gemäß den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) so bestandsnah wie möglich. Aufgrund vorhandener Zwangspunkte (Erhalt bestehender Überführungsbauwerke) und der ökologisch hochsensiblen Umgebung (Bannwald, Vogelschutzgebiet) kommt vorliegend nur eine symmetrische Verbreiterung der Bundesautobahn gemäß RAA Abbildung 7 in Betracht.

Der geplante Ausbau führt daher zu keinen Neuzerschneidungen von bzw. Immissionseinwirkungen auf bislang von der A 73 nicht vorbelastete Gebiete. Es ist offensichtlich, dass bei einer derartigen Erweiterung einer vorhandenen Trasse gegenüber einem – kompletten oder auch nur teilweisen – Trassenneubau deutlich geringere Eingriffe und Belastungen bzgl. der in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter eintreten. Jede größere Abweichung vom vorhandenen Trassenkorridor würde zwangsläufig zu Beeinträchtigungen von bislang nicht im Einwirkungs-

bereich der vorhandenen Trasse der A 73 liegenden Bereichen führen. Derartige denkbare Alternativtrassierungen stellen sich deshalb auch ohne detaillierte Untersuchung hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit deutlich schlechter als ein Ausbau der bereits bestehenden Autobahntrasse dar; bei solchen alternativen Trassenführungen müssten schon alleine noch deutlich größere Flächen als für einen bestandsnahen Ausbau neu versiegelt werden. Alternativen zu dem geplanten Ausbau mit geringeren Umweltauswirkungen als dieser sind nicht ansatzweise ersichtlich.

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

## **2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)**

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

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt als Umweltrisikoaabschätzung anhand einer dreistufigen ordinalen Skala mit den Begriffen "mittel" – "hoch" – "sehr hoch". Diese Methode ist sachgerecht, die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere in die Abwägung, ein (vgl. § 12 UVPG, § 17 Satz 2 FStrG).

### **2.2.1 Schutzgut Mensch**

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

#### *2.2.1.1 Teilbereich Wohnen*

##### Lärm

Auf Grund der von ihnen ausgehenden Störwirkungen sind Lärmbelastungen, die im Aufenthaltsbereich von Menschen auftreten, grundsätzlich als erheblich anzusehen. Die Entstehung von Lärm in unserer Umwelt kann jedoch nicht gänzlich vermieden werden.

Durch rechtliche sowie außerrechtliche Normen wurde ein System von Vorschriften geschaffen, aus dem sich entnehmen lässt, welche Lärmeinwirkungen als zumutbar erachtet werden und daher hinzunehmen sind.

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

| <b>Nutzungen</b>   | <b>Tag/Nacht</b>                                  |
|--|---|
| reine Wohngebiete  | 50 dB(A)/40 dB(A)                                 |
| allgemeine Wohngebiete   | 55 dB(A)/45 dB(A)                                 |
| Friedhöfe, Kleingartenanlagen und Parkanlagen                                | 55 dB(A)  |
| besondere Wohngebiete  | 60 dB(A)/45 dB(A)                                 |
| Dorfgebiete und Mischgebiete   | 60 dB(A)/50 dB(A)                                 |
| Kerngebiete und Gewerbegebiete   | 65 dB(A)/55 dB(A)                                 |
| sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart | 45 dB(A)/35 dB(A)<br>bis bis<br>65 dB(A)/65 dB(A) |

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

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

Soweit diese Grenzwerte überschritten werden, besteht für die betroffenen Anwesen Anspruch auf Lärmschutz. Allerdings bleibt in diesen Fällen auch zu prüfen, inwieweit die nicht schützbareren Außenwohnbereiche unzumutbar verlärmert werden bzw. inwieweit die Gesamtlärsituation am Anwesen die Gefahr einer Gesundheitsschädigung begründet. Die Zumutbarkeitsschwelle, bei der sowohl eine schwere und unerträgliche Beeinträchtigung des Wohneigentums anzunehmen ist und bei der auch etwaige gesundheitliche Gefährdungen nicht ausgeschlossen werden können, lässt sich nach höchstrichterlicher Rechtsprechung zwar nicht exakt in allen Fallgestaltungen an einem bestimmten Geräuschpegel ausdrücken,

jedoch wurde z. B. durch den Bundesgerichtshof diese Schwelle bei einem Lärmwert von 69/64 dB(A) tags/nachts in einem Wohngebiet jedenfalls wegen des Nachtwerts als überschritten angesehen (BGH, Urteil vom 06.02.1986, BayVBl. 1986, 537) bzw. ebenso bei einem Wert von 70/60 dB(A) tags/nachts in einem Wohngebiet (BGH, Urteil vom 17.04.1986, DVBl. 1986, 998) und bei einem Wert von 72/62 dB(A) tags/nachts in einem Mischgebiet (BGH, Urteil vom 10.12.1987, NJW 1988, 900). Zwischenzeitlich wurde auch den in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) festgelegten Grenzwerten für die Lärmsanierung Orientierungsfunktion für die Feststellung unzumutbarer Lärmbelastung zugesprochen (OVG Lüneburg, Urteil vom 21.05.1997, UPR 1998, 40). Diese Werte betragen gem. dem Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25.06.2010, Az. StB 13/7144.2/01/1206434, derzeit:

| Nutzungen   | Tag/Nacht         |
|---|-------------------|
| an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten | 67 dB(A)/57 dB(A) |
| in Kern-, Dorf- und Mischgebieten   | 69 dB(A)/59 dB(A) |
| in Gewerbegebieten  | 72 dB(A)/62 dB(A) |

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

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

Die Bewertung der Lärmauswirkungen des plangegegenständlichen Vorhabens stellt sich demnach wie folgt dar:

Untersuchungsrelevante Siedlungsbereiche der Stadt Nürnberg mit Wohnfunktion konzentrieren sich im äußersten Norden (Stadtteile Maiach und Gartenstadt) sowie entlang der nordöstlichen Begrenzung (Stadtteile Gartenstadt, Falkenheim, Langwasser) des Untersuchungsgebietes. Die geringsten Abstände zum Fahrbahnrand der A 73 werden am Südrand der Gartenstadt bzw. Falkenheimsiedlung (jeweils als WA eingestuft) mit 230 m und bei der Kleingartenkolonie Königshof (Einstufung als MI) mit knapp 200 m erreicht. Die Siedlungsflächen sind bereits im Bestand durch die verkehrlichen Emissionen der A 73 vorbelastet, wobei die südwestliche Gartenstadt durch einen vorhandenen, im Mittel 8 m hohen, Lärmschutzwall abgeschirmt wird, der sich stadtseitig von der AS Nürnberg-Hafen-Ost bis kurz vor die AS Nürnberg-Zollhaus erstreckt.

Im Ausbauabschnitt flankiert nordöstlich ein bis zu 8 m hoher Lärmschutzwall die A 73 und bietet schon heute eine vergleichsweise gute Abschirmung für die Wohn-

gebiete der Stadtteile Gartenstadt und Falkenheimsiedlung vor dem Autobahnlärm. Die vorhandenen gut eingewachsenen Aufschüttungen beginnen kurz nach der AS Nürnberg-Hafen-Ost und erstrecken sich über eine Gesamtlänge von knapp 3,5 km bis kurz vor das Unterführungsbauwerk der alten Kornburger Straße (BW 8b). Gleichwohl besteht aktuell im Bereich der AS Nürnberg-Königshof eine rund 200 m lange Lücke im Verlauf des bestehenden Wallkörpers, die im Zuge der geplanten Ausbaumaßnahme geschlossen wird. Wegen der ergänzend vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen darf auf die vorstehende Ziffer 2.1.3 verwiesen werden. Hervorzuheben ist, dass zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte in den betroffenen Siedlungsbereichen ein lärmindernder (offenporiger) Fahrbahnbelag auf rund 2,7 km Länge (ab Bauanfang bei Bau-km 163+068 bis Bau-km 165+800) mit einer lärmreduzierenden Wirkung von mindestens DStrO = -4 dB(A) eingebaut wird. Für den restlichen Ausbaubereich ist es aufgrund des größeren Abstandes zu den nächstgelegenen Siedlungen ausreichend, einen Fahrbahnbelag mit einer lärmreduzierenden Wirkung von mindestens DStrO = -2 dB(A) zu verwenden.

Die Ergebnisse der Lärmtechnischen Untersuchungen (Unterlage 17.1 Teil 1) zeigen, dass im Jahr 2030 bei Verwirklichung des Vorhabens Beurteilungspegel von maximal 55 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht in Gebieten, die als allgemeines Wohngebiet (WA) einzustufen sind, und von höchstens 57 dB(A) tags und 51 dB(A) nachts in Dorf- und Mischgebieten (MI) auftreten. Die Orientierungswerte der DIN 18005 werden zwar jeweils in der Nacht um 4 dB(A) im WA bzw. um 1 dB(A) im MI (dort aber auch nur jeweils an einem Anwesen) überschritten, die rechtsverbindlichen Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV jedoch im gesamten Ausbaubereich eingehalten. In den nicht schützbaren Außenwohnbereichen werden die lediglich für die Tageszeit anzusetzenden Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) eingehalten. Auf Grund dessen sind die Auswirkungen auf die künftige Lärmsituation im Ausbaubereich nach den dargestellten Maßstäben als mittlere Beeinträchtigung anzusehen.

Die genaue Lage der betroffenen Immissionsorte ergibt sich aus der Unterlage 17.1 Teil 1 i. V. m. der Unterlage 7. Die exakte Höhe der ermittelten Beurteilungspegel (mit den oben genannten Überschreitungen der Orientierungswerte an den beiden Immissionsorten) ergibt sich aus den Berechnungstabellen am Ende der Unterlage 17.1 Teil 1.

Die lediglich zweimalige Überschreitung von Orientierungswerten nach der DIN 18005 führt zu keinem behördlichen Handlungsbedarf in Bezug auf weitere, als in der Planung enthaltene, Schutzmaßnahmen. Wie bereits dargelegt, sind diese Orientierungswerte als wünschenswert einzuhaltende Zielwerte zu verstehen, stellen jedoch keine rechtsverbindlichen Grenzwerte dar. Die für die jeweilige Gebietseinstufung maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV werden im gesamten Ausbaubereich, somit in allen betroffenen Siedlungs- bzw. Außenwohnbereichen eingehalten. Insgesamt ist festzustellen, dass bei allen untersuchten Immissionsorten gegenüber der Situation, die sich im Jahr 2030 ohne eine Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens ergeben würde, durchgängig z.T. erheblich stärkere Lärmpegelminderungen von über 1 dB(A) ergeben, die vor allem auf die oben dargestellten (optimierten) aktiven Lärmschutzmaßnahmen beruhen. Im Extremfall betragen die Pegelminderungen sogar bis zu 5,5 dB(A) sowohl tagsüber als auch nachts. Daher führt das Vorhaben insgesamt sogar zu einer spürbaren Verbesserung der Lärmbelastungssituation in den Siedlungsbereichen entlang der ausgebauten A 73 und mindert die hohe Vorbelastung erheblich. Ohne die zusätzlich geplanten Lärmschutzmaßnahmen hätten sich im sog. „Prognose-Nullfall“, also unter Ansatz der allgemeinen sowie durch den 6-streifigen Ausbau verursachten Verkehrszunahmen bis zum Jahr 2030, immerhin 144 Grenzwertüberschreitungen

ergeben. Dabei würden einzelne Überschreitungen einen Wert von bis zu 4 dB(A) über dem jeweiligen Grenzwert erreichen.

Unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose hat die Vorhabensträgerin über eine Modellanalyse ermittelt, wie sich der Ausbau auf das Verkehrsgeschehen im umgebenden Straßennetz auswirkt. Die Analysenergebnisse zeigen, dass durch den 6-streifigen Ausbau der A 73 im Abschnitt AS Nürnberg-Hafen-Ost bis AK Nürnberg-Süd bereichsweise mit dem Auftreten signifikanter Verkehrsverlagerungen im Bereich der Umgebungsstraßen gerechnet werden muss, die immissionsrechtlich relevant werden können. Die lärmtechnische Relevanzschwelle liegt bei einer Steigerung des Verkehrsaufkommens von 2,5 % und wird im Planfall im Bereich der unter C. 2.1.4.1.1 genannten Straßenzüge erreicht. Zu beachten ist hier, dass sich die o. g. Verkehrsverlagerungen nur in den nach der Lärmschutzverordnung definierten „Tagstunden“, also zwischen 6 Uhr und 22 Uhr ergeben, da ausschließlich in diesem Zeitraum eine verlagerungsrelevante Entlastung der A 73 durch den 6-streifigen Ausbau eintritt. In den Nachtstunden zwischen 22 Uhr und 6 Uhr liegen die Verkehrsstärken auf dieser klassischen „Pendlerautobahn“ in so geringer Größe, dass weder heute noch im Prognosejahr ein Überlastungs- und Verlagerungseffekt festgestellt werden kann. Insofern werden zur weiteren Beurteilung nur die gesundheitsrelevanten Immissionsgrenzwerte am Tag herangezogen.

Im Bereich der Wimpfener Straße (Stadtteil Hohe Marter) werden Immissionspegel erreicht, die tagsüber mit bis zu 74 dB(A) zumindest vereinzelt deutlich über den Grenzen der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) für Wohngebiete liegen. Von den Überschreitungen betroffen ist die zur Südwesttangente liegende vorderste Gebäudereihe – auch die der Bopfinger bzw. Kammersteiner Straße – mit insgesamt 8 Anwesen.

Im Bereich des Rüsternwegs und der Maiacher Straße (Stadtteil Werderau) werden Immissionspegel erreicht, die tagsüber mit bis zu 74 dB(A) zumindest vereinzelt deutlich über den Grenzen der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) für Wohngebiete liegen. Von den Überschreitungen betroffen ist die zur Südwesttangente liegende vorderste Gebäudereihe des Rüsternwegs sowie der Maiacher Straße mit insgesamt 23 Anwesen.

Im Prognosehorizont für das Jahr 2030 ergeben sich im Bereich des Stadtteils Maiach an nur zwei Stellen theoretische Überschreitungen der Richtwerte am Tag: Bei den Anwesen Ilzstraße 41d sowie Ilzstraße 39a werden Lärmpegel von über 70 dB(A) am Tag nur jeweils im 2. Obergeschoss an der zur Hafestraße hingewandten Südfassade ermittelt. Für diese Immissionsorte besteht dem Grunde nach zwar ein Anspruch auf Maßnahmen des passiven Schallschutzes am Gebäude zur Einhaltung der Grenzen einer Gesundheitsgefährdung. Da beide Anwesen an der Südfassade im 2. OG keine Fenster aufweisen, ist jedoch davon auszugehen, dass das einzuhaltende Schutzniveau bereits durch die bestehenden Umfassungsbauteile gewährleistet wird.

Die genaue Lage der betroffenen Immissionsorte ergibt sich aus der Unterlage 17.1 Teil 2 „Umgebungsstraßen“. Die Ergebnistabellen mit den geschoss- und fassadenscharfen Beurteilungspegeln der relevanten Anwesen sind am Ende der Unterlage 17.1.2 enthalten. Für die in Unterlage 17.1.2 aufgeführten Geschosse, bei denen in der Spalte „Überschreitung IGW tags“ eine noch verbleibende Grenzwertüberschreitung vermerkt ist, besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen. Die unter A. 3.4.2 und A. 3.4.3 verfügbaren Nebenbestimmungen sichern die Durchsetzbarkeit dieses Anspruchs im Einzelfall ab.

Vorsorglich wurde auch für den Bereich der Kleingartenanlage Königshof eine ergänzende lärmtechnische Berechnung vorgenommen. Kleingärten sind nach den Vorgaben der Verkehrslärmschutzrichtlinien wie Mischgebiete zu behandeln. Der Richtwert von 72 dB(A) wird bereits in einem Abstand von 15 m vom Fahrbahnrand des Marthweges auf den Freiflächen der Kleingärten deutlich eingehalten.

Gemäß Verkehrsmodellanalyse ist auch im Bereich des Marktes Wendelstein im Landkreis Roth auf einzelnen Straßenkanten mit durch den geplanten Ausbau der A 73 bedingter Verkehrsumlagerung zu rechnen. Betroffen ist der Straßenzug der St 2239 in den Teilabschnitten Rangaustraße (Ortsdurchfahrt von Kleinschwarzenlohe) sowie Schwabacher Straße bzw. Nürnberger Straße (Ortsdurchfahrt von Wendelstein). In diesen Bereichen ist mit lärmtechnisch signifikanten Verkehrssteigerungen von 4,6 bzw. 7,0 % zu rechnen, so dass weitere Untersuchungen vorgenommen worden sind.

Im unmittelbaren Einflussbereich der St 2239 (Ortsdurchfahrten) hat die Vorhabensträgerin mit einer lärmtechnischen Berechnung überprüft, ob eine Überschreitung der Orientierungswerte (tags) bezüglich einer Gesundheitsgefährdung in Höhe von 70 dB(A) für Wohngebiete bzw. 72 dB(A) für Dorf-/Kern und Mischgebiete zu erwarten ist und sich daraus Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen ergeben können. Im Ergebnis ist festzustellen, dass diese Orientierungswerte der Grenzen zur Gesundheitsgefährdung in allen Anliegerbereichen sowohl des Ortsteils Kleinschwarzenlohe als auch in Wendelstein selbst eingehalten werden. Auch insoweit wird auf die Ergebnistabellen in Unterlage 17.1.2 verwiesen, aus der die Einzelwerte der untersuchten Anwesen entnommen werden können.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die für die jeweilige Gebietseinstufung maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV im gesamten Ausbaubereich, eingehalten werden. An allen untersuchten Immissionsorten treten gegenüber der Situation, die sich im Jahr 2030 ohne eine Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens ergeben würde, durchgängig Lärmpegelminderungen von über 1 dB(A) ein, die vor allem auf die oben dargestellten (optimierten) aktiven Lärmschutzmaßnahmen zurück zu führen sind. Im Extremfall betragen die Pegelminderungen sogar bis zu 5,5 dB(A) sowohl tagsüber als auch nachts. Daher führt das Vorhaben insgesamt zu einer spürbaren Verbesserung der Lärmbelastungssituation in den Siedlungsbereichen entlang des Ausbaubereiches und mindert die hohe Vorbelastung teilweise sogar erheblich. Für die im Bereich der Umgebungsstraßen auftretenden Immissionsgrenzwertüberschreitungen an den vorher genannten Anwesen besteht für die betroffenen Anwohner ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen.

Insgesamt misst die Planfeststellungsbehörde den Lärmauswirkungen des Vorhabens deshalb ein mittleres Gewicht zu. Die während der Bauzeit zusätzlich entstehenden Lärmwirkungen sind hierbei berücksichtigt; auf Grund ihrer vorübergehenden Natur und der Entfernung des Baufeldes von der nächsten Wohnbebauung fallen diese Wirkungen jedoch nicht weiter ins Gewicht.

#### Luftschadstoffe

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

dem Aufenthalt als hoch bis mittel. Schadstoffhöhungen unterhalb der Grenzwerte sind bei dauerndem Aufenthalt als mittel einzustufen (vgl. § 50 Satz 2 BImSchG).

Aus Unterlage 17.2 der Planunterlagen ergibt sich, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV schon an den im Stadtteil Gartenstadt liegenden Anwesen, die von allen Wohngebäuden im Untersuchungsgebiet mit einem Abstand von 200 m am nächsten zu Autobahnverkehrsflächen liegen, nicht bzw. nicht über das zulässige Maß hinaus überschritten werden. Im Hinblick darauf darf davon ausgegangen werden, dass erst recht in allen anderen Siedlungsbereichen im Umfeld des Vorhabens, d. h. in den Bereichen, in denen sich Menschen dauerhaft aufhalten, keine unzulässigen Grenzwertüberschreitungen ergeben. Die bereits vorhandenen und im Zuge des Ausbaus optimierten Lärmschutzanlagen wirken zudem einer Ausbreitung von Luftschadstoffen in die neben der A 73 liegenden Siedlungsbereiche entgegen. Wie bereits dargelegt, ist jedoch diese abschirmende Wirkung der Lärmschutzanlagen bei der Luftschadstoffabschätzung nicht berücksichtigt worden.

Die vom Büro SSP Consult erstellte Verkehrsprognose beinhaltet auch eine Betrachtung der vorhabensbedingten Verkehrsverlagerungen auf die Umgebungsstraßen. Den Verkehrsmengendifferenzkarten dieser Prognose ist zu entnehmen, dass der 6-streifige Ausbau der A 73 lediglich zu marginalen Verkehrsverlagerungen auf den Umgebungsstraßen im Umfeld des Dianaplatzes führt. In der Gesamtbetrachtung ergibt sich für die Bereiche Ulmenstraße, Dianastraße, Frankenschnellweg und Nopitschstraße (Stadtteil Werderau) im Mittel eine Steigerung des Verkehrsaufkommens um (lediglich) 2%. Die ausbaubedingte Steigerung des Verkehrsaufkommens sowie der damit proportional zusammenhängende (mittelbare ausbaubedingte) Anstieg der Luftschadstoffe liegen im Bereich der Rechen- und Messungenauigkeit und sind als vernachlässigbar anzusehen. Zudem liegt der durch Bebauung abgeschirmte Aufpunkt Werderau/ Dianaplatz mit einem minimalen Abstand von ca. 1,4 km zur A 73 wesentlich weiter entfernt als der untersuchte Aufpunkt Gartenstadt. Somit ist davon auszugehen, dass die von dem 6-spurigen Ausbau der A 73 unmittelbar verursachte zusätzliche Luftschadstoffbelastung im Bereich des Stadtteils Werderau noch wesentlich geringer ist als in dem prognostizierten Bereich der Gartenstadt.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass der 6-streifige Ausbau der A 73 im Abschnitt AS Nürnberg-Hafen-Ost bis AK Nürnberg-Süd auch im Umfeld des Dianaplatzes keine relevante Verschärfung der lufthygienischen Situation auslöst. Maßnahmen der Luftreinhalteplanung werden durch das Ausbauvorhaben nicht in unzulässiger Weise erschwert.

Auf Grund dessen kann die ursächlich auf dem Vorhaben beruhende Beeinträchtigung durch vom Verkehr emittierte Luftschadstoffe als nur von mittlerer Schwere betrachtet werden. Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang insbesondere auch, dass die Autobahnverkehrsflächen selbst nicht dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen und das gegenständliche Vorhaben nicht zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung und damit zu einer Erhöhung der Schadstoffimmissionen durch den Kfz-Verkehr führt.

#### 2.2.1.2 Teilbereich Erholung

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

In autobahnnahen Bereichen außerhalb der Ortslage sind die Flächen bereits starken Lärm- und Schadstoffimmissionen ausgesetzt und deshalb für die Erholung kaum attraktiv. Ausgewiesene Rad- oder Wanderwege verlaufen in diesen Bereichen nicht. Diese Areale sind, soweit sie überhaupt zugänglich sind, nur über Forstwege erreichbar. Dadurch bedingt ergibt sich durch das Vorhaben keine bedeutsame Veränderung, da es lediglich in geringem Maß zu einer Erweiterung des schon durch Immissionen beeinträchtigten Bereichs führt. Auf die Erholungseignung des Lorenzer Reichswaldes an sich hat das Vorhaben in Anbetracht der Großräumigkeit der Waldbestände des Reichswaldes keinen Einfluss.

Aufgrund der Distanz des Ludwig-Donau-Main-Kanals zum Eingriffsbereich bzw. der abgeschirmten Lage hinter bestehenden Lärmschutzeinrichtungen, sind durch das Ausbauvorhaben keine zusätzlichen oder neuen Immissionsbelastungen und somit Beeinträchtigungen seiner Erholungsfunktion zu erwarten. Während der Bauzeit kann es zeitweise zu geringen Beeinträchtigungen der Erholungseignung der in der Umgebung der Autobahnverkehrsflächen liegenden Bereiche durch Lärm-, Abgas- und Staubemissionen kommen. Diese werden aber zeitlich relativ überschaubar ausfallen.

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

### **2.2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen**

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

- § 14 ff. BNatSchG: Eingriffe in Natur und Landschaft
- § 20 ff. BNatSchG: Schutzgebiete
- § 31 ff. BNatSchG: FFH-Gebiete und Europäische Vogelschutzgebiete
- § 30 BNatSchG, Art. 23 BayNatSchG: Schutz bestimmter Biotope
- § 39 Abs. 5 BNatSchG, Art. 16 BayNatSchG: Schutz der Lebensstätten
- § 44 BNatSchG: Artenschutzrechtliche Verbote
- § 9 BWaldG und Art. 9 BayWaldG: Erhaltung des Waldes
- Ermittlung des Kompensationsbedarfs nach den „Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG a. F. (1989) bei Staatlichen Straßenbauvorhaben“ vom 21.06.1993.
- Biotopkartierung Bayern sowie sonstige Kartierungen schützenswerter Biotope (ASK)
- Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP)
- Rote Listen gefährdeter Tiere und Pflanzen in Deutschland und Bayern
- Bundesartenschutzverordnung

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

a) Sehr hoch

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

b) Hoch

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

c) Mittel

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

Danach sind durch das Vorhaben hohe Beeinträchtigungen zu erwarten. Mit der Umsetzung des Vorhabens gehen netto etwa 4,19 ha Bannwald dauerhaft innerhalb des Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“ verloren. Dadurch verringert sich in entsprechendem Umfang der für verschiedene besonders geschützte Vogelarten vorhandene Nahrungslebensraum. Wegen dieses anlagebedingten Verlustes treten im Ergebnis Beeinträchtigungen für das Vogelschutzgebiet ein, die aber unter Berücksichtigung der schadensbegrenzenden Maßnahmen die Erheblichkeitsschwelle nicht überschreiten (siehe dazu im Einzelnen unter C. 3.3.6.1.1). Überdies kann im Bereich des Steinbrüchleins ein Verlust einzelner Alteichen bzw. -erlen und Altkiefern als potenzielle Nahrungs- und Höhlenbäume von Mittel- und Schwarzspecht nicht ausgeschlossen werden. Diese Bäume dienen auch als potentielle Quartierbäume für verschiedene besonders streng geschützte Fledermausarten. Die verbleibenden Waldbestände unterliegen im Nahbereich der neuen bzw. erweiterten Autobahnbestandteile zusätzlichen Beeinträchtigungen durch die Verlagerung bzw. die Erweiterung des verkehrsimmissionsbedingten Beeinträchtigungskorridors, was sich negativ auf ihr ökologisches Potential sowie im Besonderen ihr Lebensraumpotential auswirkt.

Weiterhin gehen neben den bereits genannten Bannwald- bzw. Mischwaldflächen durch Überschüttung bzw. Versiegelung 1,61 ha mesophiler Laubwald, Auwald

sowie forstwirtschaftlich genutzter Wald dauerhaft verloren. An Offenlandbiotopen (Gehölze, Hecken, Gebüsche, Nasswiesen, Extensivwiesen, Altgrasbeständen sowie Hochstaudenfluren) werden dauerhaft 0,68 ha durch die Baumaßnahme in Anspruch genommen. Zudem erfolgen durch das Vorhaben eine Inanspruchnahme von 0,22 ha Sandmagerrasen bzw. 0,29 ha an sonstigen Grünflächen außerhalb der Autobahnbauwerke. Aus der Erweiterung des Baukörpers der Autobahn einschließlich der Umgestaltung der Anschlussstellen resultieren Flächenverluste der LSG „Königshof“ (2,8 ha), „Langwasser“ (0,4 ha) und des LSG Nr. RH-02 (11,8 ha). Die scheinbar relativ hohen Verluste für das LSG Nr. RH-02 resultieren daraus, dass – wie bereits ausgeführt – die bestehende A 73 aktuell nicht von dem Schutzgebiet ausgenommen und flächenmäßig mit in die „Verlustbilanzierung“ eingerechnet worden ist. Diese Flächenverluste sind in Relation zur Gesamtgröße der Schutzgebiete jedoch vernachlässigbar und betreffen bereits vorbelastete Teile derselben.

In Bezug auf die neben den vorgenannten Waldbiotopflächen im Untersuchungsgebiet vorkommenden Biotope ist die Verlagerung bzw. Verbreiterung des immisionsbedingten Beeinträchtigungskorridors entlang der Autobahnverkehrsflächen als mittlere Beeinträchtigungen in obigem Sinn anzusehen. Die betroffenen Biotope sind größtenteils auf Grund ihres Alters und ihrer Ausprägung mittelfristig wiederherstellbar. Biotope, deren ökologische Funktionen im Planungszeitraum generell nicht wiederherstellbar sind, sind nur kleinflächig betroffen. In Folge von Versiegelung, Überschüttung oder temporärer Inanspruchnahme kommt es zu einem (dauerhaften) Verlust von 0,12 ha Auwald, 0,23 ha Zwergstrauch- und Ginsterheide und 0,22 ha Sandmagerrasen (zum Teil mit Tendenz zu jüngeren Entwicklungsstadien). Darüber hinaus kommt es zur Neubeeinträchtigung von 0,09 ha Auwald durch die Verschiebung der 50 m-Beeinträchtigungszone. Für die verbleibenden Flächen dieser Biotopstrukturen vergrößert sich der bereits bestehende Beeinträchtigungskorridor geringfügig in entsprechendem Umfang.

Die bauzeitlich notwendigen Eingriffe in autobahnahe Bereiche sind ebenfalls als mittlere Beeinträchtigungen einzustufen. Im Zuge des Baubetriebs werden ca. 2,89 ha Waldflächen geholt sowie 0,45 ha mesophiler Laubwald und 0,005 ha Offenlandbiotopflächen (Gehölze, Hecken, Gebüsche) beseitigt. Die tangierten Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten wieder renaturiert. Es wird jedoch, insbesondere im Bereich der zu holzenden Waldbestände, längere Jahre dauern, bis sich wieder den vorhandenen Beständen vergleichbare Strukturen auf den Flächen etabliert haben werden. Auch die für artenschutzrechtliche Belange entstehenden Auswirkungen sind auf der Stufe mittlerer Beeinträchtigungen einzuordnen, nachdem im Ergebnis keine Verbotstatbestände erfüllt werden (siehe hierzu im Einzelnen unter C. 3.3.6.2.2).

Bei den vorstehend durchgeführten Bewertungen ist allerdings auch zu berücksichtigen, dass die versiegelten bzw. überbauten Flächen bereits erheblichen Vorbelastungen durch den Verkehr auf der A 73 ausgesetzt sind. Zudem ist in Blick zu nehmen, diese die Wertungen noch ohne Einbeziehung der plangegegenständlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere der Kompensationsmaßnahmen (vgl. dazu die textlichen Beschreibungen unter C 2.1.5 und C 3.3.6.4.9) erfolgt sind. Mit den planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen kann im Hinblick auf die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in den Naturhaushalt entsprechend den Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz bei staatlichen Straßenbauvorhaben vom 21.06.1993 letztlich eine volle funktionelle Kompensation erreicht werden. Die Eingriffe sind zu einem relativ großen Teil ausgleichbar; soweit sie nicht ausgleichbar sind, sind sie zumindest ersetzbar. Mit den geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden sie gleichartig bzw. gleichwertig funktionell kompensiert (vgl. dazu im Einzelnen die Ausführungen unter C. 3.3.6.4.7, 3.3.6.4.8 und 3.3.6.4.10). Da bei der Darstellung der Umweltaus-

wirkungen auch die Maßnahmen einzubeziehen sind, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen bzw. ersetzt werden (§ 11 Satz 1 UVPG), und diese Darstellung Grundlage der Bewertung ist (§ 12 UVPG), geht obige Bewertung zugunsten der Umwelt von einer schlechteren Bewertungslage aus, als sie sich nach Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen darstellen wird. Ungeachtet dessen werden die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen und Tiere insgesamt als hoch angesehen.

Ergänzend wird im Hinblick auf die Bewertung der Versiegelung auf die nachfolgenden Ausführungen zum Schutzgut Boden unter C 2.2.3 verwiesen.

### **2.2.3 Schutzgut Boden**

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

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

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

Um die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden gemäß § 12 UVPG bewerten zu können, werden die natürlichen Funktionen, d. h. Speicher- und Filterfunktionen vorhandener Bodentypen und Bodenarten, ebenso betrachtet wie die Beeinträchtigung der Funktionen als Lebensgrundlage und Lebensraum. Darüber hinaus werden auch die Auswirkungen der Maßnahme für die Nutzungsfunktion des Bodens als land- und forstwirtschaftliche Produktion in die Betrachtung einbezogen.

Hinsichtlich der Bewertung der Eingriffsintensität ist festzustellen, dass die Beeinträchtigung der Speicher- und Filterfunktion durch Versiegelung und Überbauung bei allen Bodentypen erheblich ist, da diese Funktionen nach Durchführung der Maßnahme zumindest innerhalb der Trassenbereiche nicht mehr wahrgenommen werden können. Die Versiegelung stellt sich im Übrigen auch als gravierendste Auswirkung auf das Schutzgut Boden dar, da der versiegelte Boden einerseits seine natürlichen Funktionen (§ 2 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG), insbesondere als Lebensraum und -grundlage für Pflanzen und Tiere einbüßt, andererseits auch nicht mehr als Fläche für Siedlung und Erholung, Land- und Forstwirtschaft oder andere Infrastrukturmaßnahmen zur Verfügung steht (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 3 BBodSchG). Auf

Grund dessen und der damit verbundenen Wechselwirkungen, insbesondere im Hinblick auf das Schutzgut Wasser (geringere Grundwasserneubildung, beschleunigter Abfluss des Oberflächenwassers) ist die mit dem Vorhaben verbundene Nettoneuversiegelung von etwa 6,28 ha als sehr hohe Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden zu bewerten.

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

Ferner werden die Lebensraumfunktionen in Straßennähe durch Schadstoffimmissionen beeinflusst, wobei sich erhöhte Schadstoffgehalte nach den vorliegenden und unter C 2.1.4.3 dieses Beschlusses näher beschriebenen Untersuchungsergebnissen im Wesentlichen auf den unmittelbaren Nahbereich zum Fahrbahnrand (ca. 10 m beiderseits der Straßentrassen) konzentrieren und nach außen hin deutlich abnehmen werden. Innerhalb dieses besonders schadstoffbelasteten Geländestreifens sind die vorhabensbedingten Auswirkungen als hoch zu bewerten, wobei allerdings die Vorbelastung durch die schon vorhandenen Straßenabschnitte zu berücksichtigen ist. Da die Kontamination des Bodens mit zunehmender Entfernung vom Fahrbahnrand deutlich abnimmt, sind schadstoffbedingte Auswirkungen auf außerhalb dieses 10 m-Bereiches liegende Böden als nicht erheblich im Sinne des UVPG anzusehen.

Landwirtschaftliche Betriebsflächen befinden sich nach Verwirklichung des Vorhabens nicht innerhalb der Geländestreifen von ca. 10 m beiderseits der plangelegten Straßenabschnitte, so dass insoweit keine Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Produktion mit dem Vorhaben einhergeht.

#### **2.2.4 Schutzgut Wasser**

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

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

Die Zulässigkeit der Einleitung von Abwasser in Gewässer steht unter dem Vorbehalt einer wasserrechtlichen Erlaubnis, die nur erteilt werden darf, wenn die Menge und Schädlichkeit des Abwassers so gering gehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist, wenn die Einleitung mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften und sonstigen rechtlichen Anforderungen vereinbar ist und wenn Abwasseranla-

gen oder sonstige Einrichtungen errichtet und betrieben werden, die erforderlich sind, um die Einhaltung der genannten Anforderungen sicherzustellen (§ 57 Abs. 1 WHG). In diesem Zusammenhang regeln die wasserrechtlichen Bestimmungen, wer zur Abwasserbeseitigung verpflichtet ist (§ 56 WHG i. V. m. Art. 34 BayWG).

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

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

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

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

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

#### 2.2.4.1 *Oberflächengewässer*

Gewässerunterführungen bzw. -durchlässe, die im Rahmen des Vorhabens neu errichtet bzw. verlängert werden, erhalten identische Abmessungen wie die bereits bestehenden Durchlassbauwerke. Dadurch wird einer Verstärkung des Wasseranstaus im Hochwasserfall oberstromig dieser Gewässerquerungen vorgebeugt. Im Hinblick auf die identischen Maße kann gleichzeitig eine Verschärfung der Hochwassersituation unterstromig dieser Querungsbauwerke ausgeschlossen werden; Auswirkungen auf das Abflussgeschehen sind nicht zu erwarten. Nachteilige anlagebedingte Wirkungen des Vorhabens im Hochwasserfall sind damit in Übereinstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg (amtlicher Sachverständiger) nicht festzustellen.

Zur Trennung des Fahrbahnwassers vom unbelasteten Geländewasser wird die Querung des Brünnelgrabens West unter der Autobahn aus hydraulischen Gründen künftig um 160 m nach Norden verschoben. Zudem ist wegen des Baus eines Absetz- bzw. Regenrückhaltebeckens eine Verlegung des Brünnelgrabens Ost auf einer Länge von rund 150 m erforderlich. Gleiches gilt für den Schnackenbach, der im Bereich einer geplanten Beckenanlage auf einer Länge von etwa 100 m verlegt werden muss. Der jeweilige Gewässerausbau erfolgt jedoch auf einer vergleichsweise kurzen Strecke.

Die zu verlegenden, nur temporär wasserführenden Fließgewässer sind im betroffenen Bereich bereits derzeit auf Grund ihrer unmittelbaren Nähe zur A 73 und ihrer Funktion als Vorfluter für das Autobahnabwasser erheblichen Vorbelastungen ausgesetzt. Zudem vermitteln diese durchgehend einen naturfernen Eindruck. Die neuen Gewässerprofile werden demgegenüber in naturnaher Weise mit wechseln-

den Böschungsneigungen ausgeführt und (jeweils) einer natürlichen Sukzession überlassen. Dadurch erfahren der Brünnelgraben West, der Brünnelgraben Ost sowie der Schnackenbach sogar lokal eine gewisse Aufwertung. Aufgrund der naturnah gestalteten Gewässerprofile und der im Kreuzungsbereich der Autobahn neu zu errichtenden bzw. zu verlegenden Durchlässe mit identischen Abmessungen wird das Abflussverhalten des jeweiligen Gewässers vorhabensbedingt nicht nachteilig beeinflusst. Die mit den plangegegenständlichen Gewässerumgestaltungen eintretenden Beeinträchtigungen werden deshalb insgesamt als mittel bewertet.

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

Insoweit tritt mit dem Vorhaben aber dennoch eine hydraulische Verbesserung gegenüber dem gegebenen Zustand ein. Auch jetzt schon wird in die genannten Vorfluter Autobahnabwasser eingeleitet, wobei momentan noch gar keine Behandlung des Wassers erfolgt. Zudem wird das Einzugsgebiet, das direkt in den Schwarzengraben entwässert, im Zuge des Vorhabens um 0,3 ha verkleinert, so dass damit wegen der kürzeren Streckenlänge statistisch gesehen die Wahrscheinlichkeit von unfallbedingten Einträgen in das Gewässer verringert wird. Die jedenfalls denkbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die Vorfluter sind daher insgesamt als mittel zu bewerten. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass im Bereich der Baustrecke zum großen Teil erstmals Abwasserbehandlungseinrichtungen geschaffen werden, die dem derzeitigen Stand der Technik entsprechen. Positiv schlägt weiterhin zu Buche, dass den Regenrückhaltebecken im Hinblick auf Hochwasserspitzen bei Starkregenereignissen eine nicht gering einzuschätzende Pufferwirkung zukommt. Vorstehende Bewertung gilt daher auch im Hinblick auf die durch zusätzliche Versiegelung veränderten Abflussverhältnisse und die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Vorfluter. Etwaigen hydraulischen Problemen im Hinblick auf den Drosselabfluss der Regenrückhaltebecken wird mit den unter A 4.3.2 verfügbaren Maßgaben wirksam begegnet, sodass die zu erwartenden Auswirkungen auch in hydraulischer Hinsicht nicht als hoch einzustufen sind.

Die hydraulische Leistungsfähigkeit des Ludwig-Donau-Main-Kanals, insbesondere seines Endablaufbauwerks, ist auch im Falle zusätzlicher Einleitungen der zuvor gedrosselten Straßenabwässer aus den Vorflutern Brünnelgraben Ost und Schnackenbach gewährleistet, da die Vorhabensträgerin insoweit einen hydraulischen Nachweis zu erbringen hat. Für die Einleitungen des Schwarzengrabens und des Brünnelgrabens West in den Main-Donau-Kanal hat die Vorhabensträgerin entsprechende Nachweise bezüglich der Querströmung (Einleitungsgeschwindigkeit) zu erbringen, damit auch insoweit eine Beeinträchtigung dieses Kanalbauwerks und damit der Binnenschifffahrt ausgeschlossen werden kann.

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

#### 2.2.4.2 Grundwasser

Das Grundwasser wird im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens nicht zu Zwecken der Trinkwassergewinnung genutzt. Wasserschutzgebiete sind im Bereich des Autobahnabschnittes sowie im Untersuchungsgebiet des Vorhabens nicht vorhanden.

Negative Einflüsse auf das Grundwasservorkommen ergeben sich vor allem durch die Neuversiegelung von netto ca. 6,28 ha insofern, als hierdurch die Grundwasserneubildung in den betroffenen Bereichen unterbunden oder – etwa in den Randbereichen – zumindest beeinträchtigt wird. Erschwerend kommt hinzu, dass das Untersuchungsgebiet relativ niederschlagsarm ist. Der durchschnittliche Jahresniederschlag beträgt etwa 650 mm, so dass sich gerade hier Versiegelungen ungünstig auf die Grundwasserneubildung auswirken. Im Hinblick darauf sind die Auswirkungen auf das Grundwasser insoweit als hoch zu bewerten.

Nach derzeitigem Kenntnisstand werden teilweise auch bauzeitliche Wasserhaltungen notwendig, im Rahmen derer Grundwasser abgeleitet würde. Diese Wasserhaltungen sind nicht Gegenstand der festgestellten Planunterlagen, sondern sind von der Vorhabensträgerin im Zuge der Bauausführung mit der zuständigen unteren Wasserrechtsbehörde der Stadt Nürnberg im Rahmen eines beschränkten Erlaubnisverfahrens zu regeln. Hierdurch entstehen weitere, allerdings nur zeitlich begrenzte Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt. Auch diese wären nur lokal begrenzt, eine Rückentwicklung zu ähnlichen Verhältnissen wie vor der Bauwasserhaltung darf angenommen werden. Wegen der jedoch nicht auf Dauer angelegten Auswirkungen, liegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde Vorhabenswirkungen auf das Grundwasser von mittlerer Intensität vor.

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

### 2.2.5 Schutzgut Luft und Klima

#### 2.2.5.1 Luft

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen (§ 3 Abs. 1 BImSchG) auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Zudem ist in Gebieten, in denen die in Rechtsverordnungen nach § 48a Abs. 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden, bei der Abwägung der betroffenen Belange die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität als Belang zu berücksichtigen (vgl. § 50 BImSchG). Schädliche Umwelteinwirkungen sind insbesondere dann als gegeben anzusehen, wenn sich Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV bzw. der Orientierungswerte der TA Luft und der VDI-Richtlinie 2310 ergeben.

Die unmittelbaren Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die Luft beschränken sich, soweit sie - gemessen an den fachgesetzlichen Bewertungsgrundlagen - als erheblich angesehen werden können, auf einen räumlich eng begrenzten Bereich. Sie werden daher – unter Einbeziehung der Wechselwirkungen mit den Schutzgütern Mensch und Boden (vgl. C 2.1.4.1 und C 2.1.4.3 dieses Beschlusses) – als mittel bewertet, da auch Schadstoffbelastungen unterhalb der Immissi-

ongrenzwerte zu berücksichtigen sind (vgl. § 50 Satz 2 BImSchG). Weil die unmittelbar an die Fahrbahnen angrenzenden Flächen nicht dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, rechtfertigt sich allenfalls eine mittlere Bewertung in Abhängigkeit von der jeweiligen Entfernung. Dies gilt auch für die im Umfeld des Straßenkörpers liegenden, zur Naherholung bzw. für sonstige Freizeitaktivitäten geeigneten Flächen.

#### 2.2.5.2 *Klima*

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

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

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

Da durch die vorhandenen Straßenkörper im Vorhabensbereich bereits erhebliche Vorbelastungen bestehen und das Vorhaben insgesamt – trotz der mit ihm verbundenen Waldrodung – keine wesentlichen zusätzlichen Beeinträchtigungen für das lokale Klima mit sich bringt, kommt es durch den Straßenbau hier aber nur zu Beeinträchtigungen des Lokalklimas, die als mittel einzustufen sind.

#### 2.2.6 **Schutzgut Landschaft**

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

- § 14 ff. BNatSchG: Eingriffe in Natur und Landschaft
- §§ 20 ff. BNatSchG, §§ 31 ff. BNatSchG: Bestehende und geplante Schutzgebiete
- § 9 BWaldG und Art. 9 BayWaldG: Erhaltung des Waldes
- § 13 BWaldG und Art. 12 BayWaldG: Erholungswald
- Ermittlung des Kompensationsbedarfs nach den „Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG a. F. (1989) bei Staatlichen Straßenbauvorhaben“ vom 21.06.1993.
- Waldfunktionsplan
- Regionalplan
- Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP).

Dabei wird davon ausgegangen, dass eine mögliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes u.a. wesentlich davon abhängt, inwieweit sich die Trasse in das na-

türliche Gelände einfügt und an den vorhandenen Gegebenheiten und Strukturen orientiert. Außer den rein technisch geprägten Elementen wie Brücken stellen vor allem Damm- und Einschnittsstrecken Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild dar.

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

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

a) Sehr hoch

- Durchschneidung von landschaftlichen Vorbehaltsgebieten laut Regionalplan
- Durchschneidung oder Beeinträchtigung von bestehenden oder geplanten Naturschutzgebieten
- Durchschneidung von bestehenden oder geplanten Landschaftsschutzgebieten
- Zerstörung von bestehenden oder geplanten Naturdenkmälern
- Zerstörung von bestehenden oder geplanten geschützten Landschaftsbestandteilen oder Grünbeständen
- Überbauung von Wald- und Feldgehölzen
- Durchschneidung von Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild oder von Erholungswald
- Beeinträchtigung durch Großbrücken
- Beeinträchtigung durch Dämme mit einer Länge von mehr als 25 m und einer Höhe von mehr als 5 m

b) Hoch

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

## c) Mittel

- Beeinträchtigung durch Einschnitte mit einer Länge von mehr als 25 m und einer Tiefe von 1,5 bis 5 m
- Beeinträchtigung von sonstigem Wald
- Beeinträchtigung durch landschaftsuntypische Bandstrukturen.

In Bezug auf das Schutzgut Landschaft ist festzuhalten, dass die gegebene Höhenlage der A 73 weitgehend unverändert bleibt und Reliefveränderungen oder Zerschneidungen der Landschaft nicht in mehr als vernachlässigbarem Umfang auftreten. Es sind allerdings optische Störungen des Landschaftsbildes mit der Verbreiterung der Autobahn und der Errichtung der geplanten Lärmschutz- und Entwässerungsanlagen verbunden. Blendet man zunächst aus, dass das Landschaftsbild durch die bestehenden Fahrbahnen der BAB A 73 sowie die Baukörper der Anschlussstellen Nürnberg-Hafen-Ost, Nürnberg-Königshof und Nürnberg-Zollhaus sowie des Autobahnkreuzes Nürnberg-Süd bereits mit geprägt ist, stellt sich die Bewertung wie folgt dar:

Eine sehr hohe Beeinträchtigung liegt darin, dass das Bauvorhaben innerhalb des landschaftlichen Vorbehaltsgebietes „Waldgebiete und Höhenzüge im Mittelfränkischen Becken“ ausgeführt wird und hier trotz des im Verhältnis zur Gesamtgröße des Gebietes geringen Eingriffsumfanges zu Flächenverlusten führt, die in Anbetracht des absoluten Umfangs nicht zu vernachlässigen sind. Als sehr hohe Beeinträchtigung ist außerdem einzustufen, dass mit dem Vorhaben – wenn auch mit ca. 0,07 ha in nur relativ geringem Umfang – Feldgehölze überbaut werden.

Zu einer hohen Beeinträchtigung führt die Rodung von knapp 4,19 ha Wald, der gleichzeitig auch noch als Bannwald geschützt ist, und durch das Vorhaben auf Dauer verloren geht. Aus der Erweiterung des Baukörpers der Autobahn einschließlich der (kleinräumigen) Umgestaltung der Anschlussstellen resultieren Flächenverluste der LSG „Königshof“ (2,8 ha), „Langwasser“ (0,4 ha) und des LSG Nr. RH-02 (11,8 ha). Die scheinbar relativ hohen Verluste für das LSG Nr. RH-02 resultieren daraus, dass die bestehende Trasse der A 73 aktuell nicht von dem Schutzgebiet ausgenommen und somit in der „Verlustbilanzierung“ mit enthalten ist. Diese Flächenverluste sind in Relation zur Gesamtgröße der Gebiete zwar als gering zu betrachten und betreffen zudem bereits vorbelastete Teile der Schutzgebiete, in Anbetracht ihres (jeweils) absoluten Umfangs sind diese jedoch nicht zu vernachlässigen und werden deshalb als hohe Beeinträchtigung eingestuft.

An der AS Nürnberg–Zollhaus wird aus Gründen der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit eine eigene platzsparende Parallelrampe für die Fahrbeziehung St 2406/ Kornburger Straße – A 73/ Feucht neu errichtet, die jedoch als Verbindungselement an den Bestand dieser Anschlussstelle höhengleich angeschlossen wird und insoweit keine optisch wahrnehmbare Veränderung bewirkt.

Der von Südosten an die Saarbrückener Straße herangeführte Lärmschutzwall wird auf etwa 30 m Länge auf ein Maß von 2,75 m über Rampenfahrbahn aufgehört. Der von Nordwesten herangeführte Lärmschutzwall endet im Bestand im unteren Drittel der Einfahrrampe in Fahrtrichtung Nürnberg/ Fürth. An dieser Stelle ist die Anordnung einer Lärmschutzwand mit 3,0 m Höhe und einer Länge von ca. 170 m geplant. Weiterhin wird im Bereich der A 73 zwischen Hauptfahrbahn und den nördlichen Anschlussstellenrampen (AS Königshof) ein 4 m hoher Lärmschutzwall angelegt, auf den im Kronenbereich eine 5 m hohe Lärmschutzwand mit einer Gesamtlänge von 260 m aufgesetzt wird. Diese zusätzlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen dienen zur Schließung der bestehenden Lücke im vorhandenen städtischen Lärmschutzwall im Bereich der AS Nürnberg-Königshof auf

Höhe der Saarbrückener Straße. Zur weiteren Optimierung des Lärmschutzes im Ausbauabschnitt wird die bestehende Lücke im städtischen Lärmschutzwall im Bereich der Privatwegunterführung bei Bau-km 165+811 (BW 9a) mittels einer 4,0 m hohen Wand auf der Brückenkappe des neuen Bauwerks geschlossen.

Die neu zu errichtenden Lärmschutzanlagen wirken dabei auch auf das Schutzgut Landschaft ambivalent. Sie führen auch hier auf der einen Seite zu optischen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und zu Unterbrechungen von Sichtbeziehungen. Auf der anderen Seite sorgen sie aber für eine Abschirmung gegenüber dem Verkehr auf der A 73 und den davon erzeugten Störreizen und Beunruhigungen. In den Blick zu entnehmen ist überdies, dass im Bereich der AS Nürnberg-Königshof lediglich eine Lücke im vorhandenen – im Mittel 8 m hohen – Lärmschutzwall geschlossen wird und somit eine gegenüber dem Istzustand nicht wesentlich wahrnehmbare optische Beeinträchtigung vorliegt. Gleichwohl bewertet die Planfeststellungsbehörde den Neubau der plangegegenständlichen Lärmschutzeinrichtungen aufgrund ihrer jeweils für isoliert betrachteten Abmessungen als hohe Beeinträchtigung.

In Bezug auf das Schutzgut Landschaft ist festzuhalten, dass die gegebene Höhenlage der A 73 weitgehend unverändert bleibt und Reliefveränderungen oder Zerschneidungen der Landschaft nicht in mehr als vernachlässigbarem Umfang auftreten. Es sind allerdings optische Störungen des Landschaftsbildes mit der Verbreiterung der Autobahn und der Errichtung der geplanten Lärmschutz- und Entwässerungsanlagen verbunden. Die Lärmschutzanlagen wirken dabei auch auf das Schutzgut Landschaft ambivalent. Überdies bewirken die neben den schon genannten hohen Dammschüttungen außerdem geplante Schüttungen von Erddämmen im Zuge der Optimierung bestehender Rampen bzw. Fahrstreifen der AS Nürnberg-Hafen-Ost, der AS Nürnberg-Königshof, der AS Nürnberg-Zollhaus sowie der baulichen Anpassungsmaßnahmen am AK Nürnberg-Süd, die eine Höhe von mehr als 1,50 m erreichen, aber die Schwelle von 5 m nicht überschreiten, grundsätzlich eine hohe Beeinträchtigung. An der AS Nürnberg-Zollhaus wird aus Gründen der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit eine eigene platzsparende Parallelrampe für die Fahrbeziehung St 2406/ Kornburger Straße – A 73/ Feucht neu errichtet, die jedoch als Verbindungselement an den Bestand dieser Anschlussstelle höhengleich angebaut wird und insoweit keine optisch wahrnehmbare Veränderung bewirkt. Zusätzlich hierzu wird an den Anschlussstellen Nürnberg-Hafen-Ost und AS Nürnberg-Königshof jeweils an der Ausfahrrampe der Richtungsfahrbahn nach Fürth ein Linksabbiegestreifen ergänzt. Insgesamt ist jedoch festzustellen, dass die Anschlussstellen unter Beibehaltung der bestehenden Knotenpunktkonzeption bestandsnah an die neuen Querschnittsverhältnisse angepasst werden. Die Planfeststellungsbehörde sieht daher die Verbreiterung der vorhandenen Autobahntrasse sowie die baulichen Anpassungsmaßnahmen an den bestehenden Anschlussstellen als mittlere Beeinträchtigung an. Geländeeinschnitte, die mit der Errichtung bzw. Anpassung einzelner Rampen verbunden sind und eine Tiefe von mehr als 1,5 m erreichen, sind ebenso als mittlere Beeinträchtigungen anzusehen.

Da aber auch die Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen in die Darstellung der Umweltauswirkungen einzubeziehen sind (§ 11 Satz 1 UVPG) und die Bewertung auf der Grundlage dieser Darstellung zu erfolgen hat (§ 12 UVPG), ist festzuhalten, dass Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen geplant sind, die zur Einbindung der einzelnen Vorhabensbestandteile in die Landschaft beitragen sollen. Da die vorstehende Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen noch ohne Rücksicht auf die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen getroffen ist, geht diese zugunsten der Umwelt von einer schlechteren Bewertungslage aus, als sie bei bzw. nach Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen eintreten wird. Infolge dessen ließe sich unter Einbeziehung der

Vermeidungs-, Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen eine deutlich bessere Bewertung rechtfertigen.

### **2.2.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter**

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

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

Auf der Grundlage der bestehenden Erkenntnisse, nach denen eine Verdachtsfläche für Bodendenkmäler im Bereich des Baufeldes liegt, ist eine Beeinträchtigung von Bodendenkmälern nicht auszuschließen. Sie können unmittelbar betroffen und in ihrem Bestand sogar gefährdet sein. Den bodendenkmalpflegerischen Belangen wird jedoch durch die Nebenbestimmungen unter A 3.1. und A 3.5 so weit wie möglich Rechnung getragen. Den unter C. 2.1.4.7 dargestellten, aus derzeitiger Sicht absehbaren Auswirkungen kommt deshalb je nach dem tatsächlichen Umfang und der Intensität der Beeinträchtigung mittlere bis hohe Bedeutung zu.

### **2.3 Gesamtbewertung**

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

## **3. Materiell-rechtliche Würdigung**

### **3.1 Ermessensentscheidung**

Der Planfeststellungsbeschluss beruht auf § 17 FStrG. Diese Regelung erschöpft sich nicht in ihrer verfahrensrechtlichen Bedeutung. Vielmehr ist darin – vornehmlich – auch die materielle Ermächtigung der Planfeststellungsbehörde zur straßenrechtlichen Fachplanung selbst enthalten. Zentrales Element dieser Ermächtigung ist die mit ihr verbundene Einräumung des Planungsermessens, das in seinem Wesen am zutreffendsten durch den Begriff der planerischen Gestaltungsfreiheit umschrieben ist. Der planerische Spielraum, welcher der Planfeststellungsbehörde bei ihren Entscheidungen zusteht, ist jedoch – anders als bei echten Planungen – beschränkt durch das Antragsrecht der Vorhabensträger und durch deren Anspruch auf fehlerfreie Ausübung des Planungsermessens (Zeitler, BayStrWG, Art. 38, Rn. 115 m. w. N.).

Das plangegegenständliche Vorhaben wird mit diesem Beschluss in Ausübung der planerischen Gestaltungsfreiheit zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter vernünftigerweise geboten ist. Die ver-

bindlich festgestellte Straßenplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereiteten Planung, ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

## **3.2 Planrechtfertigung**

### **3.2.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)**

Durch die Aufnahme des 6-streifigen Ausbaus der A 73 im Abschnitt AS Nürnberg-Hafen-Ost bis AK Nürnberg-Süd in den seit der Verkündung des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG) am 30.12.2016 im Bundesgesetzblatt geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Ausbaivorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG)) entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs (st. Rspr., siehe z. B. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, DVBl 96, 907). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber auf Grund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich.

Unabhängig davon ist der 6-streifigen Ausbau der A 73 im Abschnitt AS Nürnberg-Hafen-Ost bis AK Nürnberg-Süd aus Gründen des Gemeinwohls auch tatsächlich objektiv notwendig. Hierfür ist es nicht erforderlich, dass das Vorhaben unausweichlich ist, sondern es genügt, wenn es vernünftigerweise geboten ist, weil gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, der das Vorhaben notwendig macht (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, BVerwGE 125, 116 Rn. 182 m. w. N.). Im Hinblick darauf, dass Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind (§ 1 Abs. 1 FStrG) und nach § 3 Abs.1 Satz 2 FStrG in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern sind, ist hier ein solcher Bedarf für das Vorhaben anzuerkennen:

Der Ausbauabschnitt ist Bestandteil der A 73 Nürnberg – Feucht und liegt zwischen der AS Nürnberg-Hafen-Ost und dem AK Nürnberg-Süd. Im Bereich des Ausbauabschnittes befinden sich die Anschlussstellen (AS) Nürnberg-Hafen-Ost, Nürnberg-Königshof sowie Nürnberg-Zollhaus. Über die AS Nürnberg-Hafen-Ost und AS Nürnberg-Königshof wird das städtische Straßennetz unmittelbar an die BAB A 73 angeschlossen, die in diesem Bereich zum großen Teil von Pendlerverkehr dominiert wird, gleichzeitig aber auch für den Schwerverkehr eine der wichtigsten Zubringerstrecken zum Nürnberger Hafen darstellt. Die AS Nürnberg-Zollhaus ist nach Süden hin an eine Staatsstraße (St 2406) angeschlossen, die ebenfalls einen großen Berufspendlerstrom aus den umliegenden Ortsteilen mit sich führt. Stadteinwärts nach Norden bildet die AS eine Verknüpfung mit der mehrstreifig-zweibahnig ausgebildeten Bundesstraße 8, die als Münchener Straße eine der Hauptverbindungen mit der Stadt darstellt und insbesondere die Nürnberger Messe erschließt. Diese stadteinwärtige Route ist auch Bestandteil des vor einigen Jahren eingeführten gemeinsamen Verkehrsleitsystems. Am nördlichen Bauabschnittsende geht die A 73 unmittelbar in das städtische Straßennetz über.

Die bestehende Trasse der A 73 weist in der Verkehrscharakteristik ausgeprägte Morgen- und Abendspitzen sowie ein hohes Binnenverkehrsaufkommen auf. Der vorhandene 4-streifige Querschnitt der A 73 hat bereits heute mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von bis zu ca. 84.000 Fahrzeugen pro Tag die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit überschritten. In den Stoßzeiten des Pendlerverkehrs kommt es regelmäßig zu Verkehrsbehinderungen und Stauereignissen sowie zu daraus resultierende Auffälligkeiten im Unfallgeschehen. Im Zulauf von Süden zur AS Nürnberg-Zollhaus werden in der momentanen Situation aufgrund der vorhandenen Stromaufteilungen im AK Nürnberg-Süd und noch ausstehender baulicher Trennungsmaßnahmen verkehrlich kritische Verflechtungen über mehrere Fahrstreifen hinweg registriert. Überdies zeigen alle 3 Anschlussstellen Überlastungserscheinungen an den Einmündungen in das nachgeordnete Straßennetz. Zeitweise ist ein Rückstau der Fahrzeuge bis in den Verzögerungs- oder sogar in den Standstreifen der Autobahn hinein zu beobachten.

Die Überprüfung der Verkehrsqualität der bestehenden 4-streifigen A 73 auf Grundlage des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) ergibt mit der aktuellen Verkehrsbelastung nur die Qualitätsstufe E und unterschreitet damit die bundesweit einheitlich anzustrebende Mindestqualitätsstufe D. Dementsprechende Einschränkungen in der Leistungsfähigkeit und in der Verkehrssicherheit sind die Folge. Um in den Berufsverkehrszeiten ein völliges Erliegen des Verkehrsflusses zu verhindern, wird zu diesen Tageszeiten die zulässige Höchstgeschwindigkeit automatisch über eine vorhandene Streckenbeeinflussungsanlage geregelt. Trassierungsdefizite im Bereich der A 73 als Ursache für die Verkehrssicherheitseinschränkungen sind nicht erkennbar. An den Anschlussstellen bestehen mit der derzeitigen Verkehrsbelastung für einzelne Fahrbeziehungen ebenfalls Unterschreitungen in der anzustrebenden Verkehrsqualität. Dementsprechend kommt es zu Rückstauungen und Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit. Wenn zahlreiche verkehrsentensive Großveranstaltungen wie Messen, Profifußballspiele und Konzerte in den im Süden Nürnbergs liegenden Veranstaltungsorten stattfinden, verschärft sich die verkehrliche Situation zusätzlich. Dann führen bereits geringste Störungen im Verkehrsablauf, wie z. B. liegen gebliebene Pannenfahrzeuge, dann mitunter zum vollkommenen Zusammenbruch des Verkehrsflusses.

Es muss daher festgestellt werden, dass der bestehende Ausbauzustand der A 73 im plangegenständlichen Bereich schon jetzt – und erst recht in Zukunft – nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht und auch den Anforderungen der Verkehrssicherheit nicht mehr gerecht wird.

Im Jahresmittel 2010 wies der plangegenständliche Bereich der A 73 eine tägliche Verkehrsbelastung von rund 83.700 Kfz/24h (Bereich AS Nürnberg-Hafen-Ost – AS Nürnberg Königshof), 81.000 Kfz/24h (Bereich AS Nürnberg-Königshof – AS Nürnberg-Zollhaus) sowie 80.900 Kfz/24h (Bereich AS Nürnberg-Zollhaus – AK Nürnberg-Süd) auf. Die abschnittsweise werktägliche Belastung, die vom Büro SSP-Consult GmbH im Verkehrsgutachten vom November 2015 für das Analysejahr 2010 ermittelt wurde, betrug 87.500 Kfz/24h (Bereich AS Nürnberg-Hafen-Ost – AS Nürnberg Königshof), 86.500 Kfz/24h (Bereich AS Nürnberg-Königshof – AS Nürnberg-Zollhaus) sowie 84.500 Kfz/24h (Bereich AS Nürnberg-Zollhaus – AK Nürnberg-Süd) und lag damit um rund 4,5%, 6,4% sowie 4,3% über der Jahresmittelbelastung des Analysejahres.

Aus der Verkehrsuntersuchung des Büros SSP-Consult vom November 2015 ergeben sich für das Prognosejahr 2030 im Planfall des 6-streifigen Autobahnausbaues folgende abschnittsweise Verkehrsstärken (DTV):

- AS Nürnberg-Hafen-Ost – AS Nürnberg Königshof 106.500 Kfz/24h

- AS Nürnberg-Königshof – AS Nürnberg-Zollhaus 106.300 Kfz/24h sowie
- AS Nürnberg-Zollhaus – AK Nürnberg-Süd 100.900 Kfz/24h.

Ohne die vorgesehene Erweiterung der A 73 von vier auf sechs Fahrstreifen wird sich die vorgenannte verkehrliche Situation aufgrund des prognostizierten Verkehrsanstiegs weiter verschlechtern. Gleiches gilt für die Verkehrssicherheitsverhältnisse. Der im Verkehrsgutachten betrachtete Bezugsfall zeigt die Verkehrsentwicklung auf dem Planungsabschnitt der A 73 ohne Umsetzung des Ausbaivorhabens. Daraus ergibt sich, dass die Verkehrsmenge von 2010 bis 2030 auf dem Abschnitt zwischen der AS Nürnberg-Zollhaus und dem AK Nürnberg-Süd allein um ca. 16% steigt. Im weiteren Verlauf des Planungsabschnitts, somit an den anderen beiden Anschlussstellen, betragen die die Steigerungsraten 18% bzw. 24%.

Unter Zugrundelegung der zukünftig zu erwartenden Verkehrsmengen und einer 6-streifig ausgebauten A 73 ergibt sich die Verkehrsqualitätsstufe D und damit für die Zukunft ein ausreichender Standard zur Abwicklung der Prognoseverkehrsmengen. Die mit dem Autobahnausbau erreichbare Verstetigung des Verkehrsflusses führt gleichzeitig zu einer verbesserten Verkehrssicherheit. Mit den vorgesehenen Knotenpunktkonzeptionen kann auch für die zukünftigen Verkehrsmengen wieder eine ausreichende Leistungsfähigkeit an den einzelnen Anschlussstellen sichergestellt werden. Die vorgesehene Knotenpunktgestaltung führt gleichzeitig auch zu einer erheblichen Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Die Bestandslinienführung weist keine bekannten Defizite auf. Vielmehr führen die auftretenden verkehrlichen Überlastungen des bestehenden 4-streifigen Autobahnquerschnitts verstärkt zu Verkehrsbehinderungen und Unfällen im Längsverkehr. Gleichzeitig beeinträchtigen die Konflikte der Ein- und Ausfahrströme untereinander die Verkehrssicherheit in erheblichem Maße. Dennoch erfüllt die derzeitige Trassierung nicht sämtliche Anforderungen der geltenden Planungsvorschriften. So wird beispielsweise die nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) erforderliche Querneigung von 2,5 % in Teilstrecken des Bestandes nicht eingehalten. Auch die nach RAA erforderliche Haltesichtweite für den linken Fahrstreifen der Richtungsfahrbahn Feucht ist infolge der Mittelpfeiler des Überführungsbauwerks eingeschränkt.

Mit der Erweiterung der A 73 von vier auf sechs Fahrstreifen wird dem entgegen gewirkt. Die Leistungsfähigkeit der A 73 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt wird durch den Ausbau deutlich erhöht, der Verkehrsfluss wird verstetigt. Die überlastungsbedingten Verkehrsbehinderungen werden zumindest deutlich zurückgehen. Bisher verdrängte Verkehre werden durch den geplanten Ausbau auf die A 73 zurückgeführt, sodass das nachgeordnete Netz auch im innerstädtischen Bereich der Stadt Nürnberg entlastet wird.

Mit der Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Autobahnquerschnitts und der Verbesserung der Verkehrsabläufe an den Knotenpunkten wird die Verkehrssicherheit im Planungsabschnitt wesentlich erhöht. Insbesondere aber auch die vorgesehene Wiederherstellung bzw. Neuanlage von durchgehenden Verflechtungsstreifen bzw. einer Verteilerfahrbahn führt zu einer wirksamen Entflechtung der konkurrierenden Verkehrsströme zwischen der AS Nürnberg-Zollhaus sowie dem AK Nürnberg-Süd und dient im erheblichem Maße der Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Die vorliegende Ausbauplanung erfüllt die Anforderungen an eine moderne und regelkonforme Straßenplanung. Lediglich im Bereich des Mittelpfeilers der Überführung der Saarbrückener Straße wären zur Sicherstellung der Haltesichtweite bei Nässe auf dem linken Fahrstreifen der Richtungsfahrbahn Feucht eine Änderung der Pfeilerstellung und damit ein Neubau des Bauwerks erforderlich. Auf-

grund des guten Erhaltungszustandes und den zu erwartenden erheblichen bauzeitlichen Verkehrsbeeinträchtigungen ist dies als unverhältnismäßig anzusehen, zumal sich mit dem geplanten Ausbau die Stauereignisse deutlich reduzieren. Eine Auswertung der Unfallsituation ergibt überdies keinen Anhaltspunkt für ein tatsächliches, auf die Haltesichtweite zurückzuführendes Verkehrssicherheitsdefizit an dieser Stelle.

Weiterhin trägt die vorgesehene Erneuerung der Straßenausstattung nach dem aktuellen Stand der Technik zu einer zusätzlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Als Beispiel sind hier durchbruchssichere Fahrzeugrückhaltesysteme im Mittelstreifen sowie Fahrbahnmarkierungen mit verbesserter Nachtsichtbarkeit zu nennen.

Die Verkehrssicherheit auf der A 73 sowie an den im Ausbauabschnitt liegenden Anschlussstellen wird dadurch sowie durch die im Rahmen des Ausbaus erfolgende Beseitigung von trassierungstechnischen Mängeln nachhaltig gesteigert. Daneben wird durch die vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes auch die Wohnbevölkerung erheblich von Verkehrslärmimmissionen entlastet; diese Maßnahmen bewirken Pegelminderungen von bis zu 4 dB(A) gegenüber dem Zustand, der sich im Prognosehorizont ohne Ausbau der A 73 ergäbe.

In diesem Zusammenhang darf darauf hingewiesen werden, dass sich auch das Polizeipräsidium Mittelfranken nachdrücklich für das Vorhaben ausgesprochen hat; auch dieses erwartet dadurch eine erhebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit.

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

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) trägt vor, dass nicht nur der aktuelle Planungsabschnitt, sondern die A 73 in einem großräumigen Zusammenhang mit anderen Bauvorhaben zu betrachten sei. Als Beispiele genannt seien der bereits erfolgte Bau des Overflys am AK Nürnberg-Süd sowie der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellweges (FSW), welcher dazu führe, dass im Ergebnis eine „Transitautobahn“ quer durch den Kernbereich einer Großstadt gebaut werde. Diese Vorhaben seien in der Summe ein verkehrstechnischer Rückschritt, zudem seien die Zahlen in der Verkehrsprognose vage. Auch werde nach Auffassung des BN der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellweges (FSW) nicht durch konkrete Zahlen berücksichtigt.

Die Vertreter des Büros SSP-Consult haben beim Erörterungstermin dargelegt, dass die in der Verkehrsprognose enthaltenen Annahmen sehr komplexen Rechenmodellen folgen. Diese Rechenmodelle seien in einer Spezialsoftware hinterlegt, die Datengrundlage zur Prognoseberechnung sei in Abstimmung mit der Vorhabensträgerin erhoben worden. Der Ausbau des FSW und das damit zusammenhängende Verkehrsaufkommen sei in der aktuellen Planung explizit berücksichtigt worden. Auch sei der Frage nachgegangen worden, ob durch diesen Ausbau eine neue Durchgangsstrecke für den Fernverkehr unter Berücksichtigung der aktuellen Planungen zur Geschwindigkeitsbeschränkung entstehen werde. Der Vertreter des Büros SSP-Consult führte weiter aus, dass der geplante kreuzungsfreie Ausbau des FSW zu keinen relevanten Durchgangsverkehrsmengen führe, die sich auf den plangegenständlichen Ausbau der A 73 auswirken könnten. Die Verflechtungsprognose des Bundes (Maßgaben des BMVI für überregionale Verkehrsbeziehungen) sei ebenso bei der Erstellung des Verkehrsgutachtens (regionale Entwicklungen) berücksichtigt worden.

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) äußert ebenfalls Kritik an der Plausibilität der Verkehrsprognose und bezweifelt damit die grundsätzliche Notwendigkeit des Ausbaues der A 73. Der VCD trägt insbesondere vor, dass auf S. 3 Nr. 2.3 „Netzfälle“ des Verkehrsgutachtens vom November 2015 der (damals verbindliche) Bundesverkehrswegplan (BVWP) aus dem Jahr 2003 den Untersuchungen zu Grunde gelegt worden sei. Da seit dem 31.12.2016 ein neuer BVWP verbindlich sei, müsse eine Überarbeitung der Verkehrsprognose aufgrund dieser aktuellen Datengrundlage erfolgen. Auch die im neuen BVWP enthaltenen Projekte des „weiteren Bedarfs mit Planungsrecht“ seien bei einer Überarbeitung der Verkehrsprognose mit zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang spricht der VCD insbesondere die beiden Projekte „Flughafen Nordanbindung B 4 f“ sowie „Ausbau der B 14 an, deren Auswirkungen nicht in dem in Rede stehenden Verkehrsgutachten beurteilt worden seien.

Hierzu ist festzustellen, dass die Verkehrsprognose des Büros SSP Consult vom November 2015 vorausschauend sämtliche Projekte des vordringlichen Bedarfs aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 – Bedarfsplan zum Stand: 31.12.2016 – berücksichtigt. Gemäß dem Einführungsschreiben der Obersten Baubehörde Gz. IID2-43523-003/12 vom 06.03.2017 zum BVWP 2030 – Bedarfsplan

*„ist die durch die Dringlichkeitsstufen vordringlicher und weiterer Bedarf festgelegte Reihung bei der Abwicklung des BVWP 2030 grundsätzlich zu beachten. Mit der Einstufung in den weiteren Bedarf wird den Projekten zwar ein grundsätzlicher verkehrlicher Bedarf zugeschrieben. Sie können jedoch mit dem voraussichtlich zur Verfügung stehenden Finanzrahmen nicht bis 2030 realisiert werden.“*

Die Einstufung eines Vorhabens als weiterer Bedarf dokumentiert somit nur, dass überhaupt ein Bedarf an dem Bauvorhaben besteht, nicht jedoch, wann eine – mögliche – Umsetzung desselben erfolgen wird. Für Projekte des weiteren Bedarfs ist eine Realisierung daher frühestens nach 2030 zu erwarten. Demnach sind entgegen der Auffassung des VCD in der Verkehrsprognose keine Maßnahmen des weiteren Bedarfs (mit und ohne Planungsrecht) zu berücksichtigen, so dass eine Überarbeitung dieser Untersuchung nicht erforderlich ist.

Dem vom VCD im Erörterungstermin gestellten Antrag, den geplanten Ausbau der B 14 bei Stein – auch wenn dieser lediglich als weiterer Bedarf im neuen BVWP enthalten sei – bei der Überprüfung der Verkehrsprognose mit zu berücksichtigen, kann somit aus den vorgenannten Erwägungen nicht entsprochen werden.

Der VCD bringt weiter vor, dass in der Verkehrsprognose des Büros SSP Consult ein Anstieg des Pkw-Binnenverkehrs im Nürnberger Stadtgebiet auf der Steigerungsrate des Binnenverkehrs aus der Bundesverkehrsprognose basiere. Er bittet um Klarstellung, inwieweit die Daten der Bundesverkehrsprognose im Hinblick auf die Verkehrsentwicklung im Bereich des Ausbauvorhabens berücksichtigt worden seien.

Der Vertreter der SSP Consult führt hierzu aus, dass die Bundesverkehrsprognose eine kreisrelationale Prognose sei, die für jede kreisfreie Stadt repräsentative fahrzweckspezifische Zahlen ausweise. Die Quelle dieser Datenbasis, also welche Zahlen anzusetzen seien, könne beim BMVI abgerufen werden. Die hier zugrundeliegenden Annahmen des BMVI habe die SSP-Consult in ihrer Prognose berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den gutachterlichen Aussagen vollinhaltlich an. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass detaillierte Informationen bezüglich dieser deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen bei der DLR Clearingstelle Verkehr jederzeit und für Jedermann abrufbar sind.

Zahlreiche – zum Teil in Bürgervereinen organisierte - Privatpersonen aus den am Ausbauabschnitt angrenzenden Stadtteilen (Siedlungsgebiete Falkenheim und Gartenstadt) zweifeln ebenfalls die Plausibilität der Verkehrsprognose an. Sie lassen (teilweise) durch Bevollmächtigte nachfragen, ob bei der Erstellung der Verkehrsprognose die (künftigen) Zusatzmengen des kreuzungsfreien Ausbaus des Frankenschnellweges in Ansatz gebracht worden seien. Gleiches gelte für die weitere Entwicklung des Nürnberger Hafens, insbesondere im Hinblick auf das vom Güterverkehrszentrum Hafen resultierende Verkehrsaufkommen (Zu- und Abfahrtsverkehr). Weiter wird in Frage gestellt, ob die künftige Entwicklung der Nürnberg Messe und der damit zusammenhängenden Verkehrsströme, sowie der neue Stadtteil Lichtenreuth mit in die Prognose eingeflossen seien. Die Zahlen zum Ausbau des Frankenschnellweges besagten, dass der Verkehr auf der A 73 lediglich um 3 % (von 65.000 Kfz auf 67.000 Kfz pro Tag) ansteigen werde. Dies sei dem Bürgerverein nicht plausibel, der Einfluss des Frankenschnellweges auf das Verkehrsaufkommen der A 73 dürfte wesentlich höher sein.

Beim Erörterungstermin am 17.01.2017 hat der Vertreter der SSP-Consult hierzu ausgeführt, dass der vorliegenden Prognose ein Modell zu Grunde liege, dass alle verfügbaren Einflussgrößen auf die zukünftige Verkehrsentwicklung berücksichtige und die Fahrtenmatrix auf das erweiterte Verkehrsnetz im Jahr 2030 neu umlege. Dadurch sei es möglich, die verkehrlichen Wirkungen eines 6-streifigen Ausbaus der A 73 zu untersuchen. Die Auswirkungen der von der anwaltschaftlichen Vertretung angesprochenen Einflussgrößen (Ausbau des Frankenschnellweges, Hafentwicklung etc.) seien in der aktuellen Prognose berücksichtigt worden. Insbesondere werde der kreuzungsfreie Ausbau des Frankenschnellweges (FSW) im Bezugsfall des zu Grunde liegenden Verkehrsmodells als realisiert vorausgesetzt. Der in diesem Zusammenhang anfallende Mehrverkehr sei damit implizit in der Verkehrsprognose der Vorhabensträgerin enthalten.

Die Berücksichtigung der verkehrlichen Entwicklung des Hafengebietes sei auf Grundlage einer breiten Datenbasis erfolgt. So seien einerseits die geplanten Gewerbeflächen in Arbeitsplätze und Verkehrsaufkommen umgerechnet worden. Andererseits sei das Terminal für den Kombinierten Ladungsverkehr (KV-Terminal) als singulärer Verkehrserzeuger berücksichtigt worden. Zusätzlich seien in der prognostischen Entwicklung des Hafengebietes die maßgeblichen Planungsvorhaben der Betreibergesellschaft Bayernhafen AG mit beinhaltet. Eine ausreichende Berücksichtigung des GVZ Hafens sei damit gewährleistet. Ergänzend sei darauf hinzuweisen, dass eine Zunahme der transportierten Gütermenge nicht zwangsläufig mit demselben Anstieg an Fahrzeugen einhergehe, da das transportierte Volumen von der Art der Güter und dem verwendeten Transportmittel abhängig sei.

Gleiches gelte nach Aussage des Verkehrsgutachters für die zukünftigen Entwicklungen der Nürnberg Messe und des neuen Wohngebietes Lichtenreuth. In den Jahren 2009/ 2010 seien von der SSP-Consult standardisierte Abfragen durchgeführt worden. In der Verkehrsprognose von 2015 seien aber neuere Daten (Nachrecherche bezüglich der Einwohnerzahlen) implementiert worden.

Die Planfeststellungsbehörde macht sich auch insoweit die Argumentation des Gutachters zu Eigen. Insgesamt ist festzustellen, dass nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die Verkehrsuntersuchung vom November 2015 methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar ist; sie ist eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Reinen Spekulationen kann im Rahmen einer Verkehrsprognose, die wissenschaftlichen Grundsätzen standhalten muss, nicht Rechnung getragen werden. Der Gutachter legt in sachgerechter Weise seinen Aussagen das Prognosejahr 2030 zu Grunde.

### **3.2.2 Finanzierung des Vorhabens**

Das Vorhaben ist (auch) in dem seit 31.12.2016 in Kraft befindlichen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in die Dringlichkeit „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ eingereiht. Die Einreihung in den „Vordringlichen Bedarf“ schließt in aller Regel die Annahme aus, die Finanzierung des Vorhabens aus Mitteln des Bundeshaushalts innerhalb von zehn Jahren sei ausgeschlossen. Die Bedarfsplanung ist auch ein Instrument der Finanzplanung, die haushaltsmäßige und zeitliche Prioritäten zum Ausdruck bringt und deshalb indizielle Bedeutung für die Finanzierung prioritärer Vorhaben besitzt. Dem steht nicht entgegen, dass alle Neu- und Ausbaumaßnahmen des Bedarfsplans unter Haushaltsvorbehalt stehen, d.h. ihre Finanzierung nur im Rahmen der jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel erfolgen kann. Die Ausweisung als „Vordringlicher Bedarf“ unterstreicht nicht nur die Dringlichkeit der Planung, sondern auch die Vorrangigkeit der Finanzierung im Rahmen aller in den Bedarfsplan aufgenommenen Vorhaben (BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, DVBl 1999, 1514). Die Dringlichkeit und Vorrangigkeit des Vorhabens wird zudem durch die Gesetzgebungsmaterialien zum kürzlich in Kraft getretenen Fernstraßenausbaugesetz nochmals bestätigt. Denn bei Vorhaben der Dringlichkeit „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ handelt es sich um Projekte, die auf Grund der damit verbundenen Engpassbeseitigung eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung haben und deshalb möglichst frühzeitig umgesetzt bzw. planerisch forciert werden sollen (vgl. BT-Drs. 18/9523, S. 65).

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

### **3.2.3 Planungsziele**

Das Vorhaben zielt im Wesentlichen darauf ab, die Leistungsfähigkeit der A 73 im Bereich AS Nürnberg-Hafen-Ost bis AK Nürnberg-Süd zu erhöhen, den Verkehrsfluss zu verstetigen und dadurch Staubildungen – insbesondere in den Spitzenstunden – zu verhindern. Zudem soll die Verkehrssicherheit auf der B A 73 erhöht werden, die bestehenden trassierungstechnischen Mängel beseitigt und die Lärmsituation in den unmittelbar angrenzenden Siedlungsgebieten verbessert werden.

Das Bauvorhaben ist – wie sich aus den Darlegungen unter C. 3.2.1 ergibt – letztendlich erforderlich, um den derzeitigen und den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Diese Aussage schließt auch die am nachgeordneten Straßennetz notwendig werdenden Ergänzungs-, Anpassungs- und Verlegungsmaßnahmen (sog. notwendige Folgemaßnahmen) mit ein (vgl. zum Umfang dieser Maßnahmen im Einzelnen die Darstellungen in Unterlage 5 T Blätter 1 – 4). Insbesondere sind mehrere kreuzende sowie parallel verlaufende Straßen (insbesondere 3 Anschlussstellen) und Wege an die neuen Verhältnisse anzupassen. Gleiches gilt für die bestehenden kreuzenden und parallel verlaufenden Ver-/ Entsorgungsleitungen bzw. Kommunikationslinien (vgl. hierzu Ziffern 4.2, 4.5 und 4.7 der Unterlage 1 T).

## **3.3 Öffentliche Belange**

### **3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung**

Leitziel der Landesplanung ist es, gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Teilräumen zu schaffen und zu erhalten (vgl. Art. 5 Abs. 1 BayLplG). Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile des Freistaats unab-

dingbar. Das Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern nicht ohne eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur erreichen, die auch die Verkehrserschließung im ländlichen Raum einbezieht und verbessert.

Die Verkehrsinfrastruktur ist laut Kapitel 4.1.1 des Landesentwicklungsprogramms Bayern 2013 in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen. Nach der Begründung zu Kapitel 4.1.1 haben Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen zur Ergänzung des Verkehrswegenetzes so umweltverträglich und ressourcenschonend wie möglich zu erfolgen. Gemäß Kapitel 4.2 des Landesentwicklungsprogramms soll das Netz u. a. der Bundesfernstraßen leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. In der Begründung dazu wird dargelegt, dass die Straßen die Hauptlast des Verkehrs im Personen- und Güterverkehr tragen. Eine leistungsfähige und sichere Straßeninfrastruktur – einschließlich der dazugehörigen Anlagen des ruhenden Verkehrs – ist deshalb ein entscheidender Standortfaktor und trägt damit zur räumlichen Wettbewerbsfähigkeit Bayerns und seiner Teilräume bei. Außerdem soll nach Kapitel 4.2 bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen. Mit diesen Maßgaben geht das gegenständliche Vorhaben konform.

Im übergeordneten Leitbild des Regionalplans der Region Nürnberg wird gefordert, die Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit sowie das Erscheinungsbild der Region gegenüber anderen Regionen mit Verdichtungsräumen zu erhalten und weiterzuentwickeln. Dazu sollen insbesondere die zentrale europäische Verkehrslage der Region weiter aufgewertet und die sich aus der günstigen Verkehrslage ergebenden Standortvorteile für die Entwicklung der Region besser nutzbar gemacht werden (Kapitel A I 2 des Regionalplans). Nach der hierzu gegebenen Begründung erfordert dies auch den weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Außerdem soll laut Kapitel B V 1.4.2.1 des Regionalplans die straßenmäßige Anbindung der Region an den großräumigen und überregionalen Verkehr verbessert werden. Zur Entlastung des großen Verdichtungsraumes Nürnberg/Fürth/Erlangen soll auf eine beschleunigte Realisierung der in der Region und den angrenzenden Regionen geplanten Ausbauten der Bundesautobahnen hingewirkt werden (Kapitel B V 1.4.2.4). Auch diesen Maßgaben entspricht die festgestellte Planung.

Das vom Vorhaben betroffene Gebiet gehört allerdings zum landschaftlichen Vorbehaltsgebiet „Waldgebiete und Höhenzüge im Mittelfränkischen Becken“. In landschaftlichen Vorbehaltsgebieten soll der Sicherung und Erhaltung besonders schutzwürdiger Landschaftsteile bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen ein besonderes Gewicht beigemessen werden (Kapitel B I 1.3.1 des Regionalplans). Landschaftliche Vorbehaltsgebiete sind allerdings keine Schutzgebiete im Sinne des Naturschutzrechts und haben auch keine vergleichbaren Funktionen. Ihre Bedeutung soll insbesondere bei der Abwägung mit anderen Ansprüchen an den Raum gewürdigt werden (vgl. die Begründung zu Kapitel B I 1.3.1). Diese Würdigung führt hier zur Zulassung des Vorhabens und der damit verbundenen Eingriffe in das Vorbehaltsgebiet. Das Vorhaben ist – wie sich aus den diesbzgl. Ausführungen unter C. 3.2.1 ergibt – dringend geboten. Eine das Vorbehaltsgebiet noch schonendere Ausbauvariante besteht nicht (vgl. hierzu die Ausführungen C. 3.3.2). Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen sind so weit wie möglich verringert und in dem aus den festgestellten Planunterlagen ersichtlichen Umfang unvermeidbar. Im Hinblick darauf muss trotz des dem landschaftlichen Vorbehaltsgebiet beizumessenden besonderen Gewichts das hieran bestehende Integritätsinteresse zurücktreten, zumal der Eingriff in Bezug auf die Gesamtgröße des Gebietes zu vernachlässigen ist und deshalb auch die Umsetzung der vom Regionalplan insoweit genannten Maßgaben, insbesondere die Erhaltung und Steigerung der landschaftlichen Attraktivität für die Erholungsnutzung sowie die Erhaltung wertvoller Pflanzen- und Tiervorkommen, nicht vereitelt

wird. Die für Natur und Landschaft entstehenden Beeinträchtigungen werden im Übrigen auch vollumfänglich funktionell kompensiert (siehe hierzu unter C. 3.3.6.4.10). Gegen die zur Kompensation vorgesehenen Maßnahmen haben auch die höhere Naturschutzbehörde sowie das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach unter Beachtung der unter A. 3.3 verfügten Auflagen keine Bedenken geäußert

Daneben liegt das Vorhaben innerhalb des Europäischen Vogelschutzgebietes DE 6533-471 „Nürnberger Reichswald“. Nach Kapitel B I 1.3.3.5 soll das Europäische Lebensraumnetz Natura 2000, bestehend aus Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH) und Vogelschutzgebieten, erhalten und gepflegt werden. Auch dem läuft das Vorhaben im Ergebnis nicht zuwider; insoweit wird auf die Ausführungen unter C. 3.3.6.1.1 verwiesen.

Die vom Vorhaben betroffenen Waldflächen gehören ausnahmslos zum „Lorenzer Reichswald“, welcher Bannwald im Sinn von Art. 11 BayWaldG ist. Insgesamt werden im Rahmen des Vorhabens knapp 4,19 ha Wald dauerhaft in Anspruch genommen. Insoweit bestimmt Kapitel B IV 4.1 des Regionalplans, dass die Flächensubstanz des Waldes im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen erhalten werden soll, soweit sie nicht ohnehin durch Bannwaldverordnung gesichert ist. Dem genügt die festgestellte Planung ebenso. Die im Rahmen der planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen vorgesehenen Waldneugründungen weisen (ebenfalls) einen Umfang von insgesamt 4,19 ha auf (siehe Ziffer 7 der Unterlage 19.1.1 T), so dass sich mit diesen die Flächensubstanz des Waldes insgesamt nicht verringert. Die Waldneugründungen liegen auch alle – wie vom Regionalplan gefordert – innerhalb dieses großen Verdichtungsraums Nürnberg/Fürth/Erlangen und erfüllen somit einen räumlichen bzw. funktionalen Zusammenhang. Auf die Ausführungen unter C. 3.3.6.4.10 zu dieser Thematik wird ergänzend Bezug genommen.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass das Vorhaben den maßgeblichen Zielen und Grundsätzen des Landesentwicklungsprogramms Bayern und des Regionalplans der Region Nürnberg entspricht; es läuft den Belangen der Raumordnung und der Landesplanung nicht zuwider. Die höhere Landesplanungsbehörde sowie der Planungsverband der Region Nürnberg haben dementsprechend auch keine Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Soweit der Planungsverband eine Abstimmung mit verschiedenen Fachstellen sowie eine Beachtung der Ziele B IV 4.1 und B I 1.3.3.5 zur Maßgabe gemacht hat, wurde dem bereits im Rahmen des Anhörungsverfahrens (durch Beteiligung der entsprechenden Stellen am Verfahren) bzw. wird dem – wie bereits dargelegt – mit der festgestellten Planung nachgekommen.

### **3.3.2 Planungsvarianten**

Aus dem fachplanungsrechtlichen Abwägungsgebot ergibt sich auch die Pflicht, planerische Varianten in Betracht zu ziehen (vgl. z. B. BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009, NuR 2009, 480). Ernsthaft sich anbietende Alternativlösungen müssen bei der Zusammenstellung des abwägungserheblichen Materials berücksichtigt werden und mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange Eingang finden (BVerwG, Beschluss vom 20.12.1988, BVerwGE 81, 128 m. w. N.). Zu diesen in das Verfahren einzubeziehenden und zu untersuchenden Alternativen gehören neben den von Amts wegen ermittelten auch solche, die von dritter Seite im Laufe des Verfahrens vorgeschlagen werden (BVerwG, Urteil vom 12.12.1996, BVerwGE 102, 331). Die Planfeststellungsbehörde ist indes nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von drit-

ter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Auch im Bereich der Planungsalternativen braucht sie den Sachverhalt nur so zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Sie ist befugt, Alternativen, die sich auf Grund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem frühen Verfahrensstadium auszuschneiden (BVerwG, Urteile vom 25.01.1996, BVerwGE 100, 238, und vom 20.05.1999, NVwZ 2000, 555). Stellt sich im Rahmen einer solchen Vorprüfung heraus, dass das mit der Planung zulässigerweise verfolgte Konzept bei Verwirklichung der Alternativtrasse nicht erreicht werden kann und daher die Variante in Wirklichkeit auf ein anderes Projekt hinausliefere, so kann die Planfeststellungsbehörde diese Variante ohne weitere Untersuchungen als ungeeignet ausscheiden (BVerwG, Urteil vom 19.05.1998, BVerwGE 107, 1).

Es ist auch nicht abwägungsfehlerhaft, wenn eine verworfene Variante ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Nach der insoweit gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Auswahl zwischen verschiedenen Trassenvarianten erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Linienführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.06.2004, NVwZ 2004, 1486; Beschluss vom 12.04.2005, NVwZ 2005, 943).

Die Planung einer Maßnahme, die – wie auch die planfestgestellte Lösung – zu einem nicht unerheblichen „Landschaftsverbrauch“ führen wird, muss schließlich auch dafür offen sein, dass die sog. „Null-Variante“ in Frage kommt, d. h. auf die Umsetzung des Vorhabens ganz verzichtet wird. Ungeachtet der Bedarfsfestlegung durch den Bundesgesetzgeber hat daher die Planfeststellungsbehörde zu prüfen, ob in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige Belange dazu nötigen, von der Planung insgesamt Abstand zu nehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.04.1997, NVwZ 1998, 508). Gemessen an dieser Vorgabe sind in vorliegendem Fall die – zweifelsohne vorhandenen – negativen Auswirkungen auf verschiedene öffentliche und private Belange (insbesondere Bodenversiegelung, Inanspruchnahme von privateigenen Flächen sowie Eingriffe in Natur und Landschaft) jedoch nicht in der Lage, die für das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte insgesamt zu überwiegen (vgl. zu diesen Gesichtspunkten die entsprechenden Ausführungen unter C. 3.2.1). Die Null-Variante ist vielmehr mangels vergleichbarer Verkehrswirksamkeit auszuschneiden, weil mit ihr unter die C. 3.2.3 dargestellten Planungsziele nicht erreicht werden können. Die Null-Variante würde vielmehr die bestehenden Unzulänglichkeiten nur perpetuieren.

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. lehnt das plangegenständliche Vorhaben bereits aus grundsätzlichen Erwägungen ab. Zusammen mit dem bereits realisierten Overfly am AK Nürnberg-Süd und dem geplanten Ausbau des Frankenschnellweges in Nürnberg sieht der Bund Naturschutz in Bayern e.V. darin den Neubau einer internationalen Transitautobahn quer durch den Kernstadtbereich einer Großstadt. Dies sei aus dortiger Sicht eine Fehlentwicklung der Verkehrspolitik und in keiner Form zeitgemäß. Aus den vorstehenden Ausführungen folgt jedoch, dass die Planfeststellungsbehörde das vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. vorgetragene Argument einer „Fehlentwicklung der Verkehrspolitik“, nicht zu berücksichtigen brauchte. Diese rein grundsätzlichen Erwägungen liegen jenseits des rechtlichen Rahmens der Planfeststellung. Mit einem Verzicht des Vorhabens können jedoch die verfolgten Planungsziele nicht ansatzweise erreicht werden.

### 3.3.2.1 *Gewählte Linie bzw. Trassenvarianten*

Die gegenständliche Planung hat den bestandsorientierten Anbau zweier zusätzlicher Fahrstreifen an die bereits seit Jahrzehnten an Ort und Stelle verlaufende A 73 zum Gegenstand. Die bauliche Entwicklung von Gewerbegebieten hat sich zwischenzeitlich auf das vorhandene Bundesfernstraßennetz hin ausgerichtet und es wurden Wohngebiete in gewissem Abstand zur Autobahn festgesetzt. Auf Grund dessen ist der vorhandene Korridor des bisherigen Straßenzuges für die Planung des 6-streifigen Ausbaus naheliegend; durch die weitgehende Beibehaltung der vorhandenen Trasse können neue Eingriffe und Belastungen zum großen Teil vermieden werden. Insbesondere wird durch die sich am Bestand orientierende Linienführung im Ausbaubereich eine Erneuerung der Überführungsbauwerke der Anschlussstellen Nürnberg Hafen-Ost, Nürnberg-Königshof und Nürnberg-Zollhaus entbehrlich.

Der 6-streifige Ausbau der A 73 im Abschnitt AS Nürnberg-Hafen-Ost bis AK Nürnberg-Süd erfolgt daher in Übereinstimmung mit den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) so bestandsnah wie möglich. Aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte (Erhalt bestehender Überführungsbauwerke) und der ökologisch hochsensiblen Umgebung (Bannwald, Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“) kommt nur eine symmetrische Verbreiterung der Bundesautobahn gemäß RAA Abbildung 7 in Betracht.

Es sind keinerlei Gründe erkennbar, die ein vollständiges Verlassen der bestehenden Autobahntrasse rechtfertigen könnten. Jede größere Abweichung vom vorhandenen Trassenkorridor würde erhebliche Nachteile mit sich bringen (z.B. für die Belange von Natur und Landschaft, Flächenbedarf, Kosten); solche denkbaren Alternativtrassierungen scheiden deshalb ebenso aus. Zusammenfassend ist festzustellen, dass die gewählte Ausbauphase sich als sachangemessene und schonende Lösung erweist. Eine öffentliche und private Belange insgesamt noch schonendere Alternative ist nicht erkennbar; eine solche drängt sich keinesfalls auf (vgl. zu diesem Maßstab BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009, NuR 2009, 480-481, m. w. N.).

### 3.3.3 **Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)**

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 den „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen – RAA“, verschiedenen „Richtlinien für die Anlage von Straßen – RAS“ sowie den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau – RLW“. Die in diesen Richtlinien vorgegebenen technischen Ausbauparameter bringen die anerkannten Regeln der Technik für die Anlage von Straßen zum Ausdruck. Eine Planung, die sich an diesen Vorgaben orientiert, verstößt insoweit nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot (vgl. BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, DVBl 2003, 1069). Solche besonderen Umstände liegen auch bei Berücksichtigung der konkreten örtlichen Gegebenheiten und der im Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse nicht vor. Dass sich die festgestellte Planung eng an die Vorgaben der genannten Straßenbauvorschriften anknüpft, wird nachfolgend im Einzelnen dargelegt.

Ergänzend zu den folgenden Ausführungen wird hinsichtlich der gewählten Lage- und Höhentrassierung im Einzelnen auf die Ausführungen unter Ziffern 4.3 und 4.4 der Unterlage 1 T sowie die Darstellungen in den Unterlagen 5 T, 6 T und 14 verwiesen. In Bezug auf die technischen Einzelheiten der mit der festgestellten Planung verbundenen Errichtung bzw. dem Ersatzneubau und der Anpassung von

Ingenieurbauwerken sowie Durchlässen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.7 der Unterlage 1 T verwiesen.

### 3.3.3.1 *Trassierung*

#### Allgemein

Der Abschnitt der A 73 zwischen der AS Nürnberg-Hafen-Ost und dem AK Nürnberg-Süd ist Bestandteil der A 73 Nürnberg – Feucht und mit einem hohen Anteil an regionalem Berufspendlerverkehr belegt. Gleichzeitig stellt sie mit ihrem unmittelbaren Übergang in das städtische Straßennetz einen wichtigen Anbindungspunkt für den Quell- und Zielverkehr Nürnbergs an das südlich von Nürnberg gelegene Autobahnnetz dar. Gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) ist daher eine Einstufung in Straßenkategorie AS II zutreffend. Nach Tabelle 9 der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) ist ein Ausbaustandard der Entwurfsklasse EKA 1 B vorzusehen. Die Abwicklung von Baustellen soll unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf mindestens 4 provisorischen Fahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn erfolgen.

Für eine Autobahn der EKA 1 B mit der prognostizierten Verkehrsbelastung ist gemäß den RAA Bild 3 ein 6-streifiger Regelquerschnitt (RQ) 36 zu wählen. Die Linienführung in Lage und Höhe orientiert sich aufgrund der bestehenden Zwangspunkte unmittelbar am Bestand. Die Erweiterung von 4 auf 6 Fahrstreifen erfolgt daher mittels symmetrischer Verbreiterung. Der Ermittlung der Grenzwerte für die Entwurfsklasse wird eine Fahrgeschwindigkeit von 120 km/h bei Nässe (vgl. RAA Ziffer 3.4) zugrunde gelegt.

Die Anschlussstellen werden unter Beibehaltung der bestehenden Knotenpunkt-konzeption gleichfalls bestandsnah an die neuen Querschnittsverhältnisse angepasst. An der AS Nürnberg-Zollhaus ist es aus Platzgründen (Bestandserhalt des Kreuzungsbauwerks) erforderlich, die bisher zweistreifig ausgebildete Schleifenrampe Nürnberg/ Münchener Straße in Fahrtrichtung Feucht/ A 73 auf einen einstreifigen Rampenquerschnitt zurückzunehmen. Dies hat zur Folge, dass zur Sicherstellung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit für die Fahrbeziehung Kornburg/ St 2406 in Fahrtrichtung Feucht/ A 73 im Süd-Quadranten eine neue Direkt-rampe zu errichten ist. Aufgrund naturschutzrechtlicher Rahmenbedingungen ist hier eine besonders platzsparende Trassierung gewählt worden, die diese Rampe eng an die A 73 heranführt.

Weiterhin sind zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses in den Einmündungsbereichen der AS Nürnberg-Königshof sowie am östlichen Teilknotenpunkt der AS Nürnberg-Zollhaus jeweils neue Lichtsignalanlagen vorgesehen. Zusätzlich hierzu wird an den AS Nürnberg-Hafen-Ost und Nürnberg-Königshof jeweils an der Ausfahrrampe der Richtungsfahrbahn Fürth ein Linksab-biegestreifen ergänzt.

Die bestehende Streckenbeeinflussungsanlage erweist sich aufgrund der engen Knotenpunktabstände weiterhin als erforderlich und wird angepasst an die neuen Querschnittsverhältnisse wieder hergestellt.

Auch die Höhenrassierung (sog. Gradiente) orientiert sich weitestgehend am Bestand. Zur Beseitigung einer am Baubeginn zwischen Bau-km 163+100 und Bau-km 163+800 bestehenden wasserabflussschwachen Zone wird eine Anhebung der Gradiente um bis zu 1,5 m erforderlich. Als Folge dieser Höhenänderung ist es erforderlich, die unmittelbar an die A 73 angrenzende städtische Südwesttangente geringfügig an die geänderten Höhenverhältnisse der A 73 anzugleichen. Die An-

gleichung der Südwesttangente erfolgt unter Beibehaltung der vorhandenen Querschnittsbreiten.

Mit der gegenständlichen Planung wird die Haltesichtweite für eine Geschwindigkeit von 120 km/h lokal begrenzt auf einer Länge von 120 m nicht eingehalten. In Fahrtrichtung Feucht bildet der Mittelpfeiler des Kreuzungsbauwerks an der AS Nürnberg-Königshof (BW 10a) das maßgebende Sichthindernis. Durch die geplante Aufweitung des Mittelstreifens vor dem Bauwerk gelingt es aber, den kritischen Bereich gegenüber dem Bestand auf eine Länge von 120 m zu verkürzen. Da gleichzeitig der betroffene Teilabschnitt keine Auffälligkeiten im Unfallgeschehen zeigt und die Haltesichtweite zumindest für eine Geschwindigkeit von 110 km/h gewährleistet ist, wird auf die kostenintensive und verkehrlich problematische Erneuerung des Anschlussstellenbauwerks verzichtet. Die Planfeststellungsbehörde stimmt in Übereinstimmung mit dem hier als amtlichen Sachverständigen fungierenden Sachgebiet 31 (Straßenbau) der Regierung von Mittelfranken der Planung auch insoweit zu. In allen übrigen Bereichen werden die für das angestrebte Geschwindigkeitsniveau von 120 km/h bei nasser Fahrbahn erforderlichen Haltesichtweiten eingehalten.

#### 3.3.3.1.1 AS Nürnberg-Hafen-Ost

Bei der AS Nürnberg-Hafen-Ost handelt es sich um eine Raute mit einer Kreuzung gemäß Bild 49 der RAA als Knotenpunktform, bei der beide Teilknotenpunkte (Kreuzung mit Hafenstraße bzw. Kreuzung mit Finkenbrunn) zu einer einzigen, nicht aufgeweiteten signalisierten Kreuzung vereint sind. Der zu kurze Linksabbiegestreifen im Einmündungsbereich zur Hafenstraße auf der Ausfahrrampe der Richtungsfahrbahn Fürth, wird im Zuge der Ausbaumaßnahme bedarfsgerecht verlängert. Damit gelingt es, die bestehenden gegenseitigen Behinderungen der Abbiegeströme zu beseitigen. Die Ein- und Ausfahrtrampen werden an den neuen 6-streifigen Querschnitt angepasst. Weitere Änderungen werden nicht vorgenommen. Die Rampen werden jeweils einstreifig ausgebildet. Bei den Ausfahrten kommt Typ A1 mit einer Ausfahrtrampelänge von 250 m, bei den Einfahrten Typ E1 mit einer Einfahrtrampelänge von (ebenfalls) 250 m zum Einsatz. Die Breite der Ein- und Ausfahrtrampeln beträgt analog der Breite des rechten Fahrstreifens jeweils 3,75 m.

Die prognostizierte Verkehrsbelastung erfordert für alle Rampen die Belastungsklasse 10, die Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus beträgt 75 cm. Die Einfahrtrampelsichtweite im Einmündungsbereich der Rampen in die A 73 wurde überprüft. Es wurden keine Sichtbehinderungen festgestellt. Die Haltesicht ist ebenfalls gewährleistet. Mit der Verlängerung des Linksabbiegestreifens gelingt es wieder die erforderliche Mindestqualitätsstufe D sicherzustellen.

#### 3.3.3.1.2 AS Nürnberg-Königshof

Die Anschlussstelle Nürnberg-Königshof weist die Form einer Raute mit zwei Kreuzungen gemäß Bild 48 der RAA auf. Bei diesem System liegt in jedem Quadranten eine Parallelrampe, die im Zuge der Planung an die neuen Verhältnisse anzupassen ist. Der zu kurz ausgebildete Linksabbiegestreifen an der Ausfahrtrampe der Richtungsfahrbahn Fürth im Einmündungsbereich zur Saarbrückener Straße, wird künftig entsprechend verlängert. Darüber hinaus werden beide Teilknotenpunkte mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet, wodurch sich die Leistungsfähigkeit und die Sicherheit der abzuwickelnden Verkehrsströme – insbesondere des von der Autobahn abfließenden Verkehrs – deutlich erhöht.

Die Rampen werden jeweils einstreifig ausgebildet. Bei den Ausfahrten kommt Typ A1 mit einer Ausfahrtrampelänge von 250 m, bei den Einfahrten Typ E1 mit einer Einfahrtrampelänge von (ebenfalls) 250 m zum Einsatz. Die Breite der Ein- und Ausfahrtrampeln

fen beträgt analog der Breite des rechten Fahrstreifens jeweils 3,75 m. Bei den Ein- und Ausfahrampen kommt mit Ausnahme der Ausfahrampe der Richtungsfahrbahn Fürth jeweils der einstreifige Querschnitt Q1 zur Ausführung. Die Ausfahrampe der Richtungsfahrbahn Fürth erhält den zweistreifigen Querschnitt Q2.

Die prognostizierte Verkehrsbelastung erfordert für die Einfahrampe der Richtungsfahrbahn Fürth und die Ausfahrampe der Richtungsfahrbahn Feucht jeweils die Belastungsklasse 32. Für die Ausfahrampe der Richtungsfahrbahn Fürth und die Einfahrampe der Richtungsfahrbahn Feucht genügt die Belastungsklasse 10. Die erforderliche Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus beträgt jeweils 75 cm.

Die Einfahrsichtweite im Einmündungsbereich der Rampen in die A 73 wurde überprüft. Es wurden keine Sichtbehinderungen festgestellt. Die Haltesicht ist ebenfalls gewährleistet. Mit der Verlängerung des Linksabbiegestreifens gelingt es, die erforderliche Mindestqualitätsstufe D sicherzustellen.

#### 3.3.3.1.3 AS Nürnberg-Zollhaus

Auch die Knotenpunktform der AS Nürnberg-Zollhaus bleibt grundsätzlich in ihrer bisherigen Grundform als abgewandeltes diagonales halbes Kleeblatt mit Ausfahrt vor dem Bauwerk und einer angepassten Direktrampe erhalten. Um die für diese AS prognostizierte Verkehrsbelastung in einer ausreichenden Qualität des Verkehrsablaufs unter Beibehaltung des vorhandenen Überführungsbauwerks (BW 7d) verkehrssicher abwickeln zu können, werden im Detail folgende Optimierungen an dem Knotenpunkt vorgenommen:

- Fahrbeziehung Fürth (A 73) in Fahrtrichtung Nürnberg (Münchener Straße/ B 8):

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit bzw. zur Vermeidung von Rückstau auf die A 73, wird dieser Linkseinbiegestrom in die Münchener Straße zukünftig zweistreifig ausgebildet. Die bestehende Lichtsignalanlage wird an die neuen Verhältnisse angepasst und die Signalsteuerung für die neue Phaseneinteilung (2 statt bisher 3 Phasen) neu ausgerichtet. Die stadteinwärts nach dem Kreuzungsbauwerk auf der Münchener Straße bislang vorhandene Spursubtraktion in die Einfahrampe auf die A 73 in Fahrtrichtung Nürnberg/ Fürth wird zukünftig durch einen Ausfahrkeil ersetzt.

- Fahrbeziehung Kornburg (Schwanstetter Straße/ St 2406) in Fahrtrichtung AK Nürnberg-Süd (A 73):

Der von Kornburg kommende Linksabbiegestrom konkurriert derzeit mit den stadtauswärts auf die A 73 nach Süden sowie über die Schwanstetter Straße nach Kornburg gerichteten Verkehrsströmen der Münchener Straße. Die Verkehrsbeziehung erhält daher zur Aufrechterhaltung der Gesamtleistungsfähigkeit des Knotenpunktes eine eigene Direktrampe im südlichen Quadranten der Anschlussstelle. Dadurch ergibt sich auch eine wesentliche Verbesserung der Phaseneinteilung der vorhandenen Lichtsignalanlage (s. o.).

- Fahrbeziehung Kornburg (Schwanstetter Straße/ St 2406) in Fahrtrichtung Nürnberg (Münchener Straße/ B 8):

Der in der Morgenspitze starke Pendlerstrom aus dem Bereich Kornburg/ Worzeldorf, der über die Schwanstetter bzw. Münchener Straße stadteinwärts gerichtet ist, profitiert ebenfalls von der künftig zweistreifigen Durchbindung über das Kreuzungsbauwerk der AS Nürnberg-Zollhaus sowie auch von der dann günstigeren Aufteilung der Signalzeiten.

- Fahrbeziehung AK Nürnberg-Süd (A 73) in Fahrtrichtung des Stadtteiles Kornburg (Schwanstetter Straße/ St 2406):

Um den Linkseinbiegern Feucht (A 73) in Fahrtrichtung Kornburg (Schwanstetter Straße/ St 2406) ein sicheres Queren der zukünftig zweistreifigen Fahrbeziehung Kornburg (Schwanstetter Straße/ St 2406) in Fahrtrichtung Nürnberg (Münchener Straße/ B 8) zu ermöglichen, wird der nördliche Teilknotenpunkt ebenfalls mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet. Bestehende Rückstauprobleme in die A 73 bei hohem Aufkommen von kreuzendem Verkehr auf der Schwanstetter/ Münchener Straße werden damit beseitigt.

- Fahrbeziehung Nürnberg (Münchener Straße/ B 8) in Fahrtrichtung AK Nürnberg-Süd (A 73):

Um den zukünftig 6-streifigen Fahrbahnquerschnitt ohne Erneuerung des Überführungsbauwerks der AS Nürnberg-Zollhaus (BW 7d) verwirklichen zu können, wird aus Platzgründen die bisher zweistreifig ausgebildete Schleifenrampe für die Fahrbeziehung Nürnberg (Münchener Straße/ B 8) in Fahrtrichtung Feucht (A 73) auf einen einstreifigen Rampenquerschnitt reduziert. Um dabei weiterhin eine ausreichende verkehrliche Leistungsfähigkeit zu gewährleisten, wird der am südlichen Teilknotenpunkt konkurrierende Strom der Fahrbeziehung Kornburg (Schwanstetter Straße/ St 2406) herausgenommen und künftig über eine eigene Direktrampe im südlichen Quadranten der Anschlussstelle abgewickelt.

Um den bei Messe-Ereignissen dominanten Verkehrsstrom Nürnberg (Münchener Straße/ B 8) in Fahrtrichtung Feucht (A 73) auch am nördlichen Teilknotenpunkt der AS Nürnberg-Zollhaus nicht zusätzlich durch die dort geplante neue Lichtsignalanlage zu beeinträchtigen, wird nach entsprechend beschilderter Vorsortierung zwischen dem Fahrstreifen der Zielrichtung Worzeldorf/ Kornburg und dem Fahrstreifen der Zielrichtung AK Nürnberg-Süd (A 73) eine bauliche Trennung eingerichtet. Der auf die A 73 in Fahrtrichtung nach Süden gerichtete Verkehr kann damit unterbrechungsfrei abgeführt werden.

Aufgrund des kurzen Abstandes zwischen der AS Nürnberg-Zollhaus und dem AK Nürnberg-Süd wird zusätzlich an der Richtungsfahrbahn Feucht die Beschleunigungsspur der Fahrbeziehung Nürnberg (Münchener Straße/ B 8) in Fahrtrichtung Feucht (A 73) als durchgehender Verflechtungsstreifen mit 3,75 m Breite ausgebildet und an den am Bauende unverändert bleibenden Bestandsquerschnitt angebunden.

Die Rampen werden jeweils einstreifig ausgebildet. Ausgenommen hiervon ist die Verbindungsrampe zwischen der Verteilerfahrbahn und Münchener Straße, die einen zweistreifigen Querschnitt Q2 nach RAA erhält. Bei den sonstigen Ein- und Ausfahrtrampen kommt der Querschnitt Q1 zur Ausführung.

Bei den Ausfahrten kommt Typ A1 mit einer Ausfahrtrahänge von 250 m, bei den Einfahrtrahängen Typ E1 mit ebenfalls einer Einfahrtrahänge von 250 m zum Einsatz. Die Breite der Ein- und Ausfahrtrahängen beträgt analog der Breite des rechten Fahrtrahängen jeweils 3,75 m.

Die prognostizierte Verkehrsbelastung erfordert mit Ausnahme der beiden Einfahrtrahängen der Richtungsfahrbahn Feucht die Belastungsklasse 32. Für die beiden Einfahrtrahängen der Richtungsfahrbahn Feucht genügt die Belastungsklasse 10. Die erforderliche Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus beträgt jeweils 75 cm.

Die Überprüfung der Einfahrsichtweite im Einmündungsbereich der Rampen in die A 73 ergab keine Sichtfeldeinschränkung, die Haltesicht ist ebenfalls gewährleistet. Mit den vorgesehenen Optimierungen gelingt es, die erforderliche Mindestqualitätsstufe D auch im Prognosezustand sicherzustellen.

#### 3.3.3.1.4 AK Nürnberg-Süd

Das AK Nürnberg-Süd wurde bereits im Jahr 2006 ausgebaut und dabei um eine Halbdirektrampe für die Fahrbeziehung Heilbronn in Fahrtrichtung Nürnberg/ Fürth sowie um weitere Rampenführungen zur Vorsortierung der Verkehrsströme ergänzt.

Zur vollständigen Umsetzung dieser Vorsortierung sowie zur verkehrlichen Entflechtung der sich gegenseitig beeinflussenden Verkehrsströme, werden die zwei zwischen dem AK Nürnberg-Süd und der AS Nürnberg-Zollhaus bestehenden durchgehenden Verflechtungsstreifen in eine baulich von der Richtungsfahrbahn Nürnberg/ Fürth abgetrennte zweistreifige Verteilerfahrbahn umgewandelt.

Die Verteilerfahrbahn wird als Querschnittstyp Q2 ausgebildet. Damit werden sämtliche, vom AK Nürnberg-Süd kommenden Verkehrsströme, mit dem Ziel AS Nürnberg-Zollhaus unbeeinflusst vom Verkehr auf der Richtungsfahrbahn Fürth über die Verteilerfahrbahn zur AS Nürnberg-Zollhaus geführt.

Am AK Nürnberg-Süd werden die von der A 6 von Prag her kommenden Verkehrsströme mittels Beschilderung vorsortiert auf die beiden Zielrichtungen Nürnberg-Messe/ Stadion bzw. Fürth/ Nürnberg-Hafen. Der über die AS Nürnberg-Zollhaus auf die Münchener Straße Richtung Nürnberg-Messe/ Stadion abfließende Verkehr wird unmittelbar auf die künftig baulich getrennt geführte Verteilerfahrbahn geführt. Der Verkehrsstrom Richtung Fürth/ Nürnberg-Hafen wird über eine eigene Verbindungsrampe auf die von Feucht her kommende Hauptfahrbahn der A 73 geführt und bildet dort als Spuraddition den Beginn der 3-streifigen Hauptfahrbahn Richtung Nürnberg/ Fürth.

Die auf der A 73 von Süden (Feucht) her kommenden Fahrzeuge mit Zielrichtung Nürnberg-Zollhaus/ Nürnberg-Messe/ Stadion, werden bereits vor dem AK Nürnberg-Süd von der Hauptfahrbahn weg über die 2006 eingerichtete Halbdirektrampe („Overfly“) auf die Verteilerfahrbahn zwischen AK Nürnberg-Süd und AS Nürnberg-Zollhaus geleitet.

Auch die von der A 6 von Heilbronn her kommenden Fahrzeuge werden bereits zu Beginn der Halbdirektrampe („Overfly“) nach ihren Zielen vorsortiert. Die über die AS Nürnberg-Zollhaus ausfahrenden Fahrzeuge (Zielanzeige Nürnberg/ Nürnberg-Messe/ Stadion) werden auf dem rechten Fahrstreifen auf die Verteilerfahrbahn geführt, während der Verkehrsstrom mit Zielrichtung Fürth/ Nürnberg-Hafen über den linken Fahrstreifen und eine einstreifige Verbindungsrampe auf die Hauptfahrbahn der A 73 geleitet wird. Aufgrund der räumlichen Nähe zu der Verbindungsrampe der Fahrbeziehung Prag (A 6) – Nürnberg/ Fürth (A 73) erfolgt die Ausbildung des Einfahrbereiches in die A 73 in Anlehnung an den Einfahrtstyp E 5 der RAA. Dabei wird – wie beschrieben – die Fahrbeziehung Prag (A 6) in Fahrtrichtung Nürnberg/ Fürth (A 73) mittels Spuraddition als dritter Fahrstreifen der Richtungsfahrbahn Nürnberg/ Fürth hinzugefügt. In diesen addierten dritten Fahrstreifen, wird der Verkehrsstrom der Fahrbeziehung Heilbronn (A 6) in Fahrtrichtung Nürnberg/ Fürth (A 73) mit einem überlangen Beschleunigungsstreifen von 500 m Länge (2IE) eingefädelt.

Die auf diese Weise vorgesehenen Entflechtungen der einzelnen Verkehrsströme, erhöhen maßgeblich die Verkehrssicherheit auf den einzelnen Rampen des AK

Nürnberg-Süd und auf der A 73. Die anzupassenden Rampen werden jeweils einstreifig mit den Bestandsquerschnittsbreiten wieder hergestellt.

Die prognostizierte Verkehrsbelastung erfordert für die Verteilerfahrbahn und für die Rampe Heilbronn (A 6) in Fahrtrichtung Nürnberg/ Fürth (A 73) jeweils die Belastungsklasse 32. Die Verteilerfahrbahn benötigt eine Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus von 80 cm, die Rampe Heilbronn (A 6) in Fahrtrichtung Nürnberg/ Fürth (A 73) von 75 cm. Für die addierte Rampe Prag (A 6) in Fahrtrichtung Nürnberg/ Fürth (A 73) ist die Belastungsklasse 100 mit einer erforderlichen Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus von 80 cm notwendig. Die Einfahrsichtweite im Einmündungsbereich der Rampen in die A 73 wurde überprüft. Es wurden keine Sichtbehinderungen festgestellt. Die Haltesicht ist ebenfalls gewährleistet. Des Weiteren wird aufgrund des kurzen Abstandes zwischen der AS Nürnberg-Zollhaus und dem AK Nürnberg-Süd an der Richtungsfahrbahn Feucht die Beschleunigungsspur der Fahrbeziehung Nürnberg (Münchener Straße/ B 8) in Fahrtrichtung Feucht (A 73) der AS Nürnberg-Zollhaus als durchgehender Verflechtungsstreifen mit 3,75 m Breite ausgebildet und an den am Bauende unverändert bleibenden Bestandsquerschnitt angebunden.

### 3.3.3.2 Querschnitt

#### 3.3.3.2.1 Fahrbahn der A 73 einschließlich der Anschlussstellen

Die Bemessungen der Querschnitte für die A 73 wurden auf der Grundlage der RAA durchgeführt. Der 6-streifige Ausbau der A 73 erfolgt einheitlich mit dem Regelquerschnitt (RQ) 36 der RAA.

Aus Gründen der Qualität des Verkehrsablaufs und der Verkehrssicherheit, wird im Teilabschnitt von der AS Nürnberg-Zollhaus bis zum AK Nürnberg-Süd, analog zum Bestand an der Richtungsfahrbahn Feucht, der Einfahrstreifen der Fahrbeziehung Nürnberg (B 8) – Heilbronn (A 6) als durchgehender Verflechtungsstreifen ausgebildet. Die Fahrbeziehung Nürnberg/Fürth (A 73) – Prag (A 6) mündet als Spursubtraktion am AK Nürnberg-Süd in die dort beginnende kurze Verteilerfahrbahn. Die vorhandenen Entwicklungslängen erlauben dabei eine ausreichende Vorsortierung des Verkehrs im Zustrom auf das Autobahnkreuz.

Die heute an der Richtungsfahrbahn Nürnberg/ Fürth bestehenden durchgehenden 2-streifigen Verflechtungsstreifen zwischen AK Nürnberg-Süd und AS Nürnberg-Zollhaus werden in eine bauliche abgetrennte 2-streifige Verteilerfahrbahn mit 7,50 m Gesamtbreite umgewandelt. Die hierfür erforderliche Vorsortierung der betreffenden Verkehrsströme ist größtenteils bereits mit der im Jahr 2006 erfolgten Umgestaltung des AK Nürnberg-Süd eingerichtet worden, so dass im Bereich des Autobahnkreuzes nur noch im Nord-West-Quadranten kleinere bauliche Anpassungsmaßnahmen an den Direktrampen vorgenommen werden müssen. Die Überprüfung der Qualität des Verkehrsablaufs gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) unter Zugrundelegung der prognostizierten Verkehrsbelastung und dem gewählten RQ 36 ergibt die anzustrebende Qualitätsstufe D. Die der Planung zu Grunde liegenden Entwurfsmerkmale der Straßenflächengestaltung der A 73 sind der Unterlage 1 T Ziffer 4.4.1 zu entnehmen. Demnach werden die nach der RRA maßgebenden Grenzwerte für Entwurfsmerkmale (jeweils) eingehalten.

#### 3.3.3.2.2 Brückenbauwerke bzw. sonstige Straßen und Wege

Die Anzahl der Bauwerksfelder an den im Ausbauabschnitt gelegenen Brücken bleibt gegenüber dem Bestand unverändert. Bei den vorhandenen 2-Feld-Bauwerken handelt es sich um die unverändert bleibenden AS-Überführungen BW

10a (AS Nürnberg-Königshof) bzw. BW 7d (AS Nürnberg-Zollhaus) und die Überführungen zweier Privatwege der Bayerischen Staatsforsten (BW 9b und BW 11a), die ebenfalls unverändert bleiben.

Die an die neuen Querschnittsverhältnisse anzupassenden Unterführungsbauwerke BW 11c, BW 9a, BW 8b und BW 8a dienen der Unterführung von hauptsächlich als Wander- bzw. Radwege genutzten Privatwegen der bayerischen Staatsforsten. Die Anzahl der Felder bleibt auch hier unverändert als 1-Feldbauwerk bestehen. Gleiches gilt für das BW 7a, in dem ein Forstweg (Privatweg der Bayerischen Staatsforsten) unterführt wird. Die an die neuen Querschnittsverhältnisse anzupassenden Unterführungsbauwerke werden unter Berücksichtigung der geltenden Sicherheitsstandards in den Bestandsabmessungen gemäß Nr. 7 (1) bzw. Nr. 12 (4) der Straßen-Kreuzungsrichtlinien (StraKR) wieder hergestellt. Für zwei Unterführungsbauwerke (BW 9a und 11c) lag ursprünglich ein Verlangen der Stadt Nürnberg auf Vergrößerung der lichten Weite von 2,50 m auf 4,00 m vor. Dieses Maß war in den Unterlagen entsprechend berücksichtigt worden. Da jedoch hinsichtlich der anteiligen Kostenübernahme (§ 12 Abs. 3 Nr. 2 FStrG) seitens der Stadt Nürnberg keine Bereitschaft bestand (der Kostenanteil der Stadt Nürnberg würde bei einer anzusetzenden Zusatzbreite von 1,50 m insoweit bei ca. 4,4 % liegen) und dieser Dissens auch beim Erörterungstermin nicht ausgeräumt werden konnte, zog die Stadt Nürnberg dieses Verlangen wieder zurück. Im Rahmen der Tekturplanung hat die Vorhabensträgerin daher wieder das jeweilige Ursprungsmaß einer lichten Weite von 2,50 m je Bauwerk aufgenommen (§ 12 Abs. 3 Nr. 1 FStrG). Die für die genannten Anlagen relevanten Bauwerksabmessungen ergeben sich aus der Unterlage 1 T Nr. 4.7 sowie aus der Unterlage 11 T.

#### 3.3.3.3 *Fahrbahnbefestigung*

In Bezug auf die für die von der festgestellten Planung betroffenen Straßenstücke bzw. -abschnitte jeweils vorgesehenen Belastungsklassen und Oberbaudicken wird auf die Ausführungen in Nummer 4.4.2 der Unterlage 1 T sowie die einzelnen Planblätter der Unterlage 14.2 verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde hegt im Hinblick auf die jeweils zugrunde gelegten Belastungsklassen sowie die im Einzelnen eingeplanten Oberbaustärken keine Bedenken dahingehend, dass diese überdimensioniert bzw. nicht sachgerecht sein könnten.

Der zusätzlich zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte in den betroffenen Siedlungsbereichen erforderliche aktive Lärmschutz wird durch Aufbringen eines lärmindernden Fahrbahnbelages auf rd. 2,7 km Länge (ab Bauanfang bei Bau-km 163+068 bis Bau-km 165+800) mit einer lärmreduzierenden Wirkung von -4 dB(A) erreicht.

#### 3.3.3.4 *Zusammenfassende Bewertung*

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass die für die durchgehenden Fahrbahnen der A 73, die einzelnen Rampen der AS Nürnberg-Hafen-Ost, der AS Nürnberg-Königshof, der AS Nürnberg-Zollhaus und des AK Nürnberg-Süd sowie die sonstigen, anzupassenden Brücken, Straßen bzw. Wege vorgesehenen Trassierungselemente, Querschnitte und Fahrbahnbefestigungen den einschlägigen Straßenbauvorschriften entsprechen bzw. – soweit von diesen Richtlinien abgewichen wird – unter den gegebenen örtlichen Bedingungen dennoch als sachgerecht anzusehen sind. Belange der Verkehrssicherheit werden durch die mit der festgestellten Planung verbundenen Abweichungen nicht in unvertretbarem Maß zurückgestellt.

Die festgestellte Planung stellt damit insgesamt eine ausgewogene und sachangemessene Lösung dar. Die einzelnen Straßenbestandteile sind so bemessen, dass auf den jeweiligen Straßen- bzw. Wegeabschnitten eine gefahrlose Abwick-

lung der zukünftigen Verkehrsbelastung sichergestellt ist. Eine (weitere) Reduzierung des vorgesehenen Ausbaustandards ist insbesondere im Hinblick auf Verkehrssicherheitsbelange nicht vertretbar. Eingriffe in das Grundeigentum, in Natur und Landschaft sowie in forstwirtschaftliche Belange sind mit der Planung folglich bereits auf das unumgängliche Maß beschränkt.

### **3.3.4 Immissionsschutz**

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

Der Maßstab zur Bewertung, ob schädliche Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Schadstoffbelastungen verbleiben, ergibt sich aus dem Immissionsschutzrecht, insbesondere aus § 3 Abs. 1 und §§ 41 ff. BImSchG. Daraus folgt, dass die Zumutbarkeitsgrenze dann nicht überschritten wird, wenn die Grenzwerte der einschlägigen Verordnungen und technischen Regelwerke, die zur Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkung i. S. d. § 3 Abs. 1 BImSchG vorliegen, eingehalten werden. Gleichwohl sind auch Beeinträchtigungen, die unterhalb der Zumutbarkeitsgrenze liegen, bei der Abwägung zu berücksichtigen (vgl. z.B. BVerwG, Urteil vom 23.11.2005, NVwZ 2006, 331 Rn. 45).

#### **3.3.4.1 Verkehrslärmschutz**

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

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV). Bei der nach § 41 Abs. 2 BImSchG insoweit anzustellenden Verhältnismäßigkeitsprüfung ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten. Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Lärmschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der

dadurch betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). So wird bei einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 13.05.2009, NVwZ 2009, 1498 Rn. 62 f. m. w. N.).

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

Wenn bzw. soweit den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen die Vorhabensträgerin einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

#### 3.3.4.1.1 § 50 BImSchG – Trassierung

Gemäß § 50 Satz 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden. Der Trennungsgrundsatz des § 50 Satz 1 BImSchG stellt allerdings kein zwingendes Gebot dar, sondern nur eine Abwägungsdirektive. Er kann im Rahmen der planerischen Abwägung durch andere Belange von hohem Gewicht überwunden werden. Der Rechtsprechung zu § 50 BImSchG ist nicht zu entnehmen, dass eine Zurückstellung immissionsschutzrechtlicher Belange nur dann abwägungsfehlerfrei wäre, wenn die Planung durch entgegenstehende Belange mit hohem Gewicht "zwingend" geboten ist. Ob sich eine Abwägungsdirektive wie der Grundsatz der Trennung unverträglicher Raumnutzungen in der Abwägung durchsetzt, entscheidet sich erst in einer Bewertung der konkreten Einzelfallumstände. (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, BVerwGE 125, 116 Rn. 163).

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

Die Planung für den 6-streifigen Ausbau der A 73 im Bereich der AS Nürnberg-Hafen-Ost bis AK Nürnberg-Süd darf hier als raumbedeutsam i. S. d. § 50 BImSchG angesehen werden. Es ist infolge dessen eine Linienführung anzustreben, bei der schädliche Umwelteinwirkungen, insbesondere durch Verkehrslärm, auf in § 50 Satz 1 BImSchG genannte Gebiete so weit als möglich vermieden werden.

Schutzbedürftige Gebiete sind dabei nach Möglichkeit weiträumig zu umfahren oder durch planerische Maßnahmen zu schützen, z.B. durch Nutzung von Boden-erhebungen als Abschirmung oder durch Führung der Straße im Einschnitt. Bzgl. des Lärmschutzes durch Planung gelten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht. Aus § 50 BImSchG folgt vielmehr, dass diese weitmöglichst unterschritten werden sollen.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte bestandsorientierte Linie hinsichtlich der Anforderung des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Wie unter C. 3.3.2.1 dargelegt, scheiden andere Trassenführungen wegen der damit verbundenen erheblich größeren Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange aus. Durch eine Änderung der Maßnahme, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit nicht weiter verbessert werden. Zwar rückt die Autobahntrasse durch die symmetrische Verbreiterung der A 73 im Bereich der AS Nürnberg-Hafen-Ost (Bau-km 163+068) in Richtung Süden bis auf Höhe der die A 73 kreuzenden Kornburger Straße (ca. bis Bau-km 166+480) etwas näher an die Nürnberger Stadtteile Gartenstadt und Falkenheim heran. Aus den unter C. 3.3.2.1 bereits genannten gewichtigen Gründen ist dies aber auch im Hinblick auf die Abwägungsdirektive des § 50 Satz 1 BImSchG gerechtfertigt, das Gebot der Trennung unverträglicher Raumnutzungen ist insoweit gewahrt, zumal, wie noch unter C. 3.3.4.1.3 ausführlich dargelegt wird, die Achsabrückung in den genannten bzw. am nächsten gelegenen Siedlungsbereichen zu keiner Erhöhung der Lärmbelastung gegenüber dem Istzustand führt.

Die mit dem 6-streifigen Ausbau der 73 verbundene Verbreiterung der Verkehrsflächen und dem damit einhergehenden (geringfügigen) Heranrücken der Autobahn an die Bebauung ist, wie u. a. bereits unter C. 3.2.1 dargelegt, aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheitsgründen dringend angezeigt; das Gebot der Trennung unverträglicher Raumnutzungen ist gewahrt, weil die Einwirkung von Verkehrslärm auf in § 50 Satz 1 BImSchG genannte Gebiete so weit als möglich vermieden wird. Wie bereits festgestellt, entspricht der bestehende Ausbauzustand der A 73 im plangegenständlichen Bereich schon jetzt – und erst recht in Zukunft (Prognosejahr 2030) – nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis und wird auch den Anforderungen der Verkehrssicherheit nicht mehr gerecht.

#### 3.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

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

Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen

Zu- und Abschläge gemacht werden. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, sind nicht gegeben.

Der nach der 16. BImSchV ermittelte Beurteilungspegel bezieht sich ausschließlich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen, die auf den Immissionsort einwirken, zu bilden (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, NVwZ 96, 1003). Lärm, der nicht gerade auf der zu bauenden oder zu ändernden Straße entsteht, wird von den Regelungen der 16. BImSchV nicht erfasst (vgl. BVerwG, Beschluss vom 11.11.1996, UPR 1997, 107). Dies führt vorliegend jedoch nicht dazu, dass die vorgenommenen schalltechnischen Berechnungen die tatsächlich zu erwartende Lärmbelastung nur unzureichend darstellen würden, da im Nahbereich des gegenständlichen Autobahnabschnitts keine weiteren, derart stark befahrenen Verkehrswege liegen, die die Lärmbelastung noch weiter in die Höhe treiben könnten.

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

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

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

Soweit im Anhörungsverfahren die Regelungen der 16. BImSchV angezweifelt bzw. in Frage gestellt werden, kann dem nicht gefolgt werden. Die in diesem Zusammenhang angeführten Vorschriften bzw. Regelwerke, wie etwa die TA Lärm, die DIN 18005 oder Richtlinien der WHO, sind vorliegend nicht anwendbar (vgl. nur Nr. 1 der TA Lärm sowie Nr. 1 der DIN 18 005 Teil 1). Nach ihrer Nr. 1 gilt die TA Lärm ausdrücklich nur für Anlagen, die als genehmigungsbedürftige oder nicht genehmigungsbedürftige Anlagen den Anforderungen des Zweiten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) unterliegen. Hierzu gehören öffentlichen Straßen nicht; diese sind schon keine Anlagen im Sinne dieses Gesetzes (§ 3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG) und zudem ausschließlich Gegenstand des Vierten Teils des BImSchG (vgl. § 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG), so dass vorliegend der Anwendungsbereich der TA Lärm nicht eröffnet ist. Überdies steht dem Verordnungsggeber nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bei der Festlegung von Immissionsgrenzwerten, die eine abstrakt-generelle Abwägung widerstreitender Interessen erfordert, ein erheblicher Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu, der sich auch auf das Verfahren zur Ermittlung der Immissionsbelastung erstreckt (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, UPR 1996, 346-349; Urteil vom 03.03.1999, UPR 1999, 388-390; Urteil vom 20.12.2000, UPR 2001, 351-352; Urteil vom 14.11.2001, BVerwGE 115, 237-249). Vereinfachungen und Pauschalierungen sind dabei zulässig, auch wenn diese dazu führen, dass der tatsächliche Lärmpegel zu bestimmten Zeiten höher, zu anderen Zeiten niedriger als der Grenzwert liegt (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 a. a. O.) Der Wertungs-

spielraum wird erst dann überschritten, wenn die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nicht oder nur noch völlig unzulänglich abbildet (BVerwG, Urteile vom 03.03.1999 a. a. O. und vom 20.12.2000 a. a. O.). Offensichtliche Mängel, die Zweifel an der grundsätzlichen Eignung des Berechnungsverfahrens begründen könnten, die voraussichtliche Lärmbelastung wirklichkeitsnah abzubilden, sind nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes aber nicht gegeben (so ausdrücklich BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, NuR 2010, 870-879). Die Grenze gesundheitlicher Gefahren wird durch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV in Gebieten, die durch eine Wohnnutzung geprägt sind, auch nicht erreicht. Unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten der Zumutbarkeit und Verhältnismäßigkeit enthält die Regelung der Grenzwerte ausreichende Reserven (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, UPR 1996, 346-349).

Soweit in Bürgervereinigungen organisierte Privatpersonen durch ihren Vertretungsbevollmächtigten vortragen lassen, dass unter Verweis auf das vorgenannte Urteil des BVerwG alle anderen, im näheren Umgriff vorhandenen Lärmquellen zu prüfen und zu berücksichtigen seien, ist dies unter Verweis auf die obigen Ausführungen zurückzuweisen. Die von Privateinwendern geforderte Überprüfung folgender relevanter Emittenten:

- Geräusche der 110 kV-Leitung zwischen den Siedlungen Süd und der A 73
- Fluglärm bedingt durch die Lage der Siedlungen Nürnberg-Süd in einer Einflugschneise
- Hubschrauberlärm beim An- und Abflug zum Gelände der Bayerischen Bereitschaftspolizei in der Kornburger Straße
- Lärm ausgehend vom GVZ Hafen sowie verursacht durch den betriebsbedingten Zufahrts- und Abfahrtsverkehr am Marthweg bzw. an der Saarbrückener Straße
- Lärm ausgehend von der Münchener Straße und Trierer Straße
- Lärm bedingt durch den Betrieb des Rangierbahnhofes

im Rahmen einer sogenannten Summenpegelbetrachtung, sehen die Regelungen der 16. BImSchV gerade nicht vor (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 a.a.O.). Eine Ausnahme davon würde nur dann vorliegen, wenn durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer Straße eine Lärmbelastung entstünde, die im Zusammenwirken mit der Vorbelastung ursächlich zu einer Gesamtbelastung führen kann, welche die Grenze der Gesundheits- bzw. Eigentumsgefährdung (70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts) erstmals überschreitet oder eine bereits eingetretene Überschreitung ursächlich verfestigt. Nur bei einer derartigen Fallkonstellation hat nach der von der Einwenderseite zitierten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine Gesamtlärbetrachtung zu erfolgen. Die durchgeführten Lärmuntersuchungen dokumentieren jedoch, dass sich durch den Ausbau der A 73 und die plangegenständlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Ausbauabschnitt an keinem der Gebäude Erhöhungen der Schallimmissionen ergeben, vielmehr wird gegenüber dem status quo sogar eine Verbesserung für die Anwohner der zur A 73 nahegelegenen Siedlungsbereiche erzielt. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass sich die Ausbreitung einer durch den Straßenverkehr verursachten Lärmquelle nicht durch eine lineare Addition berechnen lässt. Selbst beim Neubau einer zweiten Autobahn in unmittelbarer Nähe des Ausbauabschnitts sind lediglich Werte im Bereich von ca. 52 dB(A) zu erwarten. Die Notwendigkeit für eine Gesamtlärbetrachtung besteht somit nicht.

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen (§ 2 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV). Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete, sowie Anlagen und Gebiete für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) der vorstehenden Tabelle (siehe S. 96 dieses Beschlusses) entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen (§ 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV). Die letztgenannte Regelung lehnt sich damit an § 34 BauGB an. Entspricht die Eigenart der näheren Umgebung einem der Baugebiete, die in § 2 Abs. 1 Nrn. 1 bis 4 der 16. BImSchV in offenkundiger Parallele zu der Baugebietseinteilung der BauNVO aufgezählt sind, so sind für das Schutzniveau grundsätzlich die Immissionsgrenzwerte maßgeblich, die in dieser Vorschrift – nach dem Grad der Schutzbedürftigkeit gestaffelt – bestimmten Gebietsarten zugeordnet sind. Durch diese Regelung wird sichergestellt, dass es für den Lärmschutz keinen Unterschied macht, ob sich das betroffene Grundstück in einem Gebiet befindet, das seine besondere Eigenart bauleitplanerischer Festsetzung oder den tatsächlichen baulichen Verhältnissen verdankt (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1008).

Im Hinblick darauf erscheint die in Unterlage 17.1 „Lärmtechnische Untersuchungen Teil 1: Ausbaustrecke A 73“ von der Vorhabensträgerin vorgenommene Einstufung der im Ausbaubereich liegenden Stadtteile von Nürnberg – auch unter Berücksichtigung der aus öffentlich zugänglichen Luftbildern ersichtlichen örtlichen Gegebenheiten – als zutreffend. Im Anhörungsverfahren wurden insoweit keine Einwendungen erhoben. Die einzelnen Stadtteile lassen sich bezüglich Lage und Gebietseinstufung wie folgt charakterisieren:

| Stadtteil/ Bezeichnung   | Lage zur A 73     | Bau-km              | Gebietseinstufung | kürzeste Entfernung der A 73 zum Immissionsort |
|--------------------------|-------------------|---------------------|-------------------|--|
| Gartenstadt              | nördlich/ östlich | 163+068–<br>164+560 | Wohngebiet        | 240 m  |
| Falkenheim               | nördlich/ östlich | 164+560–<br>165+800 | Wohngebiet        | 295 m  |
| Ketteler Siedlung        | nördlich/ östlich | 165+800–<br>166+500 | Wohngebiet        | 685 m  |
| Langwasser (Süd)         | nördlich/ östlich | 166+500–<br>168+000 | Wohngebiet        | 790 m  |
| Zollhaus (Oberlangenohe) | nördlich/ östlich | 167+670–<br>167+690 | Mischgebiet       | 540 m  |
| Maiach                   | südlich/ westlich | 162+000–<br>162+800 | Mischgebiet       | 335 m  |
| Gartenkolonie Königshof  | südlich/ westlich | 164+400–<br>164+900 | Mischgebiet       | 200 m  |
| Steinbrüchlein           | südlich/ westlich | 166+710–<br>166+740 | Mischgebiet       | 240 m  |

Zur Klarstellung ist darauf hinzuweisen, dass Natur- und Erholungsräume sowie sonstige ähnliche Flächen außerhalb von Baugebieten, die nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, nicht unter den Begriff der Nachbarschaft i. S. d. Immissionsschutzrechtes fallen.

### 3.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden von der Vorhabensträgerin mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Grundlage dieser Berechnung ist die in der Verkehrsuntersuchung des Büros SSP Consult GmbH vom November 2015 ermittelte Verkehrsbelastung. Danach hat der Gutachter für den Planfall des 6-streifigen Ausbaubereiches der A 73 von der AS Nürnberg-Hafen-Ost bis zur AS Nürnberg-Königshof eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von 106.515 Kfz/24 h, im Abschnitt AS Nürnberg-Königshof bis AS Nürnberg-Zollhaus 106.302 Kfz/24 h sowie im Bereich der AS Nürnberg-Zollhaus bis zum AK Nürnberg-Süd 100.949 Kfz/24 h prognostiziert. An Schwerverkehr sind danach in den genannten Streckenbereichen 9.556 Lkw/24 h, 12.465 Lkw/24 h bzw. 12.117 Lkw/24 h zu erwarten. Wegen der weiteren Ausgangsdaten der Lärmberechnung, insbesondere der Lkw-Anteile Tag/ Nacht, wird auf Ziffer 1.2.2 der Unterlage 17.1 Teil 1 verwiesen. Dass die Verkehrsuntersuchung nicht unter Berücksichtigung aller verfügbarer Daten in einer der Materie angemessenen und methodisch einwandfreien Weise erarbeitet worden wäre, ist für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar. Das Prognoseverfahren ist nicht zu beanstanden, ebenso sind die Ergebnisse nachvollziehbar und schlüssig, auch hinsichtlich der zu erwartenden Schwerverkehrsanteile. Substantiierte Einwendungen wurden im Anhörungsverfahren insoweit nicht erhoben.

Bei den lärmtechnischen Untersuchungen im Ausbaubereich wird eine unbeschränkt zulässige Geschwindigkeit angenommen. Lediglich im Teilabschnitt zwischen AS Nürnberg-Zollhaus und AK Nürnberg-Süd in Fahrtrichtung Süden wird gemäß der vorliegenden verkehrsrechtlichen Anordnung eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h zu Grunde gelegt.

Die lärmtechnische Situation im Planfall des Autobahnausbaues wird i. d. R. verglichen mit dem sog. „Prognose-Nullfall“, also dem Erreichen des Prognosehorizontes im Jahr 2030 ohne Anordnung zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen. Für den Prognose-Nullfall wird angenommen, dass im gesamten Ausbauabschnitt ein Belag vorgesehen ist, für den bei der Berechnung ein Korrekturwert  $D_{StrO}$  von -2 dB(A) für dauerhaft lärmindernde Straßenoberflächen nach der Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV und der Tabelle 4 der RLS-90 angesetzt werden darf (siehe Ziffer 1.2.2 der Unterlage 17.1.1). Diese Anforderung erfüllen derzeit z. B. bestimmte Splitt-Mastix-Asphalte (siehe Ziffer 3 des ARS 14/1991). Dieser Splitt-Mastix-Asphalt (SMA) würde heute nach Erneuerungsarbeiten gegenüber dem (bestehenden) Referenzbelag „Gussasphalt“ der RLS-90 eingebaut werden.

Von der AS Nürnberg-Hafen-Ost (Bauanfang bei Bau-km 163+068) über die AS Nürnberg-Königshof hinaus bis etwa zur Hälfte der Strecke AS Nürnberg-Zollhaus (Bau-km 165+800) wird gemäß den planfestgestellten Unterlagen ein Belag eingebaut, für den bei der Berechnung sogar ein Korrekturwert  $D_{StrO} = -4$  dB(A) nach den genannten Vorschriften angesetzt werden darf (vgl. ebenso lfd. Nr. 1.1 der Unterlage 11 T). Die letztgenannte Anforderung erfüllen derzeit nur offenporige Asphaltdeckschichten (im Folgenden als „OPA“ bezeichnet). Da diese mit der Zeit ihre Wirkung teilweise einbüßen können, wurden der Vorhabensträgerin mit der Nebenbestimmung unter A 3.4.1 Kontroll- und Abhilfemaßnahmen zur Aufrechterhaltung der akustischen Wirksamkeit des Fahrbahnbelages aufgegeben. Auf Basis der aktuell vorliegenden gesicherten Erkenntnisse darf davon ausgegangen werden, dass offenporige Asphaltdeckschichten für mindestens acht Jahre die angesetzte Lärminderungswirkung aufweisen (vgl. dazu das Statuspapier der Bundesanstalt für Straßenwesen vom 10.02.2009, dem ARS Nr. 3/2009, Gz. S 13/7144.2/02-09/1005908, als Anlage beigefügt).

Im restlichen Streckenbereich bis zum AK Nürnberg-Süd (Bauende bei Bau-km 168+855) wird aufgrund des größeren Abstandes zu den nächstgelegenen Siedlungen der oben beschriebene, übliche Splitt-Mastix-Asphalt mit einem Korrekturwert DStrO = -2 dB(A) eingebaut.

Zahlreiche (anwaltschaftlich vertretene und in Siedlervereinigungen organisierte) Privateinwender lassen vortragen, dass bezüglich der Haltbarkeit einer offenporigen Asphaltdeckschicht keine gesicherten Erkenntnisse vorlägen und die Gefahr bestehe, dass deren Wirksamkeit nach einigen Jahren nachlasse. Zudem moniert ein Privateinwender, dass es unklar sei, in welcher Höhe der Kostenunterschied zwischen einem üblichen SMA (-2 dB(A) Minderungseffekt) und einem OPA (-4 dB(A) Minderungseffekt) liege.

Die Planfeststellungsbehörde vermag diese Bedenken jedoch nicht zu teilen. Die Vorhabensträgerin hat beim Erörterungstermin unter Verweis auf das o.g. Statuspapier dargelegt, dass bei derartigen Belägen im Neuwert sogar Minderungen bis zu -9 dB(A) zu erzielen seien. Es sei davon auszugehen, dass bei einer (unterstellten) Liegezeit von acht Jahren sogar ein Korrekturwert DStrO = -5 dB(A) gewährleistet werden könne, somit also erst recht ein Korrekturwert DStrO = -4 dB(A). Nach aktuellen Erkenntnissen sei beim Einbau offenporiger Beläge von einer Liegezeit zwischen 8 und 10 Jahren auszugehen. Fortschreitende Belagsentwicklungen würden natürlich die Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen verändern. Sollte sich zeigen, dass bei Baubeginn neuere Beläge mit längerer Haltbarkeit vorhanden seien, werden diese nach Zusage der Vorhabensträgerin auch eingebaut. Der Vertreter des Sachgebietes 31 der Regierung von Mittelfranken (Straßenbau) hat als amtlicher Sachverständiger beim Erörterungstermin ebenfalls bestätigt, dass aufgrund fachlicher Einschätzungen davon auszugehen sei, dass eine Minderung von -4 dB(A) über einen Zeitraum von 8 Jahren sicher gewährleistet sei, am Anfang würde das Schutzniveau diesen Wert sogar übersteigen.

Wie bereits dargelegt, stellen die in der Nebenbestimmung A. 3.4.1 verfügten Kontroll- und Abhilfemaßnahmen eine kontinuierliche Wirksamkeit dieses offenporigen Belages sicher. Ergänzend hat die Vorhabensträgerin beim Erörterungstermin auf Nachfrage eines Privateinwenders dargelegt, dass die Investitionskosten beim Einbau eines OPA um ca. 2,00 € bis 3,00 € pro m<sup>2</sup> höher liegen als beim üblichen Splitt-Mastix-Belag, der ca. 15,00 € pro m<sup>2</sup> koste. Der Erneuerungszyklus bewege sich beim OPA zwischen 8 und 10 Jahren, beim Split-Mastix-Belag zwischen 14 und 15 Jahren. Die Planfeststellungsbehörde vertritt hierzu die Auffassung, dass wie nachfolgend unter C. 3.3.4.1.4 noch näher ausgeführt wird, die plangegenständliche Lösung (Einbau eines OPA und ergänzender Lückenschlüssen an den vorhandenen Lärmschutzwällen) in vollem Umfang den Anforderungen der 16. BImSchV entspricht und einen aktiven „Vollschutz“ gewährleistet. Somit kommt es auf den von einem Privateinwender geforderten Kostenvergleich nicht an.

Die schalltechnischen Berechnungen wurden vom Sachgebiet 50 der Regierung von Mittelfranken (Technischer Umweltschutz) hinsichtlich ihrer Plausibilität geprüft. Bedenken in Bezug auf die verwendeten Eingangsdaten sowie die Korrektheit und Nachvollziehbarkeit der Berechnungsergebnisse hat es dabei nicht erhoben. Auch im Anhörungsverfahren wurden insoweit keine Einwendungen erhoben, die Anlass geben würden, weitere Ermittlungen anzustellen. Die Notwendigkeit, einen gutachterlich aufgehellten Sachverhalt weiter zu erforschen, muss sich der Planfeststellungsbehörde nämlich u. a. nur dann aufdrängen, wenn das vorhandene Gutachten unvollständig, widersprüchlich oder aus sonstigen Gründen nicht überzeugend ist, wenn es auf unzutreffenden Annahmen beruht oder durch substantiierte Einwände eines Beteiligten oder durch die übrige Ermittlungstätigkeit der Planfeststellungsbehörde ernsthaft die Frage gestellt erscheint (BVerwG, Be-

schluss vom 23.02.1994, NVwZ 1994, 688, 689 m. w. N.). Dies ist hier aber eben nicht der Fall. Soweit im Anhörungsverfahren moniert wurde, dass für bestimmte Anwesen bzw. Siedlungsbereiche keine Lärmberechnungen durchgeführt wurden, ist auf die vom Sachgebiet 50 der Regierung nicht beanstandete Aussage in Unterlage 17 1.1 zu verweisen, wonach das Areal, für das Berechnungen durchgeführt wurden, soweit ausgedehnt wurde, dass mit Sicherheit für alle nicht einzeln berechneten Gebäude, auch unter Berücksichtigung ungünstiger topographischer Lage und/ oder ungünstigen Reflexionsverhältnissen, eine Immissionsgrenzwertüberschreitung ausgeschlossen werden kann.

Lärmmessungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 1985, 1159). So fließen bei der Berechnung etwa auch meteorologische Aspekte zugunsten der Betroffenen mit ein. Die betroffenen Beurteilungspegel gelten für leichten Wind (3 m/s) von der Straße zum Immissionsort hin und/oder für Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsverhältnissen können tatsächlich niedrigere Schallpegel auftreten (vgl. Nr. 4.0 der RLS-90); die rechnerisch ermittelten Werte liegen damit im Interesse der Immissionsbetroffenen auf der sicheren Seite.

Daneben wird mehrfach kritisiert, dass die Gehölzrodungen entlang der neuen Fahrbahnen zu einer zusätzlichen Reduzierung des natürlichen Lärmschutzes, besonders im Bereich der trassennahen Siedlungsgebiete (Falkenheim bzw. Gartenstadt), führten, zumal seitens der Vorhabensträgerin keine Erhöhung vorhandener Lärmschutzwände vorgesehen sei. Deshalb sei davon auszugehen, dass die im Planfeststellungsverfahren angeführten Lärmberechnungen nicht der Realität entsprechen, zumal eine ganze Reihe von Grundstücken bei der Berechnung nicht berücksichtigt worden seien.

Die Beseitigung von Wald oder sonstigen Gehölzen ist für die Berechnung des Beurteilungspegels nach der 16. BImSchV ohne Bedeutung, da derartige Gehölzbestände auch bei ihrem Vorhandensein keinen Eingang in die entsprechenden Berechnungen finden (siehe Anlage zu § 3 der 16. BImSchV); die Berechnungen liegen insoweit auf der für die Betroffenen „sicheren Seite“. Insofern ist der Vorhabensträgerin bei den Berechnungen kein Fehler unterlaufen. Soweit sich die Kritik damit im Kern gegen die von der 16. BImSchV vorgegebenen Berechnungsmodalitäten richten, dringt sie damit ebenso nicht durch. Bei der 16. BImSchV handelt es sich um eine Rechtsverordnung, zu deren Erlass die Bundesregierung durch § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. BImSchG ermächtigt ist. Insoweit wird auf die vorgenannten Ausführungen unter C. 3.3.4.1.2 Bezug genommen, in denen der Anwendungsbereich und Wertungsspielraum sowie die Zugrundelegung des Berechnungsverfahrens der 16. BImSchV beschrieben sind.

Die gegen die Lärmberechnungen unter diesem Gesichtspunkte erhobene Kritik ist daher gleichfalls zurückzuweisen. Mit Blick auf die vorstehenden Erwägungen begegnet es auch keinen Bedenken, dass die Vorhabensträgerin nicht mehr Immissionsorte als geschehen im Rahmen der Berechnungen näher betrachtet hat; an weiteren Immissionsorten sind keine vorhabensbedingten Erhöhungen der Beurteilungspegel zu besorgen. Dies wird insbesondere bei einer Zusammenschau der Berechnungsergebnisse in Unterlage 17.1.1 mit dem in Unterlage 19.1.2 T Blätter 1 - 3 dargestellten Verlauf verschiedener Isophone im Nullfall und Prognosefall deutlich. Die Isophonen weichen im Prognosefall im Bereich der (kritisch) zu betrachtenden Siedlungsgebiete Gartenstadt bzw. Falkenheim gegenüber dem Nullfall in Richtung A 73 zurück, d. h. die Reichweite der von der Autobahn

ausgehenden Verkehrslärmbelastung nimmt durch die konkrete Ausgestaltung der Planung etwas ab und bewirkt gegenüber dem Istzustand damit sogar eine Verbesserung der Lärmsituation für die genannten Siedlungsbereiche.

#### 3.3.4.1.4 Lärmschutzmaßnahmen/ Entschädigungsfestsetzung im Ausbaubereich

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht – wie unter C. 3.3.4.1.2 bereits angeklungen – bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung einer Straße. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG und des § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV ist der Neubau. Eine wesentliche Änderung im immissionsschutzrechtlichen Sinn liegt nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV dann vor, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Eine wesentliche Änderung ist darüber hinaus auch dann gegeben, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff weiter erhöht wird.

Mit dem Vorhaben ist die Erweiterung einer Straße um einen durchgehenden Fahrstreifen pro Richtungsfahrbahn für den Kraftfahrzeugverkehr i. S. v. § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV verbunden. Baulich erweitert in diesem Sinn wird eine Straße nur, wenn sie zusätzliche Fahrstreifen zwischen verschiedenen Verknüpfungen mit dem Straßennetz im Übrigen erhält, nicht dagegen, wenn zusätzliche Fahrbahnebenen in einem Kreuzungsbereich geschaffen werden (BVerwG, Urteil vom 23.11.2005, NVwZ 2006, 331 Rn. 23). Mit einem „durchgehenden“ Fahrstreifen ist nach dem Sinn der Vorschrift die Verbreiterung einer Straße um eine Spur auf voller Länge oder doch innerhalb eines verkehrsmäßig eigenständigen und bedeutsamen Abschnitts gemeint (so schon OVG Lüneburg, Urteil vom 04.12.1992, BeckRS 2014, 47611). Das Merkmal des durchgehenden Fahrstreifens soll ersichtlich eine erhöhte Leistungsfähigkeit der Straßen durch bauliche Maßnahmen für den Gesamtverkehr erfassen, im Gegensatz zu einer Verflüssigung oder Erleichterung des vorhandenen Verkehrs auf der Straße ohne eine Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit insgesamt (BayVGH, Urteil vom 01.02.2000 Urteil vom 01.02.2000 – 8 B 99.1069 – juris Rn. 17).

Das Vorhaben zielt im Wesentlichen darauf ab, die Leistungsfähigkeit der A 73 im Bereich AS Nürnberg-Hafen-Ost bis AK Nürnberg-Süd zu erhöhen, den Verkehrsfluss zu verstetigen und dadurch Staubildungen – insbesondere in den Spitzenstunden – zu verhindern. Zudem soll die Verkehrssicherheit auf der A 73 erhöht werden, die bestehenden trassierungstechnischen Mängel beseitigt und die Lärmsituation in den unmittelbar angrenzenden Siedlungsgebieten verbessert werden. Somit liegt der Tatbestand einer wesentlichen Änderung im immissionsschutzrechtlichen Sinn nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV vor.

Die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind im Einzelnen in den Unterlagen 1 T Nr. 4.8, 17.1.1, 17.1.2 und 11 T lfd. Nr. 8 detailliert beschrieben bzw. dargestellt. Die im Einzelnen überprüften Immissionsorte sind in Unterlage 17.1.1 (Ausbaustrecke A 73) sowie 17.1.2 (Umgebungsstraßen) aufgeführt. Eine zeichnerische Darstellung der Immissionsorte mit Grenzwertüberschreitungen im Bereich der Umgebungsstraßen erfolgte ebenfalls in Unterlage 17.1.2 Bilder 4, 6 und 9.

Die der Planung zu Grunde liegenden aktiven Maßnahmen im Ausbaubereich werden wie folgt in Kurzform beschrieben:

- *Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert  $D_{StrO} = -4$  dB(A) gemäß RLS-90 im Bereich der Richtungsfahrbahnen der A 73 von Bau-km 163+068 bis Bau-km 165+800. Für den restlichen Ausbaubereich (bis Bau-km 168+855) wird ein Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert  $D_{StrO} = -2$  dB(A) eingebaut. Dadurch wird für die Bewohner der angrenzenden Siedlungen ein Vollschutz erreicht.*
- *Ergänzung des von Südosten an die Saarbrückener Straße herangeführten Lärmschutzwalles (vorhandener Lückenschluss) auf etwa 30 m Länge mit einer Höhe von 2,75 m über Rampenfahrbahn.*
- *Ergänzung des von Nordwesten herangeführten Lärmschutzwalles im unteren Drittel der Einfahrrampe Richtung Nürnberg/Fürth (vorhandener Lückenschluss) durch die Anordnung einer Lärmschutzwand mit 3 m Höhe und einer Länge von ca. 170 m.*
- *Neuanlage einer Wall-Wand-Kombination mit einer Gesamthöhe von 9 m und einer Länge von 260 m im Bereich der A 73 zwischen Hauptfahrbahn und den nördlichen Anschlussstellenrampen.*
- *Einbau einer 4 m hohen Wand auf der vorhandenen Brückenkappe im Bereich der Privatwegunterführung bei Bau-km 165+811 (BW 9a) um die bestehende Lücke im städtischen Lärmschutzwall zu schließen.*

Siedlungsbereiche der Stadt Nürnberg mit Wohnfunktion konzentrieren sich im äußersten Norden (Stadtteile Maiach und Gartenstadt) und entlang der nordöstlichen Begrenzung (Stadtteile Gartenstadt, Falkenheim, Langwasser) des Untersuchungsgebietes. Die geringsten Abstände zum Fahrbahnrand der A 73 werden am Südrand der Gartenstadt bzw. Falkenheimsiedlung mit 240 m und bei der Kleingartenkolonie Königshof mit knapp 200 m erreicht. Die Siedlungsflächen sind bereits im Bestand durch die verkehrlichen Emissionen der A 73 vorbelastet, wobei die südwestliche Gartenstadt bereits im Bestand durch einen im Mittel 8,00 m hohen Lärmschutzwall abgeschirmt wird, der sich stadtseitig von der AS Nürnberg-Hafen-Ost bis kurz vor die AS Nürnberg-Zollhaus erstreckt.

Im Ausbauabschnitt flankiert nordöstlich ein bis zu 8,00 m hoher Lärmschutzwall die A 73 und bietet schon heute eine vergleichsweise gute Abschirmung für die Wohngebiete der Siedlungen Gartenstadt und Falkenheimsiedlung vor dem Autobahnlärm. Die vorhandenen gut eingewachsenen Aufschüttungen beginnen kurz nach der AS Nürnberg-Hafen-Ost und erstrecken sich über eine Gesamtlänge von knapp 3,5 km bis kurz vor das Unterführungsbauwerk der alten Kornburger Straße (BW 8b). Gleichwohl besteht aktuell im Bereich der AS Nürnberg-Königshof eine rund 200 m lange Lücke im Verlauf des bestehenden Wallkörpers, die im Zuge der geplanten Ausbaumaßnahme geschlossen wird. Hervorzuheben ist, dass zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte in den betroffenen Siedlungsbereichen ein lärmindernder (offenporiger) Fahrbahnbelag auf rund 2,7 km Länge (ab Bauanfang bei Bau-km 163+068 bis Bau-km 165+800) mit einer lärmreduzierenden Wirkung von mindestens  $D_{StrO} -4$  dB(A) eingebaut wird. Für den restlichen Ausbaubereich ist es aufgrund des größeren Abstandes zu den nächstgelegenen Siedlungen ausreichend, einen Fahrbahnbelag mit einer lärmreduzierenden Wirkung von mindestens  $D_{StrO} = -2$  dB(A) zu verwenden.

Im Zuge der schalltechnischen Berechnungen der Vorhabensträgerin (Unterlage 17.1.1 Ausbaustrecke A 73, welche auf die Ergebnisse der schon angesprochenen Verkehrsuntersuchung des Büros SSP Consult GmbH aufbauen, wurden für repräsentative Immissionsorte in den Siedlungsgebieten Gartenstadt, Falkenheim,

Langwasser Maiach und Eibacher Forst Beurteilungspegel für den von der A 73 (einschließlich deren Anschlussstellen) ausgehenden Verkehrslärm errechnet. Die Berechnungen erfolgen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) gemäß dem „Teilstück-Verfahren“ und wurden im vorliegenden Fall mit der Software „CadnaA“ der Firma DataKustik, Greifenberg durchgeführt. Sie entsprechen somit den verbindlichen Anforderungen des § 3 der 16. BImSchV.

Die Berechnungen ergeben, dass unter Ansatz des prognostizierten Verkehrsaufkommens alle gebietstypisch anzusetzenden Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV im Ausbauabschnitt eingehalten werden. Dabei sorgen die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen für eine spürbare Verbesserung bei den am stärksten vorgelagerten Anwesen in den Siedlungsbereichen Falkenheim und Gartenstadt.

Ohne die zusätzlich geplanten Lärmschutzmaßnahmen hätten sich im sog. „Prognose-Nullfall“, also unter Ansatz der allgemeinen sowie durch den 6-streifigen Ausbau verursachten Verkehrszunahmen bis zum Jahr 2030, immerhin 144 Grenzwertüberschreitungen ergeben. Dabei würden einzelne Überschreitungen einen Wert von bis zu 4 dB(A) über dem jeweiligen Grenzwert erreichen. Dieser Vergleich zeigt die Wirksamkeit der geplanten Schutzmaßnahmen. Da innerhalb des Ausbauabschnittes der A 73 keine Grenzwertüberschreitungen verbleiben, besteht für die Bewohner der umliegenden Siedlungsgebiete sowohl tagsüber als auch nachts ein aktiver Vollschutz.

#### 3.3.4.1.5 Lärmschutzmaßnahmen/ Entschädigungsfestsetzung Umgebungsstraßen

Zusätzlich ergibt sich aus der neueren Rechtsprechung ein erweiterter Überprüfungsbedarf auch für entsprechende Teilbereiche des umgebenden Straßennetzes außerhalb des Ausbaubereiches, sofern dort aufgrund der geplanten Autobahnausbaumaßnahme durch Verkehrsverlagerungen, die zu dauerhaften Lärmzuwächsen führen, die gesundheitsrelevanten Immissionsgrenzwerte überschritten werden bzw. sich bereits überschrittene Immissionsgrenzwerte durch die Maßnahme verfestigen.

Zu unterscheiden sind Verkehrslärmzuwächse aus bauzeitlichen Umleitungsmaßnahmen sowie aus dauerhaften Verkehrsverlagerungen, die durch die Leistungssteigerungen im Ausbauabschnitt hervorgerufen werden. Es ist sicherzustellen, dass keine unzumutbaren Lärmimmissionen entstehen. Allgemein anerkanntes Kriterium für die Unzumutbarkeit ist in diesem Zusammenhang das erstmalige oder verfestigende Überschreiten der sich aus der Grundrechtsordnung zum Schutze des Eigentums und der Gesundheit (BVerwG, Beschluss vom 26.01.2000, Az. 4 VR 19/99, 4 A 53/99) ergebenden Grenzen.

Diese Grenzen sind jedoch nicht gleichbedeutend mit den o. g. Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV, und liegen nach der Rechtsprechung (BayVGH, Urteil vom 05.03.1996, Az. 20 B 92.1055) bei Lärmbeeinträchtigungen von:

- 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht in reinen oder allgemeinen Wohngebieten,
- 72 dB(A) am Tag und 62 dB(A) in der Nacht in Misch- oder Kerngebieten sowie
- 75 dB(A) am Tag und 65 dB(A) in der Nacht in Gewerbegebieten.

Ein weiteres Kriterium für mögliche Lärmschutzansprüche unterhalb der gesundheitsrelevanten Immissionsgrenzwerte besteht (unabhängig von der tatsächlichen Gebietseinstufung) schon bei Erreichen der deutlich niedrigeren Grenzwerte für Dorf-/Kern-/Mischgebiete nach der 16. BImSchV, sofern sich gleichzeitig aus der prognostizierten Verkehrsverlagerung ein Lärmzuwachs um 3 dB(A) ergibt. Lärmphysikalisch kann dieses Kriterium nur dort erfüllt sein, wo sich eine Verkehrsstei-

gerung um mindestens 60 % ergibt. Die Verkehrsprognose belegt jedoch, dass die Zuwächse im Bereich der Umgebungsstraßen unter 10 % und damit deutlich unterhalb des o. g. ergänzenden Nachweiskriteriums liegen, welches damit für das vorliegende Ausbauvorhaben ohne Bedeutung ist.

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

Im Planfeststellungsverfahren wird über den Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen nur dem Grunde nach entschieden. Über die Höhe der Entschädigung wird nicht entschieden. Können sich die Beteiligten nicht einigen, muss auf das Entschädigungsverfahren verwiesen werden. In baulichen Anlagen werden Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, geschützt, wenn am Immissionsort der der Raumnutzung entsprechende Tag- bzw. Nachtimmissionsgrenzwert überschritten ist; für den Schutz von Schlafraum ist hingegen die Überschreitung des Nachtwertes maßgeblich (§ 2 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 i. V. m. Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage der 24. BImSchV; vgl. auch Nr. 13 VLärmSchR 97). Dies bedeutet, dass in der 24. BImSchV abschließend geregelt ist, welche Räume schutzbedürftig sind. Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen für das gesamte Gebäude besteht nicht. Gleichfalls besteht ein Anspruch auf passive Schutzmaßnahmen nicht, soweit eine bauliche Anlage bei der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren noch nicht genehmigt war oder sonst nach den baurechtlichen Vorschriften mit dem Bau noch nicht begonnen werden durfte (§ 2 Abs. 4 Nr. 2 der 24. BImSchV).

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

Für die sich durch den plangegenständliche Ausbau der A 73 ergebenden bauzeitbedingten sowie dauerhaften Verkehrsverlagerungen auf Teilbereiche des umgebenden Straßennetzes, die zu dauerhaften Lärmzuwächsen führen können, hat

die Vorhabensträgerin ebenfalls lärmtechnische Untersuchungen durchgeführt und deren Ergebnisse detailliert in der Unterlage 17.1 Teil 2 „Umgebungsstraßen“ dargelegt. Die Untersuchung der Vorhabensträgerin erfolgte in einem abgestuften Verfahren für den Prognosehorizont 2030. In einem ersten Schritt wird der sog. „Bezugsfall“ (Prognosejahr 2030 ohne Ausbau der A 73) mit dem Planfall des 6-streifigen Ausbaus der A 73 verglichen. Straßenkanten mit einer festgestellten lärmtechnisch wirksamen Verkehrszu- oder abnahme sind farblich markiert (siehe Unterlage 17.1.2 Bild 1). Als Grenze der lärmtechnischen Wirksamkeit ergibt sich eine Mindestzunahme des DTV in Höhe von 2,5 %. Sie leitet sich ab aus einer Zunahme des Gesamtverkehrs in der Größenordnung, die eine berechnungstechnisch greifbare Erhöhung der Lärmpegel um 0,1 dB(A) bewirkt und zu einer Verfestigung einer (möglicherweise unzumutbaren) Lärmsituation führt. Der entsprechende Straßenzug ist in der Unterlage 17.1.2 Bild 1 rot eingefärbt. Verkehrswege mit erkennbarer Entlastungswirkung sind analog als grüne Straßenkante dargestellt. Straßen ohne markante Be- oder Entlastung (< 2,5 %Veränderung) erhalten keine Einfärbung. Das Untersuchungsgebiet umfasst das über die Knotenpunkte angeschlossene Netz der Haupt- und Nebenstraßen bis zu einer Verästelungstiefe, ab der schließlich keine markante Verkehrsverlagerung mehr festzustellen ist.

In einem zweiten Schritt hat die Vorhabensträgerin diejenigen Straßenzüge mit festgestellter signifikanter Verkehrszunahme vertieft untersucht. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass sich die o. g. Verkehrsverlagerungen nur in den nach der Lärmschutzverordnung definierten „Tagstunden“, also zwischen 6 Uhr und 22 Uhr ergeben, da ausschließlich in diesem Zeitraum eine verlagerungsrelevante Entlastung der A 73 durch den 6-streifigen Ausbau eintritt. In den Nachtstunden zwischen 22 Uhr und 6 Uhr liegen die Verkehrsstärken auf dieser klassischen „Pendlerautobahn“ in so geringer Größe, dass weder heute noch im Prognosejahr 2030 ein Überlastungs- und Verlagerungseffekt festgestellt werden kann. Insofern werden zur weiteren Beurteilung nur die gesundheitsrelevanten Immissionsgrenzwerte *am Tag* herangezogen. Werden diese im Bereich der anliegenden Bebauung im Planfall überschritten, so besteht auch hier dem Grunde nach Anspruch auf Maßnahmen des Lärmschutzes. Wie nachfolgend genauer dargestellt wird, befinden sich im Bereich der Umgebungsstraßen nur wenige, stark verstreute Immissionsorte (Wohnanwesen), die tagsüber mit bis zu 74 dB(A) zumindest vereinzelt deutlich über den Grenzen der Gesundheitsgefährdung (70 dB(A) für Wohngebiete) liegen. Diesen, in der Unterlage 17.1.2 markierten Gebäuden, kann daher ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen gewährt werden. Aufgrund der vorhandenen städtebaulichen Situation und des damit verbundenen geringen Platzangebotes, sind aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Errichtung von Lärmschutzwänden bzw. -wällen) baulich nicht bzw. nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand durchführbar. Der Auftrag einer offenporigen Asphalttschicht (OPA) wäre im innerstädtischen Bereich ebenso kein geeignetes Mittel, da dieser erst ab einer Geschwindigkeit von 60 km/h Wirksamkeit entfaltet, somit also nicht im innerstädtischen Bereich (Geschwindigkeit 50 km/h).

Die Untersuchungen der Vorhabensträgerin haben ergeben, dass eine planfallbezogene, signifikante Verkehrszunahme im Bereich folgender Straßenzüge erreicht wird:

| Stadt/ Landkreis | Ort/ Stadtteil/ Gemeinde              | Straßenzug         |
|------------------|---------------------------------------|--------------------|
| Nürnberg         | Kleinreuth b. Schweinau               | Virnsberger Straße |
| Nürnberg         | Hohe Marter/Werderau/Röthenbach (Ost) | Südwesttangente    |
| Nürnberg         | Werderau/ Gibitzenhof                 | Frankenschneidweg  |
| Nürnberg         | Maiach                                | Hafenstraße        |

|          |                                |                   |
|----------|--------------------------------|-------------------|
| Nürnberg | Gibitzenhof                    | Katzwanger Straße |
| Nürnberg | Königshof                      | Marthweg          |
| Roth     | Wendelstein/Kleinschwarzenlohe | Rangaustraße      |
| Roth     | Wendelstein                    | Schwab. Straße    |
| Roth     | Wendelstein                    | Nürnberger Straße |

Im Bereich der Wimpfener Straße werden Immissionspegel erreicht, die tagsüber mit bis zu 74 dB(A) zumindest vereinzelt deutlich über den Grenzen der Gesundheitsgefährdung (70 dB(A) für Wohngebiete) liegen. Von den Überschreitungen betroffen ist die zur Südwesttangente liegende vorderste Gebäudereihe – auch der Bopfinger und Kammersteiner Straße – mit insgesamt 8 Anwesen. Für die betroffenen Anwesen besteht demnach ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Grenzen der Gesundheitsgefährdung. Die Ergebnistabellen sind in der Anlage zur Unterlage 17.1.2 dargestellt, im Einzelnen in IO-Nr. 2001 ff. für den Bereich Hohe Marter bzw. 6001 ff. für das Siedlungsgebiet Röthenbach (Ost).

Im Bereich des Rüsternwegs und der Maiacher Straße werden Immissionspegel erreicht, die tagsüber mit bis zu 74 dB(A) zumindest vereinzelt deutlich über den Grenzen der Gesundheitsgefährdung (70 dB(A) für Wohngebiete) liegen. Von den Überschreitungen betroffen ist die zur Südwesttangente liegende vorderste Gebäudereihe des Rüsternwegs und der Maiacher Straße mit insgesamt 23 Anwesen. Die detaillierten Ergebnistabellen mit den geschoss- und fassadenscharfen Beurteilungspegeln sind in der Anlage zur Unterlage 17.1.2 dargestellt (IO-Nr. 7001 ff.). Für die betroffenen Anwesen besteht auch hier ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Grenzen der Gesundheitsgefährdung.

Im Bereich der Maiach ergeben sich an nur zwei Stellen theoretisch Überschreitungen der Grenzwerte am Tag: Bei den Anwesen Ilzstraße 41d sowie Ilzstraße 39a, werden Lärmpegel über 70 dB(A) am Tag nur jeweils im 2. Obergeschoss an der zur Hafestraße hingewandten Südfassade ermittelt. Für diese Immissionsorte besteht dem Grunde nach (ebenfalls) Anspruch auf Maßnahmen des passiven Schallschutzes am Gebäude zur Einhaltung der Grenzen der Gesundheitsgefährdung. Da beide Anwesen an der Südfassade im 2. OG keine Fenster aufweisen, ist jedoch davon auszugehen, dass das einzuhaltende Schutzniveau bereits durch die bestehenden Umfassungsbauteile gewährleistet wird. Die Ergebnistabellen mit den geschoss- und fassadenscharfen Beurteilungspegeln sind für beide Anwesen in der Anlage zur Unterlage 17.1.2 dargestellt (siehe IO-Nrn. 5030 und 5033).

Insgesamt bestehen im Bereich der Umgebungsstraßen im Stadtgebiet Nürnberg an 33 Anwesen Ansprüche der Eigentümer auf Entschädigungsleistungen zur Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden zur Einhaltung der festgelegten Richtwerte. Insoweit wird auf die Regelungen in Ziffer A.3.4.2 sowie A. 3.4.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Gemäß der Verkehrsmodellanalyse ist auch im Bereich der Gemeinde Wendelstein im Landkreis Roth auf einzelnen Straßenkanten bedingt durch den geplanten Ausbau der A 73 mit Verkehrsumlagerungen zu rechnen. Betroffen ist der Straßenzug der St 2239 in den Teilabschnitten Rangaustraße (Ortsdurchfahrt Kleinschwarzenlohe) sowie Schwabacher bzw. Nürnberger Straße (Ortsdurchfahrt Wendelstein). In diesen Bereichen ist mit lärmtechnisch signifikanten Verkehrssteigerungen von 4,6 % bzw. 7,0 % zu rechnen, die weiteren Untersuchungsbedarf erfordern.

Die Vorhabensträgerin hat deshalb im unmittelbaren Einflussbereich der St 2239 in den genannten Ortsdurchfahrten mit einer lärmtechnischen Berechnung überprüft,

ob eine Überschreitung der Tagwertgrenzen der Gesundheitsgefährdung in Höhe von 70 dB(A) für Wohngebiete bzw. 72 dB(A) für Dorf-/Kern und Mischgebiete zu erwarten ist und sich daraus Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen ergeben können. Die in den Durchfahrten beider Ortsteile anliegende Bebauung lässt sich strukturell in diese beiden Gebietsnutzungen einteilen. Soweit kein rechtsverbindlicher Bebauungsplan vorliegt, erfolgt die Einstufung auf Grundlage der tatsächlich vorhandenen Nutzung. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die o. g. Richtwerte der Grenzen zur Gesundheitsgefährdung in allen Anliegerbereichen sowohl des Ortsteils Kleinschwarzenlohe, als auch in Wendelstein selbst eingehalten werden. Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen aufgrund des 6-streifigen Ausbaues der A 73 bestehen insoweit nicht. Die Einzelergebnisse sind aus den Berechnungstabellen in der Anlage zur Unterlage 17.1.2 dargestellt (siehe IO-Nrn. 8001 ff. für Kleinschwarzenlohe bzw. 9001 ff. für den Hauptort Wendelstein)

Soweit BÜNDNIS 90/ Die GRÜNEN Ortsverband Wendelstein vortragen, dass durch den kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschneidwegs auch eine Zunahme des Verkehrs auf der A 73 im Bereich der Ortschaften Röthenbach bei St. Wolfgang und Wendelstein eintreten werde und daher für diese Bereiche ein zusätzliches Lärmschutzgutachten zu erstellen sein, ist dies unter Bezugnahme auf die zuvor dargelegten Fakten zurückzuweisen. Ergänzend ist anzumerken, dass der Vertreter des Büros SSP-Consult GmbH, beim Erörterungstermin ausgeführt hat, dass die Auswirkungen des kreuzungsfreien Ausbaus des Frankenschneidwegs in der Verkehrsprognose (Bezugsfall) mit berücksichtigt worden seien. Auch im Bereich des hier in Rede stehenden Abschnitts der A 73 zwischen dem AK Nürnberg-Süd und der AS Feucht seien die Auswirkungen des Frankenschneidwegs mit in die Bewertung eingeflossen. Das hier der Prognose zu Grunde liegenden Netzmodell sei deutlich großflächiger als der eigentliche Planungsabschnitt. Das verkehrliche Umfeld, somit auch die von BÜNDNIS 90/Die GRÜNEN Ortsverband Wendelstein angesprochenen Siedlungsbereiche, seien in das Analysejahr 2010 mit eingeflossen. Der Verkehrsgutachter führt beim Erörterungstermin weiter aus, dass die Folgen des Bauvorhabens sowie eines kreuzungsfrei ausgebauten Frankenschneidwegs zu keiner Erweiterung der Lärmschutzmaßnahmen im Ergebnis führen werden. Dies gelte selbst bei einer deutlich höheren Verkehrsbelastung als bisher prognostiziert. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den plausiblen Ausführungen des Vertreters des Büros SSP-Consult GmbH vollinhaltlich an, zudem wurden die plangegenständlichen schalltechnischen Berechnungen vom Sachgebiet 50 der Regierung von Mittelfranken auch in Bezug auf die lärmtechnischen Untersuchungen der Umgebungsstraßen (Unterlage 17.1.2) überprüft, ohne dass die Untersuchungen bzw. die in der Anlage dargestellten Berechnungen zu Beanstandungen Anlass gegeben hätten.

Entgegen dem Vorbringen des BÜNDNIS 90/ Die GRÜNEN Ortsverband Wendelstein hat die Vorhabensträgerin eine im Ergebnis nicht zu beanstandende Untersuchung der Lärmsituation in den Ortschaften Wendelstein bzw. Röthenbach bei St. Wolfgang vorgenommen, die auf einer wissenschaftlich fundierten Verkehrsprognose des Büros SSP-Consult GmbH aufgebaut ist.

Entschädigungsansprüche für die „Verlärmung“ von schützenswerten Außenwohnbereichen in Wohn- und Dorf- bzw. Mischgebieten sind vorliegend nicht gegeben, da hier der jeweils maßgebliche Taggrenzwert (siehe dazu Nr. 51.1 Abs. 2 der VLärmSchR 97) nicht überschritten wird. Dies ergibt sich mit hinreichender Sicherheit aus den bzgl. der jeweiligen Gebäude errechneten Beurteilungspegeln; diese liegen so weit unter den maßgeblichen Grenzwerten, dass eine ergänzende Berechnung zur Bestätigung dieser Erkenntnis nicht geboten ist.

### 3.3.4.1.6 Behandlung weiterer Stellungnahmen und Einwendungen zum Themenkomplex Verkehrslärmschutz im Ausbaubereich der A 73

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

#### *Geschwindigkeitsbegrenzung*

Im Anhörungsverfahren wird mehrfach gefordert, eine Geschwindigkeitsbegrenzung für den gegenständlichen Abschnitt der A 73 anzuordnen. Diese Forderung wird zurückgewiesen. Die Konzentrationswirkung der Planfeststellung (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG) gestattet das Treffen von verkehrsrechtlichen Anordnungen im Planfeststellungsbeschluss grundsätzlich nur, soweit diese Anordnungen für das zugelassene Vorhaben unmittelbar notwendig sind (vgl. BVerwG, Beschluss vom 07.07.2000 - 4 B 94/99 - juris). Die Planfeststellungsrichtlinien bestimmen sogar ausdrücklich, dass im Planfeststellungsbeschluss verkehrsrechtliche Regelungen nicht zu treffen sind, sofern sie nicht als konzeptioneller Teil der planfestzustellenden Straßen anzusehen sind (Nr. 33 Abs. 6 der Plafer 15). Im Hinblick darauf fehlt der Planfeststellungsbehörde vorliegend die Kompetenz, Geschwindigkeitsbeschränkungen für die A 73 anzuordnen. Insbesondere sind solche nicht aus Verkehrssicherheitsgründen geboten, nachdem die Trassierung der ausgebauten A 73 den Vorgaben der RAA entspricht (vgl. die Ausführungen unter C. 3.4.3.1) und insbesondere die erforderlichen Haltesichtweiten uneingeschränkt gewährleistet sind. Dass durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung der verkehrsbedingte CO<sub>2</sub>- und Schadstoffausstoß verringert werden könnte, verleiht der Planfeststellungsbehörde auf Grund des Gesagten hier ebenso keine Kompetenz für die Anordnung einer entsprechenden Beschränkung. Eine solche abstrakt-generelle Regelung ist vielmehr ausschließlich dem Gesetzgeber vorbehalten. Auch wenn man Geschwindigkeitsbeschränkungen als Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes i. S. v. § 41 Abs. 1 BImSchG ansehen wollte, so dass insoweit eine Regelungskompetenz der Planfeststellungsbehörde gegeben wäre, würde dies vorliegend nicht zur Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen durch die Planfeststellungsbehörde führen. Dies beruht auf Folgendem: In den im Umfeld der A 73 liegenden Gebieten, die zumindest auch dem Wohnen dienen, werden mit dem 6-streifigen Ausbau der A 73 die einschlägigen Grenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV weder am Tag noch in der Nacht überschritten (Vollschutz). Wie bereits mehrfach dargelegt, würden sich ohne die zusätzlich geplanten Lärmschutzmaßnahmen im sog. „Prognose-Nullfall“, also unter Ansatz der allgemeinen sowie durch den 6-streifigen Ausbau verursachten Verkehrszunahmen bis zum Jahr 2030, immerhin 144 Grenzwertüberschreitungen ergeben. Dabei würden einzelne Überschreitungen einen Wert von bis zu 4 dB(A) über dem jeweiligen Grenzwert erreichen. Die in der Planung vorgesehenen baulichen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes führen im Ergebnis zu einer deutlichen Verbesserung für die Anwohner gegenüber der Situation, die sich ohne den Ausbau der A 73 einstellen würde. Die in Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV genannten Richtwerte von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags für reine und allgemeine Wohngebiete bzw. 62 dB(A) nachts und 72 dB(A) tags für Dorf- und Mischgebiete – bei Erreichen derer eine Verpflichtung zur Ergreifung von Maßnahmen anzunehmen ist – werden hier dadurch bei weitem nicht erreicht.

Zudem ließe sich durch verkehrsrechtliche Maßnahmen auch eine spürbare Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) (siehe Nr. 2.3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV) hier nicht verwirklichen. Eine denkbare Geschwindigkeitsbegrenzung – etwa auf 80 km/h – würde sich nur auf den Pkw-Verkehr auswirken. In der hier nur kritischen Tageszeit ist jedoch grundsätzlich der Lkw-Verkehr mit rund 9 – 12 % Verkehrsanteil für die Lärmbelastung ausschlaggebend. Dieser Schwerverkehrsanteil

bewegt sich jedoch gemessen an der Gesamtverkehrsbelastung in einem relativ moderaten Rahmen. Infolge dessen würde sich der Emissionspegel durch eine solche Geschwindigkeitsbeschränkung, wenn überhaupt, nur um höchstens 1 dB(A) – und damit weit unterhalb der Hörschwelle des menschlichen Ohres – verringern (vgl. Diagramm II der RLS-90). Demgegenüber würde durch eine solche Verkehrsregelung als Dauermaßnahme in die besondere Verkehrsfunktion der A 73 eingegriffen und zumindest die Leichtigkeit des Pkw-Verkehrs – für den hier grundsätzlich keine Geschwindigkeitsbeschränkung gilt – beeinträchtigt. Dem kommt angesichts dessen, dass die A 73 integraler Bestandteil des Bundesfernstraßennetzes ist, auch erhebliches Gewicht zu. Im Hinblick darauf stellen sich Geschwindigkeitsbeschränkungen, wie sie gefordert werden, im Ergebnis als deutlich unverhältnismäßig dar. Die derzeitige Geschwindigkeitsbeschränkung auf Teilabschnitten der A 73 im Ausbaubereich auf 80 km/h wurde von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde allein aus Gründen der Verkehrssicherheit angeordnet und gilt nur bis zur Beseitigung der Gefahrensituation, somit also bis zum plangegegenständlichen Ausbau der A 73.

Zwei Privatpersonen bringen beim Erörterungstermin vor, dass auf der A 73 im Bereich der Stadt Erlangen sowohl eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h gelte, als auch eine offenporige Asphaltsschicht eingebaut worden sei.

Die Vorhabensträgerin hat dazu zutreffend ausgeführt, dass sowohl die verkehrliche Situation als auch die baulichen Gegebenheiten (Gebietseinstufungen, Nähe der Bebauung) im Ausbaubereich mit denen der A 73 auf Höhe der Stadt Erlangen nicht vergleichbar seien. In Erlangen sei es um die Einhaltung der deutlich höheren Sanierungsgrenzwerte von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags gegangen. Zudem sei aufgrund der engen Folge der Anschlussstellen und den damit einhergehenden Verflechtungsvorgängen ein erhebliches Gefahrenpotential vorhanden. Somit war es im Interesse der Gesundheitsvorsorge und der (polizeilichen) Gefahrenabwehr erforderlich, im Erlanger Bereich der A 73 die beiden genannten Maßnahmen umzusetzen.

Anders zu beurteilen ist diese Thematik jedoch auf der neu zu errichtenden Direktrampe der AS Nürnberg-Zollhaus. Die Planfeststellungsbehörde hält es im Zuge der Konfliktbewältigung für erforderlich, der vom Polizeipräsidium Mittelfranken prognostizierten konkreten Gefährdung im Bereich der neuen Direktrampe wirksam zu begegnen und – wie unter A. 3.6 dieses Beschlusses erfolgt – eine Geschwindigkeitsbegrenzung von maximal 40 km/h anzuordnen. Diese Maßnahme dient der sicherheitsrechtlichen Gefahrenabwehr und dem Schutz elementarer Rechtsgüter wie Leben und Gesundheit. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen unter C. 3.3.14.1 Bezug genommen.

*Formblatteinwendungen zahlreicher – zum Teil in Bürgervereinen organisierter – Anwohner der an der A 73 angrenzenden Siedlungsgebiete*

Zahlreiche Privatpersonen lassen (teilweise) durch Bevollmächtigte vortragen, dass die im Nürnberger Stadtrat vertretenen Parteien den Anwohnern im Ausbaubereich bereits vor Jahren einen optimalen Lärmschutz versprochen hätten. Der Bevollmächtigte verweist in diesem Zusammenhang auf einen Beschluss des Verkehrsausschusses aus dem Jahr 2003, in dem von „Einhausung“ die Rede sei. Zudem seien die vorliegenden Verkehrsprognosen (kreuzungsfreier Ausbau des Frankenschnellweges und vorliegender Ausbau der A 73) mit Unwägbarkeiten verbunden. Die Zahlen zum Ausbau des Frankenschnellweges besagten, dass dadurch der Verkehr auf der A 73 lediglich um 3% ansteigen werde. Dies sei der Anwohnerschaft nicht plausibel, der Einfluss des Frankenschnellweges dürfte nach dortiger Auffassung wesentlich höher sein. Die der Planung zu Grunde liegende Verkehrsprognose des Büros SSP-Consult sei mit Unsicherheiten verbunden. Um

diesen Unsicherheiten zu begegnen, müsse das Lärmschutzkonzept noch optimiert werden („etwas drauflegen“). Sowohl die in Bürgervereinen Organisierten, als auch zahlreiche Privatpersonen erheben daher im Wesentlichen die nachfolgenden, bereits schriftlich formulierten inhaltsgleichen Forderungen, die beim Erörterungstermin nochmals ausführlich diskutiert worden sind:

- *Errichtung einer Lärmschutzwand auf dem bestehenden Wall auf der gesamten Länge, zudem Verbesserung der Lärmschutzmaßnahmen an der Ausfahrt Königshof*
- *zusätzlicher Einbau einer offenporigen Asphaltdecke, um den Lärm zumindest teilweise zu vermeiden,*
- *Verlängerung der Lärmschutzmaßnahmen in Richtung Münchner Straße, da wegen der Auffahrt mit hohem Beschleunigungslärm zu rechnen sei, der ungehindert in die Siedlungen Süd eindringt und*
- *Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h im Ausbaubereich zur (weiteren) Lärminderung.*

Von der Stadt Nürnberg ist bereits im Vorfeld der Planungen die Frage gestellt worden, ob ein effektiver Lärmschutz auch mit „konventionellen“ Maßnahmen erreicht werden könnte. Zusätzlich – insoweit stimmt die Stadt mit der Forderung des Bürgervereins überein – müsse eine Verlängerung des (dann erhöhten) Schutzwalles bis zur Münchner Straße erfolgen. Der vorhandene Lärmschutzwand verlaufe derzeit nur bis zur Kornburger Straße. Durch den Ausbau erhöhe sich die vorhandene Lärmschneise und breite sich bis über die Münchner Straße hinaus in die Siedlungsgebiete Langwasser und Ketteler-Siedlung aus.

Die Vorhabensträgerin hat die Umsetzbarkeit dieser von der Stadt Nürnberg vorgeschlagenen Variante überprüft. Demnach besteht die Möglichkeit, auf dem vorhandenen Lärmschutzwand Lärmschutzwände in Form von Gabionenwänden mit einer Höhe von 1,40 m zu errichten. Zudem könnte in Kombination mit diesen Wänden ein Split-Mastix-Asphalt aufgetragen werden, der eine Lärminderung von -2 dB(A) bewirke. Mit diesem (alternativen) Maßnahmenpaket können die anzusetzenden Immissionsgrenzwerte in den betroffenen Siedlungsgebieten zwar eingehalten werden, jedoch würde diese konventionelle Variante für eine erhebliche Anzahl von Anwohnern zu einer Verschlechterung der Lärmsituation, d. h. zu einer Erhöhung der Lärmwerte gegenüber der Antragsvariante, führen. Im Ergebnis wären 467 Wohneinheiten dann um 0,1 – 1,4 dB(A) schlechter gestellt (Immissionsorte, die unterhalb der Vorsorgegrenzwerte liegen). Grund dafür ist, dass eine offenporige Asphaltdecke direkt an der Quelle ansetzt und die Geräusche teilweise bereits an deren Entstehen hindert. Lärmschutzwände dagegen schirmen den komplett entstehenden Schall lediglich (teilweise) ab, diese Abschirmung wirkt sich aber insbesondere auf von der Lärmquelle weiter entfernt liegende Immissionsorte weniger günstig aus, als wenn der Lärm gar nicht erst entsünde. Die Vorhabensträgerin hat zu dieser Thematik beim Erörterungstermin dennoch erklärt, dass grundsätzlich die Bereitschaft bestehe, statt der Planvariante „offenporige Asphalt-schicht ohne Lärmschutzwand“ auch die Variante „Lärmschutzwand mit lediglich Auftrag eines Splitt-Mastix-Asphalts“ (Minderung von -2 dB(A)) zu realisieren, falls die Stadt Nürnberg dies ausdrücklich wünsche. Die Stadt Nürnberg habe jedoch keine klare Aussage gegenüber der Vorhabensträgerin bezüglich einer Änderung der Lärmschutzplanung abgegeben. Es existiere insoweit lediglich ein Stadtratsbeschluss, der inhaltlich weitgehend mit den Forderungen des Bürgervereins übereinstimme (offenporige Asphaltdecke mit Lärmschutzwand). Zu dieser Lösung sei die Vorhabensträgerin indessen nicht bereit. Die Vorhabensträgerin könne den Anwohnern nicht mehr bieten als der Gesetzgeber vorschreibe, dafür bestehe kei-

ne gesetzliche Grundlage. Daher verbleibe es bei der Antragsvariante (Lückenschluss des vorhandenen Lärmschutzwalls bei der AS Nürnberg-Königshof in Kombination mit dem Einbau einer lärmindernden Asphaltdecke von -4 dB(A)). Die vorhandenen Lärmschutzwälle blieben unverändert bestehen. Dieses Konzept gewährleiste die Einhaltung der gesetzlichen Forderungen und stelle für alle Wohneinheiten einen aktiven Vollschutz sicher.

Die Planfeststellungsbehörde stellt hierzu fest, dass die plangegegenständliche Variante bei manchen Anwesen relativ knapp, aber insgesamt überall in den betroffenen Siedlungsbereichen den gesetzlich anzusetzenden Lärmgrenzwert von 49 dB (A) nachts einhält und somit einen Vollschutz gewährleistet. Die von der Vorhabensträgerin auf Wunsch der Stadt Nürnberg untersuchte Alternative [Einbau von Wänden auf dem bestehendem Wall sowie Auftrag eines Split-Mastix-Asphalts mit einem Korrekturwert von -2 dB(A)] ist zwar dem Grunde nach (auch) genehmigungsfähig, würde jedoch, wie bereits dargelegt, zu einer Verschlechterung der Lärmsituation bei 467 Anwesen im Ausbaubereich führen, auch wenn die anzusetzenden Immissionsgrenzwerte in der Gesamtbetrachtung ebenso noch eingehalten werden. Die plangegegenständliche Variante stellt somit nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die bessere und ausgewogenere Lösung dar.

Die von Bürgervereinen bzw. zahlreichen Privatpersonen geforderte erweiterte Variante

- *Errichtung einer Lärmschutzwand auf bestehendem Wall bzw. Optimierung der Maßnahmen an der Ausfahrt Königshof sowie Verlängerung dieses Bauwerks bis zur Münchner Straße (AS Nürnberg-Zollhaus) und Einbau einer lärmindernden Asphaltdecke von -4 dB(A) auf der gesamten Ausbaustrecke*

ist nach nicht erforderlich, um die anzusetzenden Lärmgrenzwerte von 49 dB(A) innerhalb der Wohngebiete des Ausbaubereiches zu gewährleisten. Das der Planfeststellung zu Grunde liegende Lärmschutzkonzept stellt sicher, dass die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte ohne Zuhilfenahme passiver Schutzmaßnahmen im Ausbauabschnitt der A 73 vollständig eingehalten werden.

Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch im Ergebnis des Abwägungsprozesses nicht geboten.

Dabei hat die Planfeststellungsbehörde zum einen geprüft, ob es auf Grund des Risikos, dass sich die Verkehrsprognose – und damit auch die auf ihr beruhende Schallschutzberechnung – als zu optimistisch erweisen könnte (Prognoserisiko), geboten sein könnte, einen Auflagenvorbehalt zu konstituieren. Dies hat die Planfeststellungsbehörde indessen verworfen.

Die Konstituierung eines Auflagenvorbehaltes zu dem Zweck, das – jeder Prognose anhaftende – Prognoserisiko aufzufangen, ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG, Urteil vom 22.11.2000, Az. 11 C 2/00, zitiert nach „juris“) nämlich unzulässig. Denn nur dann, wenn sich im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses nachteilige Wirkungen weder mit der für eine Anordnung nach § 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 VwVfG hinreichenden Zuverlässigkeit voraussagen, noch dem Bereich nicht voraussehbarer Wirkungen nach § 75 Abs. 2 Sätze 2 bis 4 VwVfG zuordnen lassen, kann gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG die Frage eines Ausgleichs einer späteren abschließenden Prüfung und Entscheidung vorbehalten bleiben. Diese Voraussetzungen liegen aber nur vor, wenn sich aufgrund besonderer Anhaltspunkte die konkrete Möglichkeit abzeichnet, dass nachteilige Wirkungen in absehbarer Zeit eintreten werden, ihr Ausmaß sich jedoch noch nicht abschätzen lässt. In einem Fall wie dem vorliegenden, in dem eben nicht absehbar ist, dass und warum sich Mehrverkehr (und damit nachteilige (Lärm-) Wirkungen

des Vorhabens) ergeben sollte, der über den gutachterlich prognostizierten Verkehr hinausgeht, ist für einen Auflagenvorbehalt auf Grund des Gebotes umfassender Problembewältigung von Rechts wegen kein Raum. Das allgemeine Prognoserisiko, dass es anders kommen kann als prognostiziert, ist kein Fall der Unmöglichkeit einer abschließenden Entscheidung.

Etwas anderes gilt in vorliegendem Fall auch nicht deshalb, weil an einigen Immissionsorten die Vorsorgewerte der 16. BImSchV „nur gerade eben“ eingehalten werden. Dieser Umstand mag zwar dazu führen, dass sich Fehler der Verkehrsprognose mit höherer Wahrscheinlichkeit grenzwertverletzend auswirken würden, als wenn die Grenzwerte in der Prognose deutlich unterschritten wären. Das jeder (Verkehrs-) Prognose innewohnende Risiko einer Fehleinschätzung – und damit die eigentliche in diesem Zusammenhang entscheidungserhebliche Frage – wird von diesem Umstand aber nicht beeinflusst, so dass das oben zitierte, von der Rechtsprechung entwickelte Verbot eines Auflagenvorbehaltes von diesem Umstand unberührt bleibt.

Die Planfeststellungsbehörde hat weiterhin geprüft, ob es geboten sein könnte, vorsorglich ein „mehr“ an aktiven Lärmschutzmaßnahmen, etwa in dem von Bürgervereinen und Privatpersonen geforderten Sinne, anzuordnen, um dem Prognoserisiko zu begegnen. Doch auch diesen Ansatz hat sie verworfen, weil auch dies aus Rechtsgründen unzulässig wäre. Denn aus der soeben zitierten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes lässt sich zwanglos schließen, dass das Gebot umfassender Problembewältigung es erst Recht verbietet, einem Vorhabensträger vorsorglich kostenverursachende Maßnahmen aufzugeben, um dem Prognoserisiko zu begegnen, wenn dieses Gebot schon die – für den Vorhabensträger potentiell weniger belastende – Konstituierung eines entsprechenden Auflagenvorbehaltes ausschließt.

Hinzu kommt, dass die vorgeschlagene 4,50 m hohe Wand an der Rampe der Ausfahrt Nürnberg-Königshof keine spürbare Lärminderung bewirken würde. Rechnerisch ergäbe sich lediglich eine marginale Pegelminderung in Höhe von 0,1 dB(A). Diese liegt damit weit unterhalb der Wahrnehmungsschwelle des menschlichen Gehörs für Lärmpegelunterschiede in Höhe von 3 dB(A). Die von zahlreichen Privatpersonen in diesem Zusammenhang geforderte technisch aufwendige und kostenintensive Erdverkabelung der 110 kV - Leitung ist daher ebenfalls nicht notwendig.

Sollte sich dennoch – wider Erwarten – in Zukunft herausstellen, dass die Prognose in erheblichem Maße zu Lasten der Betroffenen fehlgeschlagen sein sollte, so würde es sich um nicht vorhersehbare Beeinträchtigungen im Sinne des § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG handeln. Insoweit würde den Betroffenen auch nach Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses ein Anspruch gegenüber der Vorhabensträgerin zustehen, der auf Vorkehrungen zur Beseitigung der nachteiligen Wirkungen gerichtet sein würde.

Dennoch hat die Planfeststellungsbehörde - unabhängig von der Frage nach dem Prognoserisiko – die Lärmbetroffenheit der Anwohner in die Abwägung eingestellt und berücksichtigt, auch wenn die Schwelle der fachrechtlich definierten Zumutbarkeitsgrenzen (16. BImSchV) nicht überschritten ist. Dabei darf die Planfeststellungsbehörde im Regelfall davon ausgehen, dass der zwischen dem Vorhaben und der lärm betroffenen Nachbarschaft bestehende Nutzungskonflikt in Fällen, in welchen die Verordnung (weitergehende) Lärmschutzansprüche versagt, in einer Weise gelöst ist, an der sich die Planfeststellungsbehörde bei Anwendung des Abwägungsgebotes orientieren darf (BVerwG, Urteil vom 20.05.1998, Az. 11 C 3-97, NVwZ 1999, 67, 68 m.w.N.). Dies hat die Planfeststellungsbehörde in vorliegendem Fall auch getan, davon ausgehend, dass Ausnahmetatbestände, die ein

Abweichen von der Regel erfordern, hier nicht erkennbar sind. Dies gilt in vorliegendem Fall schon deshalb, weil hinsichtlich der im Ausbaubereich der A 73 liegenden Anwesen festzustellen ist, dass nach den in Unterlage 17.1.1 dargestellten Berechnungsergebnissen die im Prognosehorizont 2030 anzutreffenden Beurteilungspegel wegen der mit der Erweiterung der Verkehrsflächen verbundenen Optimierung vorhandener aktiver Lärmschutzeinrichtungen und dem Einbau einer offenporigen Asphalttschicht mit einem Minderungswert von -4 dB(A) gegenüber dem Fall, dass die Ausbaumaßnahme unterbleiben würde, durchgängig sogar bis zu 5,5 dB(A) sowohl tagsüber als auch nachts abnehmen. Daher führt das Vorhaben insgesamt sogar zu einer spürbaren Verbesserung der Lärmbelastungssituation in den Siedlungsbereichen entlang der ausgebauten A 73 und mindert die hohe Vorbelastung erheblich. Ohne die zusätzlich geplanten Lärmschutzmaßnahmen hätten sich im sog. „Prognose-Nullfall“, also unter Ansatz der allgemeinen sowie durch den 6-streifigen Ausbau verursachten Verkehrszunahmen bis zum Jahr 2030, immerhin 144 Grenzwertüberschreitungen ergeben. Dabei würden einzelne Überschreitungen einen Wert von bis zu 4 dB(A) über dem jeweiligen Grenzwert erreichen. Im Hinblick darauf kann auch von einer zusätzlichen Verlärmung der entlang des Baubereichs liegenden Siedlungsgebiete durch das Vorhaben, wie der Bund Naturschutz in Bayern e.V. sowie zahlreiche Privateinwender geltend machen, nicht die Rede sein.

Mehrere Privateinwender hegen die Besorgnis, dass Lärm durch Luftschichten reflektiert werde und in einiger Entfernung (ca. 500 – 600 m) wieder zum Boden zurück komme (akustische Umweltverschmutzung). Um eine solche – lufthygienisch kritische – Situation zu vermeiden, seien nach Auffassung der Einwendungsführer entsprechend Untersuchungen erforderlich. Diese Besorgnis ist vorliegend unbegründet. Die Lärmberechnung für den Ausbauabschnitt der A 73 erfolgt nach der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90). In dem dort vorgegebenen Berechnungsverfahren werden bereits Luftschichtreflexionen aus Temperaturinversion berücksichtigt (siehe RLS-90, Abschnitt 4.0). Der jeweils gebietsbezogene errechnete Lärmpegel liegt somit auf der sicheren Seite.

Ein Einwender gibt beim Erörterungstermin zu bedenken, dass die Trasse des Ausbauabschnitts die Siedlungen sichelförmig umschließe und der Lärm somit aus verschiedenen Richtungen auf die einzelnen Objekte einwirke. Dies führe auch zu einer längeren Einwirkungszeit des Pegels. Es stelle sich die Frage, ob diese Art der Lärmeinwirkung bei der Planung berücksichtigt worden sei. Die Vorhabensträgerin hat insoweit glaubhaft versichert, dass der sichelförmige Verlauf der A 73 und somit die Einwirkung des Fahrzeuglärms von verschiedenen Seiten auf die betroffenen Siedlungsbereiche im Zuge einer dreidimensionalen Berechnung berücksichtigt worden sei.

#### *Einwendungen des Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN)*

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) moniert, dass der an der Auffahrt zur Münchner Straße (AS Nürnberg-Zollhaus) angrenzende Stadtteil Langwasser näher liege als die Ketteler-Siedlung und somit deutlich höher belastet werde. Eine zusätzliche Lärmschutzwand im Bereich östlich der Kreuzung Münchner Straße sei daher zum Schutz der Bewohner des Stadtteils Langwasser erforderlich.

Die beiden Auffahrten Finkenbrunn und Hafenstraße seien wegen des Schwerlastverkehrs zum Hafengelände sehr lärmintensiv. Ein erhebliches Lärmpotential werde in den Stadtteil Maiach getragen, da der bestehende Lärmschutzwall vor der Auffahrt Finkenbrunn (von der Fahrtrichtung Fürth aus betrachtet) ende. Auch in diesem Bereich sehe die Planung keinerlei zusätzlichen Lärmschutz vor. Daher halte es der BN für notwendig, auch hier einen Lückenschluss mit dem vorher endenden Lärmschutzwall herzustellen. Der BN halte nicht nur den von zahlreichen

Privatpersonen und der Stadt Nürnberg angesprochenen Lückenschluss des vorhandenen Walls bis zur Münchner Straße für notwendig, sondern fordere eine zusätzliche Lärmschutzwand östlich der Kreuzung Münchner Straße, um die Bewohner des nahegelegenen Stadtteils Langwasser zu schützen. Ausdrücklich werde hier eine Lärmschutzwand gefordert, da der Flächenverbrauch insoweit geringer als bei einer Wallkonstruktion sei.

Die Vorhabensträgerin führte hierzu im Erörterungstermin aus, dass auch der Stadtteil Langwasser in den Lärmtechnischen Untersuchungen gemäß der RLS 90 mit berücksichtigt worden sei. Bei allen untersuchten Anwesen würden die Lärmgrenzwerte eingehalten, mit maximal 48 dB(A) liege man unterhalb des Grenzwertes von 49 dB(A). Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Einschätzung der Vorhabensträgerin. Insoweit wird ergänzend auf die Berechnungstabelle in der Unterlage 17.1.1 Teil 1 Ausbaustrecke A 73 verwiesen. Es besteht somit für die Vorhabensträgerin keine Veranlassung, entlang der Münchner Straße bzw. entlang der A 73 (Lückenschluss von der Kornburger Straße bis zur Münchner Straße hin) für zusätzlichen Lärmschutz zu sorgen. Auch bezüglich der Stadtteile Finkenbrunn und Maiach sind aufgrund der Abstandsverhältnisse zur nächstgelegenen Wohnbebauung sowie der topographischen Lage keine Überschreitungen der Lärmgrenzwerte zu besorgen. Berechnungen in diesen Bereichen (Sportplatz des ESV Flügelrad) ergeben Werte zwischen 47 dB(A) sowie 48 dB(A) und gewährleisten auch für diese Siedlungsgebiete Vollschutz. Die Planfeststellungsbehörde sieht auch insoweit keine Notwendigkeit, zusätzlichen (aktiven) Lärmschutz durch bauliche Anlagen zu schaffen. Wegen der berechneten Pegel bezüglich der letztgenannten Siedlungsgebiete im Planfall wird ebenfalls auf die Berechnungstabelle in der Unterlage 17.1.1 Teil 1 verwiesen.

#### *Einwendungen des Marktes Wendelstein*

Der Markt Wendelstein trägt vor, dass aufgrund einer (durch den vorliegenden Ausbauabschnitt der A 73) zu erwartenden Verkehrszunahme im Streckenabschnitt der A 9 und dem AK Nürnberg-Süd für den Ortsteil Röthenbach bei St. Wolfgang eine Lärmentwicklungsprognose erstellt und in das Planfeststellungsverfahren mit eingebunden werden sollte. Sie solle aufzeigen, ob die Grenzwerte wegen der dortigen Verkehrsentwicklung für die betroffene Wohnbevölkerung eingehalten werden können, damit eine Sanierung des vorhandenen Lärmschutzes zeitnah geplant werden könne.

Dieses Ansinnen ist zurückzuweisen. Wie unter C. 3.3.4.1.5 ausführlich dargelegt, begründet der 6-streifige Ausbau der A 73 im Bereich der AS Nürnberg-Hafen-Ost bis zum AK Nürnberg-Süd keinen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen im Bereich des Marktes Wendelstein bzw. des Ortsteiles Röthenbach bei St. Wolfgang. Insoweit wird vollinhaltlich auf die Ausführungen in der Unterlage 17.1.2 Teil 2 Umgebungsstraßen verwiesen. Eventuelle Lärmsanierungsmaßnahmen für den Markt Wendelstein stehen in keinem Zusammenhang mit dem plangegenständlichen Ausbau der A 73 und waren deshalb nicht in das laufende Planfeststellungsverfahren mit aufzunehmen.

#### 3.3.4.1.7 Abwägung hinsichtlich des Verkehrslärmschutzes

Die dem festgestellten Plan zu Grunde liegenden schalltechnischen Berechnungen sind im Ergebnis ebenso wenig zu beanstanden wie die Festsetzung von Ansprüchen auf passiven Lärmschutz. Die Einhaltung der einschlägigen Grenzwerte sowohl für den Zeitraum Tag als auch für den Zeitraum Nacht, ist im Ausbaubereich durch die Planung an allen betroffenen Gebäuden gesichert; insoweit besteht aktiver Vollschutz. Ergänzend ist anzumerken, dass der ungünstigste Wert mit 48,6

dB(A) an der Südspitze des Siedlungsbereiches Gartenstadt, somit am nächsten zur A 73 gelegen, errechnet wurde. Bei sämtlichen untersuchten Gebäuden, die von der A 73 weiter entfernt liegen, haben sich günstigere Werte ergeben.

Den im Bereich der Umgebungsstraßen an 33 Anwesen errechneten Überschreitungen der Richtwerte bezüglich der Grenzen der Gesundheitsgefährdung am Tag wird mit den Auflagen A. 3.4.2 bzw. A. 3.4.3 wirksam begegnet. Den jeweils betroffenen Anwohnern wird insoweit ein Anspruch auf passiven Schallschutz zuerkannt (siehe die detaillierten Ausführungen unter C. 3.3.4.1.5). Maßnahmen aktiven Schallschutzes wären hier, wie ausgeführt, unverhältnismäßig.

Eine ungerechtfertigte Ungleichbehandlung der Betroffenen in den angrenzenden Siedlungsgebieten ist mit dem planfestgestellten Lärmschutzkonzept nicht verbunden; es berücksichtigt insbesondere die vorhandenen topographischen Gegebenheiten und Siedlungsstrukturen. Auch wenn nach den schalltechnischen Berechnungen dort dennoch teilweise Beurteilungspegel auftreten, die sich zumindest in erheblichem Maß den in der Rechtsprechung entwickelten Orientierungswerten annähern, ab deren Erreichen eine Gesundheitsgefährdung bzw. eine Entwertung der Substanz des Eigentums angenommen werden, besteht insoweit im Rahmen der Planfeststellung kein weiterer Handlungsbedarf. Lärmschutzbelange der Nachbarschaft eines Verkehrswegs sind nämlich nur dann in die planerische Abwägung einzubeziehen, wenn die Lärmbelastung durch das Planvorhaben ansteigt. Das gilt selbst dann, wenn die prognostizierten Belastungswerte oberhalb der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle liegen (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, NVwZ 2009, 50 Rn. 17 m. w. N.)

Wie ebenfalls bereits ausgeführt wurde, hat die Planfeststellungsbehörde in die Abwägung auch den Aspekt des „Prognoserisikos“ eingestellt und ist zu dem Schluss gekommen, dass weder ein diesbezüglicher Auflagenvorbehalt, noch die Anordnung eines „mehr“ an Schallschutz geboten ist. Auch hat die Planfeststellungsbehörde, wie ebenfalls bereits ausgeführt, die Lärmbetroffenheiten unterhalb der Schwelle des fachrechtlich Zumutbaren in die Abwägung eingestellt.

Unter Berücksichtigung des planfestgestellten Lärmschutzkonzeptes sowie der unter A. 3.4 verfügten Nebenbestimmungen, kommt den Belangen des Lärmschutzes insgesamt kein solches Gewicht zu, als dass dies die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen könnte.

#### 3.3.4.2 *Schadstoffbelastung*

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

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

Die in der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegten Grenzwerte für Luftschadstoffe werden im Ergebnis auch unter Berücksichtigung der gegenständlichen Planung im Prognosejahr 2030 tatsächlich nicht in unzulässiger Weise überschritten; auf Unterlage 17.2 wird hierzu Bezug genommen. Auf der sicheren Seite liegend, erfolgten die Berechnungen ohne Berücksichtigung der luftschadstoffreduzierenden Wirkung der vorhandenen und geplanten Lärmschutzanlagen.

Die dort für den Stadtteil Gartenstadt, dieser liegt mit einem Abstand von 200 m der A 73 am nächsten, vorgenommenen Berechnungen der lufthygienischen Verhältnisse unter Berücksichtigung der vorliegenden Planung anhand der Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) zeigen, dass Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) die straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffleitkomponenten darstellen.

Sie dokumentieren gleichzeitig auch, dass die Immissionsgrenzwerte dieser Luftschadstoffleitkomponenten Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) an den exponiert liegenden Immissionsorten nicht unzulässig überschritten werden. Der Jahresmittelwert für Partikel PM<sub>10</sub> liegt danach im Prognosejahr 2030 im ungünstigsten Fall bei 21,43 µg/m<sup>3</sup> (54% des einschlägigen Grenzwertes), für Partikel PM<sub>2,5</sub> bei 12,55 µg/m<sup>3</sup> (50% des einschlägigen Grenzwertes) und für NO<sub>2</sub> bei 21,8 µg/m<sup>3</sup> (55% des einschlägigen Grenzwertes). Es ist nach den Berechnungen zudem mit nur 19 Überschreitungen im Kalenderjahr des über den Tag gemittelten Immissionsgrenzwertes für Partikel PM<sub>10</sub> von 50 µg/m<sup>3</sup> sowie mit zwei Überschreitungen des über eine volle Stunde gemittelten Immissionsgrenzwertes für NO<sub>2</sub> von 200 µg/m<sup>3</sup> im Kalenderjahr zu rechnen (zulässig wären hier nach der 39. BImSchV 35 bzw. 18 Überschreitungen im Kalenderjahr).

Durch schon vorhandenen Lärmschutzwälle, die im Zuge des Vorhabens erhalten bleiben und bereichsweise sogar durch die Schließung vorhandener Lücken (z.B. Wall-Wandkombination im Bereich des AS Nürnberg-Königshof) noch optimiert werden, wird die Ausbreitung von Luftschadstoffen in Richtung des Stadtteiles Gartenstadt bzw. auch in Richtung der (ohnehin) weiter entfernt liegenden Siedlungsbereiche gehemmt; diese abschirmende Wirkung der Lärmschutzanlagen ist jedoch, wie bereits vorher erwähnt, bei der Luftschadstoffabschätzung nicht berücksichtigt worden.

Sowohl der BN, der VCD sowie etliche Privatpersonen befürchten, dass sich durch das Ausbauvorhaben die ohnehin lufthygienisch kritische Situation in den Stadtteilen Werderau bzw. Dianaplatz noch weiter verschärfen werde (mittelbare Auswirkungen). Die Auswirkungen des A 73 Ausbaus seien über den unmittelbaren Planbereich hinaus spürbar, da bei Luftschadstoffen eine lineare Zunahme des Belastungspotentials auftrete. Insoweit werde von den Einwendern eine zusätzliche Berechnung von der Vorhabensträgerin gefordert.

Zur Feststellung ausbaubedingter Verkehrsverlagerungen auf den Umgebungsstraßen durch den 6-streifigen Ausbau der A 73 im Abschnitt AS Nürnberg-Hafen-Ost bis AK Nürnberg-Süd wird ebenfalls die in C. 2.1.4.1.1 genannte Verkehrsprognose als Basis herangezogen. Den Verkehrsmengendifferenzkarten zu dieser Prognose kann entnommen werden, dass der 6-streifige Ausbau der A 73 lediglich zu geringen Verkehrsverlagerungen auf den Umgebungsstraßen im Umfeld des Dianaplatzes führt. So ergibt sich in der Gesamtbetrachtung für die Bereiche Ulmenstraße, Dianastraße, Frankenschnellweg und Nopitschstraße im Mittel eine Steigerung des Verkehrsaufkommens um lediglich 2 %. Mit prognostizierten 2 % liegen die ausbaubedingte Steigerung des Verkehrsaufkommens sowie die damit proportional zusammenhängende Zunahme der Luftschadstoffe im Bereich der

Rechen- und Messgenauigkeit. Die Zunahme ist als vernachlässigbar anzusehen.

Die Unerheblichkeit der Zunahme der Luftschadstoffe im Bereich des Dianaplatzes wird auch durch die Ausführungen im Erläuterungsbericht vom 10.01.2013 zur „ergänzenden Auslegung zur Planfeststellung „Kreuzungsfreier Ausbau Frankenschnellweg in Nürnberg“ bestätigt. In diesem Verfahren wurden in analoger Weise die Auswirkungen des Ausbaus des Frankenschnellweges auf die Umgebungsstraßen betrachtet. Der zu Grunde gelegte Planfall berücksichtigt ebenfalls sowohl den Ausbau des Frankenschnellweges, als auch den Ausbau der A 73 im planfestgestellten Abschnitt. Im Erläuterungsbericht vom 10.01.2013 ist in Ziffer 6 u.a. Folgendes ausgeführt:

*„Der Mehrverkehr auf der A 73 nördlich von Nürnberg (nördlich des Ausbaubereichs) und der Mehrverkehr im Bereich Werderau/ Dianastraße (südlich des Ausbaubereichs) führen nur zu sehr geringen zusätzlichen Schadstoffbelastungen“. „Dadurch ist mit einer tatsächlichen Überschreitung der Schadstoffgrenzwerte künftig nicht zu rechnen.“*

Somit steht fest, dass zwei unabhängige Verkehrsprognosen zu einem weitgehend identischen Ergebnis bezüglich der zusätzlichen Verkehrsbelastung in den Bereichen Werderau bzw. Dianaplatz kommen und die sich daraus resultierende Zunahme der Luftschadstoffe im Endeffekt als vernachlässigbar erweist. Die von der Vorhabensträgerin bzw. den Verkehrsgutachtern vertretene Auffassung bezüglich der lufthygienisch kritischen Bereiche Werderau bzw. Dianaplatz hat das Sachgebiet 50 der Regierung von Mittelfranken als amtlicher Sachverständiger bestätigt. Die Planfeststellungsbehörde macht sich diese fachliche Einschätzung zu Eigen und stellt fest, dass der 6-streifige Ausbau der A 73 im Abschnitt AS Nürnberg-Hafen-Ost bis AK Nürnberg-Süd in den o.g. Umgebungsbereichen keine relevante Verschärfung der lufthygienischen Situation auslöst. Maßnahmen der Luftreinhalteplanung werden durch das Ausbauvorhaben nicht in unzulässiger Weise erschwert. Die von Privateinwendern in diesem Zusammenhang geforderten zusätzlichen Berechnungen sind daher nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht veranlasst.

Ein einzelner Einwander hegt Zweifel, ob die Referenzmess-Stellen in Schwabach, Erlangen und Burgbernheim überhaupt repräsentative Werte zur Bestimmung einer Vorbelastung von Luftschadstoffen liefern können. Diese Messstellen lägen seiner Meinung nach in jeweils nicht vergleichbaren Regionen. Das GVZ-Hafen müsse wegen seiner hohen Grundbelastung (erhöhter Zusatzverkehr) beispielsweise mit in Ansatz gebracht werden. Diese Zweifel hält die Planfeststellungsbehörde jedoch für unbegründet. Die genannten Referenzmess-Stellen sind der Vorhabensträgerin vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) als zuständiger Fachbehörde zugewiesen worden. Die Auswahl entzog sich somit dem Verantwortungsbereich der Vorhabensträgerin. Es ist jedoch davon auszugehen, dass das LfU insoweit Messstellen mit einer vergleichbaren Verkehrsstruktur ausgewählt hat, um eine vergleichbare verkehrliche Situation, die sich dann auf die Lufthygiene entsprechend auswirkt, abzubilden.

Ergänzend hat die Vorhabensträgerin beim Erörterungstermin nachvollziehbar ausgeführt, dass zwar die Hintergrundbelastung vom LfU vorgegeben werde, der Lkw-Anteil als Zusatzbelastung jedoch gesondert mit berücksichtigt worden sei. Bei einer Gesamtbelastung von beispielsweise 22 mg/m<sup>3</sup>, sei ein Anteil von 19 mg/m<sup>3</sup> als Hintergrundbelastung vorhanden und lediglich ein Anteil von 3 mg/m<sup>3</sup> der Straße zuzuordnen. Der Zusatzbeitrag der A 73 sei demnach sehr gering. Das GVZ-Hafen mit dem Zuwachs an LKW-Verkehr sei in diesem Zusammenhang mit berücksichtigt worden. Überdies liege das GVZ-Hafen soweit vom Ausbaubereich

der A 73 entfernt, dass es als Belastungsemittent nicht mehr relevant sei. Nach einer Entfernung von ca. 250 m entstünden so große Verdünnungseffekte, dass Schadstoffe wie Feinstaub oder NOX nicht mehr in der Luft nachweisbar seien. Der Ausbau der A73 führe zu keinen lufthygienischen Problemen in der Falkenheimsiedlung.

Das Sachgebiet 50 der Regierung hat die durchgeführte Berechnung der lufthygienischen Verhältnisse im unmittelbaren Ausbaubereich nach Verwirklichung des Vorhabens überprüft. Es hat bestätigt, dass die erfolgten Berechnungen aus fachtechnischer Sicht nachvollziehbar sind und insbesondere die Auswahl der betrachteten Schadstoffe fachlich nicht zu beanstanden ist. Die Anwendung der RLUS 2012 hat es vorliegend ebenso als sachgerecht angesehen. Die im Rahmen des Berechnungsmodells zugrunde gelegten Parameter sind nach seiner Auffassung nachvollziehbar und plausibel. Die Grenzwerte der 39. BImSchV werden danach hinsichtlich aller untersuchten Parameter sicher eingehalten, unzulässige Überschreitungen treten nicht auf. Bedenken gegen das planfestgestellte Vorhaben hat das Sachgebiet 50 deshalb auch unter dem Gesichtspunkt der Lufthygiene nicht geäußert.

Lediglich der Vollständigkeit halber ist in diesem Zusammenhang noch darauf hinzuweisen, dass die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens ist. Es besteht keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte dieser Rechtsverordnung vorhabensbezogen sicherzustellen; eine solche Verpflichtung folgt auch nicht aus einem Umkehrschluss aus § 50 Satz 2 BImSchG (BVerwG, Urteile vom 26.05.2004, NVwZ 2004, 1237, 1238, und vom 23.02.2005 – 4 A 5/04 – juris). Die Planfeststellungsbehörde kann danach dem Gebot der Problembewältigung in der Regel vielmehr dadurch hinreichend Rechnung tragen, dass sie die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und der hierfür zuständigen Behörde (konkret der Stadt Nürnberg) überlässt. Etwas anderes gilt nur dann, wenn absehbar ist, dass die Verwirklichung des Vorhabens die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Für eine solche Annahme müssen aber besondere Umstände vorliegen. Solche sind hier jedoch, was die unmittelbaren Auswirkungen des Vorhabens betrifft, nicht zuletzt mit Blick auf die nach den Berechnungsergebnissen erfolgende Unterschreitung der Grenzwerte bzw. der höchstzulässigen Anzahl an Überschreitungen pro Kalenderjahr nicht erkennbar. Was die mittelbaren Auswirkungen bezüglich der lufthygienisch bereits aktuell kritischen Bereiche Werderau bzw. Dianaplatz betrifft, hat das Vorhaben, wie ausgeführt, keine relevanten Auswirkungen.

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 nicht unerheblichen Unterschreitung der Grenzwerte bzw. der Anzahl an zulässigen Überschreitungen – weder dessen Ausgewogenheit noch die Vollzugsfähigkeit des Vorhabens in Frage. In der Gesamtschau überwiegen jedenfalls die für das Vorhaben sprechenden Belange; gesundheitliche Beeinträchtigungen sind insoweit jedenfalls nicht zu besorgen, auch nicht bei regelmäßiger Nutzung der vorhandenen Außenwohnbereiche. Hinzu kommt, dass sich aus heutiger Sicht nicht abschließend feststellen lässt, ob sich die errechneten Belastungen bis zum Jahr 2030 tatsächlich im prognostizierten Ausmaß entwickeln werden. Technische Verbesserungen, wie z. B. bei der Abgastechnik, lassen in Zukunft eher eine Abnahme der Immissionen erwarten.

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

### 3.3.5 Bodenschutz

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

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

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

Grundsätzlich können die mit den Abgasen und von den Kraftfahrzeugen selbst emittierten Schadstoffe zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen und weitergehend auch negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser entfalten. Auf Grund der bestehenden Erkenntnislage ist davon auszugehen, dass sich die Schadstoffbelastung des Bodens auf den unmittelbaren Trassenbereich und dort auf einen Geländestreifen von höchstens etwa 10 m beidseits der Trasse konzentriert und mit zunehmender Entfernung von der Trasse sowie zunehmender Bodentiefe abnimmt. Durch das Vorhaben wird der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor, in dem ein erhöhter Schadstoffeintrag bereits jetzt stattfindet, durch den Neubau bzw. die Verlegung von Fahrbahnrampen in kleinräumigem Umfang verlagert. Untersuchungen belegen aber, dass der Belastungspfad Tierfutter - tierische Nahrungsmittel - Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt; auf dem Pfad Boden - Pflanzen - Tier - Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher. Dies gilt vorliegend erst recht, nachdem sich keine landwirtschaftlich genutzten Flächen im direkten Umfeld der plangegegenständlichen Autobahnverkehrsflächen befinden.

In welcher Größenordnung darüber hinaus künftig tatsächlich nachteilige Veränderungen des Bodens auf Grund des betriebsbedingten Schadstoffaustrags eintreten werden, lässt sich vorausschauend nicht mit letzter Sicherheit beantworten. Jedenfalls könnte derartigen zukünftigen Entwicklungen unter Heranziehung bodenschutzrechtlicher Vorschriften noch rechtzeitig entgegengewirkt und der Eintritt

schädlicher Bodenveränderungen verhindert werden. Soweit es durch den künftigen Betrieb der verfahrensgegenständlichen Straßenabschnitt wider Erwarten zu Überschreitungen von Vorsorgewerten nach Anhang 2 Nr. 4.1 oder Nr. 4.2 der BBodSchV kommen sollte, würde insoweit grundsätzlich die Sorgspflicht des Grundstückseigentümers nach § 7 BBodSchG eingreifen, da das Überschreiten der Vorsorgewerte nach § 8 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG die Besorgnis einer schädlichen Bodenveränderung indiziert. Anhaltspunkte für das Vorliegen einer schädlichen Bodenveränderung hat der Straßenbaulastträger unverzüglich der zuständigen Behörde mitzuteilen (Art. 12 Abs. 2 BayBodSchG). Zu den vom verpflichteten Straßenbaulastträger evtl. zu treffenden Vorkehrungen gehören solche technischer Art an Anlagen oder Verfahren sowie Maßnahmen zur Untersuchung und Überwachung von Böden. Von der Realisierbarkeit solcher Vorkehrungen geht die Planfeststellungsbehörde mangels gegenteiliger Erkenntnisse aus.

Die Planung trägt auch dem generellen Minimierungsgebot des § 1 Satz 3 BBodSchG Rechnung, wonach bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen soweit wie möglich vermieden werden sollen. Die Bodenversiegelung wird mit der gegenständlichen Planung auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Die mit der Bodenversiegelung einhergehenden negativen Wechselwirkungen auf die Grundwasserneubildung bzw. den Oberflächenwasserabfluss und den Naturhaushalt können durch die Anlegung der geplanten Regenrückhalteanlagen deutlich gemindert bzw. durch die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen funktional kompensiert werden. Auf die Ausführungen unter C. 2.2.4 und C. 3.3.6.4.6 wird insoweit verwiesen. Die hohe Vorbelastung der Böden im Umfeld der bestehenden Autobahnflächen darf dabei ebenso nicht außer Acht gelassen werden.

Den Belangen des Bodenschutzes ist somit auch unter Vorsorgegesichtspunkten durch die festgestellte Planung, soweit dies ohne gänzliche Aufgabe des Vorhabens möglich ist, Rechnung getragen. Weitere Verbesserungen der Planung, die durch entsprechende Auflagen festgelegt werden könnten, sind nicht erkennbar. Dabei kann nicht außer Betracht bleiben, dass der Bau bzw. der Ausbau von Straßen eine gesetzliche Aufgabe ist und im konkreten Fall auch mit den geltenden raumordnerischen Zielsetzungen konform geht (vgl. hierzu die Ausführungen unter C. 3.3.1). Als vom BBodSchG gedeckte Nutzungsfunktion wird – wie bereits dargelegt – in § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort für den Verkehr genannt.

Im Ausbauabschnitt ist unmittelbar südöstlich der AS Nürnberg-Königshof die Altlastenverdachtsfläche „Falkennest“ bekannt. Nach Auskunft des Umweltamtes der Stadt Nürnberg liegt dort eine in den Jahren 1938 bis 1942 betriebene Hausmülldeponie („Falkennest“) vor. Die betroffene Verdachtsfläche reicht unmittelbar an den bestehenden Autobahnkörper der A 73 heran und wird durch die symmetrische Fahrbahnverbreiterung randlich berührt. Die Eingriffe in diesen Bereich werden auf das notwendige Mindestmaß beschränkt. Wegen der insoweit von der Vorhabensträgerin im Zuge des Aushubs zu ergreifenden Maßnahmen wird auf die Ausführungen zu C. 3.3.14.1 sowie auf die Unterlage 1 T verwiesen.

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

Im Ergebnis vermag daher der gegen die Planung in die Abwägung einzustellende Aspekt der Schadstoffbelastung des Bodens die für die Planung sprechenden öffentlichen Belange – auch angesichts der schon gegebenen Vorbelastung – nicht zu überwiegen. Bei Realisierung des Vorhabens verbleiben demnach zwar erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens, wes-

halb der Belang Bodenschutz insgesamt gesehen mit erheblichem, gegen die Verwirklichung der Baumaßnahme gerichtetem Gewicht in die Abwägung einzustellen ist. Er hat jedoch bei Betrachtung aller relevanten Gesichtspunkte hinter die Belange zurückzutreten, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, und stellt die Ausgewogenheit der Planung insgesamt nicht in Frage.

### **3.3.6 Naturschutz und Landschaftspflege**

#### *3.3.6.1 Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft*

##### **3.3.6.1.1 Verträglichkeitsprüfung für das Europäische Vogelschutzgebiet DE6533471 „Nürnberger Reichswald“**

Das Untersuchungsgebiet liegt fast vollständig innerhalb der Teilflächen 03 sowie 05 des Europäischen Vogelschutzgebietes DE 6533-471 „Nürnberger Reichswald“ (vgl. Anlagen 2 und 2.32 der BayNat2000V). Lediglich Siedlungsflächen der Stadtteile Maiach, Gartenstadt sowie die Kleingartensiedlung Königshof und Teile des Hafenareals am nördlichen Ende des Untersuchungsgebietes liegen nicht im Vogelschutzgebiet.

Das Vorhaben ist mit den Zielen und Grundsätzen der V-RL (Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates) und den zu deren Umsetzung erlassenen bundes- und landesrechtlichen Vorschriften (§§ 31 ff. BNatSchG, Art. 20 BayNatSchG, BayNat2000V) im Ergebnis vereinbar. Erhebliche Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten oder Europäischen Vogelschutzgebieten in den für ihren Schutzzweck oder für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen sind nicht zu erwarten. Ebenso wenig wird unter Verstoß gegen europäisches Recht in Lebensräume einzelner von der FFH-RL bzw. V-RL erfasster Arten im Untersuchungsgebiet eingegriffen.

Die V-RL dient dem Schutz wild lebender Vogelarten (Art. 1 Abs. 1 V-RL). Vogelschutzgebiete sind Gebiete, die zu den zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Avifauna-Gebieten gehören, förmlich zu Schutzgebieten erklärt und der Kommission angezeigt sind (Art. 4 Abs. 1 bis 3 V-RL). Zu ihrem Schutz sind die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die Bestände aller unter Art. 1 V-RL fallenden Vogelarten auf einen Stand zu halten oder auf einen Stand zu bringen, der insbesondere den ökologischen, wissenschaftlichen und kulturellen Erfordernissen entspricht (Art. 2 V-RL). Dabei sind unter Berücksichtigung dieser Erfordernisse die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um für alle unter Art. 1 der V-RL fallenden Vogelarten eine ausreichende Vielfalt und eine ausreichende Flächengröße der Lebensräume zu erhalten oder wiederherzustellen (Art. 3 V-RL). Zur Erhaltung und Wiederherstellung der Lebensstätten und Lebensräume gehören insbesondere die Einrichtung von Schutzgebieten, die Pflege und ökologisch richtige Gestaltung der Lebensräume in und außerhalb von Schutzgebieten, die Wiederherstellung zerstörter Lebensstätten sowie die Neuschaffung von Lebensstätten (Art. 3 Abs. 2 V-RL). Die V-RL strebt die Erhaltung sämtlicher wild lebender Vogelarten, die im europäischen Gebiet der EU-Mitgliedstaaten heimisch sind, und den Schutz, die Bewirtschaftung sowie die Regulierung dieser Arten an. Dabei sind diejenigen Vogelarten geschützt, die natürlicherweise oder gewöhnlich im europäischen Gebiet der EU-Mitgliedstaaten leben, einschließlich jener Vögel, die sich nur vorübergehend in einem EU-Mitgliedstaat aufhalten (EuGH, Urteil vom 08.07.1987, Rs. 247/85, EuGH 1987, 3029). Auf die in Anhang I der V-RL aufgeführten Arten sind besondere Schutzmaßnahmen hinsichtlich ihrer Lebensräume anzuwenden, um ihr Überleben und ihre Vermehrung in ihrem Verbreitungsgebiet sicherzustellen (Art. 4 Abs. 1 Satz 1 V-RL). Dabei sind geeignete Maßnahmen zu treffen, um die Verschmutzung oder Beeinträchtigung der Lebensräume sowie die Belästigung der Vögel, sofern sich dies auf die Zielsetzungen des Art. 4 V-RL, insbesondere

nach Abs. 1 Satz 1 bis 3, erheblich auswirken, zu vermeiden (Art. 4 Abs. 4 Satz 1 V-RL). Diese Bestimmung begründet ihrem Wortlaut nach zunächst unabhängig von der Zulassung einzelner Bauvorhaben eine Dauerpflicht der EU-Mitgliedstaaten, die Lebensräume der geschützten Population zu erhalten und Störungen der wild lebenden Vogelarten zu vermeiden bzw. zu unterlassen. Diese Vorschrift erschöpft sich aber nicht in der Normierung einer Dauerpflicht. Sie bildet vielmehr zugleich den Maßstab für die Zulässigkeit von Infrastrukturvorhaben im Einzelfall. Ausnahmen von dem Beeinträchtigungs- und Störungsverbot sind nur unter engen Voraussetzungen zulässig. Nur überragende Gemeinwohlbelange wie etwa der Schutz des Lebens und der Gesundheit von Menschen oder der Schutz der öffentlichen Sicherheit sind geeignet, die Verbote des Art. 4 Abs. 4 Satz 1 V-RL zu überwinden. Wirtschaftliche Gesichtspunkte, die sich für ein Straßenbauvorhaben anführen lassen, können eine Ausnahme vom Schutzregime des Art. 4 Abs. 4 Satz 1 V-RL nicht begründen (BVerwG, Urteil vom 01.04.2004, NVwZ 2004, 1114, 1118).

Ab dem Datum, zu dem das betreffende Vogelschutzgebiet von einem Mitgliedstaat entsprechend der V-RL zum besonderen Schutzgebiet erklärt oder als solches anerkannt wird, treten allerdings die Verpflichtungen nach Art. 6 Abs. 2, 3 und 4 der FFH-RL an die Stelle der Pflichten, die sich aus Art. 4 Abs. 4 Satz 1 der V-RL ergeben (Art. 7 FFH-RL). Nach der Rechtsprechung des EuGH erfordert die Erklärung zum besonderen Schutzgebiet i. S. v. Art. 7 FFH-RL einen förmlichen Akt. Ein Mitgliedstaat erfüllt seine Ausweisungspflicht nach Art. 4 Abs. 1 und 2 V-RL ferner nur dann rechtswirksam, wenn er die besonderen Schutzgebiete vollständig und endgültig ausweist. Die Erklärung muss das Gebiet Dritten gegenüber rechtswirksam abgrenzen und nach nationalem Recht automatisch und unmittelbar die Anwendung einer mit dem Gemeinschaftsrecht in Einklang stehenden Schutz- und Erhaltungsregelung nach sich ziehen. Hieraus ergibt sich, dass die "Erklärung" zum besonderen Schutzgebiet nach Art. 4 Abs. 1 V-RL, die nach Art. 7 FFH-RL den Wechsel des Schutzregimes auslöst, jedenfalls eine endgültige rechtsverbindliche Entscheidung mit Außenwirkung darstellen muss; deren rechtliche Gestalt wird durch das Recht der Mitgliedstaaten näher bestimmt.

Nach § 32 Abs. 2 BNatSchG sind die Europäischen Vogelschutzgebiete entsprechend den jeweiligen Erhaltungszielen zu geschützten Teilen von Natur und Landschaft i. S. d. § 20 Abs. 2 BNatSchG zu erklären. Die Schutzerklärung bestimmt den Schutzzweck entsprechend den jeweiligen Erhaltungszielen und die erforderlichen Gebietsbegrenzungen. Es soll dargestellt werden, ob prioritäre natürliche Lebensraumtypen oder prioritäre Arten zu schützen sind. Durch geeignete Gebote und Verbote sowie Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen ist sicherzustellen, dass den Anforderungen des Art. 6 FFH-RL entsprochen wird (§ 32 Abs. 3 BNatSchG). Nach Art. 20 BayNatSchG werden Natura 2000-Gebiete – und damit auch Europäische Vogelschutzgebiete (vgl. § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG) – in Bayern durch Rechtsverordnung festgesetzt. Dies hat der bayerische Verordnungsgeber mit der "Verordnung über die Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten sowie deren Gebietsbegrenzungen und Erhaltungszielen" (Vogelschutzverordnung – VoGEV – vom 12.07.2006, GVBl. S. 524) getan, die zuletzt durch Verordnung vom 19.02.2016 (AllMBl. S. 258) geändert worden ist und im Zuge dieser letzten Änderung auch die Bezeichnung „Bayerische Verordnung über die Natura 2 000-Gebiete (Bayerische Natura 2 000-Verordnung – BayNat2000V)“ erhalten hat.

Auf Grund dessen sind die Auswirkungen des Vorhabens auf das Vogelschutzgebiet "Nürnberg Reichswald" (ausschließlich) an den Maßstäben des § 34 Abs. 1 und 2 BNatSchG zu messen.

### 3.3.6.1.1.1 Aufgaben und Rechtsgrundlagen der Verträglichkeitsprüfung

Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des Europäischen Vogelschutzgebietes in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind, die ein solches Gebiet jedoch einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten erheblich beeinträchtigen könnten, erfordern eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungszielen (Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL, § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG).

Die Verträglichkeitsprüfung hat also die Beurteilung der Verträglichkeit eines Vorhabens mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes zum Ziel. Die Prüfung der Verträglichkeit eines Vorhabens ist dann erforderlich, wenn erhebliche Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen nicht offensichtlich ausgeschlossen werden können. In der Verträglichkeitsprüfung ist eine differenzierte Ermittlung von Beeinträchtigungen und eine Beurteilung der Erheblichkeit dieser Beeinträchtigungen des maßgeblichen Schutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen vorzunehmen (Nr. 5.1 des vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen herausgegebenen Leitfadens zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau, Ausgabe 2004 – Leitfaden FFH-VP).

Dabei ist die Vorprüfung, die die Frage klärt, inwieweit das Gebot des § 33 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG greift, von der eigentlichen Verträglichkeitsprüfung zu unterscheiden, die in § 34 Abs. 2 BNatSchG geregelt ist. Für das vorab zu prüfende Erfordernis einer Verträglichkeitsprüfung von Vorhaben reicht es aus, dass die Wahrscheinlichkeit oder die Gefahr besteht, dass sie das betreffende Gebiet erheblich beeinträchtigen. Der notwendige Grad der Wahrscheinlichkeit ist dann erreicht, wenn anhand objektiver Umstände nicht ausgeschlossen werden kann, dass ein Vorhaben das fragliche Gebiet in dieser Weise beeinträchtigt (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, NuR 2007, 336 Rn. 40 und 58 m. w. N.). Daher bedarf es einer Prüfung der Verträglichkeit nur bei der ernsthaft in Betracht kommenden Möglichkeit, dass erhebliche Beeinträchtigungen eintreten. Diese Möglichkeit ist zu bejahen, wenn aufgrund einer überschlägigen Prüfung Anhaltspunkte für die Wahrscheinlichkeit erheblicher oder in ihren Auswirkungen ohne nähere Prüfung nicht abschätzbarer Beeinträchtigungen bestehen (Nr. 9 der Gemeinsamen Bekanntmachung der Bayerischen Staatsministerien des Innern, für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Gesundheit sowie für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 04.08.2000, Gz. 62-8654.4-2000/21, AllMBI. S. 544).

Im Hinblick darauf, dass das Vorhaben beinahe vollständig innerhalb des Europäischen Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“ zu liegen kommt (vgl. § 1 Nr. 2 i. V. m. Anlage 2 Spalte 2 Gebiets-Nummer DE 6533-471 sowie § 2 Abs. 1 i. V. m. Blatt 2 der Anlage 2.32 der BayNat2000V) und dieses dabei nicht nur in Randbereichen berührt, können Beeinträchtigungen das Gebiet durch die vom plangeordneten Bauvorhaben selbst oder ggf. durch Summationswirkungen in Verbindung mit anderen Projekten oder Plänen nicht von vorneherein ausgeschlossen werden. Es ist daher eine Verträglichkeitsprüfung durchzuführen (vgl. schon C. 1.3).

Vorprüfung und eigentliche Verträglichkeitsprüfung sind dadurch verknüpft, dass jeweils auf die Verträglichkeit der Pläne oder Projekte mit den für das Vogelschutzgebiet festgelegten Erhaltungszielen abgestellt wird. Pläne oder Projekte können in diesem Sinne ein Gebiet erheblich beeinträchtigen, wenn sie drohen, die für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungsziele zu gefährden. Die zuständigen

Stellen dürfen unter Berücksichtigung der Prüfung auf Verträglichkeit mit den für das betreffende Gebiet festgelegten Erhaltungszielen die Pläne oder Projekte nur dann zulassen, wenn sie Gewissheit darüber erlangt haben, dass diese sich nicht nachteilig auf dieses Gebiet als solches auswirken. Trägt das Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung diese Feststellung nicht, so drohen diese Pläne und Projekte weiterhin die für das betreffende Gebiet festgelegten Erhaltungsziele zu gefährden. Dadurch steht fest, dass sie dieses Gebiet erheblich beeinträchtigen können. Grundsätzlich ist somit jede Beeinträchtigung von Erhaltungszielen erheblich und muss als Beeinträchtigung des Gebiets als solches gewertet werden. Unerheblich dürften im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung nur Beeinträchtigungen sein, die keine Erhaltungsziele nachteilig berühren (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, NuR 2007, 336 Rn. 41 m. w. N.). Ergibt also die Prüfung der Verträglichkeit, dass das Projekt einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen zu erheblichen Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist es im Grundsatz unzulässig (§ 34 Abs. 2 BNatSchG).

Die Verträglichkeitsprüfung stellt fest, ob das Vorhaben unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen hinreichend verfestigten Plänen oder Projekten (Summationswirkung) zu erheblichen Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“ in den für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Dabei dürfen zu Gunsten des Straßenbauvorhabens die von der Vorhabensträgerin geplanten oder im Rahmen der Planfeststellung behördlich angeordneten Schutz- und Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt werden, sofern sie während der Bauarbeiten und nach der Eröffnung des Verkehrs sicherstellen, dass erhebliche Beeinträchtigungen verhindert werden. Wenn durch Schutz- und Kompensationsmaßnahmen gewährleistet ist, dass ein günstiger Erhaltungszustand der geschützten Arten stabil bleibt, bewegen sich nachteilige Wirkungen des Vorhabens unterhalb der Erheblichkeitsschwelle. Das Schutzkonzept erlaubt dann die Zulassung des Vorhabens. Es macht aus der Sicht des Habitatschutzes nämlich keinen Unterschied, ob durch ein Vorhaben verursachte Beeinträchtigungen von vorneherein als unerheblich einzustufen sind oder ob sie diese Eigenschaft erst dadurch erlangen, dass Schutzvorkehrungen angeordnet und getroffen werden (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, NuR 2007, 336 Rn. 53 m. w. N.).

In der vorliegenden, nachrichtlich den Planfeststellungsunterlagen beigefügten Unterlage zur Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ (Unterlage 19.2.1) werden als Prüfaspekte die Arten nach den Anhängen der V-RL im "Wirkraum" (Raum, innerhalb welchem sich die zu betrachtenden Projektwirkungen auf ein Natura-2000-Gebiet ergeben können) betrachtet. Diese Verträglichkeitsuntersuchung umfasst das gesamte Vogelschutzgebiet, von dem nur eine Teilfläche im Bereich des verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsabschnittes liegt. Sowohl Inhalt als auch Umfang der genannten Unterlage sowie der Unterlagen 19.2.2 bzw. 19.2.3 sind nicht zu beanstanden.

#### 3.3.6.1.1.2 Übersicht über das Schutzgebiet und die für seine Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile

##### 3.3.6.1.1.2.1 Übersicht über das Schutzgebiet

Der Untersuchungsraum der Verträglichkeitsprüfung, also der Bereich, der zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Erhaltungsziele der Schutzgebiete heranzuziehen ist, umfasst das gesamte betroffene Vogelschutzgebiet und

darüber hinaus die Strukturen, Funktionen und funktionalen Beziehungen außerhalb der Schutzgebiete, die für einen günstigen Erhaltungszustand der Erhaltungsziele der Schutzgebiete unerlässlich sind (vgl. Nr. 5.2.3.1 Leitfaden FFH-VP).

Das Vogelschutzgebiet DE6533-471 „Nürnberger Reichswald“ umgibt die Stadt Nürnberg von drei Seiten. Es setzt sich aus neun Teilflächen zusammen und erstreckt sich über eine Gesamtfläche von insgesamt 38.192 ha. Geprägt wird es von großen zusammenhängenden Waldkomplexen aus vorherrschenden Kiefernwäldern, eingestreuten Laubholzbereichen und Umwandlungsflächen zu strukturreichen Misch- und Laubwäldern, mit Lichtungen sowie Waldsäumen. Der Nadelwaldanteil beträgt ca. 80 %. Es beherbergt landesweit bedeutsame Vorkommen von Spechten und Höhlennutzern, Laubholzbewohnern und weiteren Vogelarten (z. B. Ziegenmelker, Heidelerche, Auerhuhn, Haselhuhn, Habicht) und stellt ein Schwerpunktgebiet für Waldvögel mit Weltverbreitungsschwerpunkt Europa dar.

### 3.3.6.1.1.2.2 Erhaltungsziele und Bedeutung des Schutzgebietes

Unter "Erhaltungsziele" versteht man in Bezug auf Europäische Vogelschutzgebiete die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der in Anhang I der V-RL aufgeführten und der in Art. 4 Abs. 2 dieser Richtlinie genannten Vogelarten sowie ihrer Lebensräume, die in einem Vogelschutzgebiet vorkommen (vgl. § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG). Diese Arten und Lebensräume sind Gegenstand der Verträglichkeitsprüfung, sofern sie als signifikant eingestuft werden. Arten, die in anderen Anhängen der V-RL aufgeführt sind, sind nicht Gegenstand der Verträglichkeitsprüfung.

Der "Erhaltungszustand einer Art" umfasst die Gesamtheit der Einflüsse, die sich langfristig auf die Verbreitung und die Größe der Populationen der betreffenden Art in dem jeweiligen Gebiet auswirken können. Dabei wird der Erhaltungszustand als günstig betrachtet, wenn aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element ihres natürlichen Lebensraumes bildet und langfristig weiterhin bilden wird, das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Populationen dieser Art zu sichern (§ 3 Abs. 3 BayNat2000V in Anlehnung an Art. 1 Buchst. i) FFH-RL).

Bei den "maßgeblichen Bestandteilen eines Gebietes" i. S. d. § 34 Abs. 2 BNatSchG handelt es sich um das gesamte ökologische Arten-, Strukturen-, Standortfaktoren- und Beziehungsgefüge, das für die Wahrung bzw. Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der Lebensräume und Arten von Bedeutung ist (siehe Nr. 5.2.3.2 Leitfaden FFH-VP).

§ 34 Abs. 2 BNatSchG unterscheidet zwischen den Erhaltungszielen und dem Schutzzweck eines Gebietes. Mit den Erhaltungszielen wird festgelegt, für welche Lebensräume bzw. Arten eines Gebietes ein günstiger Erhaltungszustand erhalten oder wiederhergestellt werden soll. Der Schutzzweck ergibt sich aus den Vorschriften über das Schutzgebiet, nachdem die Länder die Europäischen Vogelschutzgebiete zu Schutzgebieten i. S. d. § 20 Abs. 2 BNatSchG erklärt haben. Sobald diese Erklärung erfolgt ist, ergeben sich die Maßstäbe für die Verträglichkeit aus dem jeweils bestimmten Schutzzweck und den zur Erreichung des Schutzzwecks erlassenen Vorschriften (vgl. § 34 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Die Erhaltungsziele entfalten Rechtswirkung, d. h. sie sind Maßstab für die Verträglichkeitsprüfung, solange und soweit Rechtskonkretisierungen in Form von Schutzgebietserklärungen i. S. d.

§ 32 Abs. 2 i. V. m. § 20 Abs. 2 BNatSchG oder ein gleichwertiger Ersatz nach § 32 Abs. 4 BNatSchG (noch) nicht vorliegen.

Die Erhaltungsziele für Europäische Vogelschutzgebiete sind in Bayern durch die BayNat2000V rechtsverbindlich festgelegt. Nach § 1 Nr. 2 i. V. m. Anlage 2 BayNat2000V sind für das Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ die Vogelarten Auerhuhn, Baumpieper, Eisvogel, Grauspecht, Habicht, Halsbandschnäpper, Haselhuhn, Heidelerche, Hohltaube, Mittelspecht, Neuntöter, Pirol, Raufußkauz, Rohrweihe, Schwarzspecht, Sperlingskauz, Uhu, Wendehals, Wespenbussard, Ziegenmelker und Zwergschnäpper gebietspezifisch. § 3 Abs. 1 BayNat2000V legt in Verbindung mit Anlage 2a der Verordnung die Erhaltungsziele für die einzelnen Arten fest. Ziel ist danach die Gewährleistung eines günstigen Erhaltungszustandes durch Erhalt, ggf. Wiederherstellung bestimmter artspezifischer Lebensräume bzw. Lebensraumstrukturen und ggf. weiterer in der Anlage 2a genannter Randbedingungen. Zur Präzisierung dieser zwangsläufig losgelöst von spezifischen örtlichen Gegebenheiten formulierten Zielsetzungen eröffnet § 3 Abs. 4 BayNat2000V die Möglichkeit, durch Vollzugshinweise die Erhaltungsziele gebietsbezogen näher zu konkretisieren. Davon hat das bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz mit den „Vollzugshinweisen zur gebietsbezogenen Konkretisierung der Erhaltungsziele der bayerischen Natura 2000-Gebiete“ vom 29.02.2016, Gz. 62-U8629.54-2016/1, Gebrauch gemacht. Danach gelten für das Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ im Wesentlichen folgende konkrete Erhaltungsziele:

- Erhaltung des Nürnberger Reichswalds als ausgedehnter, zusammenhängender Waldkomplex mit großer Vielfalt an Waldgesellschaften und Sonderbiotopen (Offenbereiche, Bachtäler, Teiche, Kleingewässer) als bedeutsamer Lebensraum für charakteristische, überwiegend seltene und gefährdete Vogelarten.
- Erhaltung und ggf. Wiederherstellung der Populationen von Schwarzspecht, Mittelspecht, Grauspecht, Raufußkauz, Sperlingskauz und Hohltaube als Folgenutzer sowie ihrer Lebensräume, insbesondere ausgedehnter, ausreichend ungestörter und unzerschnittener Wälder mit ausreichenden Anteilen von Laubhölzern und Alt- und Totholzanteilen sowie eines Netzes aus Biotopbäumen.
- Erhaltung und ggf. Wiederherstellung der Populationen von Wespenbussard und Habicht sowie ihrer Lebensräume, insbesondere großflächiger, störungsarmer, ausreichend unzerschnittener Waldgebiete mit Alt- und Starkholzbeständen als Bruthabitate sowie extensiv genutzter Offenlandbereiche mit Säumen, Magerwiesen, (Feucht-)Grünland und Gewässern als Nahrungshabitate, auch als Lebensräume des Piroles; Erhaltung, ggf. Wiederherstellung störungsarmer Räume um die Brutplätze, insbesondere zur Brut- und Aufzuchtzeit und Erhalt der Horstbäume.
- Erhaltung und ggf. Wiederherstellung der Population des Auerhuhns und seiner Lebensräume, insbesondere ausgedehnter, ausreichend ungestörter, wenig erschlossener, alter, lichter, strukturreicher Nadel- und Nadelmischwälder mit ausreichender Beerkrautvegetation; Erhaltung, ggf. Wiederherstellung auch ausreichend großer Lebensräume zwischen den bekannten Teilpopulationen einschließlich ausreichender Trittsteine; Erhalt der im Jahresverlauf notwendigen Vielfalt an Teillebensräumen wie Balzplätze, deckungsreiche Brutplätze und Rückzugsgebiete für Weibchen mit Küken, vorzugsweise in Nähe von Randstrukturen, insektenreiche Beerstrauchvegetation und Amei-

senlebensräume, ausgedehnte Winternahrungsflächen, Rohbodenstellen zur Aufnahme von Magensteinchen und zum „Sandbaden“.

- Erhaltung und ggf. Wiederherstellung der Population des Haselhuhns und seiner Lebensräume, insbesondere ausreichend große, reich horizontal und vertikal strukturierte Laub- und Mischwälder; Erhalt und Förderung von Pionierholzarten und Dickichtstrukturen aus Laubholz mit reichem Angebot an Weichhölzern und kleinen Bestandslücken sowie Beeren tragenden Sträuchern und Bäumen.
- Erhaltung und ggf. Wiederherstellung der Populationen von Heidelerche und Ziegenmelker sowie ihrer Lebensräume, insbesondere der trockenen, lichten Kiefern- und Kiefern-Eichen-Wälder und deren Verzahnung mit insektenreichen Lichtungen, Schneisen und Offenland, von sandigen Freiflächen, Energieversorgungsstrassen, Sandgruben; Erhalt der Primärhabitats auf Dünen oder in Flechten-Kiefernwäldern; Erhalt von Singwarten in den Offenbereichen und einer strukturreichen und lückigen Krautschicht mit vereinzelt liegendem Totholz.
- Erhaltung und ggf. Wiederherstellung der Population des Eisvogels und seiner Lebensräume, insbesondere ungestörter, unbegradigter, mäandrierender Fließgewässer mit naturbelassenen Uferbereichen, natürlichen Abbruchkanten und Steilufern als Brutlebensraum sowie umgestürzter Bäume und anderer Sitzwarten im Uferbereich der Gewässer.
- Erhaltung und ggf. Wiederherstellung der Populationen von Neuntöter, Baumpieper und Wendehals sowie ihrer Lebensräume, insbesondere naturnaher Waldränder und Offenland-Gehölz-Komplexe mit ausreichend großen Flächenanteilen von insektenreichen Magerrasen und -wiesen und Heiden; Erhalt einer ausreichenden Anzahl von Höhlenbäumen für den Wendehals.
- Erhaltung und ggf. Wiederherstellung der Population des Uhus und seiner Lebensräume, insbesondere Erhalt bzw. Wiederherstellung störungsarmer Räume um die Brutplätze, vor allem zur Brut- und Aufzuchtzeit und Erhalt der Horstbäume; Erhaltung großflächiger, nicht oder wenig zerschnittener Nahrungshabitats, insbesondere auch zur Vermeidung von Anflugunfällen.
- Erhaltung und ggf. Wiederherstellung der Population der Rohrweihe und ihrer Lebensräume, insbesondere störungsarmer und strukturreicher Verlandungsbereiche an den Teichen.
- Erhaltung, ggf. Wiederherstellung der Populationen und Lebensräume von Halsbandschnäpper und Zwergschnäpper.

Zu weiteren Details wird auf die das Vogelschutzgebiet DE6533-471 „Nürnberger Reichswald“ betreffende Anlage der genannten Vollzugshinweise sowie auf die Ausführungen in Kapitel 2.2 der Unterlage 19.2.1 verwiesen.

#### 3.3.6.1.1.2.2.1 Übersicht über die Arten nach Anhang I der V-RL

Im Standard-Datenbogen des Europäischen Vogelschutzgebiets „Nürnberger Reichswald“ werden eine Reihe von Arten nach Anhang I der V-RL genannt. Im Einzelnen sind dies:

| <b>Art</b>        | <b>Kennziffer</b> |
|-------------------|-------------------|
| Auerhuhn          | 108               |
| Eisvogel          | 229               |
| Grauspecht        | 234               |
| Halsbandschnäpper | 321               |
| Haselhuhn         | 104               |
| Heidelerche       | 246               |
| Mittelspecht      | 238               |
| Neuntöter         | 338               |
| Raufußkauz        | 223               |
| Rohrweihe         | 081               |
| Schwarzspecht     | 236               |
| Sperlingskauz     | 217               |
| Uhu               | 215               |
| Wespenbussard     | 072               |
| Ziegenmelker      | 224               |
| Zwergschnäpper    | 320               |

Eine Übersicht über die jeweiligen Lebensraumansprüche, die Population, den Erhaltungszustand etc. findet sich in Kapitel und 4.3.2 der Unterlage 19.2.1, sowie in Kapitel 1.3.2 der Unterlage 19.4.1 auf die an dieser Stelle verwiesen wird.

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

Der Standard-Datenbogen nennt insgesamt fünf regelmäßig vorkommende Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 der V-RL, die nicht im Anhang I der V-RL aufgeführt sind. Dabei handelt es sich um folgende Arten:

| <b>Art</b> | <b>Kennziffer</b> |
|------------|-------------------|
| Baumpieper | 256               |
| Habicht    | 085               |
| Hohltaube  | 207               |
| Pirol      | 337               |
| Wendehals  | 233               |

Eine Übersicht über die jeweiligen Lebensraumansprüche, die Population, den Erhaltungszustand etc. ist in den Kapiteln 4.3.3 der Unterlage 19.2.1 sowie (ebenso) in Kapitel 1.3.2 der Unterlage 19.4.1 zu finden, auf die auch insoweit verwiesen wird.

#### 3.3.6.1.1.3 Beschreibung des Vorhabens

##### 3.3.6.1.1.3.1 Technische Beschreibung des Vorhabens

Hinsichtlich der technischen Beschreibung des planfestgestellten Vorhabens wird auf die Ausführungen unter B. 1 und C 3.3.3 Bezug genommen. Im Übrigen wird hierzu auf die Unterlagen 1 T, 5 T und 11 T verwiesen.

### 3.3.6.1.1.3.2 Wirkfaktoren

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

Bei den Wirkfaktoren sind bau-, anlage- und betriebsbedingte Faktoren zu unterscheiden. Die anlagenbedingten Wirkfaktoren des gegenständlichen Vorhabens bestehen in der Inanspruchnahme von Flächen der Teilflächen 03 sowie 05 des Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“ und der damit verbundenen Rodung von Waldflächen in einem Umfang von insgesamt ca. 4,19 ha. Hinzu kommt eine geringfügige Erhöhung der schon bestehenden Trenneffekte sowie Störung funktionaler Zusammenhänge durch Verbreiterung der Waldschneise und der bestandsnahen Anpassung der Anschlussstellen an die neuen Querschnittsverhältnisse. An der AS Nürnberg-Zollhaus ist es aus Platzgründen (Bestandserhalt des Kreuzungsbauwerks) erforderlich, die bisher zweistreifig ausgebildete Schleifenrampe Nürnberg/ Münchener Straße in Fahrtrichtung Feucht/ A 73 auf einen einstreifigen Rampenquerschnitt zurückzunehmen. Dies hat zur Folge, dass zur Sicherstellung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit für die Fahrbeziehung Kornburg/ St 2406 in Fahrtrichtung Feucht/ A 73 im Süd-Quadranten eine neue Direktrampe zu errichten ist. Gerade wegen des Erhalts des Vogelschutzgebietes ist hier eine besonders platzsparende Trassierung gewählt worden, die diese Rampe eng an die A 73 heranführt.

Betriebsbedingte Wirkungen werden durch den Verkehr sowie durch Unterhaltungsmaßnahmen verursacht. Der Ausbau der A 73 im Bereich des Vogelschutzgebietes führt zu einer (geringfügigen) Verschiebung der Beeinträchtigung bzw. Belastung straßennaher Lebensräume durch Verlärmung, Erschütterungen sowie Schadstoffimmissionen, wodurch sich auch Verschiebungen bzw. Veränderungen hinsichtlich der für die einzelnen Vogelarten relevanten Effektdistanzen ergeben. Der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor für die Tier und Pflanzenwelt wird durch den Ausbau um ca. 5-15 m verbreitert. Die Verlärmung im Prognose-Planfall ist im Vergleich zur Situation im Prognose-Null-Fall 2030 (gemessen an der 58 dB(A)Tag-Isophone für die Spechte) entweder geringer (AS Nürnberg-Hafen-Ost – AS Nürnberg-Zollhaus) oder identisch. Eine erhebliche Erhöhung der Barrierewirkungen und Zunahme der Gefährdung von Tieren durch Kollision ist aufgrund einer geringfügig verlängerten Querungsstrecke von ca. 8 m für die Vogelarten nicht anzunehmen.

Baubedingte Wirkfaktoren sind die Rodung von Wald auf Bauflächen im Rahmen der Bauausführung von ca. 2,89 ha. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die betroffenen Waldflächen nach Abschluss der Baudurchführung renaturiert werden, diese Waldflächen ihre ökologischen Funktionen aber erst wieder mittel- bis langfristig erfüllen werden. Daneben erfolgt baubedingt eine vorübergehende Verstärkung der gegebenen Trennwirkungen sowie der Immissionsbelastungen (Baulärm, Erschütterungen, Staub). Ebenso ergeben sich vorübergehende Immissionsbelastungen entlang der von Baustellenfahrzeugen genutzten Baufelder und Baustraßen.

#### 3.3.6.1.1.4 Detailliert untersuchter Bereich

##### 3.3.6.1.1.4.1 Abgrenzung des Untersuchungsraums

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

Als "Wirkraum" wurde hier in Abhängigkeit von topographischen und nutzungsbedingten Gegebenheiten ein Bereich von ca. 400 m beiderseits der A 73 betrachtet, im Zuge der Nachkartierungsarbeiten wurde dieser Korridor auf jeweils 500 m erweitert. Der untersuchte Bereich umfasst die beiderseits der Autobahn unmittelbar angrenzenden Flächen des Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“ sowie Teile der Siedlungsbereiche Gartenstadt bzw. Maiach und teilweise die Kleingartensiedlung Königshof. Entlang der A 73 erstreckt sich der detailliert untersuchte Bereich von der AS Nürnberg-Hafen-Ost entlang der Siedlungsbereiche Gartenstadt und Maiach, sowie der Kleingartensiedlung Königshof bis zum AK Nürnberg-Süd. Hinsichtlich der Darstellung des Wirkraums mit den vorkommenden Arten wird auf die Unterlage 19.2.3 verwiesen. Dieser Darstellung liegen neben schon vorhandenen Untersuchungen auch projektbezogene Vegetations- und Nutzungskartierungen, Strukturkartierungen und avifaunistische Erfassungen aus den Jahren 2010 bzw. 2016 und 2017 zu Grunde (siehe hierzu auch Unterlagen 19.4.3 T und 19.4.4 T).

Der Wirkraum des Vorhabens besteht vorrangig aus Waldflächen. Es dominieren Nadelwaldbestände unterschiedlichen Alters mit typischen Kiefern und stellenweise Fichten sowie jüngere Mischwaldbestände mit Kiefer, Fichte, Buche und vereinzelt Eichen, wobei der Nadelbaumanteil zumeist größer als 50 % ist. Laubwald- und Mischwaldbestände mit älteren Bäumen und strukturreicher Artenzusammensetzung kommen nur stellen- bzw. bereichsweise vor.

Durch den gewählten Wirkraum des Vorhabens ist eine hinreichende Beurteilung der Beeinträchtigungen der Zielarten des Vogelschutzgebietes in Bezug auf direkte Flächenverluste sowie optische und akustische Störwirkungen möglich. Einwendungen hinsichtlich der Ausdehnung des detailliert untersuchten Bereiches wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens nicht erhoben, auch nicht von der höheren Naturschutzbehörde.

##### 3.3.6.1.1.4.2 Voraussichtlich betroffene Arten im Wirkraum

Von den Vogelarten nach Anhang I der V-RL konnten im Wirkraum des Vorhabens der Eisvogel, der Schwarzspecht, der Neuntöter, die Heidelerche, der Wespen-

bussard und der Mittelspecht nachgewiesen werden, von den Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 VR-L der Baumpieper, der Habicht, die Hohлтаube und der Pirol.

Der Eisvogel besiedelt kleinfischreiche Still- und Fließgewässer mit ausreichender Sichttiefe und geeigneten Ansitzwarten in einer Höhe von zwei bis drei Metern über dem Wasser. Der Brutplatz befindet sich am Ende einer Röhre, die in steile, sandige bis lehmige Erdabbrüche mit einer Mindesthöhe von 50 cm gegraben wird. Notwendige Lebensraumrequisiten sind überhängende Äste, Reusenpfähle oder Brücken als Ansitze zum Stoßtauchen, sowie nicht zu weit entfernt vom Wasser gelegene Steilwände. Die Art gehört zu den wenig lärmempfindlichen Arten (Garniel & Mierwald, Arbeitshilfe für Vögel und Straßenverkehr Juli 2010 - nachfolgend als „Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr“ bezeichnet), dennoch ist von einer Effektdistanz von 200 m auszugehen. Zerschneidungen bestehender Nahrungsgebiete und ein dadurch erhöhtes Kollisionsrisiko oder Störwirkungen durch den Neubau von Straßen in Brutplatznähe stellen aber voraussichtlich im Vergleich zur Verlärmung des Habitats deutlichere Gefährdungsursachen für den Eisvogel dar. Der Eisvogel konnte entlang des Ludwig-Donau-Main-Kanals mehrfach als Nahrungsgast nachgewiesen werden. Aufgrund des Alters der Bauwerke der Stauhaltungen kann nicht vollständig ausgeschlossen werden, dass diese Art unmittelbar am Kanal brütet. Es kann innerhalb des Untersuchungsraumes von einem Revier nördlich der Autobahn ausgegangen werden. Mit einem Brutplatz innerhalb der Effektdistanz muss nicht gerechnet werden. Gem. Aussagen des Managementplans des AELF Fürth von 2012 (nachfolgend als „Managementplan“ bezeichnet) ist innerhalb des Vogelschutzgebiets von einer Population mit mind. 10-12 Brutpaaren auszugehen. In günstigen Jahren sind Siedlungsdichten von 20-30 Brutpaaren zu erwarten.

Der Schwarzspecht brütet in geschlossenen Wäldern. Voraussetzung für das Vorkommen des Schwarzspechtes ist das Vorhandensein von 80- bis 100-jährigen Höhlenbäumen. Er gilt als Charaktervogel der Buchenaltholzbestände, brütet aber auch in anderen alten Laub- oder Nadelbäumen mit ausreichend hohen und dicken Stämmen. Je nach Ausstattung der Wälder ergeben sich für den Schwarzspecht Reviergrößen zwischen 150 – 800 ha. Der Schwarzspecht bleibt einem Bruthöhlenbaum über viele Jahre hinweg treu. Daneben benötigt er vor allem Wälder mit starken Beständen größerer Waldameisen (Rossameise), die wesentlicher Nahrungsbestandteil sind. Die Höhlenbäume des Schwarzspechtes sind für Nachfolgenutzer (z. B. Waldkauz, Raufußkauz, Hohлтаube) von großer Bedeutung. Der Schwarzspecht gehört zu den Vogelarten, die unabhängig von der Verkehrsmenge häufig Abstände von 300 – 500 m von Straßen einhalten. Mit steigender Verkehrsmenge nimmt naturgemäß auch die Stärke der negativen Effekte der Straße zu, welches nach fachlichen Aussagen darauf hindeutet, dass der Lärm am erkennbaren Straßeneffekt zwar beteiligt ist, dass aber weitere Wirkungen der Trasse und des Verkehrs auch eine wichtige Rolle spielen. Nach Ergebnissen von Bieringer (in der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr dokumentiert) konnte ein statistisch signifikanter Zusammenhang zwischen Lärm und Siedlungsdichte u. a. für Spechte belegt werden. Dieser Effekt war bis zu einer Verlärmung zwischen 55 dB(A) – 59,9 dB(A) festzustellen. Die Arbeitshilfe gibt für den Schwarzspecht eine Effektdistanz von 300 m sowie einen kritischen Schallpegel von 58 dB(A) am Tag an. Der Schwarzspecht wurde innerhalb des Untersuchungsraumes mit drei Revieren nachgewiesen, wobei der Schwerpunkt der Nachweise südlich der A 73 zu finden ist. Eines dieser Reviere befindet sich nordwestlich der AS Nürnberg-Königshof. Eine weiteres konnte zwischen den AS Nürnberg-Königshof und Nürnberg-Zollhaus nachgewiesen werden. Das dritte Revier ist östlich der AS Nürnberg-Zollhaus lokalisiert, wobei der Altholzbestand unmittelbar südöstlich der AS aufgrund der vorliegenden sehr guten Strukturen für die Art einen wichtigen Bestandteil des Reviers darstellt. Im Managementplan wird für den Schwarzspecht eine flächendeckende Besiedelung des Reichswaldes festgestellt, wobei die Art im

nördlichen Reichswald deutlich häufiger vorkommt als im südlichen Reichswald. Die Siedlungsdichte wird mit 0,55 Brutpaaren pro 100 ha angegeben, damit ist der Erhaltungszustand dieser Art im Nürnberger Reichswald als sehr gut zu bewerten.

Der Neuntöter bewohnt vorwiegend offene, sonnig-warme Landschaften mit großer Strukturvielfalt, wie Heckenlandschaften oder Moor- und Heideflächen, Trockenrasen mit dornigem Gebüsch und einzelnen Bäumen, nicht zu intensiv genutzte Wiesen und Weiden mit Dornbüschen, Streuobstflächen sowie Weinberge. Waldlichtungen, auch jüngere Fichtenschonungen, nicht mehr genutzte Sand- und Kiesgruben werden immer häufiger besetzt. Gebietsweise lebt der Neuntöter in großer Zahl auf Kahlschlägen und von Sturm heimgesuchten Flächen bis rund zehn Jahre nach der Aufforstung. Wichtig sind vegetationslose Flächen für die Jagd und dornige Niststräucher, z. B. Brombeere, Schlehe, Weißdorn und Heckenrose. Der Neuntöter ist als wenig lärmempfindlich mit einer Effektdistanz von 200 m einzustufen. Der überwiegende Anteil des Untersuchungsgebiets und damit auch des Wirkraums bietet der Art keinen geeigneten Lebensraum. Altnachweise aus der Artenschutzkartierung liegen in Form aggregierter Punkte südlich der Autobahn im Bereich Föhrenbuck vor. Der LBP zur Deponie Nürnberg/Süd, Fachbeitrag Vögel (Brünner 2005) spricht von zwei regelmäßigen Brutrevieren der Art auf dem Deponiegelände. Im Bereich der Stromtrasse nördlich der A 73 ist ein Vorkommen nicht grundsätzlich auszuschließen. In den Jahren 2010 und 2016 erfolgte innerhalb des Untersuchungsgebietes kein Nachweis der Art. Für die Art gibt der Managementplan an, dass sie nur mit wenigen Brutpaaren innerhalb des Vogelschutzgebiets nachgewiesen werden konnte. Ein Großteil des Schutzgebiets bietet der Art keine geeigneten Habitate. Weiterhin sind v.a. aufgrund fortschreitender Sukzession Habitate an Waldrändern, Rodungsinseln oder Stromtrassen nicht mehr besiedelt.

Die bodenbrütende Heidelerche bevorzugt Brachen, Hutungen und Kahlschläge mit mageren und zum Teil vegetationsfreien Böden. Die Brutbiotope liegen in trockenen und sehr lichten Kiefernheidewäldern, an Wald angrenzende Trockenrasen, Wacholderheiden sowie Sandgruben. Sie reagiert u.a. empfindlich auf Aufforstung von Sonderstandorten; Störungen durch Massentourismus und Freizeitsport, einschließlich der Erschließung und Bebauung entsprechender Lebensräume. In Bezug auf die Empfindlichkeit der Heidelerche gegenüber Verkehrslärm wurde entsprechend den Maßgaben der Arbeitshilfe eine theoretisch geringe Empfindlichkeit ermittelt. Allerdings konnte für die Art ihr Verteilungsmuster an Straßen empirisch nicht ermittelt werden, so dass eine größere Unsicherheit besteht. Aufgrund ihrer aufwändigen Singflüge wurde die Effektdistanz von den Autoren bei 300 m festgelegt. Für die Heidelerche liegen innerhalb des Planungsraumes aktuelle Nachweise entlang der Stromtrasse vor. Hier sind die von der Heidelerche benötigten Lebensraumstrukturen wie Singwarten, Rohbodenstandorte, Waldrand und Brutmöglichkeiten auf engem Raum kombiniert vorzufinden. Allerdings handelt es sich bei den Rohbodenstandorten um zum Kartierzeitpunkt voraussichtlich relativ frisch abgeschobene Flächen, die auf die Dauer wieder bewachsen sein werden. Ein dauerhaftes Vorkommen der Heidelerche im Bereich der Stromleitungstrasse ist daher nicht ohne weiteres als gesichert anzusehen. Der Managementplan gibt für das Vogelschutzgebiet eine Brutpaardichte von 0,8 Brutpaaren auf 10 ha in geeigneten Habitaten an. Der Erhaltungszustand kann daher noch mit gut bewertet werden. Insgesamt ist jedoch ein starker Bestandsrückgang dieser Art im Nürnberger Reichswald festzustellen. Durch Sukzession bei aussetzender Pflege oder aktiven Aufforstungen verlieren die Habitate der Art ihre Eignung, weshalb der Managementplan darauf hinweist, dass die Entwicklung der Population aufmerksam beobachtet werden muss.

Der Wespenbussard bewohnt lichte und alte sowie strukturreiche Laubwälder. Sehr sonnige Lichtungen, Wiesen und Schneisen sind für die Nahrungsverfügbar-

keit erforderlich. Diese Greifvogelart ist auf Wespen als Nahrung spezialisiert. Auch werden Landschaftsmosaik wie extensiv genutztes Offenland, Feldgehölze und Wiesen in enger Anlehnung an alte Waldbereiche als Lebensraum genutzt. Die Reviergröße ist variabel, es wird von einer Größe von 1.000 – 4.000 ha ausgegangen (LWF 2006), auch wenn großräumige Dichten weitaus geringer ausfallen können. Die Anlage des Horstes erfolgt vorwiegend in Laubbäumen mit großen Kronen. Die Horststandorte sind tiefer im Wald gelegen als die des Mäusebussards, bei sehr dichten Wäldern werden jedoch die Randstrukturen bevorzugt. Eine Nutzung bereits bestehender Horste ist ebenfalls möglich. Die Nahrung des Wespenbussards besteht überwiegend aus Wespen, die aus ihren Nestern ausgegraben werden. Der Wespenbussard gehört gemäß Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr zu den Vogelarten ohne spezifisches Abstandsverhalten bzw. für die der Verkehrslärm keine Relevanz besitzt. Für den Wespenbussard ist eine optische Störung durch die Straße am Brutplatz entscheidend. Die Autoren der Arbeitshilfe weisen der Art eine Fluchtdistanz von 200 m zu. Innerhalb dieser Fluchtdistanz prognostizieren sie eine 100 %ige Abnahme der Habitataignung als Brutplatz. Innerhalb des Untersuchungsraumes wurde diese Art südlich der Autobahn als Nahrungsgast nachgewiesen. Der Managementplan geht aufgrund langjähriger Erfassungen davon aus, dass der Wespenbussard mit 8-10 Brutpaaren im Reichswald vorkommt.

Der Mittelspecht ist stark an totholzreiche Laubwälder wie z. B. Hartholzauen, Eichen-, Hainbuchen- oder Buchen-Eichen-Wälder gebunden. Auch in Erlen-Eschen-Ulmen-Wäldern, Bruchwäldern oder Eichen-Kiefern-Wäldern ist er zu finden. Als Such- und Stocherspecht benötigt der Mittelspecht rauborkige Bäume, unter deren Rinde er nach Nahrung sucht. Die Nahrung besteht überwiegend aus Insekten sowie Spinnentieren und ihren Larven (Schmetterlinge, Käfer und Spinnen). Die mittlere Reviergröße liegt bei ca. 10 ha/ Brutpaar. Bei geeigneten Lebensbedingungen können auch wesentlich höhere Dichten vorkommen. Bei Anteilen von weniger als 10 Alteichen pro ha sind Mittelspechte jedoch selten anzutreffen. Der Mittelspecht brütet regelmäßig in der gleichen Niststätte. Gefährdungen bestehen für die Art durch Verlust geeigneter Lebensräume durch Abholzung alter Eichenbestände und Rodung von Streuobstanlagen. Intensive forstwirtschaftliche Nutzung und Ersetzung eichenreicher Wälder durch schnellwüchsige Nadelhölzer oder standortfremde Laubbäume wirken sich ebenfalls negativ auf den Bestand der Art aus. Der Mittelspecht zählt genau wie der Schwarzspecht gemäß der Arbeitshilfe zu den Arten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit. An dieser Stelle wird auf die vorstehenden Ausführungen zum Schwarzspecht verwiesen. Für den Mittelspecht ist neben der 58 dB(A) Tag-Isophone eine Effektdistanz von 400 m anzusetzen. Für den Mittelspecht liegen Nachweise vor, die lückenhaft fast über den gesamten Untersuchungsraum verteilt sind. Aufgrund der Nachweise lassen sich sieben Reviere abgrenzen. Von diesen sieben befinden sich fünf südlich der A 73 und zwei nördlich der Autobahn. Aufgrund der nachgewiesenen Brutpaare und einer Habitatmodellierung geht der Managementplan von einem Bestand von mehr als 200 Revieren aus. Die Population wird mit einer Dichte von 1,25 Brutpaaren pro 10 ha in geeigneten Habitaten angegeben.

Der Baumpieper besiedelt als Bodenbrüter lichte Wälder und locker bestandene Waldränder, daneben auch Aufforstungen und jüngere Waldstadien. Regelmäßig besiedelt werden Gehölze mit extensiv genutztem Umland, Feuchtgrünland und Auwiesen in nicht zu engen Bachtälern, seltener Streuobstbestände und Hecken. Wichtiger Bestandteil des Reviers sind geeignete Warten als Ausgangspunkt für Singflüge sowie eine insektenreiche, lockere Krautschicht und sonnige Altgrasbestände für die Nestanlage. Im Nürnberger Reichswald ist diese Art vor allem in den sehr lichten Kiefernbeständen, mit einer Krautschicht ohne dazwischen liegende Strauchschicht, in sehr hoher Dichte vorhanden. Intensivierung der Landwirtschaft und der Waldnutzung, Beseitigung geeigneter Strukturen sowie intensive Freizeit-

nutzung von Brutgebieten sind als Gefährdungsursachen zu nennen. Der Baumpieper gehört gem. der Arbeitshilfe zu den wenig lärmempfindlichen Vogelarten. Dieses wird durch die Kartiererergebnisse deutlich bestätigt. Die Autoren der Arbeitshilfe geben für die Art eine Effektdistanz von 200 m an. Der Baumpieper wurde in einigen ausgewählten Bereichen des Untersuchungsraumes in hoher Dichte (bis zu 1,3 Brutpaare/ ha, siehe hierzu auch Unterlage 19.1.1 T) nachgewiesen. Diese hohen Dichten sind insbesondere auf die Durchforstungen zurückzuführen, so dass der Luftraum zwischen Baumkronen der Kiefern und Boden in großen Anteilen nicht durch Vegetation eingenommen wurde. Es besteht eine sehr hohe Übereinstimmung der Dichtezentren der Art im Untersuchungsgebiet mit den im Jahr 2009 modellierten Lebensräumen sehr guter Habitateignung. Die Konzentrationen entsprechen den Dichten des Baumpiepers, die im Rahmen des Managementplans für das EU-Vogelschutzgebiet Nürnberger Reichswald nachgewiesen wurden. Der Managementplan geht davon aus, dass alle für diese Art geeigneten Strukturen flächendeckend besiedelt werden. Allein innerhalb der für den Managementplan kartierten Probeflächen wurden über 500 Reviere der Art angegeben. Aufgrund dieser Ergebnisse ist insgesamt für den Reichswald von einer Population von mehr als 5.000 Brutpaaren auszugehen. Die Brutpaardichte wird für den Baumpieper in geeigneten Bereichen mit 4 Brutpaaren/ 10 ha angegeben. Insbesondere der Südliche Reichswald bietet der Art sehr große Flächen zur Besiedlung.

Der Habicht besiedelt Wälder aller Art und Größe. Die für ein Vorkommen des Habichts zwingend erforderlichen Habitatvoraussetzungen beschränken sich in Europa auf einen für die Horstanlage geeigneten (idealerweise über 60 Jahre alten) Baumbestand und ein ausreichendes Angebot mittelgroßer Vögel und Säugetiere als Beute. Der Habicht kommt sowohl in großen, geschlossenen Waldgebieten wie auch in der offenen Kulturlandschaft vor, wenn dort zumindest einzelne Feldgehölze vorhanden sind. Eine abwechslungsreiche Landschaft ist Grundvoraussetzung für den Habicht. Die Nahrung besteht überwiegend aus Vögeln, jedoch werden auch Säugetiere erbeutet. Der Habicht reagiert genau wie der Wespenbussard nicht empfindlich auf Straßenverkehrslärm, sondern auf optische Störsignale. Die Arbeitshilfe gibt für den Habicht eine Flucht- und Effektdistanz von 200 m in Bezug auf den Brutplatz an. Weiterhin gehört die Art zu den besonders kollisionsgefährdeten Vogelarten, die aus großer Entfernung Straßen anfliegen, um nach Verkehrsopfern zu suchen. Nach den Ergebnissen des Managementplans konnten drei eng zusammenliegende vermutlich regelmäßig genutzte Horststandorte des Habichts in dem Walddreieck westlich der AS Nürnberg-Königshof entnommen werden. Diese befinden sich aktuell in einem Abstand von ca. 220 – 300 m zum südwestlichen Fahrbahnrand der A 73. Für das Gesamtgebiet wurden im Rahmen der Managementplanung 32 Reviere erfasst. Die Brutpaardichte wird mit 0,8 Brutpaaren/ 1.000 ha angegeben.

Die Hohltaube brütet in alten und höhlenreichen Laubwäldern. Sie ist Nachfolgenutzer von Specht- und anderen Baumhöhlen und stark von der Waldbewirtschaftung abhängig. Sie zeigt eine relativ enge Bindung an den Schwarzspecht, da dessen angelegte Höhlen häufig die einzigen passenden Quartiere im Wirtschaftswald sind. Die Hohltaube gehört ebenso wie der Schwarz- und Mittelspecht gem. der Arbeitshilfe zu den Vogelarten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit. Im Rahmen des F+E-Vorhabens 02.237/2003/LR des (damaligen) Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung wurde für die Hohltaube ein kritischer Schallpegel von 58 dB(A) am Tag nach RLS-90 festgestellt. In der Arbeitshilfe geben die Autoren zusätzlich eine Effektdistanz von 500 m für die Hohltaube an. Für die Hohltaube liegen zwei Altnachweise aus dem Jahr 2000 am südlichen Rand des Untersuchungsgebiets vor. Es handelt sich hierbei um zumindest teilweise aggregierte Fundpunkte der Artenschutzkartierung. Der Status der Art wird einmal mit „möglicherweise brütend“ und einmal mit „sicher brütend“ beschrieben. Die Art

konnte bei den Kartierungen im Jahr 2010 bzw. 2016 nicht nachgewiesen werden. Der Managementplan spricht von einer flächendeckenden Verbreitung der Hohltaube im Nürnberger Reichswald bei durchschnittlichen Reviergrößen. Die Brutpaardichte wird mit 0,4 Brutpaaren/ 100 ha angegeben, der Erhaltungszustand kann mit gut bewertet werden.

Der Pirol ist ein Brutvogel der Laubwälder, Obstbaumbestände sowie Parks, Friedhöfe, Baumgärten, Hof- und Feldgehölze mit altem Laubbaumbestand bewohnt. Er besiedelt auch laubholzreiche Kiefernforste und Kiefern-Eichen-Wälder, selten auch Nadelforste mit geringem Laubholzanteil. Diese Art bevorzugt lichte Bruch- und Auenwälder, Pappelforste, Ufergehölze und Feldgehölze in Feuchtgebieten. Hauptgefährdungsursache für diese Art ist der Lebensraumverlust. Die Rufe des Pirols sind stark maskierungsanfällig in Bezug auf Verkehrslärm. Ihr Energiemaximum liegt in den Frequenzen, in denen der Verkehr am lautesten ist. Allerdings finden die Balzgesänge und Schauflüge des Männchens nicht zwangsläufig im direkten Umfeld des Brutplatzes statt, sondern können bis zu 700 m entfernt liegen. Die Pirole gelten als besonders revier- und brutplatztreu, so dass Paare jahrelang zusammen bleiben und an gleichen Orten brüten. Dies erleichtert ebenfalls die Partnerfindung. Die Arbeitshilfe stuft den Pirol in dieselbe Kategorie wie die Arten Hohltaube, Schwarz- und Mittelspecht ein. Neben einem kritischen Schallpegel von 58 dB(A) am Tag wird eine Effektdistanz von 400 m für die Beurteilung in der Arbeitshilfe empfohlen. Der Pirol wurde in den Waldbereichen zwischen den AS Nürnberg-Königshof und Nürnberg-Zollhaus nördlich und südlich der Autobahn mit jeweils einem Brutpaar nachgewiesen. Die direkt an die Autobahn angrenzenden Waldbereiche werden jedoch nicht als Revier genutzt. Im Managementplan wird der Gesamterhaltungszustand der Art noch mit „gut“ (B) bewertet. Während der Kartierung zum Managementplan wurden nur vier Brutpaare nachgewiesen. Sie kommen randlich oder entlang der Auen- und Laubbereiche im Reichswald vor. Der Managementplan weist darauf hin, dass der Pirol keine typische Art für das Vogelschutzgebiet ist.

Demgegenüber finden sich für die Arten Raufußkauz, Uhu, Ziegenmelker, Rohrweihe, Halsbandschnäpper, Zwergschnäpper, Sperlingskauz, Grauspecht, Haselhuhn, Auerhuhn und Wendehals im Wirkraum und dessen näherem Umfeld keine geeigneten Habitatbedingungen; sie wurden auch nicht im Wirkraum nachgewiesen. Auf Grund dessen ist eine nähere Betrachtung der letztgenannten Arten im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung entbehrlich. Insoweit sind vorhabensbedingte Beeinträchtigungen nicht zu erkennen.

#### 3.3.6.1.1.5 Vorhabensbezogene Maßnahmen zur Schadensbegrenzung

Der Begriff "Maßnahme zur Schadensbegrenzung" ist im BayNatSchG, BNatSchG oder in der FFH-RL nicht enthalten. Er wird in den Arbeitspapieren der EU-Kommission anstelle des aus der Eingriffsregelung vertrauten Begriffes "Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen" als Übersetzung für den englischen Begriff "mitigation measure" verwendet (vgl. Nr. 5.2.5.4 Leitfaden FFH-VP).

Maßnahmen zur Schadensbegrenzung haben die Aufgabe, die negativen Auswirkungen von vorhabensbedingten Wirkprozessen auf die Erhaltungsziele eines Schutzgebietes zu verhindern bzw. zu begrenzen, und tragen somit zur Verträglichkeit des Vorhabens bei. Wegen der insoweit spezifischen Fragestellung können sie über die gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung/Minimierung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft hinausgehen. Gleichwohl können die auf Grund der Anforderungen der Eingriffsregelung erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung mit den Maßnahmen zur Schadensbegrenzung identisch sein (vgl. dazu ebenso Nr. 5.2.5.4 Leitfaden

FFH-VP). Ist der Planungsträger in der Lage, durch Schutzvorkehrungen sicherzustellen, dass der Grad der Beeinträchtigung, den die FFH-RL durch das Merkmal der Erheblichkeit kennzeichnet, nicht erreicht wird, so ist dem Integritätsinteresse, das nach der Konzeption der Richtlinie vorrangig zu wahren ist, Genüge getan. Denn aus Sicht des FFH-Rechts spielt es keine Rolle, ob Auswirkungen, die durch ein Vorhaben verursacht werden, von vornherein als unerheblich einzustufen sind, oder zwar, für sich betrachtet, erheblich zu Buche schlagen, trotzdem aber keine Beeinträchtigungen i. S. d. Art. 6 Abs. 3 FFH-RL erwarten lassen, weil sie durch Schutzmaßnahmen so weit vermindert werden können, dass die bei der insoweit gebotenen schutzobjektbezogenen Betrachtungsweise als Gefährdungspotential nicht mehr in Betracht kommen (BVerwG, Urteil vom 27.02.2003, NVwZ 2003, 1253, 1257; Urteil vom 16.03.2006, NVwZ-Beilage 2006, 1 Rn. 492; Urteil vom 17.01.2007, NVwZ 2007, 1054 Rn. 53).

Speziell zur Schadensbegrenzung sieht die gegenständliche Planung vor, 10 Altkiefern sowie 4 Alteichen freizustellen und damit die Eichenverjüngung zu fördern (Maßnahme 6 A<sub>FFH</sub>). Dadurch erfolgt eine Aufwertung bzw. ein Ersatz von Lebensraum für den Mittel- und Schwarzspecht. Durch das Ausbaurvorhaben sowie durch den Bau der neuen Direktrampe an der AS Nürnberg- Zollhaus werden Lebensräume mit sehr guten Habitatstrukturen (potentielle Höhlenbäume) beansprucht. Im Umfeld des „Steinbrüchleins“ wurden Eichen- und Kiefernbestände ermittelt, die prinzipiell als Nahrungs- und Brutbäume geeignet sind, derzeit aber so stark eingewachsen sind, dass sie nicht von den Spechten genutzt werden können. Hier werden vier Alteichen und zehn Kiefern freigestellt sowie eine Förderung der Eichenverjüngung durchgeführt, um die Lebensraumausstattung im Plangebiet zu verbessern. Zudem werden Holzungsarbeiten und Baufeldfreimachung ausschließlich im Zeitraum 01.10. bis 29.02. – somit außerhalb der Brutsaison – durchgeführt (Maßnahme 1V). Dadurch werden Tötungen von Jungvögeln im Nest, auch von weit verbreiteten und nicht gefährdeten Arten vermieden. Die zeitliche Beschränkung von Holzungsarbeiten für Fledermäuse im Bereich des Steinbrüchleins ist dagegen deutlicher enger gefasst. Insoweit wird ein Zeitraum vom 01.10. bis 31.10. festgelegt.

Bezüglich der Einzelheiten der beschriebenen Maßnahmen wird auf die Erläuterungen in Kapitel 6 der Unterlage 19.2.1 sowie auf die Unterlage 9.3 T verwiesen. Für die Maßnahme 6 A<sub>FFH</sub> ist außerdem eine Funktionskontrolle vorgesehen. Diese erfolgt über ein 15-jähriges Monitoring, bei dem jedes Jahr durch drei Begehungen im Zeitraum März bis April, Daten zur Aktivität der beiden Spechtarten erhoben werden. Das Monitoring beginnt im Frühjahr des zweiten Jahres nach Durchführung der Maßnahme. Sollte nach einigen Jahren das Monitoring auf eine Annahme der freigestellten Bäume durch beide Spechtarten hinweisen, kann die Funktionskontrolle auf jedes zweite Jahr reduziert werden.

Sind nach fünf Jahren keine Aktivitäten des Mittelspechtes und des Schwarzspechtes an den Bäumen nachzuweisen, werden weitere Maßnahmen (Korrekturmaßnahmen) zur Aufwertung der Habitateignung für die jeweilige Art geprüft. Als Korrekturmaßnahme für den Mittelspecht ist die Freistellung weiterer Alteichen, ggf. in weniger gestörten Bereichen, wie z.B. südlich und westlich des „Steinbrüchleins“ in Kombination mit dem Einbringen von stehendem Totholz und der Anlage von Höhleninitialen (gezielte Verletzungen von Bäumen durch Fräsen oder Bohren) möglich. Die Anlage von Initialen dient als Anregung der Spechte zur Anlage neuer Höhlen und gleichzeitig der Erhöhung der Anzahl von Nahrungsinsekten in der Baumrinde. Als Korrekturmaßnahme für den Schwarzspecht sind die Freistellung weiterer Kiefern, ggf. in weniger gestörten Bereichen, wie z.B. südlich und westlich des „Steinbrüchleins“ in Kombination mit einer weiteren Anreicherung mit Totholz, gezielten Maßnahmen zur Förderung von Ameisen als Nahrungsquelle (z.B. Einbringen von Fichtentotholz mit Stammfäule) oder der Anlage künstlicher

Baumhöhlen (Fräsen von Baumhöhlen in geeignete Bäume) in Betracht zu ziehen. Notwendigkeit, Art und Umfang der ggf. erforderlichen Korrekturmaßnahmen werden mit den zuständigen Naturschutzbehörden und der Forstverwaltung abgestimmt (siehe hierzu das Maßnahmenblatt zur Maßnahme 6 A<sub>FFH</sub> in Unterlage 9.3 T).

Die höhere Naturschutzbehörde hat sich mit den vorgesehenen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung einverstanden gezeigt. Auch die Maßnahme 6 A<sub>FFH</sub> hält sie für hinreichend konkretisiert und hinsichtlich des Umfangs für schlüssig.

Die vorstehenden Maßnahmen zur Schadensbegrenzung fließen in die Bewertungen hinsichtlich der Auswirkungen auf die Arten des Anhangs I sowie nach Art. 4 Abs. 2 der V-RL ein. Auf die Ausführungen zum besonderen Artenschutz unter C 3.3.6.2.2 wird ergänzend verwiesen.

#### 3.3.6.1.1.6 Beurteilung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebiets „Nürnberger Reichswald“

Die Erheblichkeit einer Beeinträchtigung ist das entscheidende Kriterium für die Zulassungsfähigkeit eines Vorhabens (§ 34 Abs. 2 BNatSchG). Ziel ist es, den günstigen Erhaltungszustand der Vogelarten i. S. d. Anhangs I sowie der Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 der V-RL zu wahren (Art. 2 Abs. 2, Art. 7 FFH-RL). Die Bewertung der Erheblichkeit von Beeinträchtigungen ist somit am Kernbegriff der Stabilität des Erhaltungszustandes zu orientieren. Die Erheblichkeit ist dann gegeben, wenn die Vorhabenswirkungen eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes einer Art auslösen. Bleibt der Erhaltungszustand (einschließlich seiner Wiederherstellungsmöglichkeiten) hingegen stabil, so ist davon auszugehen, dass die Aussichten, ihn in Zukunft zu verbessern, nicht beeinträchtigt werden. Das zukünftige Entwicklungspotential der Erhaltungsziele bleibt somit gewahrt. Da in der Verträglichkeitsprüfung Beeinträchtigungen bewertet werden, besteht keine direkte Entsprechung zwischen dem ermittelten Ausmaß der Beeinträchtigung und der Bewertung des Erhaltungszustandes von Arten im Standard-Datenbogen. Für die Bewertung von Beeinträchtigungen von Vogelarten des Anhangs I der V-RL sowie von Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 V-RL sind als Bewertungskriterien des günstigen Erhaltungszustands die Struktur des Bestands, die Funktion der Habitate entsprechend der spezifischen, ornithologisch relevanten Kriterien, und die Wiederherstellbarkeit der Lebensstätten der Vögel zu Grunde zu legen.

Mit dem Vorliegen von erheblichen Beeinträchtigungen wird eine Schwelle markiert, deren Überschreitung zugleich mit der grundsätzlichen Unzulässigkeit eines Vorhabens einhergeht (§ 34 Abs. 2 BNatSchG). Diese Schwelle ist nicht standardisierbar. Ihr Erreichen ist stets abhängig von der im Einzelfall vorliegenden Art, Dauer, Reichweite und Intensität einer Wirkung in Überlagerung mit den spezifischen Empfindlichkeiten der gebietsbezogen festgelegten Erhaltungsziele und der für sie maßgeblichen Strukturen und Funktionen. Allgemeine Orientierungswerte für die Erheblichkeit von Beeinträchtigungen können beispielsweise für individuelle Parameter definiert werden, die mit ausreichender Konstanz unabhängig von einem bestimmten Standort ausgeprägt sind. Hierzu gehören z. B. die Mindestareale, bei deren Unterschreitung die Population einer Tierart nicht mehr überlebensfähig ist, die Mindestgröße eines Lebensraumes, unterhalb derer die Randeffekte so hoch sind, dass eine lebensraumtypische Ausprägung in einer Kernzone nicht mehr möglich ist, und die Höchstgrenzen der Lärmbelastung (vgl. Nr. 5.2.5.2 Leitfaden FFH-VP).

Ob ein Straßenbauvorhaben nach dem so konkretisierten Prüfungsmaßstab des § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG zu "erheblichen Beeinträchtigungen" führen kann, ist

danach vorrangig eine naturschutzfachliche Fragestellung, die anhand der Umstände des jeweiligen Einzelfalles beantwortet werden muss. Mit Blick auf die Erhaltungsziele stellt insofern allein der günstige Erhaltungszustand der geschützten Arten ein geeignetes Bewertungskriterium dar (vgl. § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG). Dabei ist zu fragen, ob sicher ist, dass ein günstiger Erhaltungszustand trotz der Durchführung des Vorhabens stabil bleiben wird. In der Ökosystemforschung bezeichnet "Stabilität" die Fähigkeit, nach einer Störung wieder zum ursprünglichen Gleichgewicht zurückzukehren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass einzelne Arten in der Regel jeweils unterschiedliche Empfindlichkeiten, d. h. Reaktions- und Belastungsschwellen, haben (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, NVwZ 2007, 1054 Rn. 43).

Beim günstigen Erhaltungszustand einer vom Erhaltungsziel des Vogelschutzgebietes umfassten Tierart geht es um ihr Verbreitungsgebiet und ihre Populationsgröße; in beiden Bereichen soll langfristig gesehen eine Qualitätseinbuße vermieden werden. Stressfaktoren, die von einem Straßenbauvorhaben ausgehen, dürfen die artspezifische Populationsdynamik keinesfalls so weit stören, dass die Art nicht mehr "ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird" (vgl. Art. 1 Buchst. i) FFH-RL). Die damit beschriebene Reaktions- und Belastungsschwelle kann unter Berücksichtigung der konkreten Gegebenheiten des Einzelfalles gewisse Einwirkungen zulassen. Diese berühren das Erhaltungsziel nicht nachteilig, wenn es etwa um den Schutz von Tierarten geht, die sich nachweisbar von den in Rede stehenden Stressfaktoren nicht stören lassen. Bei einer entsprechenden Standortdynamik der betroffenen Tierart führt nicht jeder Verlust eines lokalen Vorkommens oder Reviers zwangsläufig zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands. Selbst eine Rückentwicklung der Population mag nicht als Überschreitung der Reaktions- und Belastungsschwelle zu werten sein, solange sicher davon ausgegangen werden kann, dass dies eine kurzzeitige Episode bleiben wird. Soweit als weiteres Ziel genannt wird, dass das "natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird" (vgl. Art. 1 Buchst. i) FFH-RL), ist auch nicht jeder Flächenverlust, den ein Vogelschutzgebiet infolge eines Straßenbauvorhabens erleidet, notwendig mit einer Abnahme des Verbreitungsgebietes gleichzusetzen, weil der Gebietsschutz insoweit ein dynamisches Konzept verfolgen dürfte. So ist es denkbar, dass die betroffene Art mit einer Standortdynamik ausgestattet ist, die es ihr unter den gegebenen Umständen gestattet, Flächenverluste selbst auszugleichen. Wenn auch der Erhaltung vorhandener Lebensräume regelmäßig Vorrang vor ihrer Verlagerung zukommt, kann in diesem Fall im Wege der Kompensation durch die Schaffung geeigneter Ausweichhabitats der günstige Erhaltungszustand der betroffenen Art gewährleistet werden (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, NVwZ 2007, 1054 Rn. 45 m. w. N.).

Um in einer Gesamtbewertung für die einzelnen im Natura-2000-Gebiet vorkommenden und im Standard-Datenbogen genannten Arten letztlich eine "Erheblichkeit" oder "Nicht-Erheblichkeit" festzustellen, werden im Folgenden die Eingriffstatbestände detailliert betrachtet und zunächst jeweils nach einer sechsstufigen Skala bewertet (vgl. insoweit auch die Unterlage 19.2.1):

- **Keine Beeinträchtigung**  
Das Vorhaben löst, auch in der Zukunft durch indirekt ausgelöste Prozesse, keine quantitativen und/oder qualitativen Veränderungen des Vorkommens von Vogelarten des Anhangs I oder von Zugvogelarten gemäß Art. 4 Abs. 2 der V-RL aus. Alle relevanten Strukturen und Funktionen des Natura 2000-Gebietes, d.h. die für sie maßgeblichen Bestandteile, bleiben in vollem Umfang und voller Leistungsfähigkeit erhalten. Sofern sich die Art im Schutzgebiet zurzeit in einem noch nicht günstigen Erhaltungszustand befindet, wird die notwendige zukünftige Verbesserung der aktuellen Situation nicht behindert.

- **Geringer Beeinträchtigungsgrad**  
Das Vorhaben löst geringfügige quantitative Veränderungen des Vorkommens von Vogelarten des Anhangs I oder von Zugvogelarten gemäß Art. 4 Abs. 2 der V-RL aus. Die Beeinträchtigung ist jedoch von sehr begrenzter Reichweite. Sie betrifft im Wesentlichen Eigenschaften der Struktur, während kein Einfluss auf die Ausprägung der Kriterien der Funktionen und der Wiederherstellungsmöglichkeiten erkennbar ist. Die punktuelle Betroffenheit eines Teilbereichs löst keinerlei negative Entwicklungen in anderen Teilen des Schutzgebietes aus. Damit sind die Voraussetzungen zur langfristigen Sicherung bzw. Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustandes der betroffenen Art vollständig gewahrt. Darunter fallen neben geringfügigen Verlusten oder Störungen des Habitats der Art, die keine irreversiblen Folgen auslösen, leichte Bestandsschwankungen einer Art, die auch infolge natürlicher Prozesse auftreten können und die vom Bestand problemlos und in kurzer Zeit durch natürliche Regenerationsmechanismen ausgeglichen werden können sowie irreversible Folgen von sehr geringem Umfang, wie z.B. Flächenverluste von wenigen Quadratmetern. Als gering werden ferner extrem schwache Beeinträchtigungen bewertet, die zwar ohne aufwendige Untersuchungen unterhalb der Nachweisbarkeitsgrenze liegen, jedoch wahrscheinlich sind.
- **Noch tolerierbarer Beeinträchtigungsgrad**  
Das Vorhaben löst geringfügige quantitative Veränderungen des Vorkommens einer Art aus. Als noch tolerabel kann eine zeitweilige Beeinträchtigung eingestuft werden, die ohne unterstützende Maßnahmen auf Grund der eigenen Regenerationsfähigkeit des betroffenen Bestandes bzw. der betroffenen Lebensgemeinschaft vollständig reversibel ist. Wenn eine irreversible Beeinträchtigung verbleibt, darf sie allenfalls lokal wirksam sein. Das Entwicklungspotential der Art im Natura-2000-Gebiet wird außerhalb des im Verhältnis zum Gesamtgebiet kleinräumigen, direkt betroffenen Bereiches nicht eingeschränkt.
- **Hoher Beeinträchtigungsgrad**  
Mit einem hohen Beeinträchtigungsgrad wird die gebietsspezifische Schwelle der Erheblichkeit überschritten. Diese Stufe kennzeichnet Beeinträchtigungen, die zwar räumlich und zeitlich begrenzt bleiben werden, jedoch auf Grund ihrer Intensität vor dem Hintergrund des betroffenen Natura 2000-Gebietes nicht tolerabel sind. Ferner fallen in diese Kategorie Beeinträchtigungen, die zunächst nur räumlich und zeitlich begrenzt auftreten, indirekt oder langfristig sich über die als lokal betroffenen Artbestände ausweiten können. Dabei werden auch Funktionen und Wiederherstellungsmöglichkeiten der Lebensstätten der betroffenen Art partiell beeinträchtigt. Damit können dann irreversible Folgen für Vorkommen in anderen Teilen des Schutzgebiets nicht ausgeschlossen werden.
- **Sehr hoher Beeinträchtigungsgrad**  
Der Eingriff führt zu einer substantiellen quantitativen und/oder qualitativen Beeinträchtigung von Strukturen, Funktionen und/oder Voraussetzungen zur Entwicklung, die zur Aufrechterhaltung bzw. Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustandes von Vogelarten des Anhangs I oder von Zugvogelarten gemäß Art. 4 Abs. 2 der V-RL im Natura 2000-Gebiet notwendig sind. Die Beeinträchtigung löst qualitative Veränderungen aus, die eine Degradation des Habitats der Art einleiten können.

- **Extrem hoher Beeinträchtigungsgrad**  
Eine extrem hohe Beeinträchtigung führt unmittelbar oder mittel- bis langfristig zu einem nahezu vollständigen Verlust der betroffenen Arten im betroffenen Natura 2000-Gebiet. Der Bestand einer Art wird bei einem extrem hohen Beeinträchtigungsgrad vollständig vernichtet oder geht so drastisch zurück, dass die Mindestgröße für eine langfristige Überlebensfähigkeit des Bestandes unterschritten wird. Schließlich fallen auch Eingriffe darunter, die mobile Tierarten aus dem Schutzgebiet irreversibel vergrämen, sodass das Gebiet für sie seine Bedeutung verliert.

Die Wirkungsprognose im Rahmen dieser Verträglichkeitsprüfung wurde auf Basis der Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ des Kieler Instituts für Landschaftsökologie Garniel & Mierwald 2010 (nachfolgend als Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr bezeichnet) durchgeführt. Dieser im Rahmen des Forschungsprojektes FE 02.286/2007/LRB entwickelte Handlungsleitfaden stellt die aktuellen anerkannten wissenschaftlichen Erkenntnisse in Bezug auf die Artengruppe Vögel dar. Die Arbeitshilfe verfolgt hierbei einen Ansatz, der sich nicht auf den Verlust von abgegrenzten Lebensräumen dieser mobilen Arten stützt, sondern stattdessen konkret die Verluste an Brutpaaren, die mit einem Straßenbauvorhaben einhergehen, abhängig von der Verkehrsstärke quantifiziert. Hierfür werden die Reviermittelpunkte, die sich aus einer Brutvogelerfassung ergeben, mit den artspezifischen Effektdistanzen des Vorhabens überlagert. Zur Beurteilung der Erheblichkeit der Flächenverluste kann Lambrecht und Trautner, Fachinformationssystem und Fachkonventionen zur Bestimmung der Erheblichkeit im Rahmen der FFH-VP, Endbericht zum Teil Fachkonventionen, Schlusstand Juni 2007 (nachfolgend als FuE-Konvention bezeichnet), herangezogen werden. Die dort u. a. angegebenen Orientierungswerte sind, wenngleich sie keine normative Geltung beanspruchen können, mangels besserer Erkenntnisse im Regelfall anzuwenden (BVerwG, Urteil vom 23.04.2014 – 9 A 25.12 – juris Rn. 66).

Die relevanten Wirkzonen der betroffenen Brutvögel sind in Unterlage 19.2.3 dargestellt. Danach ergibt sich vorliegend in Bezug auf die im Wirkraum des Vorhabens vorkommenden Vogelarten nach Anhang I der V-RL sowie die Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 VR-L folgendes Bild:

a) Der Eisvogel wurde entlang des Ludwig-Donau-Main-Kanals nördlich des AS Nürnberg-Königshof mehrfach als Nahrungsgast nachgewiesen. Aufgrund des Alters der Bauwerke (insb. Stauhaltungen) kann nicht vollständig ausgeschlossen werden, dass diese Art unmittelbar am Kanal brütet. Dieser Brutplatz liegt jedoch außerhalb des vorhabenbezogenen Eingriffs und möglicher Störzonen. Die Nutzung des Kanals als Nahrungs- und Bruthabitat ist weiterhin gegeben. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Eisvogels durch das Vorhaben ist damit auszuschließen.

b) Der Schwarzspecht ist vor allem durch den direkten Flächenverlust betroffen. Der im Rahmen der FFH-Vorprüfung berücksichtigte Flächenverlust setzt sich aus den überbauten, überschütteten und temporär in Anspruch genommenen Flächen zusammen. Letztere werden ebenfalls als Verlust gewertet, da diese Flächen den geschützten Vogelarten im Gebiet (insb. Spechte und Höhlenfögelarten) für sehr lange Zeit nicht als geeignetes Habitat zur Verfügung stehen. Zunächst soll der direkte Flächenverlust betrachtet werden: Im Sinne der FuE-Konvention zur Bestimmung der Erheblichkeit für Lebensraumverluste der in Natura 2000-Gebieten geschützten Tierarten ist der Flächenentzug zwar im Regelfall erheblich, jedoch ist eine Abweichung hiervon unter Einhaltung der nachfolgend dargestellten Bedingungen möglich.

Insgesamt werden durch das Vorhaben 7,08 ha Wald dauerhaft oder temporär beansprucht. Der Flächenverlust ergibt sich aus der Anlage der Regenrückhaltebecken, dem vereinzelt Ausbau bestehender Waldwege sowie durch den Ausbau durch Überschüttung von an die A 73 angrenzender Flächen. Bei den Flächen handelt es sich überwiegend um Nadel-, Misch- und bodensaure Laubwälder sowie in sehr geringem Umfang um sonstigen Laubwaldforst und Auwald. Die benannten Flächen sind durch die vorhandene A 73 bereits deutlich vorbelastet. Im Rahmen der Kartierung der Habitatstrukturen für die Zielarten des Natura 2000-Gebiets (vor allem Spechte) wurde einzelnen Flächen aufgrund der strukturellen Ausprägung eine sehr hohe Bedeutung zugewiesen. Östlich der AS Nürnberg-Zollhaus wurde im autobahnnahen Bereich während der Kartierungen 2010 bzw. 2017 ein Revier dieser Art festgestellt.

Die Kartierung der Habitatstrukturen zeigte auf, dass die Fläche im Umfeld des Reviers sehr gute Strukturen aufweist. Zum Schutz des für das Revier wichtigen Bereiches hat die Vorhabensträgerin verschiedene Varianten erarbeitet. Die erste aus straßenplanerischer Sicht günstigste Trasse reichte relativ weit in die Waldfläche mit sehr guten Habitatstrukturen für den Schwarzspecht hinein und führte zu einer Abtrennung eines Teils des Habitats, das ebenfalls als Verlust zu werten gewesen wäre. Durch eine verkehrstechnisch ungewöhnliche Variante mit sehr kleinem Radius wird die Direktrampe nun fast auf der ganzen Länge an die bestehenden Fahrbahnen herangerückt. Der Verlust von Wald (direkte Überbauung, Verinselung) vermindert sich dadurch ganz wesentlich und der Eingriff in die Waldflächen mit sehr guten Habitatstrukturen wird auf die im direkt vorbelasteten Bereich liegenden Flächen beschränkt. Dem überwiegenden Teil der Flächen wird aufgrund seiner Struktur lediglich eine mittlere bis geringe Bedeutung zugewiesen. Aufgrund der Vorbelastung und der dadurch bestehenden Störwirkungen (Schneisenwirkung, optische und akustische Störwirkungen, etc.) handelt es sich bei den nach Optimierung der Planung in Anspruch genommenen Flächen nicht um essenzielle Habitatressourcen oder Lebensräume mit qualitativ-funktionalen Besonderheiten. Die Voraussetzungen zur Anwendung des quantitativ-absoluten Flächenverlustes sind daher gegeben.

In der FuE-Konvention wird der Schwarzspecht der Artengruppe mit Habitaten einer weitgehend homogenen Struktur zugeordnet und ein quantitativ-absoluter Flächenverlust von 2,6 ha als Orientierungswert definiert. Dieser Orientierungswert bezieht sich auf die Habitatfläche insgesamt und nicht auf Bereiche mit unterschiedlicher Bedeutung. Es ist aber zu berücksichtigen, dass bei vorliegender inhomogener Habitatstruktur, fallweise eine Einstufung in einen anderen Typus (z.B. 6 a, 6 b) vorzunehmen ist. Aufgrund der inhomogenen Struktur des Reichswaldes und der sehr unterschiedlichen Habitatstrukturen dieser Flächen wird vorliegend dieser Betrachtungsweise gefolgt. Es erfolgt gemäß FuE-Konvention eine Einordnung in die Typengruppe 6 c (Räumlich nicht zwingend direkte zusammenhängende und wenig spezifische/limitierte Teilhabitate in großräumigem Kontext bei Arten mit großem Aktionsradius bzw. relativ hoher Flexibilität). Für Vogelarten mit der Einstufung in die Typengruppe 6 c ist ein Verlust von 10 ha als quantitativ-absoluter Flächenverlust angegeben. Hintergrund ist u.a. dass der Schwarzspecht den Verlust einzelner Höhlenbäume durch Neuanlage von Höhlen bei entsprechender Waldstruktur (Vorkommen alter geeigneter Bäume) selbstständig kompensiert (aktiver Höhlenbau) und das Vorhaben innerhalb eines bereits vorbeeinträchtigten Raumes liegt. Bei der Beschreibung des Typus 6 c für den Rotmilan wird beispielhaft angegeben, dass „eine auch mehrere Hektar umfassende Inanspruchnahme fakultativer Nahrungsflächen [...] als unerheblich einzustufen ist“. Im Vergleich zum Rotmilan ist für den Schwarzspecht allerdings eine Inanspruchnahme des Bruthabitats nicht grundsätzlich als erheblich einzustufen. Gründe hierfür sind, dass der Schwarzspecht über mehrere Höhlenbäume (Ruhebäume, Depoträume, Brutbäume, etc.) während einer Brutsaison verfügt

und eigenständig neue Höhlen baut. Der Rotmilan als Beispiel der Autoren der FuE-Konvention ist dagegen deutlich stärker an seinen Horstbaum gebunden. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Schwarzspechtes durch den randlichen Verlust der aufgrund von Störwirkungen deutlich vorbeeinträchtigten Habitate in einer Größenordnung von 7,08 ha ist unter Verwendung des Orientierungswertes für die Typengruppe 6 c von 10 ha als nicht erheblich einzustufen.

Aufgrund des geringfügigen randlichen Verlustes von Waldflächen mit sehr guten Strukturen im Bereich des Reviers östlich der AS Nürnberg-Zollhaus und dem damit verbundenen Verlust von potenziellen Höhlenbäumen erfolgt eine ein-griffsnahe Aufwertung von Flächen als Nahrungs- und Bruthabitat des Schwarzspechtes durch die Freistellung von ca. 10 als Höhlenbäume geeignete Altkiefern (Maßnahme 6 A<sub>FFH</sub>). Ein direkter Verlust von Brutpaaren wird durch die zeitliche Beschränkung von Holzungsarbeiten und einer Baufeldräumung außerhalb der Brutsaison vermieden (Maßnahme 1V).

Im Rahmen der Biotop- und Nutzungstypenkartierung konnten im ca. 7.293 ha großen Untersuchungsgebiet gerundet 495 ha Wald kartiert werden. Die beiden vom Vorhaben betroffenen Teilflächen des Vogelschutzgebietes (SPA) sind mit ca. 26.072 ha (Teilfläche 03) und ca. 508 ha (Teilfläche 05) deutlich größer. Auch wenn in diesen Teilflächen einzelne Offenlandbereiche wie z.B. auf der Deponie Föhrenbuck, die Stromleitungstrassen, oder der Ludwig-Donau-Main-Kanal sowie Verkehrsflächen vorhanden sind, ist der überwiegende Teil bewaldet. Der Verlust von 7,08 ha vorbeeinträchtigtem Wald liegt daher deutlich unterhalb des 1%-Flächenkriteriums für den quantitativ-relativen Flächenverlust. Zur Einschätzung der Größenordnung wird (ergänzend) darauf hingewiesen, dass der Waldverlust von 7,08 ha (lediglich) ca. 1,4 % der Waldfläche im Untersuchungsgebiet (ca. 495 ha) entspricht.

Im Zuge des Ausbaus der A 73 erfolgt eine Verschiebung der Effektdistanzen um wenige Meter (ca. 5 m). Diese Verschiebung führt beim Schwarzspecht nicht zu einer Minimierung der Habitateignung der bekannten Reviermittelpunkte, so dass – insbesondere auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung – nicht von einem lärmbedingten Verlust eines Brutpaares auszugehen ist. Wie in der Tabelle 5 der Unterlage 19.2.1 dokumentiert, konnten bei der Kartierung zwei Brutpaare des Schwarzspechtes im direkten Umfeld der A 73 (0-100 m-Zone) und ein weiteres Brutpaar in einer Entfernung von ca. 200 m zum bestehenden Fahrbahnrand nachgewiesen werden.

Durch das Vorhaben erfolgt eine Reduzierung der Verlärmung im Abschnitt AS Nürnberg-Hafen-Ost und AS Nürnberg-Zollhaus. Eine direkte Entlastung von Brutpaaren ist durch die Verschiebung nicht gegeben, da innerhalb des Korridors zwischen Prognose-Planfall und Prognose-Nullfall keine theoretischen Reviermittelpunkte ausgemerkt wurden. Im weiteren Verlauf zwischen der AS Nürnberg-Zollhaus und dem AK Nürnberg-Süd verlaufen die beiden 58 dB(A)Tages-Isophonen identisch. Hier ergeben sich keine beurteilungsrelevanten Unterschiede.

Der Ausbau der A 73 führt zu keiner Verstärkung der Zerschneidungswirkung bestehender Habitate der im Gebiet geschützten Arten. An dieser Stelle ist auch zu berücksichtigen, dass sich der Waldverlust insgesamt auf randliche, bereits durch die A73 vorbelastete Bereiche konzentriert und zu keinen Neuzerschneidungen führt. Eine erhebliche Beeinträchtigung durch projektimmanente kumulative Wirkfaktoren für deren Vermeidung zusätzliche Maßnahmen notwendig wären, ist nicht gegeben. In diesem Zusammenhang wird auf die unter C. 3.3.6.1.1.7 nachfolgenden Ausführungen (Beurteilung der Beeinträchtigungen mit anderen Plänen und Projekten) Bezug genommen. Für den Schwarzspecht kann somit eine

vorhabensbedingte erhebliche Beeinträchtigung unter Berücksichtigung der oben genannten Maßnahmen ausgeschlossen werden.

c) Der Neuntöter konnte aktuell in 2010 und 2017 im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen werden. Vom Föhrenbuck und der Deponie Süd gibt es Altnachweise aus der Artenschutzkartierung und von Brüner (2003, 2004). Mittlerweile sind die Offenlandflächen am Föhrenbuck so stark verbuscht, dass diese keine geeigneten Lebensräume für die Population des Neuntöters mehr darstellen. Die Stromleitungstrasse, die im Jahr 2010 durch Mahd und Gehölzrückschnitte gepflegt wurde, bietet erst in wenigen Jahren, wenn wieder genügend Gehölze gewachsen sind, geeignete Nahrungs- und Nistflächen für diese Art. Bei den beiden Nachweisen im Untersuchungsgebiet handelt es sich um Altnachweise (Artenschutzkartierung 2003 bzw. 2004), die bei den Erhebungen 2010 nicht bestätigt wurden. Die ehemaligen Neuntöterreviere sind inzwischen durch Verbuschung nicht mehr als Brutplätze für die Art geeignet. In den Bereichen der Effektdistanz des Neuntöters (200 m nach Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr) sind die Flächen im Untersuchungsgebiet mit Wald bestockt und bieten deshalb für diese Art keinen Lebensraum. Der Neuntöter ist damit vom Ausbaurvorhaben nicht betroffen. Eine vorhabensbedingte erhebliche Beeinträchtigung des Neuntöters kann somit ausgeschlossen werden.

d) Für die Heidelerche liegen innerhalb des Planungsraumes aktuelle Nachweise entlang der Stromtrasse vor. Hier sind die von dieser Art benötigten Lebensraumstrukturen wie Singwarten, Rohbodenstandorte für die Nahrungssuche, geschützte Nistmöglichkeiten auf dem Boden und der nahe Waldrand als Schutzfunktion eng kombiniert vorzufinden. Die Nachweise der Art liegen in Entfernungen von etwa 100 m und 240 m zum Vorhaben (vgl. Tabelle 5 der Unterlage 19.2.1). Weitere Vorkommen auf dem Föhrenbuck konnten aktuell nicht mehr erfasst werden, da die Strukturen hier nicht mehr geeignet sind. Ebenso liegen diese Vorkommen außerhalb der Effektdistanz dieser Art. Die Heidelerche verfügt nach der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr höchstens über eine schwache Lärmempfindlichkeit. Die Effektdistanz von 300 m (Tabelle 16 der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr) wurde pauschal unter Berücksichtigung optischer Störungen für Arten, die aufwändige Singflüge durchführen, festgelegt. Das Vorhaben führt aber zu keinen optischen Störwirkungen auf die Art, denn im Bereich der Stromleitung ist sie von möglichen optischen Störreizen durch den dazwischen liegenden Wald geschützt. Heidelerchen brüten im Nürnberger Reichswald durchaus in direkter Autobahnnähe sofern die wichtigsten – oben beschriebenen – Habitateigenschaften gegeben sind. Vorhabensbedingte erhebliche Beeinträchtigungen können für die Heidelerche ausgeschlossen werden.

e) Der Mittelspecht ist ebenso wie der Schwarzspecht durch den direkten Flächenverlust betroffen. Zunächst ist der direkte Flächenverlust zu betrachten, Die Autoren der FuE-Konvention geben als höchsten möglichen Verlustwert bei einem Bestand von > 100 Paaren im Gebiet eine Größe von 0,4 ha (Typengruppe 4) an. Aufgrund der im Managementplan angegebenen Populationsgröße von deutlich mehr als 200 Brutpaaren und einer Dichte von 1,2 Brutpaaren pro 10 ha in geeigneten Habitaten, wäre dieser Wert ohne weiteres anzuwenden. Für den Mittelspecht ist eine Zuordnung zur Typengruppe 6 c aufgrund der vorliegenden inhomogenen Habitatstrukturen sowie der bestehenden Vorbelastung mit einem quantitativ-absoluten Flächenverlust von 10 ha als Erheblichkeitsschwelle anzusetzen. Demnach ist der reine Verlust von 7,08 ha vorbelasteten Waldflächen im direkten Anschluss an die A 73 nicht als erhebliche Beeinträchtigung der Art zu bewerten. Allerdings ist durch das Vorhaben ein eingriffsbedingter Verlust von Brutbäumen (Alteichen) möglich. Ein direkter Verlust von Brutpaaren wird durch die zeitliche Beschränkung von Holzungsarbeiten und einer Baufeldräumung außerhalb der Brutsaison sicher vermieden. Zur Vermeidung einer erheblichen Be-

einträchtigung erfolgt eine eingriffsnahe Aufwertung von Flächen als Nahrungs- und Bruthabitat des Mittelspechts durch die Freistellung von ca. 4 als Höhlenbäume geeigneten Alteichen und eine Förderung der Eichenverjüngung (siehe hierzu Kapitel 6 der Unterlage 19.2.1 sowie das Maßnahmenblatt „Maßnahme 6 A<sub>FFH</sub>“ der Unterlage 9.3 T). In Bezug auf die Verschiebung der Effektdistanzen sowie auf die Zerschneidungswirkungen gelten die gleichen Aussagen wie auch schon beim Schwarzspecht. Wie in der Tabelle 5 der Unterlage 19.2.1 dargelegt, befinden sich alle sieben kartierten Brutpaare innerhalb der Effektdistanzen: Eines im direkten Umfeld der Autobahn, zwei im Abstand von 100-200 m von der Autobahn, zwei in einer Distanz von 200-300 m und zwei innerhalb eines Korridors von 300-400 m Abstand zum Bestand der A 73. Eine erhebliche Beeinträchtigung durch projektimmanente kumulative Wirkfaktoren für deren Vermeidung zusätzliche Maßnahmen notwendig wären, ist nicht gegeben. Für den Mittelspecht kann somit eine vorhabensbedingte erhebliche Beeinträchtigung unter Berücksichtigung der oben genannten Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen werden.

f) Im Untersuchungsgebiet konnten 71 Baumpieper-Brutpaare erfasst werden. Nach den Maßgaben der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr gehen demnach durch Überbauung und temporäre Inanspruchnahme von Flächen zwei Brutpaare verloren. Durch die Verschiebung der Effektdistanzen (200 m) sind noch einmal 6 Brutpaare betroffen, in deren Revieren, die Habitataignung um 40 % abnimmt. Damit ergibt sich ein theoretischer Verlust von rund 5 Brutpaaren (siehe hierzu Tabelle 5 der Unterlage 19.2.1). Unter Heranziehung der FuE-Konvention darf der Baumpieper in einem Vogelschutzgebiet nicht mehr als 1 % seiner Population verlieren, da ansonsten von einer erheblichen Beeinträchtigung des Erhaltungsziels auszugehen ist. Nach dem Managementplan beträgt der Bestand über 5.000 Brutpaare im gesamten Vogelschutzgebiet. Ein maximaler Verlust von 5 Brutpaaren im Untersuchungsgebiet durch Verschiebung der Effektdistanzen bzw. direktem Flächenverlust liegt damit bei 0,1 % und damit deutlich unter der Erheblichkeitsschwelle. Zudem profitiert diese Art von Durchforstungsmaßnahmen, die im Rahmen der forstwirtschaftlichen Pflege im Zeitraum Juli bis Oktober 2011 auf einer Fläche von ca. 40,0 ha im Bereich zwischen der AS Nürnberg-Königshof und der AS Nürnberg-Zollhaus westlich der A 73 durchgeführt worden sind. Dadurch wurden Waldbereiche mit geringer Habitataignung und Brutpaardichte so verbessert, dass eine deutlich höhere Brutpaardichte erreicht werden konnte. Weitere Störungen des Baumpiepers werden auch durch die frühzeitige Holzung (Maßnahme 1V) vermieden. Eine vorhabensbedingte erhebliche Beeinträchtigung des Baumpiepers ist somit nicht gegeben.

g) Für den Habicht ist ein häufig genutzter Horst – ca. 160 m vom bestehenden Fahrbahnrand entfernt – auf dem Föhrenbuck bekannt. Der Habichthorst ist weder direkt durch Überbauung noch indirekt durch bau- oder betriebsbedingte Wirkungen betroffen. Der Habicht besitzt nach der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr eine Fluchtdistanz von 200 m. Diese wird bereits heute durch die Nähe der A 73 unterschritten: Der Horst befindet sich ca. 160 m vom bestehenden Fahrbahnrand entfernt. Das im Umfeld des Habichthorstes geplante Regenrückhaltebecken ASB/ RRHB 168-1R wurde in Bezug auf seine Lage so optimiert, dass es außerhalb der Flucht und Effektdistanz des Habichts liegt. Eine Störung der Art durch eine ungeplante Ausdehnung des Baubetriebs hin zum Habichthorst wird durch die im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans festgelegte Vermeidungsmaßnahme 2 V „Biotopschutzzaun“ verhindert. Eine genaue Beschreibung dieser Vermeidungsmaßnahmen findet sich im Maßnahmenblatt 2 V der Unterlage 9.3. T. Ein Verlust der Habitataignung der den Horst umgebenden Flächen als Nahrungsgebiet des Habichts ist nicht zu erwarten. Die kleinflächigen Verluste entlang der Autobahn stellen stark gestörte bzw. vorbelastete und für den Habicht zumeist wenig geeignete Jagdhabitats dar. Der

Habicht jagt bis in 8 km Entfernung zum Horststandort und wird damit auch aktuell schon häufig die Autobahn überfliegen. Gegebenenfalls erhöht sich sogar durch die Anlage des Regenrückhaltebeckens die Nahrungsverfügbarkeit für den Habicht (Anlockung von z. B. Tauben). Für die Art verbleiben lediglich sehr geringfügige Beeinträchtigungen. Erhebliche Beeinträchtigungen dieser Art sind jedoch nicht gegeben.

h) Die vorliegenden Nachweise der Hohltaube liegen in einer Entfernung von ca. 500 m zum Vorhaben und stammen aus dem Jahr 2000 (ASK-Daten). Aktuell wurde die Art nicht erfasst, ein Vorkommen ist auch nicht zu erwarten. Im Vogelschutzgebiet Nürnberger Reichswald ist diese Art zwar flächendeckend verbreitet, nutzt aber vor allem ungestörte Höhlenbäume zur Brut. Höhlenbäume direkt an Straßen werden von ihr gemieden. Auch die Effektdistanz für diese Art beträgt nach der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr 500 m bzw. reicht bis zum kritischen Schallpegel der 58 dB(A) tags-Isophone. Nahrungsflächen für die Hohltaube, in erster Linie große Offenlandflächen, auf denen sie am Boden nach Nahrung sucht, sind im Untersuchungsgebiet ebenso wenig vorhanden. Damit liegt keine vorhabensbedingte erhebliche Beeinträchtigung für die Hohltaube vor.

i) Im Wirkraum konnten im Frühjahr 2010 zwei Brutpaare des Pirols erfasst werden. Ein Paar ist aktuell innerhalb der 58 dB(A) Tages-Isophone sowie 400 m Beeinträchtigungszone (nördlich der A73); ein weiteres innerhalb der 100 – 400 m Beeinträchtigungszone (südlich der A 73) ansässig. Der Pirol zählt zu den Arten mit zwar nur mittlerer Lärmempfindlichkeit, jedoch ist sein leiser Gesang besonders anfällig dafür, durch Lärm übertönt zu werden („maskierungsanfällig“). Nähere Ausführungen hierzu finden sich in der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr. Da jedoch die Schneisenwirkung der A73 schon vorhanden und die akustische Kommunikation für diese Art im Nahbereich der Straße ohnehin gestört ist, entstehen keine neuen Störwirkungen für den Pirol. Für beide Paare verschiebt sich die Beeinträchtigungszone durch den Ausbau nicht. Somit erfolgt keine Veränderung der Habitateigenschaften für diese Art. Durch den Ausbau gehen ca. 350 m<sup>2</sup> Mischwald mit guter Habitateignung verloren. Eine Nutzung der Autobahnrandbereiche konnte im Rahmen der Kartierung jedoch ausgeschlossen werden. Die anschließenden Waldbereiche sind weiterhin für den Pirol nutzbar. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass Störwirkungen aktuell durch die Vorbelastung der bestehenden Autobahn schon vorhanden sind und sich für den Pirol nicht negativ verändern werden. Damit liegt keine vorhabensbedingte erhebliche Beeinträchtigung für den Pirol vor.

j) Der Wespenbussard konnte als Nahrungsgast im Untersuchungsgebiet nachgewiesen werden. Der Fundpunkt lag jenseits der 200 m – Fluchtdistanz. Der Wespenbussard wurde als Nahrungsgast in deutlicher Entfernung zum Vorhaben (ca. 500 m) nachgewiesen. Im direkten Eingriffsbereich konnte diese Art nicht beobachtet werden. Nach dem für das Vogelschutzgebiet Nürnberger Reichswald aufgestellten Managementplan befindet sich der nächstgelegene bekannte Horststandort westlich des Main-Donau-Kanals und südlich des Nürnberger Hafens. Das Vorhaben führt damit zu keiner verstärkten Störung der Art durch optische und akustische Reize innerhalb der Fluchtdistanz des Wespenbussards. Erhebliche vorhabensbedingte Beeinträchtigungen des Wespenbussards sind damit auszuschließen.

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

Vorhaben können ggf. erst im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebietes in seinen für

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

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

Die aus der Befragung des Staatlichen Bauamts Nürnberg hervorgegangene Liste von Projekten und Plänen sowie die zur Beurteilung der Summationswirkungen erarbeitete Anlage für die FFH-Vorprüfung zur B 4f „Anbindung Flughafen Nürnberg an die A 3“ wurde für die Beurteilung der Summationswirkung in Bezug auf das plangegegenständliche Vorhaben mit zu Grunde gelegt. Diese aus dem Jahr 2011 stammende Liste wurde im Auftrag der Vorhabensträgerin durch regelmäßige Abfrage bei den zuständigen Behörden (Naturschutzbehörden, Bauämter und das Bergamt Nordbayern) gepflegt. Die Ermittlungen der Vorhabensträgerin haben ergeben, dass insgesamt 22 relevante Pläne bzw. Projekte in diesem Sinne, die Schutzziele des Europäischen Vogelschutzgebietes berühren bzw. in gleicher Weise wie das gegenständliche auf diese einwirken könnten, existieren. Insbesondere könnten diese Vorhaben Wirkungen auf eine oder mehrere vom Ausbau der A 73 betroffenen Arten Baumpieper, Habicht, Mittelspecht bzw. Schwarzspecht entfalten. Die genannte Auflistung dieser Pläne und Projekte findet sich auf S. 47 der Unterlage 19.2.1, auf die verwiesen wird.

Hinsichtlich der von der Vorhabensträgerin angewandten Methodik zur Ermittlung der vorliegend relevanten Pläne und Projekte wird auf die Kapitel 7.1, 7.2 und 7.3.1 der Unterlage 19.2.1 Bezug genommen. Die gewählte Methodik ist nicht zu beanstanden; auch die höhere Naturschutzbehörde hat keine Bedenken dagegen vorgebracht.

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. fordert jedoch, die Prüfung der Summationswirkung auch in Bezug auf eine Flächenbilanzierung (welche Flächen gingen für welche Vogelart verloren bzw. wie viel Ersatz gab es?) vornehmen zu lassen. Ferner wird von dortiger Seite kritisiert, dass Angaben zu Zerschneidungswirkungen durch Trassen aller Art (z.B. Straßentrassen, Bahnlinien, Stromleitungs-trassen) sowie einzelnen Bauprojekten einschließlich der damit verbundenen Verlärmung in der vorliegenden Planung fehlen würden. Weder seien diese Zerschneidungswirkungen bezüglich der einzelnen Projekte überprüft worden, noch in ihrer Summenwirkung.

Hierzu ist festzustellen, dass bezüglich der Summationsbetrachtung wegen der langen Betrachtungszeiträume, der irreversibel heterogenen Datengrundlagen in

Verbindung mit der Größe des Schutzgebietes und der Populationsdynamik einzelner Arten unabhängig vom plangegegenständlichen Ausbau grundsätzliche methodische Schwierigkeiten bestehen. Aufgrund dieser Problematik, welche sich nicht auf das Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ beschränkt, wird der derzeit angewandte Beobachtungszeitraum, von Beginn der neunziger Jahre (Ausweisung der Natura 2000 Gebiete,) bis zum aktuellen Vorhabenzeitraum, zunehmend auch aus naturschutzfachlicher Sicht kritisch hinterfragt. Bis jedoch (gegebenenfalls) eine Änderung dieser Verfahrensweise erfolgt, sind für die Kumulationsbetrachtung die zur Verfügung stehenden Datenbestände mit ihrem entsprechend heterogenen Detailierungsgrad zugrunde zu legen und zu bewerten.

Wie vorstehend ausgeführt, enthält die Unterlage 19.2.1 in Kapitel 7 die Betrachtung dieser Kumulationswirkungen in Bezug auf das plangegegenständliche Vorhaben. Die angestellte Betrachtung der bisher im Gebiet und im Hinblick auf die betroffenen Vogelarten zu berücksichtigenden Pläne und Projekte basiert auf den Grundlagenerhebungen des Architekturbüros Raab aus dem Jahr 2011 und wurde durch aktuelle Erhebungen mit Stand 2014 ergänzt bzw. aktualisiert (siehe Tabelle 8 der Unterlage 19.2.1). Insoweit wurde der zum Erstellungszeitpunkt der Unterlagen aktuelle Stand aufgezeigt, der auch den heutigen Zustand widerspiegelt. Die plangegegenständliche FFH-Vorprüfung stellt die Kumulationsbetrachtung unter Anwendung der in Ziffer 7.3.1 der Unterlage 19.2.1 dargelegten Methode in 3 Fallgruppen dar.

- *Pläne und Projekte mit Prüfung*
- *Pläne und Projekte mit Vorprüfung*
- *Pläne und Projekte ohne Prüfung*

Für die relevanten Arten Schwarzspecht, Mittelspecht, Baumpieper und Habicht erfolgte auf Basis dieser Datengrundlage eine kumulierende Betrachtung des plangegegenständlichen Vorhabens mit bereits durchgeführten bzw. konkret geplanten Bauvorhaben sowie den für diese Arten maßgeblichen Erhaltungszielen. Hierbei wurden verschiedene Wirkfaktoren bzw. Wirkpfade wie z.B. Flächen-, Lebensraum- sowie Nahrungsraumverluste betrachtet, in Tabelle 9 der Unterlage 19.2.1 zusammenfassend dargestellt und in einer Gesamtbeurteilung auch im Hinblick auf die Bestandsentwicklung (Erhaltungszustand/ Brutpaare) der einzelnen betroffenen Arten dokumentiert. Die vom Bund Naturschutz in Bayern e.V. in diesem Zusammenhang geforderte Flächenbilanzierung würde zwar die einzelnen Flächenverluste aufzeigen, berücksichtigt hierbei jedoch noch nicht die Wertigkeit der einzelnen Gehölzbestände für die betroffenen Zielarten. Insoweit ist eine reine Flächenbilanzierung zwar plakativ, jedoch für sich betrachtet nicht aussagekräftig.

Die ergänzend vom Bund Naturschutz in Bayern e.V. geforderte Betrachtung von Zerschneidungswirkungen wurde in den Bereichen, in denen eine tatsächlich für die betroffenen Vogelarten und deren Erhaltungszustand wirksame Neuzerschneidung stattfindet (z.B. Flughafenanbindung B 4f), in die Beurteilung mit eingebracht (siehe hierzu. Unterlage 19.2.1, Tabelle 9, S. 53, Tabelle 10, S. 57 sowie Tabelle 12, S. 64). Im Bereich der plangegegenständlichen A 73 Ausbaumaßnahme, führt die Verbreiterung im Hinblick auf die zu prüfenden Vogelarten nicht zu einer Neuzerschneidung welche sich auf den Schutzzweck auswirken würde. Mit der durchgeführten Kumulationsbetrachtung und der dieser zugrunde liegenden Daten besteht aus der Sicht der höheren Naturschutzbehörde Einverständnis. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser fachlichen Einschätzung vollinhaltlich an. Für ergänzende Untersuchungen, wie sie der Bund Naturschutz in Bayern e.V. insoweit für erforderlich hält, besteht somit keine Veranlassung

Seitens anderer anerkannter Umwelt- bzw. Naturschutzvereinigungen wurde im Rahmen des Anhörungsverfahrens insoweit keine substantiierte Kritik geäußert.

Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass erhebliche kumulierende Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens im Zusammenwirken mit diesen Plänen/Projekten ausgeschlossen bzw. mit hinreichender Sicherheit nicht gegeben sind. In Bezug auf die einzelnen Vogelarten, auf die sich das Vorhaben auswirkt bzw. auswirken kann, ist Folgendes auszuführen:

Für den Schwarzspecht, den Mittelspecht, den Baumpieper und den Habicht bedingen die Auswirkungen von anderen Plänen und Projekten keine, unbedeutende bzw. nur geringe Beeinträchtigungen. Diese führen im Zusammenwirken mit dem gegenständlichen Vorhaben nicht zu einer weiteren bzw. stärkeren Überschreitung der Erheblichkeitsschwelle, als sie unter C. 3.3.6.1.1.6 für diese Arten bereits festgestellt wurde. Für alle anderen Vogelarten die dem Schutz nach Anhang 1 VSchRL sowie Art. 4 Abs. 2 VSch-RL unterliegen und im Standard-Datenbogen für das Vogelschutzgebiet genannt werden, ist eine erhebliche Beeinträchtigung auch unter Berücksichtigung einer Summation mit anderen Plänen und Projekten ebenfalls auszuschließen. Zu den weiteren Einzelheiten wird auf die Kapitel 7.3.2 und 7.3.3 der Unterlage 19.2.1 verwiesen; auch insoweit wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens keine substantiierten Einwendungen erhoben.

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

Als Gesamtergebnis der Verträglichkeitsprüfung ist aufgrund der vorstehend dargelegten Fakten festzuhalten, dass bei Realisierung der vorgesehenen Maßnahmen zur Verminderung und zur Schadensbegrenzung der Beeinträchtigungen diese die Erheblichkeitsschwelle i. S. d. Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL bzw. des § 34 BNatSchG nicht erreichen. Der 6-streifige Ausbau der A 73 im Abschnitt östlich AS Nürnberg-Hafen-Ost bis AK Nürnberg-Süd beeinträchtigt somit das FFH- / Europäische Vogelschutzgebiet in den für ihre Schutzzwecke oder für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen nicht erheblich (§ 34 BNatSchG).

Die höhere Naturschutzbehörde hat das gefundene Ergebnis bestätigt.

#### 3.3.6.1.2 Gesetzlich geschützte Biotope

Im Untersuchungsgebiet finden sich einige Flächen, die dem Schutz des § 30 BNatSchG bzw. des Art. 23 BayNatSchG unterfallen. Nach § 30 Abs. 2 BNatSchG sind Handlungen, die zu einer Zerstörung oder sonstigen erheblichen Beeinträchtigung solcher Biotope führen können, unzulässig. Eine erhebliche Beeinträchtigung oder gar eine Zerstörung von geschützten Biotopen kann ausnahmsweise zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können oder wenn die Maßnahme aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist (Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Soweit das Vorhaben vorliegend derartige Wirkungen mit sich bringt, sind jedenfalls die Voraussetzungen für eine solche Ausnahme hier gegeben. Die mit dem Vorhaben insoweit verbundenen Eingriffe werden - ebenso wie alle anderen des Vorhabens - vollständig kompensiert.

Entlang des zwischen 1836 und 1846 erbauten Ludwig-Donau-Main-Kanals (Bezugsraum 1) existieren in vielen Abschnitten des Uferbereichs neben gesetzlich geschützten feuchten bis nassen Hochstaudengesellschaften (GH) auch alte Baumreihen (JA) und magere Altgrasbestände (GB), die allesamt eine besondere Biotopfunktion besitzen. Zudem bildet das Gewässer ein hoch bedeutsames Jagdhabitat und eine wichtige Austauschbeziehung für Fledermäuse. Aufgrund der Dis-

tanz des Bezugsraums zum Eingriffsbereich bzw. der abgeschirmten Lage hinter bestehenden Lärmschutzeinrichtungen sind durch das Ausbauvorhaben keine zusätzlichen oder neuen Beeinträchtigungen dieser Biotopfunktionen zu erwarten.

Im Bezugsraum 2 (Nürnberger Reichswald) setzen sich die Waldbestände überwiegend aus Kiefern und stellenweise beigemischte Fichten zusammen. Naturnah, von Eichen (WW) oder anderen Laubbäumen (WL) geprägte Bereiche sind selten anzutreffen. Von sehr hoher Bedeutung sind vereinzelte Vorkommen von alten Starkbäumen (Eichen, Kiefern, etc.), die für Zielarten, wie den Schwarz- und den Mittelspecht wichtige Habitatstrukturen bilden. Größere von Laubbäumen geprägte Bereiche (WL), die dann auch hinsichtlich ihrer Biotopfunktion eine besondere Rolle spielen, gibt es nur zwischen dem Main-Donau-Kanal, der A 73 und dem – nicht von dem Vorhaben tangierten – Naturschutzgebiet Föhrenbuck. Im Bereich einiger Gräben und Bachläufe treten kleinflächig Auwälder (WA) auf, die nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG geschützt und als nicht wiederherstellbar einzustufen sind. Somit sind in diesem Bezugsraum mit dem Vorhaben in erster Linie Beeinträchtigungen der Biotop- und der Habitatfunktion der Waldflächen (WA) verbunden.

Im großräumigen Waldgebiet entlang der A 73 erfüllen die autobahnbegleitenden Offenlandlebensräume (Bezugsraum 3) jedoch besondere Funktionen für das Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt. Die schmal und linienhaft ausgebildeten Gras- und Krautfluren entlang der Autobahn unterliegen dennoch nur selten dem gesetzlichen Schutz gemäß § 30 BNatSchG oder verfügen über eine besondere Biotopfunktion. Erwähnenswert ist eine Zwergstrauchheide (GC) auf der Südseite der A 73 westlich der Anschlussstelle Königshof, die sich nach Westen hin als magerer Altgrasbestand (GB) fortsetzt, ein dem Wald vorgelagerter Biotopkomplex aus magerem Altgrasbestand (GB), seggen- und binsenreicher Nasswiese (GN) und feuchter Hochstaudenflur (GH) am Fuße der Böschung der A 73 südwestlich der AS Nürnberg-Zollhaus sowie ein Sandmagerrasen (GL) an dem südostexponierten Waldrand am AK Nürnberg-Süd. Abgesehen von dem mageren Altgrasbestand unterliegen diese Bereiche dem gesetzlichen Schutz nach § 30 BNatSchG. Unabhängig von ihrer Biotopfunktion besitzen die offenen Bereiche entlang der A 73 aufgrund ihrer Durchgängigkeit eine zentrale Bedeutung für die Biotopvernetzung und für faunistische Austauschbeziehungen. Insbesondere Fledermäuse nutzen die Waldränder als Leitstruktur zu den Unterführungen, die sie zur Querung und als Jagdhabitat nutzen.

Der Bezugsraum 4 wird von einer 30-40 m breiten Stromleitungstrasse gebildet, die im Untersuchungsgebiet nahezu autobahnparallel nordöstlich der A 73 verläuft. Die Trasse besteht, abgesehen von einigen Kleingartenanlagen, aus einem Komplex aus verschiedensten, kleinräumig verzahnten, gesetzlich geschützten oder sonstigen, wertvollen Biotoptypen, insbesondere von initialen Sandmagerrasen, Sandmagerrasen, Zwergstrauchheiden, wärmeliebenden Gebüsch bis hin zu Feuchtgebüsch, Feuchtwiesen und Kleingewässerstrukturen mit angrenzenden Röhrichsäumen. Im Zusammenhang mit dem Ausbauvorhaben sind in diesem Bezugsraum nur minimale Wirkungen zu erwarten, die für vorgenannte Funktionen allenfalls zu unerheblichen Beeinträchtigungen führen würden. Die Biotope sind dagegen geringfügig von der ausbaubedingten Verschiebung der Beeinträchtigungszone betroffen, so dass sowohl die Biotopfunktion als auch die Habitatfunktion planungsrelevant sind.

Von den im Untersuchungsgebiet (Bezugsräume 1 – 4) kartierten, gesetzlich geschützten Biotoptypen werden zusammenfassend folgende Biotoptypen von der Maßnahme beansprucht:

- Seggenreiche Nasswiese (GN)
- Feuchte und nasse Hochstaudenflur (GH)
- Zwergstrauch- und Ginsterheide (GC)
- Sandmagerrasen (GL) und
- Auwald (WA)

Die betroffenen Biotope sind größtenteils auf Grund ihres Alters und ihrer Ausprägung mittelfristig wiederherstellbar. Biotope, deren ökologische Funktionen im Planungszeitraum generell nicht wiederherstellbar sind, sind nur kleinflächig betroffen. In Folge von Versiegelung, Überschüttung oder temporärer Inanspruchnahme kommt es zu einem Verlust von 0,12 ha Auwald, 0,23 ha Zwergstrauch- und Ginsterheide und 0,22 ha Sandmagerrasen (zum Teil mit Tendenz zu jüngeren Entwicklungsstadien). Darüber hinaus kommt es zur Neubeeinträchtigung von 0,09 ha Auwald durch die Verschiebung der 50 m – Beeinträchtigungszone. Hinsichtlich der Lage der betroffenen Flächen wird auf die Blätter 1 - 4 der Unterlage 19.1.2 T verwiesen. Dort ist auch die genaue Ausdehnung und Abgrenzung der Flächen zeichnerisch dargestellt.

Durch die plangegegenständlichen Ausgleichsmaßnahmen (vgl. Unterlage 9.3 T) werden die Beeinträchtigungen dieser Biotope gleichartig kompensiert. Insoweit wird auf die Ausgleichsmaßnahmen 4 A (Entwicklung sandig-offener Biotope an der Kornburger Straße mit einem Gesamtumfang von 0,86 ha) sowie 5 A (Entwicklung einer Extensivwiese bei Königshof mit einem Gesamtumfang von 0,54 ha), welche in dem jeweiligen Maßnahmenblatt der Unterlage 9.3 T detailliert dargestellt sind, verwiesen.

Doch auch soweit die mit der festgestellten Planung verbundenen kleinräumigen Eingriffe in bzw. Beeinträchtigungen von Biotopen als nicht vollständig ausgleichbar i. S. v. § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG einzustufen sein sollten, liegen Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vor, die das Vorhaben notwendig machen. Hinsichtlich der für das Vorhaben sprechenden Gemeinwohlgründe wird auf die obigen Ausführungen Bezug genommen. Diese Gründe sind auch so gewichtig, dass sie die mit dem Vorhaben einhergehenden Auswirkungen auf gesetzlich geschützte Biotope rechtfertigen; sie wiegen gegenüber den Belangen des Biotopschutzschutzes deutlich schwerer. Die Voraussetzungen für die Erteilung von Ausnahmen (Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG) liegen damit vor.

Sie werden im Einvernehmen mit der höheren Naturschutzbehörde im Ergebnis der Ermessensausübung erteilt. Dabei ist neben der geringen räumlichen Ausdehnung der insoweit eintretenden Beeinträchtigungen auch zu berücksichtigen, dass die betroffenen Biotopbereiche durch die bestehende Autobahntrasse bereits erheblich vorbelastet sind. Gangbaren Alternativen, mit denen die entstehenden Beeinträchtigungen noch weiter verringert werden könnten, existieren zudem auch nicht.

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

#### 3.3.6.1.3 Schutz bestimmter sonstiger Landschaftsbestandteile

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

Diese Verbotstatbestände werden zum Teil im Rahmen des Vorhabens erfüllt. Entlang des Ausbauabschnittes der A 73 werden in gewissem Umfang naturnahe Feldgehölze, Brache, Gras- und Krautflur zum Teil überbaut.

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

Die Voraussetzungen für eine solche Ausnahme sind hier gegeben. Es sprechen jedenfalls überwiegende Gründe des öffentlichen Interesses für das Vorhaben (Art. 23 Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG). Die Belange, die für das Maßnahme streiten (siehe hierzu u. a. die Ausführungen unter C 3.2), sind so gewichtig, dass sie auch einen Eingriff in die nach Art. 16 BayNatSchG geschützten Landschaftsbestandteile und somit die Entfernung und Beeinträchtigung von Hecken, Feldgehölzen und Gebüsch rechtfertigen.

Die Ausnahme wird im Einvernehmen mit der höheren Naturschutzbehörde im Ergebnis der Ermessensausübung erteilt. Dabei ist neben der vergleichsweise überschaubaren räumlichen Ausdehnung der insoweit eintretenden Beeinträchtigungen auch zu berücksichtigen, dass alle Bereiche, die davon betroffen sind, durch die unmittelbare Nähe zu Autobahnverkehrsflächen bereits erheblichen Vorbelastungen durch Schadstoffemissionen und dergleichen unterliegen. Gangbare Alternativen, mit denen die entstehenden Beeinträchtigungen noch weiter verringert werden könnten, existieren zudem auch nicht (vgl. hierzu die Ausführungen unter C. 3.3.2). Im Übrigen sieht die festgestellte Planung vor, Gehölze im Eingriffsbereich nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28. bzw. 29. Februar – und damit während der Vegetationsruhe – zu roden (siehe Maßnahmenblatt zur Maßnahme 1 V in Unterlage 9.3 T). So wird in Anlehnung an Art. 16 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BayNatSchG immerhin ein gewisser Mindestschutz sichergestellt.

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

#### 3.3.6.1.4 Landschaftsschutzgebiete

Vom Vorhaben betroffen sind die beiden Landschaftsschutzgebiete im Stadtgebiet Nürnberg (LSG) Nr. 10 „Königshof“ und Nr. 13 „Langwasser“. Zudem tangiert der insoweit größte Flächenverlust das Landschaftsschutzgebiet „Südliches Mittelfränkisches Becken östlich der Schwäbischen Rezat und der Rednitz mit Vorland der mittleren Frankenalb (LSG Ost) im Gebiet des Landkreises Roth. Die Bestimmungen der jeweils einschlägigen Schutzgebietsverordnungen (LSchVO der Stadt Nürnberg vom 28.06.2000 sowie LSG Ost des Landratsamtes Roth vom 11.01.2005) sind daher materiell im Rahmen der Planfeststellung zu beachten.

Gemäß §§ 5 und 4 LSchVO der Stadt Nürnberg bzw. LSG Ost des Landratsamtes Roth sind u.a. alle Handlungen verboten, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verursachen. Durch das Vorhaben wird neben Flächeninanspruchnahmen und Versiegelung von forstwirtschaftlichen Flächen in geringerem Umfang auch das Landschaftsbild dauerhaft verändert.

Aus der Erweiterung des Baukörpers der A 73 resultieren Flächenverluste der LSG „Königshof“ (2,8 ha), „Langwasser“ (0,4 ha) und des LSG Ost (11,8 ha). Die relativ hohen scheinbaren Verluste für das LSG Ost sind allerdings darauf zurückzuführen

ren, dass die bestehende A 73 aktuell nicht vom Schutzgebiet ausgenommen und die bereits vorhandene Autobahntrasse mit in den Flächenverlust eingerechnet wurde. Diese Flächenverluste sind jedoch in Relation zur Gesamtgröße der Gebiete vernachlässigbar und betreffen bereits stark vorbelastete Teile der Schutzgebiete. Eine Gefährdung der (jeweils inhaltsgleichen) Schutzziele ist daher durch den Ausbau nicht gegeben.

Selbst wenn man durch die Baumaßnahme den (jeweiligen) Verbotstatbestand der Schädigung des Naturhaushalts gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 1 LSchVO der Stadt Nürnberg sowie nach § 3 LSG Ost des Landratsamtes Roth als erfüllt ansehen würde, kann gemäß § 7 Nr. 1 LSchVO der Stadt Nürnberg und § 6 Abs. 1 LSG Ost des Landratsamtes Roth i. V. m. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG von diesem Verbot im Einzelfall eine Befreiung erteilt werden, wenn überwiegende Gründe des allgemeinen Wohls diese erfordern.

Diese Voraussetzung liegt hier vor. Der Grund für den Eingriff ist in den unter Abschnitt C. 3.2.3 beschriebenen Planungszielen wie der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der A 73 im Bereich AS Nürnberg-Hafen-Ost bis AK Nürnberg-Süd und der damit verbundenen Verstärkung des Verkehrsflusses (Beseitigung eines Stauschwerpunktes in Spitzenstunden) dargelegt. Zudem soll die Verkehrssicherheit auf der A 73 erhöht und die Lärmsituation in den unmittelbar angrenzenden Siedlungsgebieten verbessert werden. Es liegt im öffentlichen Interesse diesen im o.g. Bereich bereits seit Jahren auffälligen Stauschwerpunkt im Bayerischen Straßennetz zu beseitigen. Die Ausbaumaßnahme ist daher notwendig und dient dem Allgemeinwohl.

Die Ausnahme wird vorsorglich im Einvernehmen mit der höheren Naturschutzbehörde im Ergebnis der Ermessensausübung erteilt. Der Umfang der Grundinanspruchnahme lässt sich nicht weiter verkleinern (vgl. C. 3.3.3). Während das allgemeine Interesse an einem verkehrssicheren und leistungsfähigen Autobahnabschnitt als sehr hoch bewertet wird, erscheinen die Flächen in der direkten Umgebung der A 73 aufgrund ihrer Vorbelastung in geringerem Maße schutzwürdig. Der Eingriff erfolgt zudem in einem geringen Umfang (die bestehende A 73 ist aktuell nicht vom Schutzgebiet ausgenommen, so dass der tatsächliche Flächenverlust deutlich geringer ausfällt als der scheinbare) bzw. teilweise in Randbereichen der bezeichneten Landschaftsschutzgebiete, welche durch die bestehende A 73 bereits vorbelastet sind. Dessen Kompensation durch naturschutzfachlich geeignete Ausgleichsmaßnahmen, zum Teil in unmittelbarer Nähe des Eingriffsbereichs, ist in vollem Umfang möglich (vgl. C. 3.3.6.4.10). Die Planfeststellungsbehörde kommt daher zu dem Ergebnis, dass die Gründe für den Ausbau der im Bereich AS Nürnberg-Hafen-Ost bis AK Nürnberg-Süd nicht mehr leistungsfähigen A 73 zu einem verkehrssicheren und leistungsfähigen Abschnitt das Interesse am Erhalt der bezeichneten Landschaftsschutzgebiete in ihrem bisherigen Umfang überwiegen.

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

### 3.3.6.2 *Allgemeiner und besonderer Artenschutz*

Im Rahmen der Prüfung der naturschutzrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens sind auch die einschlägigen Bestimmungen des Artenschutzes zu beachten. Die Vorschriften des Artenschutzes dienen allgemein dem Schutz und der Pflege der wild lebenden Tier- und Pflanzenarten. Besondere Bedeutung kommt in Bezug auf die verfahrensgegenständliche Baumaßnahme dem Lebensstätten-

schutz des § 39 Abs. 5 BNatSchG und den Zugriffsverboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu.

### 3.3.6.2.1 Allgemeiner Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen

Dem allgemeinen Artenschutz dienen die in § 39 Abs. 5 BNatSchG niedergelegten Vorschriften des Lebensstättenschutzes. Dabei überschneiden sich diese Vorschriften teilweise mit den landesrechtlichen Vorschriften zum Schutz bestimmter Landschaftsbestandteile (Art. 16 BayNatSchG), Landschaftsschutzgebieten (§ 26 BNatSchG) und zu gesetzlich geschützten Biotopen (Art. 23 BayNatSchG).

Nach § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG ist es insbesondere verboten, Bäume in bestimmter Lage, Hecken, lebende Zäune, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden oder auf den Stock zu setzen mit Ausnahme schonender Form- und Pflegeschnitte zur Gesunderhaltung der Bäume. Diese Verbote gelten gem. § 39 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG jedoch nicht für – wie vorliegend – nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft (siehe hierzu unten unter C. 3.3.6.4). Mit der Abarbeitung der Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird den betroffenen Artenschutzbelangen durch entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzverpflichtungen bereits Rechnung getragen (so die Begründung des angenommenen Änderungsantrags BT-Drs. 16/13430, S. 24).

Im Übrigen lägen hier auch die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung gem. § 67 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG vor. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C. 3.3.6.1.3 zum Vorliegen von Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses Bezug genommen, die hier sinngemäß gelten.

Die Befreiung wird vorsorglich im Einvernehmen mit der höheren Naturschutzbehörde im Ergebnis der Ermessensausübung erteilt. Denn die im Maßnahmenblatt zur Maßnahme 1 V in Unterlage 9.3 T vorgesehene Begrenzung des Zeitraums, innerhalb dessen Gehölzrodungen vorgenommen werden, gewährleistet auch insoweit in Anlehnung an § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG einen Mindestschutz. Zudem wird der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff auch insoweit in vollem Umfang kompensiert (vgl. dazu C. 3.3.6.4.10). Gleiches gilt für den im Maßnahmenblatt zur Maßnahme 2 V in Unterlage 9.3.T vorgesehenen Biotopschutzzaun, der insoweit empfindliche Flächen vor Befahren, Bodenverdichtung, Schadstoffeintrag sowie Vegetationszerstörung während des Baubetriebes schützt.

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

### 3.3.6.2.2 Besonderer Artenschutz

#### 3.3.6.2.2.1 Rechtsgrundlagen

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

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Welche Arten zu den besonders geschützten Arten gehören, ergibt sich aus § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG.

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (in Gestalt des Tötungsverbots) ist individuenbezogen, nicht populationsbezogen. Dabei ist dieser Tatbestand nach der Rechtsprechung des EuGH auch dann erfüllt, wenn sich die Tötung als unausweichliche Konsequenz eines im Übrigen rechtmäßigen Verwaltungshandelns erweist. Dass einzelne Exemplare besonders geschützte Arten durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Schaden kommen können, dürfte indes bei lebensnaher Betrachtung nicht völlig auszuschließen sein. Solche kollisionsbedingten Einzelverluste sind zwar nicht direkt "gewollt", müssen aber – wenn sie trotz aller Vermeidungsmaßnahmen doch vorkommen – als unvermeidlich hingenommen werden. Wäre allerdings der Tatbestand des Tötungsverbots bereits bei der Kollision eines Einzelexemplars mit einem Kraftfahrzeug erfüllt, könnten Straßenbauvorhaben stets und ausschließlich nur noch im Wege einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zugelassen werden. Damit würde diese nach dem artenschutzrechtlichen Regelungsgefüge als Ausnahme konzipierte Vorschrift zum Regelfall. Ein sachgerechtes Verständnis des Gesetzes führt daher zu der Auslegung, dass der Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nur erfüllt ist, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben in signifikanter Weise erhöht. Dabei sind Maßnahmen, mittels derer solche Kollisionen vermieden oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, wie Überflughilfen, Leitstrukturen u. ä. in die Betrachtung einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot dann nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls auf Grund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen werden, z. B. von einem Raubvogel geschlagen werden (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, BVerwGE 131, 274 Rn. 91 m. w. N.).

Nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten (siehe dazu die Definition in § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG) und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören. Eine erhebliche Störung liegt dabei vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Unter einer lokalen Population i. S. d. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG versteht man (aufbauend auf der Legaldefinition des § 7 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG) eine Gruppe von Individuen einer Art, die eine Fortpflanzungs- und Überdauerungsgemeinschaft bilden und einen zusammenhängenden Lebensraum gemeinsam bewohnen. Im Allgemeinen sind Fortpflanzungsinteraktionen und andere Verhaltensbeziehungen zwischen diesen Individuen häufiger als zwischen ihnen und Mitgliedern anderer lokaler Populationen derselben Art. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population liegt vor, wenn so viele Individuen betroffen sind, dass sich die Störung auf die Überlebenschancen, die Reproduktionsfähigkeit und den Fortpflanzungserfolg der lokalen Population auswirkt, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss (siehe dazu Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz (LANA), Hinweis zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes, 2009, S. 5 f.).

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

Der Schutz dieses Verbots wird folglich nicht dem Lebensraum der geschützten Arten insgesamt, sondern nur selektiv den ausdrücklich bezeichneten Lebensstätten zuteil, die durch bestimmte Funktionen für die jeweilige Art geprägt sind. Dies

folgt zum einen aus der scharfen systematischen Trennung zwischen der Teilregelung des Beschädigungs- und Zerstörungstatbestandes in § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, der die eingriffsbetroffenen Lebensstätten nennt, und der ergänzenden Regelung in § 44 Abs. 5 BNatSchG, die im Rahmen einer funktionalen Betrachtung den räumlichen Zusammenhang einbezieht. Dasselbe folgt zum anderen daraus, dass es § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG auch verbietet, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, und damit dem Wortlaut nach eine enge Auslegung des Begriffs der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte nahelegt, die jeden einer solchen Entnahme zugänglichen, als Ort der Fortpflanzung oder Ruhe dienenden Gegenstand – wie einzelne Nester oder Höhlenbäume – einschließt. In zeitlicher Hinsicht betrifft die Verbotsnorm primär die Phase aktueller Nutzung der Lebensstätte. Unter Berücksichtigung des verfolgten Zwecks der Regelung, die Funktion der Lebensstätte für die geschützte Art zu sichern, ist dieser Schutz aber auszudehnen auf Abwesenheitszeiten der sie nutzenden Tiere einer Art, sofern nach deren Lebensgewohnheiten eine regelmäßig wiederkehrende Nutzung zu erwarten ist (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, BVerwGE 133, 239 Rn. 66 m. w. N.). Bloß potentielle Lebensstätten fallen dagegen nicht unter den Verbotstatbestand, weil es insoweit an dem vorausgesetzten Individuenbezug fehlt. Entsprechendes gilt für Lebensstätten von Individuen nicht standorttreuer Arten, nachdem sie von diesen verlassen worden sind (BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, BVerwGE 130, 299 Rn. 222).

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

Für – wie hier – nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft (siehe hierzu unten unter C. 3.3.6.4) gelten die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nur nach folgenden Maßgaben: Sind in Anhang IVa der FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, betroffen, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). An der ökologischen Gesamtsituation des von dem Vorhaben betroffenen Bereichs darf damit im Hinblick auf seine Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte keine Verschlechterung eintreten. Dazu kann es erforderlich sein, funktionserhaltende oder konfliktminimierende Maßnahmen zu treffen, die unmittelbar am voraussichtlich betroffenen Bestand ansetzen, mit diesem räumlich-funktional verbunden sind und zeitlich so durchgeführt werden, dass zwischen dem Erfolg der Maßnahmen und dem vorgesehenen Eingriff keine zeitliche Lücke entsteht (Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz (LANA), Vollzugshinweise zum Artenschutzrecht, Stand 19.11.2010, S. 52.). Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden (§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG). Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchst. b der FFH-RL aufgeführten Arten gilt dies entsprechend (§ 44 Abs. 5 Satz 4 BNatSchG). Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht vor (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG).

Beeinträchtigungshandlungen, die unvermeidlich im unmittelbaren Zusammenhang mit den zulässigen Einwirkungen auf Fortpflanzungs- oder Ruhestätten erfolgen, erfüllen gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG auch nicht die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Diese Regelung hält allerdings das Bundesverwaltungsgericht insoweit für europarechtswidrig, als die Aufrechterhaltung der ökologischen Funktionalität der Lebensstätte auch dazu führt, dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG für unvermeidbar mit

der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Lebensstätten verbundene Beeinträchtigungen der europarechtlich geschützten Tierarten als nicht erfüllt anzusehen ist (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011, BVerwGE 140, 149 Rn. 119 zum mit § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG 2010 inhaltsgleichen § 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG 2007). Für derartige Beeinträchtigungen ist daher unabhängig vom Wortlaut des Gesetzes der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG individuenbezogen zu prüfen. Gleichzeitig ist allerdings zu berücksichtigen, dass nach der aktuellen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine Bagatellgrenze, wie sie das Gericht in der bereits beschriebenen Form in Bezug auf kollisionsbedingte Verluste von Einzelexemplaren anerkennt, auch bei Maßnahmen zur Errichtung des Vorhabens gilt. Wird das baubedingte Tötungsrisiko durch Vermeidungsmaßnahmen bereits bis zur Schwelle des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Individuen der jeweiligen Art ohnehin unterliegen, gesenkt, kann nach dem Maßstab praktischer Vernunft keine weitergehende artenschutzrechtliche Verantwortlichkeit bestehen (BVerwG, Urteil vom 08.01.2014, BVerwGE 149, 31 Rn. 99 m. w. N.).

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

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

Vor dem Hintergrund der dargestellten Rechtslage hat die Vorhabensträgerin diejenigen in Anhang IV der FFH-RL aufgeführten Arten, die europäische Vogelarten und die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG genannten Arten, die nach der vorhandenen Lebensraumausstattung im Untersuchungsgebiet vorkommen können, einer vertieften Untersuchung unterzogen. Hinsichtlich der im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen bzw. potentiell vorkommenden Tierarten, ihrer Lebensräume und ihrer Lebensgewohnheiten wird ergänzend zu den nachfolgenden Ausführungen auf Kapitel 4 der Unterlage 19.1.3 T Bezug genommen.

Der artenschutzrechtlichen Untersuchung liegen die "Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)" mit Stand 03/2011 zu Grunde, das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der Untersuchung orientiert sich an diesen Hinweisen. In Bezug auf die im Detail angewandten Erfassungsmethoden und den Zeitpunkten bzw. -räumen, zu den die einzelnen Untersuchungen durchgeführt wurden, wird auf Unterlage 19.4.3 T und die dortigen Ausführungen verwiesen.

Die durchgeführten Untersuchungen sind für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht. Auf Grund dessen ist es nicht zu beanstanden, dass diejenigen Arten nicht näher untersucht wurden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das Vorhaben mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle). Es war daneben auch

nicht geboten, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Lassen nämlich bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 18.06.2007 – 9 VR 13.06 – juris Rn. 20, und vom 13.03.2008 – 9 VR 9.07 – juris Rn. 31, jeweils m. w. N.). Im Hinblick darauf bestehen an der Ordnungsgemäßheit der Ermittlungsmethodik und dem Umfang der Untersuchungen keine vernünftigen Zweifel. Die in den Planfeststellungsunterlagen dokumentierten Ermittlungen und Bestandserhebungen sowie die Bewertungen sind plausibel und nachvollziehbar. Die höhere Naturschutzbehörde hat die Untersuchungstiefe und die Qualität der Untersuchung nicht beanstandet.

Soweit der BN moniert, dass die der ursprünglichen Planung zu Grunde liegenden Kartierungen aus dem Jahr 2010 veraltet seien und daher nicht als abschließende Bewertungsgrundlage dienen können, kann dieser Kritik mit den durchgeführten Nachkartierungen aus den Jahren 2016 sowie 2017 begegnet werden. Der Bericht zur Plausibilitätskontrolle dieser Nachkartierungen (Unterlage 19.4.3.T) sowie die in der Unterlage 19.4.4 T (Kartierergebniskarte) dargestellten Bereiche – Ausdehnung des Untersuchungsraumes beidseitig der A 73 – sind nach Auffassung der höheren Naturschutzbehörde vollständig und fachgerecht erstellt worden, so dass nunmehr eine aktuelle, mithin entscheidungsreife Datengrundlage vorliegt. Die Planfeststellungsbehörde hat den BN im Rahmen der Tekturplanung zu dieser umfassenden Nachkartierung beteiligt und um Stellungnahme gebeten. Substantiierte Einwendungen wurden vom BN insoweit nicht mehr erhoben. Der Forderung des BN nach einer vollständigen und sorgfältigen naturschutzfachlichen Begutachtung des durch das Ausbauvorhaben verursachten Eingriffs wurde durch die von der Vorhabensträgerin veranlassten Nachkartierungen entsprochen. Gleiches gilt für fristgemäße Einwendungen von dritter Seite im Anhörungsverfahren.

Wie aus der Unterlage 19.1.3 T und den nachfolgenden Ausführungen hervorgeht, ist im Ergebnis bei keiner der dort genannten Arten durch die Verwirklichung des plangegegenständlichen Vorhabens ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu besorgen. Dabei wurden Maßnahmen zur Vermeidung sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Maßnahmen (vgl. auch Kapitel 3 der Unterlage 19.1.3 T):

- Errichtung eines Amphibienzauns und Bauzeitenbeschränkung in der Stromleitungstrasse (Maßnahme 0 V). Zur Vermeidung des Verletzens oder Tötens von Kreuzkröten bei Bauarbeiten in der Stromleitungstrasse im Zuge der Verlegung des Brünnelgrabens-West werden diese ausschließlich außerhalb der Aktivitätszeit der Kreuzkröte durchgeführt, also nur im Zeitraum 01. September bis 29. Februar. Zusätzlich werden die im Eingriffsbereich liegenden sandigen Offenbodenstellen im Frühsommer 2017 vor dem Ausbringen der zwischengehälterten Kreuzkröten mit einem Amphibienschutzzaun umzäunt. So werden eine Nutzung des Baubereichs als Winterruhestätte und damit verbundene Beeinträchtigungen der Art vermieden. Nach Beendigung der Bauarbeiten zur Verlegung des Brünnelgrabens-West kann der Amphibienschutzzaun wieder abgebaut werden.
- Zeitliche Beschränkung von Gehölz- und Baumfällungen am „Steinbrüchlein“ (Maßnahme 1 V). Bäume mit Potential als Fledermausquartiere (Winterquartiere) werden nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis 31. Oktober gefällt. Alle nicht hierunter fallenden Gehölze im (gesamten) Eingriffsbereich werden im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28. bzw. 29. Februar – und damit außerhalb der Brutzeit von Vögeln und außerhalb der Wochenstubenzeit von Fledermäusen – gefällt.

- Sicherung der Unterquerungsmöglichkeiten für Fledermäuse (Maßnahme 3 V). Im Rahmen der Fledermauskartierung konnten an zwei Unterführungsbauwerken entlang der A 73 erhöhte Fledermausaktivitäten nachgewiesen werden. Flugbeobachtungen mit Nachtsichtgeräten zeigten neben der Nutzung für Durchflüge auch Jagdaktivitäten von Fledermäusen in den Unterführungsbauwerken. Als zuleitende Leitstrukturen wurden die zu den Unterführungen führenden Forstwege sowie Waldränder entlang der A 73 bestätigt. Die Unterführungsbauwerke werden daher während der Bautätigkeit und auch danach für die Fledermäuse durchgängig gehalten.
- Umsiedlung der Zauneidechse und Entwicklung von Ersatzlebensräumen (Maßnahmenkomplex 4 A<sub>CEF</sub>). Zur Vermeidung von Tötungen der Zauneidechse wird die Zauneidechse im Eingriffsbereich abgefangen und in Ersatzhabitats verbracht. Ein Einwandern von Tieren aus benachbarten Lebensräumen wird durch das Errichten eines „zauneidechsensicheren Zauns“ während der Bauzeit verhindert. (Maßnahme 4.1 A<sub>CEF</sub>).

Um bau- und anlagebedingte Lebensraumverluste der Zauneidechse auszugleichen, werden auf den entsiegelten Flächen entlang der Kornburger Straße Rohbodenstandorte und lineare Reptilienmeiler geschaffen (Maßnahme 4.2 A<sub>CEF</sub> Entwicklung sandig-offener Biotope an der Kornburger Straße). Bei „Reptilienmeilern“ handelt es sich um eine kleinräumige Kombination von Maßnahmen für die Zauneidechse. Ein Meiler sollte mindestens 2,00 m breit und 5,00 m lang sein sowie die Höhe von 1,00 m nicht unterschreiten. (vgl. auch Unterlage 9.3 T).

Zusätzlich wird auf einer südexponierten Böschungfläche eine Extensivwiese geschaffen, auf der jährlich im räumlichen Versatz Rohbodenstellen mit einer Fläche von ca. 10 m<sup>2</sup> geschaffen werden (Maßnahme 4.3 A<sub>CEF</sub> Entwicklung einer Extensivwiese an der AS Nürnberg-Zollhaus). Die Funktion der Ersatzlebensräume als potenzielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Zauneidechse muss bis zur Umsiedlung hergestellt worden sein. Dadurch wird das Lebensraumpotenzial für die Art insgesamt verbessert. Der projektbedingte Lebensraumverlust der Zauneidechse umfasst rund 1,12 ha. Die Ausgleichsflächen (siehe hierzu Unterlage 9.2 T) umfassen zusammen rund 1,58 ha und gleichen den Lebensraumverlust damit mehr als flächengleich aus. Sie sind zudem direkt (4.2 A<sub>CEF</sub>) bzw. über extensiv genutzte Verkehrsnebenflächen (4.3 A<sub>CEF</sub>) an bestehende Zauneidechsenlebensräume der Stromleitungstrasse angebunden und erfüllen damit die flächenmäßigen Anforderungen eines geeigneten Ersatzhabitates.

- Aufwertung und Ersatz von Lebensraum für Spechte und Fledermäuse (Maßnahme 6 A<sub>FFH</sub>). Durch das Ausbaivorhaben kommt es durch Überbauung von Teillebensräumen zum theoretischen Lebensraumverlust für Schwarz- und Mittelspecht. Im Umfeld des „Steinbrüchleins“ wurden Eichen- und Kiefernbestände ermittelt, die prinzipiell als Nahrungs- und Brutbäume geeignet sind, derzeit aber so stark eingewachsen sind, dass sie nicht von den Tieren genutzt werden können. Hier werden vier Alteichen und zehn Kiefern freigestellt, um die Lebensraumausstattung zu verbessern. Der Verlust von Bäumen mit potenzieller Habitatfunktion für in Bäumen wohnende Fledermausarten wird hiermit auch ausgeglichen und durch das Aufhängen von neun Fledermauskästen zeitlich überbrückt.

Die höhere Naturschutzbehörde hat im Zusammenhang mit dieser Maßnahme auf die hohe ökologische Bedeutung des Waldbereichs insbesondere im Umfeld des „Steinbrüchleins“ für Fledermäuse und Spechte hingewiesen und im

Zuge gegebenenfalls notwendiger Korrekturmaßnahmen (A. 3.3.1) das ausschließliche Anbringen von Nistkästen als Alternative zu den vorgesehenen Baumhöhlen, wie von den Bayerischen Staatsforsten AöR vorgeschlagen, als nicht ausreichend erachtet. Nach fachlicher Einschätzung zielt die Wirkungsweise von Nistkästen nur auf die Bereitstellung von temporären Brutplätzen ab. Dagegen bewirken das Fräsen von Baumhöhlen und der damit in Gang gesetzte Alterungsprozess sowohl die Bereitstellung von vergleichsweise dauerhaften Brutplätzen, als auch die kontinuierliche Verbesserung der Nahrungsgrundlage. Künstliche Baumhöhlen weisen, worauf die höhere Naturschutzbehörde ebenso hingewiesen hat, mehrere (zusätzliche) Vorteile gegenüber Fledermauskästen auf. Während Fledermauskästen der herkömmlichen Art Witterungseinflüssen, mechanischen Einflüssen bedingt durch forstwirtschaftliche Bewirtschaftungsmaßnahmen, Störungen und Vandalismus unterliegen und daher ihre zuge dachte Funktion z. T. nur bedingt und zeitlich begrenzt erfüllen können, sind diese Störfaktoren bei gefrästen Baumhöhlen, die im Grunde einer Spechthöhle nachempfunden sind, auszuschließen. Damit entfallen auch aufwändige engmaschige Kontrollen der Kästen auf ihren Zustand, eine Beeinträchtigung der Tiere durch die dargestellten Störfaktoren ist in der Regel auszuschließen. Außerdem entspricht das Mikroklima einer in den Baumstamm gefrästen Fledermaushöhle eher dem einer natürlichen Höhle, als dies bei einem Fledermauskasten der Fall ist, und ist daher auch hinsichtlich der fachlichen Eignung einem Fledermauskasten überlegen. Darüber hinaus sind die künstlichen Höhlen kaum von natürlichen Höhlen zu unterscheiden, so dass sie auch unter ästhetischen Gesichtspunkten Fledermauskästen vorzuziehen sind. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Ausführungen der höheren Naturschutzbehörde an; die Anlage von Fledermaushöhlen in Abhängigkeit von dem Ergebnis der Funktionskontrollen bezüglich der Maßnahme 6 A<sub>FFH</sub>, wurde der Vorhabensträgerin unter A. 3.3.1 aufgegeben.

Die von den Bayerischen Staatsforsten AöR insoweit geäußerten Bedenken, dass die Anlage von künstlichen Baumhöhlen aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht abzulehnen sei, teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Nachdem die gefrästen Höhlen dem Grunde nach natürlich vorkommenden Spechthöhlen nachempfunden sind und diese ebenso wenig wie Totholzbäume bislang Verkehrssicherungsprobleme aufgeworfen haben, wird diese Problematik nicht gesehen. Die Höhlen werden zudem im Bestand und nicht im Bereich von Wegen angelegt. Im Rahmen der vorgesehenen regelmäßigen Funktionskontrollen ist weiterhin eine Sichtprüfung der Bäume möglich. Nachdem die hierfür in Anspruch genommenen Bäume von der Vorhabenträgerin entschädigt werden, wird bei einer Umsetzung dieser Maßnahme auch keine wirtschaftliche Beeinträchtigung des Forstbetriebes gesehen.

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

- Säugetiere: Große Bartfledermaus, Großer Abendsegler, Kleine Bartfledermaus, Mückenfledermaus, Raufhautfledermaus, Wasserfledermaus, Zweifarbfledermaus, Zwergfledermaus
- Reptilien: Schlingnatter, Zauneidechse
- Amphibien: Gelbbauchunke, Kreuzkröte
- Nachtfalter: Nachtkerzenschwärmer

- Europäische Vogelarten nach Art. 1 der V-RL: Baumfalke, *Baumpieper*, *Dorngrasmücke*, Eisvogel, Grauspecht, Grünspecht, Habicht, Haselhuhn, Heidelerche, *Hohltaube*, *Klappergrasmücke*, Mäusebussard, Mittelspecht, *Neuntöter*, *Pirol*, Schwarzspecht, Sperber, Sperlingskauz, Waldkauz, Wendehals, Wespenbussard.

Pflanzenarten nach Anhang IV b) der FFH-RL kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor, so dass insoweit ins Detail gehende Prüfung nicht erforderlich ist. Gleiches gilt für die übrigen, zuvor nicht genannten Tierarten des Anhangs IV a) der FFH-RL; der Wirkraum des Vorhabens liegt insoweit entweder außerhalb des bekannten Verbreitungsgebietes dieser Arten oder erfüllt die artspezifischen Habitatsprüche nicht (vgl. dazu Nr. 4.1 der Unterlage 19.1.3 T). Für einen Teil der nicht aufgeführten Vogelarten beansprucht dies ebenso Geltung. Nachfolgend werden daher nur die Vogelarten behandelt, die im Rahmen der Kartierungen nachgewiesen wurden, oder deren Vorkommen auch bei fehlenden Nachweisen nicht zur Gänze auszuschließen ist und bei denen im Rahmen der Beurteilung gemäß der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr eine Betroffenheit ermittelt wurde. Die höhere Naturschutzbehörde hat diese Vorgehensweise als fachlich korrekt anerkannt.

Für die oben im Einzelnen genannten Arten ergibt sich in Bezug auf ihren Bestand, ihre vorhabensbedingten Beeinträchtigungen und ihren Erhaltungszustand nach Realisierung des Bauvorhabens folgendes Bild:

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

##### 3.3.6.2.2.2.1.1 Säugetiere

Gebäude befinden sich nicht im Eingriffsbereich des Vorhabens, so dass potentielle Quartiere für Fledermäuse, die Gebäude als Fortpflanzungs- und Ruhestätten nutzen, insoweit durch das Vorhaben nicht verloren gehen oder ihre Funktion verlieren. Gleiches gilt für bereits vorhandene Nist-/Fledermauskästen. Es kann aber nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass durch die im Rahmen des Vorhabens vorgesehenen Rodungsarbeiten potentielle Quartierbäume verschiedener Fledermausarten beseitigt werden. Durch die weiter oben genannte Maßnahme 6 A<sub>FFH</sub> ist allerdings gewährleistet, dass insgesamt das Quartierangebot vorhabensbedingt nicht vermindert wird. Berücksichtigt man außerdem noch die ebenfalls schon beschriebenen Maßnahmen 1 V sowie 3 V, so besteht kein Zweifel daran, dass die ökologischen Funktionen der betroffenen potentiellen Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Art auch in Zukunft im räumlichen Zusammenhang mit den betroffenen Lebensstätten weiterhin erfüllt werden (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG).

Mit Blick auf die vom festgestellten Plan umfasste Maßnahme 1 V, mit welcher der für Baum- und Gehölzrodungen zulässige Zeitraum in Abhängigkeit vom Lebensraumpotential mehr oder weniger stark eingeschränkt wird, wird im Rahmen des Vorhabens eine baubedingte Verletzung oder Tötung von Exemplaren der im Untersuchungsgebiet vorkommenden Fledermausarten wirksam verhindert. Dies gilt auch für die Arten, die Baumhöhlen als Winterquartiere nutzen (Großer Abendsegler, Mückenfledermaus, Rauhauffledermaus). Durch die Beschränkung der Beseitigung von potentiellen Quartierbäumen auf den Monat Oktober haben diese wegen ihrer in diesem Zeitraum noch ausreichend vorhandenen Mobilität noch die Möglichkeit, auf andere Quartiere auszuweichen. Auch betriebsbedingte Kollisionen mit dem Verkehr auf den Autobahntrassen sind nicht in signifikant höherem Maß als derzeit zu besorgen, so dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG insgesamt für die untersuchten Fledermausarten nicht erfüllt wird. Mit Hilfe der planfestgestellten Maßnahme 3 V, die eine Durchgängigkeit der Unterföh-

rungsbauwerke während der Bautätigkeit und auch danach für die Fledermäuse beinhaltet, wird ein gefahrloses Queren der Trasse für sämtliche Fledermausarten auch weiterhin ermöglicht, so dass auch insoweit der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht erfüllt wird.

Betriebsbedingte Störungen von Einzeltieren durch die von der Trasse der A 73 ausgehenden Lärmemissionen und Blendeffekten lassen sich zwar nicht ganz auszuschließen. Durch das Vorhaben entstehen jedoch insoweit keine wesentlichen Veränderungen gegenüber der bestehenden Situation; unter Berücksichtigung der schon gegebenen hohen Vorbelastung ist eine auf das Vorhaben zurückzuführende Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population deshalb nicht zu besorgen (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Folgende Fledermausarten konnten im Untersuchungsgebiet erfasst werden. Hinsichtlich ihrer vorhabensbedingten Betroffenheit ergibt sich folgendes Bild:

a) Im Eingriffsbereich des Vorhabens wurde der Große Abendsegler in Einzelindividuen erfasst. Als lokale Population werden alle Exemplare der mittelfränkischen Städteachse betrachtet. Vorhabensbedingt kommt es nicht zu Verlusten von Fortpflanzungs- oder bedeutsamen Ruhestätten des Großen Abendseglers, da Holzungen in den Bereichen potenzieller Quartierstandorte am „Steinbrüchlein“ auf die Zeiten außerhalb der Winterruhe und der Wochenstubezeit beschränkt werden. Weiterhin profitiert der Große Abendsegler von der Baumfreistellungsmaßnahme für die Spechte (6 A<sub>FFH</sub>). Der Verlust potenzieller Quartiere wird durch das Aufhängen von Fledermauskästen ausgeglichen. Die Bedeutung des Wirkraumes als lineares Jagdhabitat bleibt auch nach dem Eingriff erhalten. Eine vorhabensbedingte Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Großen Abendseglers kann deshalb ausgeschlossen werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Da der Große Abendsegler hauptsächlich in größeren Höhen fliegt, stellt die Querung der ausgebauten A 73 keine Gefährdungsursache dar. Da sich der Abstand der Straße zu dem als Leitstruktur und Jagdhabitat genutzten Waldrand vorhabensbedingt nicht verändert und ein Queren der Trasse aufgrund des spezifischen Flugverhaltens (der Abendsegler fliegt in großen Höhen) keine Gefährdungsursache darstellt, sind populationsrelevante Störungen und damit verbundene Verbotsstatbestände gemäß dem Störungsverbot auszuschließen (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Durch die Verwirklichung des Vorhabens ändert sich insoweit die Situation gegenüber dem derzeitigen Zustand nicht merklich, eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist deshalb nicht zu besorgen.

Der Große Abendsegler ist durch den Straßenverkehr vor allem dann gefährdet, wenn lineare Leitstrukturen oder Jagdhabitats nahe an die Straße heranreichen. Da sich der Abstand der Waldränder zur A 73 vorhabensbedingt nicht merklich verändert, ist eine signifikante Zunahme des Tötungsrisikos durch Kollision gegenüber dem Istzustand auszuschließen. Außerdem überquert die Art Straßen grundsätzlich in größeren Höhen. Verbotstatbestände gem. dem Tötungsverbot sind somit auszuschließen (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. Abs. 5 Satz 5 BNatSchG).

b) Die Große und Kleine Bartfledermaus werden aufgrund ihrer nicht eindeutig bioakustischen Differenzierbarkeit als eine Artengruppe behandelt. Die Bartfledermäuse finden entlang des Waldrandes geeignete Leitstrukturen bzw. Jagdhabitats und nutzen mit großer Wahrscheinlichkeit die bestehenden Unterführungsbauwerke, um unter der A 73 hindurch zu fliegen. Das den Waldrand bildende Straßenbegleitgrün dient hierbei als essentielle Leitstruktur zu den Unterführungsbauwerken hin und damit als Verbindung der Lebensräume beiderseits der bestehenden Autobahn. Ein gefahrloses Queren während der Bauzeit wird durch den Erhalt der Durchgängigkeit der Unterführungsbauwerke gewährleistet (Maßnahme 3 V). Die

kontinuierliche ökologische Funktionalität der Flugrouten und Jagdgebiete bleibt so erhalten. Potenzielle Quartierverluste werden durch die Holzungszeitbeschränkung vermieden. Ebenso profitieren die Bartfledermäuse von der Baumfreistellungsmaßnahme für die Spechte (6 A<sub>FFH</sub>), in deren Rahmen auch Fledermauskästen aufgehängt werden. Eine vorhabensbedingte Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Bartfledermäuse kann deshalb ausgeschlossen werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Bau- und betriebsbedingte Zerschneidungswirkungen sowie Kollisionen mit Fahrzeugen stellen dann Verbotstatbestände gemäß dem Störungsverbot dar, wenn sie zu einer Beeinträchtigung der lokalen Population führen. Das Queren der A 73 bleibt auch während der Bauphase möglich, da die Durchgängigkeit der Unterführungsbauwerke gewährleistet wird. Damit entstehen weder bau-, anlage- noch nutzungsbedingt populationsrelevante Störungen. Mit Blick auf die schon in der bestehenden Situation gegebene hohe Vorbelastung, ergibt sich vorhabensbedingt keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population der Bartfledermäuse gegenüber dem bestehenden Zustand (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Kollisionen werden für die strukturgebundenen und zum Teil tieffliegenden Arten dadurch vermieden, dass die Quermöglichkeiten an den Unterführungsbauwerken während des Baus und auch danach erhalten bleiben. Ein Tötungsrisiko wird auch durch die Holzungsbeschränkungen vermieden. Verbotstatbestände gem. dem Tötungsverbot sind somit auszuschließen (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. Abs. 5 Satz 5 BNatSchG).

c) Die Mücken-, Rauhaut- und Zwergfledermaus konnten im Bereich der mittelfränkischen Städteachse nachgewiesen werden. Die Zwergfledermaus ist im Siedlungsbereich die häufigste Art. Von der erst in jüngster Vergangenheit neu beschriebenen Mückenfledermaus häufen sich aktuell die Nachweise. Die Rauhautfledermaus ist aus den umgebenden Wäldern bekannt, im Stadtgebiet wird sie vor allem zur herbstlichen Schwarmphase und im Winter nachgewiesen. Als lokale Populationen werden alle Exemplare betrachtet, die zumindest zeitweise in der Städteachse leben, der Erhaltungszustand wird aufgrund der Lebensraumausstattung und der bekannten Verbreitung für Zwerg- und Rauhautfledermaus mit „gut“ und für die Mückenfledermaus mit „unbekannt“ bewertet.

Vorhabensbedingt kommt es nicht zu Beeinträchtigungen von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der hier behandelten Fledermausarten, da Holzungen in den Bereichen potenzieller Quartierstandorte am „Steinbrüchlein“ auf die Zeiten außerhalb der Winterruhe und der Wochenstubezeit beschränkt werden. Zur Überbrückung und Sicherung von Quartieren werden für diese Arten Fledermauskästen aufgehängt. Die genannten Arten nutzen grundsätzlich die Waldränder entlang der A 73 als Leitstruktur und Jagdhabitat, wobei die Trasse auch in den Unterführungsbauwerken durchfliegen wird. Vor allem die Waldränder entlang der A 73 sowie die Waldschneisen dienen hierbei als Leitstruktur, welche die Tiere den Unterführungen zuleiten. Die Unterführungsbauwerke bleiben grundsätzlich erhalten und werden auch während der Bauphase für die Fledermäuse offen gehalten. Weiterhin profitieren diese Arten von der Baumfreistellungsmaßnahme für die Population der Spechte (siehe Maßnahme 6A<sub>FFH</sub>). Eine vorhabensbedingte Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der bezeichneten Fledermausarten kann deshalb ausgeschlossen werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Anlage- und betriebsbedingte Zerschneidungswirkungen und Kollisionen mit fahrenden Fahrzeugen stellen dann Verbotstatbestände gem. dem Störungsverbot dar, wenn sie zu einer Beeinträchtigung der lokalen Population führen. Eine sichere Querung für die Fledermäuse wird durch das Offenhalten der Unterführungen

während der Bauphase gewährleistet. Die Unterführungen bleiben auch nach dem Bau erhalten, so dass sich vorhabensbedingt keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population der bezeichneten Fledermausarten gegenüber dem bestehenden Zustand (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) ergibt.

Ein erhöhtes Tötungsrisiko für Fledermäuse kann durch die Gewährleistung der Querung an den Unterführungsbauwerken, in denen die Fledermäuse auch jagen, während des Baus und auch in der Betriebsphase vermieden werden. Eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos auf Grund des Vorhabens ist deshalb nicht zu erkennen. Damit wird auch in Bezug auf die Mücken-, Rauhaut- und Zwergfledermaus der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG mit dem Vorhaben nicht erfüllt.

d) Die Wasserfledermaus ist im Bereich der mittelfränkischen Städteachse beheimatet. Aus dem Eingriffsbereich liegen einzelne Rufsequenzen vor, die mit großer Wahrscheinlichkeit der Wasserfledermaus zuzuordnen sind. Sie findet entlang des Ludwig-Donau-Main-Kanals geeignete Jagdlebensräume und in Alteichen sowie Altkiefern mit Höhlen im weiteren Umfeld geeignete Quartiere. Aufgrund der günstigen Lebensraumausstattung und der allgemeinen Häufigkeit wird der Erhaltungszustand der lokalen Population mit „gut“ bewertet. Als lokale Population werden alle Exemplare der mittelfränkischen Städteachse betrachtet.

Vorhabensbedingt kommt es nicht zu Beeinträchtigungen von bekannten Fortpflanzungs- oder bedeutsamen Ruhestätten der Wasserfledermaus, da Holzungen in den Bereichen potenzieller Quartierstandorte am „Steinbrüchlein“ auf die Zeiten außerhalb der Winterruhe und der Wochenstubezeit beschränkt werden. Die Art nutzt den Ludwig-Donau-Main-Kanal als Jagdlebensraum und findet entlang des Waldrandes geeignete Leitstrukturen zu den Unterführungsbauwerken, um in ihre Jagdhabitats zu gelangen. Die Querung an den Unterführungsbauwerken bleibt während der Bauphase erhalten und auch nach der Inbetriebnahme kann die Wasserfledermaus diese weiterhin nutzen. Ebenso profitiert die Wasserfledermaus von den Baumfreistellungsmaßnahmen für die Population der Spechte (Maßnahme 6 A<sub>FFH</sub>), die langfristig ein höheres Quartierangebot liefern werden. Als kurzfristiger Ersatz werden Fledermauskästen aufgehängt. Eine vorhabensbedingte Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Wasserfledermaus kann deshalb ausgeschlossen werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Anlage- und betriebsbedingte Zerschneidungswirkungen sowie Kollisionen mit fahrenden Fahrzeugen stellen dann Verbotstatbestände gem. dem Störungsverbot dar, wenn sie zu einer Beeinträchtigung der lokalen Population führen. Da die Wasserfledermaus während der Bauphase und auch nach der Inbetriebnahme die Unterführungsbauwerke nutzen kann, bleibt eine populationsrelevante Störung aus. Es ergibt sich vorhabensbedingt keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population der Bartfledermäuse gegenüber dem bestehenden Zustand (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Da die Wasserfledermaus sowohl während der Bauphase, als auch während des Betriebs der A 73 die Unterführungsbauwerke nutzen kann, entsteht kein erhöhtes Tötungsrisiko. Damit wird in Bezug auf die Wasserfledermaus der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG mit Umsetzung des Vorhabens nicht erfüllt.

e) Die Zweifarbfledermaus wird im Bereich der mittelfränkischen Städteachse selten nachgewiesen. Aus dem Untersuchungsgebiet liegen einzelne Rufe vor, die der Artengruppe „Nyctalus und Verwandte“ zuzuordnen sind, aber nicht näher bestimmbar waren. Aufgrund der Lebensraumausstattung und der bekannten Verbreitung ist ein Vorkommen der Zweifarbfledermaus im Untersuchungsgebiet nicht gänzlich auszuschließen. Als lokale Population werden alle Exemplare betrachtet,

die sich zumindest zeitweise in der mittelfränkischen Städteachse befinden, der Erhaltungszustand wird aufgrund des allgemein geringen Kenntnisstandes mit „unbekannt“ bewertet.

Vorhabensbedingt kommt es nicht zu Beeinträchtigungen von potenziellen Ruhe- oder Fortpflanzungsstätten der Zweifarbfledermaus, da in keine natürlichen (Felspalten) oder anthropogene (Gebäudespalten) Quartiere der Art eingegriffen wird. Eine vorhabensbedingte Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Zweifarbfledermaus kann deshalb ausgeschlossen werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Anlage- und betriebsbedingte Zerschneidungswirkungen bzw. Kollisionen mit fahrenden Fahrzeugen stellen dann Verbotstatbestände gem. dem Störungsverbot dar, wenn sie zu einer Beeinträchtigung der lokalen Population führen. Da die hauptsächlich in größerer Höhe fliegende Zweifarbfledermaus die Straße ungefährdet überfliegen kann, kommt es nicht zu populationsrelevanten Störungen. Damit verbundene Verbotstatbestände nach dem Störungsverbot sind auszuschließen (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko und ein damit verbundener Verbotstatbestand sind ausgeschlossen. Damit wird in Bezug auf die Wasserfledermaus der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG mit Umsetzung des Vorhabens nicht erfüllt.

#### 3.3.6.2.2.1.2 Reptilien

a) Begehungen im Bereich nördlich bzw. auf Verkehrsinseln des AK Nürnberg-Süd ergaben im Jahr 2016 Nachweise der Zauneidechse. Hier konnten auch juvenile Tiere beobachtet werden, so dass von einer Fortpflanzungsstätte in diesem Bereich auszugehen ist. Bei den beiden Begehungen im Frühsommer 2017 konnten erneut in den Bereichen nördlich des AK Nürnberg-Süd und in den daran anschließenden Verkehrsinseln Individuen der Zauneidechse nachgewiesen werden. Hierbei handelte es sich um adulte und subadulte Tiere. Zusätzlich zu den Fundorten des Jahres 2016 wurden nördlich der Auffahrtsschleife von der A 6 auf die A 73 adulte und subadulte („Jährlinge“) Zauneidechsen festgestellt. Somit ist in diesem Bereich von einer weiteren Fortpflanzungsstätte auszugehen (vgl. Unterlagen 19.1.3.T sowie 19.4.3.T).

Im Norden des AK Nürnberg-Süd kommt es zur Überbauung eines Bereiches, der hochwertige Nahrungshabitate sowie kleinflächige Rohbodenstellen aufweist und somit als Fortpflanzungs- und Ruhestätte zu betrachten ist. Als lokale Population werden alle Exemplare des Reichswalds betrachtet, der Erhaltungszustand wird aufgrund der bekannten Vorkommen und der noch guten Lebensraumausstattung mit „gut“ bewertet.

Die Eingriffe in die durch Überbauung betroffenen Ausbreitungsachsen, Nahrungs- und Fortpflanzungshabitate werden durch die Entwicklung hochwertiger Ersatzlebensräume im Bereich der Kornburger Straße sowie die Entwicklung einer Extensivwiese mit Rohbodenstellen auf einer südexponierten Böschungfläche mehr als flächengleich ausgeglichen. Auf den unter C.3.3.6.2.2 ausführlich beschriebenen Maßnahmenkomplex 4 A<sub>CEF</sub> wird in diesem Zusammenhang Bezug genommen. Direkte Beeinträchtigungen besetzter Fortpflanzungs- oder Ruhestätten (Tag- und Winterverstecke, Eigelege) werden durch eine Umsiedlung der betroffenen Individuengemeinschaft vermieden. Die Maßnahmenflächen sind über eine Stromleitungstrasse bzw. extensiv genutzte Verkehrsnebenflächen an bestehende Zauneidechsenlebensräume angebunden. Somit bleibt die kontinuierliche ökologische Funktionalität gewahrt und es entstehen keine Verbotstatbestände nach dem Schädigungsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG.

Mit den baubedingten, flächigen Eingriffen in die Lebensstätten der Art im Bereich des AK Nürnberg-Süd sind Störungen verbunden, die in ihrer Wirkung jedoch nicht über die flächigen Lebensraumverluste hinausgehen. Durch die Umsetzung des Maßnahmenkomplexes 4 A<sub>CEF</sub>, ergibt sich vorhabensbedingt keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population der Zauneidechse gegenüber dem bestehenden Zustand (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Vorliegend ist zu berücksichtigen, dass die bestehende Trasse der A 73 sowie das hohe Verkehrsaufkommen bereits eine erhebliche Trennwirkung zur Folge haben. Der plangegenständliche Ausbau der A 73 und damit der Querungstrecke sowie die prognostizierte Verkehrszunahme führen jedoch nicht zu einer zusätzlichen Barrierewirkung. Somit ist eine betriebsbedingte signifikante Erhöhung der Mortalitätswahrscheinlichkeit durch Kollisionen für die Zauneidechse und damit verbundene Verbotstatbestände gemäß dem Tötungsverbot auszuschließen (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

Um Tötungen und Verletzungen von Zauneidechsen im Rahmen der Bauarbeiten am AK Nürnberg-Süd zu vermeiden, werden die Individuen im Eingriffsbereich abgefangen und in die Ersatzlebensräume verbracht. Insoweit wird auf die ausführliche Darstellung bezüglich des Maßnahmenkomplexes 4 A<sub>CEF</sub> auf den S. 160 und 161 dieses Beschlusses verwiesen.

b) Die Schlingnatter wurde im Rahmen der für das Vorhaben durchgeführten naturschutzfachlichen Erhebungen im Eingriffsbereich nicht festgestellt. Da Schlingnattern ähnliche Habitatbedingungen wie die Zauneidechse benötigen und Eidechsen auch das wichtigste Beutespektrum der Art darstellen, sind die vorhabensbetroffenen Bereiche auch kein geeignetes Habitat für die Schlingnatter. Im Hinblick darauf führt das Vorhaben zu keiner Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Art (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Erhebliche Störungen der Schlingnatter i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG können deshalb ebenso ausgeschlossen werden. Genauso besteht nicht die Gefahr einer Tötung oder Verletzung von Tierexemplaren im Rahmen der Baufeldfreimachung; das Risiko von Tierverlusten durch Überfahren verändert sich ebenso nicht merklich gegenüber der bestehenden Situation. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG stellt damit auch hinsichtlich der Schlingnatter kein Hindernis dar.

Weitere Lebensstätten von Reptilien des Anhangs IV der FFH-Richtlinie, wie z.B. der vorgenannten Schlingnatter, sind aufgrund der Kartierergebnisse aus den Jahren 2016 bzw. Frühsommer 2017, der bekannten Verbreitung und der Lebensraumausstattung im Untersuchungsgebiet auszuschließen.

#### 3.3.6.2.2.1.3 Amphibien

a) Die Gelbbauchunke konnte innerhalb des Untersuchungsgebietes nicht nachgewiesen werden. Sie besiedelt im Nürnberger Reichswald hauptsächlich naturnahe Auwaldbereiche (Erlenbrüche) mit einem großen Angebot an temporären Kleinstgewässern und Anschluss an Offenlandbereiche. Der Eingriffsbereich bietet aber keine geeigneten Laichgewässer oder Sommerlebensräume, so dass ein Vorkommen der Art mit großer Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden kann. Als lokale Population werden alle Exemplare des Reichswaldes betrachtet, der Erhaltungszustand wird aufgrund der Lebensraumausstattung und der gefährdeten Teilpopulationen (z. B. am „Steinbrüchlein“ oder in den Moorflächen bei Ochbruck) mit „mittel bis schlecht“ bewertet. Vorhabensbedingt kommt es jedoch nicht zu Eingriffen in naturnahe Erlenbrüche, potenzielle Laichhabitats oder in andere von der Art beanspruchte Lebensräume und Strukturen. Eine Zerstörung oder Be-

schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist damit insoweit mit dem Vorhaben nicht verbunden (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Da es keine vorhabensbedingten Eingriffe in die Lebensräume der Art gibt, können Störungen mit populationsrelevanten Auswirkungen und damit verbundene Verbotstatbestände gemäß dem Störungsverbot ausgeschlossen werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Das Vorhaben zerschneidet keine bedeutsamen Habitatstrukturen der Gelbbauchunke. Somit sind ein erhöhtes Mortalitätsrisiko und der damit verbundene Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vorliegend nicht erfüllt.

b) Für ein privates Bauvorhaben werden seit Sommer 2016 ca. 56 Kreuzkröten auf einer Maßnahmenfläche im Hafengebiet Nürnberg zwischengehältet. Im April 2017 wurde im Auftrag der Vorhabensträgerin ein Konzept zur Planung von Ersatzlebensräumen für die Kreuzkröten im Nürnberger Reichswald entwickelt. Im Zuge der geplanten Umsiedlung der Kreuzkröten auf die Stromleitungstrasse nördlich der A 73 zwischen den AS Nürnberg-Hafen-Ost und AS Nürnberg-Königshof werden voraussichtlich ca. 56 Tiere in den Bereich der Stromleitungstrasse verbracht, der auch von der Verlegung des Brünnelgrabens-West betroffen ist. Die offenen-sandigen Flächenteile der Stromleitungstrasse sind als potenzielles Winterquartier der Art einzustufen. Die Art bildet im Bereich der mittelfränkischen Städteachse eine über das Urstromtal der Pegnitz und die Sand-Abbaustellen im Nürnberger Reichswald vernetzte Metapopulation aus. Die Exemplare im Eingriffsbereich sind als zukünftige Teilpopulation zu betrachten. Da der Art nur noch Sekundärbiotope zur Verfügung stehen und diese stark limitiert sind, wird der Erhaltungszustand der lokalen Population mit „mittel – schlecht“ bewertet.

Von der Verlegung des Brünnelgrabens-West sind dichtwüchsige Altgrasbrachen und offen-sandige Flächen betroffen. Letztere können von der Kreuzkröte als Winterquartier genutzt werden. Durch die Errichtung eines Amphibiensaunes (Maßnahme 0V) wird eine Nutzung solcher Strukturen im Eingriffsbereich während der Bauphase jedoch ausgeschlossen. Die ökologische Funktionalität der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang wird demnach durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Eine Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist daher mit dem Vorhaben nicht verbunden (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Durch die bereits beschriebene Maßnahme 0V (Amphibienschutzzaun) wird für die Bauphase sichergestellt, dass keine Kernhabitatstrukturen der Kreuzkröte innerhalb des Eingriffsbereichs von der Art vor Baubeginn besiedelt werden. Populationsrelevante Störungen werden dadurch und durch eine Beschränkung der Bauzeiten auf die Zeiträume außerhalb der Aktivitätenphase der Kreuzkröte, ausgeschlossen. Verbotstatbestände gemäß dem Störungsverbot sind daher nicht zu besorgen (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Um eine Tötung oder Verletzung von Individuen während der Bauarbeiten zur Verlegung des Brünnelgrabens-West zu vermeiden, werden diese in der Stromleitungstrasse nur außerhalb der Aktivitätenphase der Kreuzkröte, also nur im Zeitraum 01. September bis 28. bzw. 29. Februar durchgeführt. Beeinträchtigungen von Tieren in ihren Winterruhestätten werden durch die Errichtung des Amphibiensaunes (Maßnahme 0V) um die von der Maßnahme betroffenen potenziellen Ruhestätten und vor Ausbringen der zwischengehälteten Kreuzkröten ausgeschlossen. Der damit verbundene Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist somit ebenfalls nicht erfüllt.

#### 3.3.6.2.2.1.4 Nachtfalter

Der Nachtkerzenschwärmer wurde in den letzten Jahren vereinzelt im Nürnberger Stadtgebiet nachgewiesen. Die Leitungstrasse in der Nähe der Autobahn dient ihm möglicherweise als Lebensraum. Als lokale Population werden alle Exemplare Nürnbergs betrachtet, der Erhaltungszustand wird aufgrund des allgemein geringen Kenntnisstandes mit „unbekannt“ bewertet.

Vorhabensbedingt kommt es nicht zu Eingriffen in bedeutsame Bestände der Nahrungspflanzen für Raupen an feuchtwarmen Standorten. Eine Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist daher mit dem Vorhaben nicht verbunden (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Da es keine vorhabensbedingten Eingriffe in die Lebensräume der Art gibt, können Störungen mit populationsrelevanten Auswirkungen und damit verbundene Verbotstatbestände gemäß dem Störungsverbot ausgeschlossen werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Das Vorhaben zerschneidet keine bedeutsamen Lebensräume des Nachtkerzenschwärmers. Somit sind ein erhöhtes Mortalitätsrisiko und der damit verbundene Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vorliegend nicht erfüllt.

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

##### 3.3.6.2.2.2.1 Individuell zu betrachtende Vogelarten

a) Der Baumpieper hat im Nürnberger Reichswald einen bayerischen Verbreitungsschwerpunkt, wobei seine Vorkommen auf 5.000 Brutpaare geschätzt werden (Managementplan AELF Fürth 2012). Als lokale Population werden alle Brutpaare und deren Nachkommen im Bereich des Nürnberger Reichswaldes betrachtet, der Erhaltungszustand wird aufgrund der günstigen Lebensraumausstattung und der hohen Brutpaardichte mit „hervorragend“ bewertet.

Vorhabensbedingt kommt es zur Überbauung von zwei Brutplätzen und zur theoretischen Beeinträchtigung von weiteren drei Brutpaaren des Baumpiepers durch die Verschiebung der Effektdistanzen. Insgesamt wird von einer Beeinträchtigung von fünf Brutpaaren ausgegangen. Gleichzeitig profitiert aber der Baumpieper von einer Durchforstungsmaßnahme in unmittelbarer Nähe: Hierbei wurden in einem Waldbereich von ca. 40 ha die Lebensraumstrukturen mittels Durchforstung so verbessert, dass sich die Brutpaardichte des Baumpiepers deutlich erhöhen wird. Durch die Holzungszeitbeschränkung sowie die Baufeldräumung wird das Töten von Nestlingen vermieden. Somit bleibt die kontinuierliche ökologische Funktionalität im räumlichen Kontext gewahrt. Eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist deshalb nicht zu besorgen (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Die durch das Ausbavorhaben betroffenen Teillebensräume des Baumpiepers sind bereits im Istzustand durch die Störwirkungen des Verkehrs auf der A 73 vorbelastet. Die projektbedingte Erhöhung des Verkehrsaufkommens ist unter Berücksichtigung der erheblichen Vorbelastung jedoch vernachlässigbar. Der gemäß Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr ermittelte Verlust von drei Brutpaaren durch die Verschiebung der Effektdistanzen ist rein theoretischer Natur und wird mit großer Wahrscheinlichkeit nicht eintreffen, da die Störwirkungen der Autobahn nachweislich keine Effekte auf die lokale Population des Baumpiepers entlang der Trasse haben. Daher können populationsrelevante Störungen des Baumpiepers –

auch in Anbetracht der Gesamtpopulation im Bereich des Reichswaldes mit über 5.000 Brutpaaren – ausgeschlossen werden. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist somit auszuschließen (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Die Zerschneidung der Baumpieperlebensräume im Eingriffsbereich wird vorhabensbedingt nicht verstärkt, da lediglich ein Ausbau der bestehenden Trasse erfolgt. Daher können eine signifikante Erhöhung der Mortalitätswahrscheinlichkeit und damit verbundene Verbotstatbestände gemäß dem Tötungsverbot ausgeschlossen werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

b) Der Eisvogel brütet an langsam fließenden, klaren Gewässern mit einem reichen Bestand an Kleinfischen sowie dichtem Uferbewuchs mit einem passenden Angebot von Ansitzwarten. Der Eisvogel konnte im Untersuchungsgebiet als Nahrungsgast am Ludwig-Donau-Main-Kanal beobachtet werden, ein Brutrevier ist somit nicht auszuschließen. Die Art besiedelt nach den Aussagen des Managementplanes im Gebiet des Nürnberger Reichswaldes mit großer Wahrscheinlichkeit alle für ihn geeigneten Bereiche. Als lokale Population werden die Brutpaare des Reichswaldes betrachtet, der Erhaltungszustand wird in Anlehnung an den Managementplan für das Vogelschutzgebiet mit „gut“ bewertet.

Vorhabensbedingt kommt es nicht zu Eingriffen in Fortpflanzungs- oder Ruhestätten des Eisvogels. Die Funktion des Ludwig-Donau-Main-Kanals als Nahrungshabitat wird durch das Vorhaben nicht beeinflusst. Somit bleibt die kontinuierliche ökologische Funktionalität gewahrt und Verbotstatbestände nach dem Schädigungsverbot sind auszuschließen (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Die Trasse der A 73 verläuft nicht in der Nähe von potenziellen Brutplätzen des Eisvogels. Der Ludwig-Donau-Main-Kanal dient der Art als ausgedehntes Nahrungshabitat, sodass kleinräumige Verlärmungen und andere baubedingte Störwirkungen insoweit vernachlässigbar sind. Somit entstehen unter Berücksichtigung der Vorbelastung und der großen Mobilität des Eisvogels keine Störungen mit populationsrelevanten Auswirkungen. Damit verbundene Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG sind daher auszuschließen.

Vorhabensbedingt kommt es nicht zu zusätzlichen Zerschneidungen von Lebensräumen des Eisvogels, sodass eine signifikante Erhöhung des Mortalitätsrisikos und damit ein Verbotstatbestand gemäß dem Tötungsverbot ausgeschlossen werden können (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

c) Der Grauspecht besiedelt das Vogelschutzgebiet Nürnberger Reichswald mit etwa 150 Brutpaaren (Managementplan AELF). Die Art konnte trotz guter Nachweisbarkeit im Rahmen der Brutvogelkartierung in den Jahren 2010 bzw. 2016 nicht ermittelt werden, sodass ein Vorkommen im Untersuchungsraum mit größter Wahrscheinlichkeit auszuschließen ist. Als lokale Population werden alle Exemplare des Nürnberger Reichswaldes betrachtet, der Erhaltungszustand wird aufgrund der Populationsgröße und der guten Lebensraumausstattung mit „gut“ bewertet.

Entlang der Trasse finden sich im Eingriffsbereich des Vorhabens keine Vorkommen des Grauspechtes. Daher kommt es nicht zu Beeinträchtigungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten und damit auch nicht zu einer Beeinträchtigung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Da sich innerhalb der in der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr beschriebenen Effektdistanzen keine Vorkommen des Grauspechtes befinden, kann eine populationsrelevante Störung ausgeschlossen werden. Damit verbundene Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG sind nicht zu besorgen.

Vorhabensbedingt kommt es unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die bestehende A 73 nicht zu zusätzlichen Zerschneidungen von Lebensräumen des Grauspechtes. Eine signifikante Erhöhung des Mortalitätsrisikos und damit der Verbotstatbestand des (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) können somit ausgeschlossen werden.

d) Der Grünspecht ist im Bereich der mittelfränkischen Städteachse ein regelmäßiger Brutvogel der Stadtparks und offenen Wälder. Für ein Brutrevier innerhalb der 200-m-Effektdistanz liegen keine Hinweise vor. Als lokale Population werden alle Exemplare Nürnbergs und der angrenzenden Wälder betrachtet, unter Berücksichtigung der günstigen Lebensraumausstattung wird der Erhaltungszustand mit „gut“ bewertet.

Im Wirkraum wurde der Grünspecht als Nahrungsgast kartiert. Eingriffe in Lebensräume des Grünspechtes finden durch den Ausbau jedoch nicht statt, so dass es nicht zu einer Beeinträchtigung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität kommt (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Ein Brutrevier des Grünspechtes konnte nicht innerhalb der 200 m-Effektdistanz nach der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr nachgewiesen werden. Damit wird sich die Störkulisse für den Grünspecht vorhabensbedingt nicht verändern. Insbesondere ist eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population auszuschließen (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Auch für den Grünspecht besteht durch die schon vorhandene Autobahntrasse ein gewisses Kollisionsrisiko mit Fahrzeugen. Die baulichen Veränderungen, die im Rahmen des Vorhabens vorgesehen sind, führen ebenfalls zu keiner mehr als vernachlässigbaren Steigerung dieses Risikos (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

e) Das Vogelschutzgebiet Nürnberger Reichswald stellt für den Habicht innerhalb seiner bayerischen Verbreitung ein bedeutendes Refugium dar. Aufgrund der flächendeckenden Besiedelung und der Anzahl an Brutpaaren kommt dem Reichswald eine hohe Bedeutung für den Erhalt der Art zu. Insgesamt sind aus dem Gebiet 32 Habichtreviere bekannt. Als lokale Population werden alle Exemplare des Nürnberger Reichswaldes betrachtet, der Erhaltungszustand der lokalen Population wird in Anlehnung an den Managementplan 2012 mit „gut“ bewertet.

Im Eingriffsbereich befindet sich ein Horst des Habichts in 200 m Abstand zur bestehenden Trasse und somit außerhalb der in der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr definierten 200 m-Fluchtdistanz. Durch den plangegenständlichen Ausbau der A 73 rückt deren Trasse um 5 m näher an den Horststandort heran. Da sich hierdurch die (negativen) Wirkungen der Straße nur in einem vernachlässigbaren Maß verändern, kann eine Beeinträchtigung des Horststandorts sowohl bau- als auch betriebsbedingt ausgeschlossen werden. Eine Störung der Habichte während der Brutphase in der Bauzeit kann ebenso ausgeschlossen werden, da der Horst über 200 m vom Baufeld entfernt liegt. Der Biotopschutzzaun zum Schutz des hochwertigen Waldes im Baubereich (Maßnahme 2V) verhindert auch ein Näherücken an den Horst und damit ein Eindringen in die 200 m-Fluchtdistanz. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist damit nicht erfüllt.

Wie bereits erwähnt befindet sich der Horst des Habichts im Einwirkungsbereich des Vorhabens, jedoch außerhalb der 200 m-Fluchtdistanz zum direkten Eingriffsbereich. Auf Grund dessen sind durch das Vorhaben keine Störungen von Brutpaaren während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten zu befürchten, die unter Berücksichtigung der derzeitigen Situation als erheblich anzusehen wären. Insbesondere ist eine Verschlechterung des Er-

haltungszustandes der lokalen Population auszuschließen (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Auch für den Habicht besteht durch die schon vorhandenen Autobahntrasse ein gewisses Kollisionsrisiko mit Fahrzeugen. Die baulichen Erweiterungen, die im Rahmen des Vorhabens vorgesehen sind, führen ebenfalls zu keiner mehr als vernachlässigbaren Steigerung dieses Risikos (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

f) Der Nürnberger Reichswald beherbergt eine kleine Population des Haselhuhns, wobei die genaue Populationsgröße aufgrund der versteckten Lebensweise der Art nur schwer bestimmbar ist. Insgesamt ist die Anzahl der Nachweise aber so gering, dass von einem schlechten Erhaltungszustand der Art auszugehen ist. In keinem Bereich des Untersuchungsraumes liegen jedoch die notwendigen Bedingungen für eine Ansiedlung des Haselhuhnes in der benötigten Komplexität vor. Hinzu kommt, dass aufgrund der Nähe des Planungsraumes zum besiedelten Bereich ein sehr hohes Störpotenzial durch Freizeitnutzung entlang von Waldwegen vorliegt und die Dichte des Waldwegenetzes dieses Störungspotenzial allgegenwärtig werden lässt. Aufgrund dieser Faktoren ist das Auftreten des Haselhuhnes innerhalb des Untersuchungsraumes mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auszuschließen.

Wie oben ausgeführt, bietet der Wirkraum des Vorhabens höchstens nachrangige Nahrungshabitate des Haselhuhns, die aufgrund der intensiven Störkulisse mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht genutzt werden. Eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist deshalb nicht zu besorgen (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Insbesondere ist auch eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population nicht zu besorgen (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Auch für das Haselhuhn besteht durch die schon vorhandenen Autobahntrasse ein gewisses Kollisionsrisiko mit Fahrzeugen. Vorhabensbedingt kommt es jedoch nicht zu zusätzlichen Zerschneidungen von Lebensräumen des Haselhuhns. Die baulichen Veränderungen, die im Rahmen des Vorhabens vorgesehen sind, führen ebenfalls zu keiner mehr als vernachlässigbaren Steigerung dieses Risikos (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

g) Aktuell sind zwei Vorkommen der bodenbrütenden Heidelerche auf der Stromleitungstrasse nördlich der bestehenden Autobahntrasse erfasst worden. Altnachweise der Heidelerche von dem etwa 500 m entfernten liegenden Gebiet „Föhrenbuck“ liegen ebenso vor. Als lokale Population werden alle Exemplare im Gebiet des Nürnberger Reichswaldes betrachtet, der Erhaltungszustand wird nach dem Managementplan 2012 für das Vogelschutzgebiet noch mit „gut“ bewertet.

Auf der Stromleitungstrasse findet die Heidelerche als Pionierart aktuell einen gut geeigneten Lebensraum mit Singwarten, offenen Bodenstellen und geeigneten Neststandorten. Ein direkter Eingriff in Fortpflanzungs- und Ruhestätten dieser Art findet durch den Ausbau der A 73 jedoch nicht statt. Vor Störreizen durch die Autobahntrasse ist der Lebensraum schon jetzt durch den dazwischenliegenden Wald geschützt. Die Heidelerche brütet im Nürnberger Reichswald immer wieder in durch Verkehrslärm stark belasteten Bereichen, solange die notwendige Habitatausstattung vorhanden ist. Eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist deshalb nicht zu besorgen (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Die aktuell erfassten Vorkommen der Art liegen zwar in der nach der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr ermittelten Effektdistanz. Das Vorhaben führt aber zu keinerlei Störwirkungen auf die Art, denn im Bereich der Stromleitung ist die Hei-

delerche vor möglichen optischen Störreizen durch den dazwischen liegenden Wald geschützt. Weiterhin ist der Raum durch die bestehende Autobahntrasse stark vorbelastet. Populationsrelevante Störungen und damit verbundene Verbotsstatbestände sind somit auszuschließen (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Zusätzliche Lebensraumzerschneidungen durch den Ausbau der A 73 sind für die Heidelerche ebenfalls nicht zu erwarten. Daher entsteht keine vorhabensbedingte Erhöhung des Mortalitätsrisikos, so dass der damit verbundene Verbotstatbestand gemäß (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) auch für die Heidelerche nicht erfüllt ist.

h) Die Hohltaube ist im Nürnberger Reichswald ein nur selten vorkommender Brutvogel. Aktuelle Nachweise im unmittelbaren Eingriffsbereich des Vorhabens können ausgeschlossen werden. Aus dem weiteren Untersuchungsbereich liegen 2 ASK-Nachweise in ca. 500 m Entfernung aus dem Jahr 2000 vor. Als lokale Population werden alle Exemplare des Nürnberger Reichswaldes betrachtet. Im für dieses Vogelschutzgebiet aufgestellten Managementplan von 2012 wird der Erhaltungszustand der Hohltaube mit „gut“ bewertet.

Aktuelle Nachweise der Hohltaube im direkten Eingriffsbereich liegen nicht vor, ältere Nachweise konnten in einer Entfernung von mindestens 500 m erbracht werden. Eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Hohltaube ist deshalb nicht zu besorgen (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Die Vorkommen der Hohltaube liegen außerhalb der Effektdistanz. Vorkommen direkt an der Autobahntrasse sind nicht zu erwarten. Daher ist eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population auszuschließen (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Bei der Umsetzung des Bauvorhabens kommt es unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die bestehende Trasse der A 73 nicht zu zusätzlichen Zerschneidungen von Lebensräumen. Eine signifikante Erhöhung des Mortalitätsrisikos und damit zusammenhängend der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sind auch für die Hohltaube nicht erfüllt.

i) Der Mittelspecht ist in Bayern regional und lokal verbreitet. Die Verbreitung konzentriert sich einerseits auf die verbliebenen größeren laubholzreichen Wälder in Unterfranken und West-Mittelfranken. Der Nürnberger Reichswald beherbergt etwa 200 Brutpaare des Mittelspechtes und ist damit ein bedeutender Vorkommensschwerpunkt dieser Art in Bayern. Als lokale Population werden alle Exemplare des Nürnberger Reichswaldes betrachtet, der Erhaltungszustand wird in Anlehnung an den Managementplan von 2012 mit „gut“ bewertet.

Die geplante Erweiterung der A 73 führt anlagebedingt zu randlichen Eingriffen in Lebensräume des Mittelspechtes. Im Bereich der AS Nürnberg-Zollhaus kann darüber hinaus durch die Einrichtung von Baustellenflächen ein Verlust einzelner Alteichen – potenzielle Nahrungs- und Höhlenbäume des Mittelspechtes – nicht ausgeschlossen werden. Daher wird das Lebensraumpotenzial im Bereich des „Steinbrüchleins“ durch geeignete Maßnahmen (CEF-Maßnahme 6A<sub>FFH</sub>) so verbessert, dass die kontinuierliche ökologische Funktionalität im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist somit nicht erfüllt.

Die Lebensräume des Mittelspechtes entlang der vorhandenen A 73 sind bereits im Istzustand erheblich durch typische betriebsbedingte Störungen der stark befahrenen Trasse vorbelastet. Durch geringfügige ausbaubedingte Verschiebungen der Effektdistanzen kommt es zu keinem Verlust von Brutpaaren gemäß der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr. Die Verlärmung im Prognose-Planfall 2030 ist

im Vergleich zur Situation im Prognose-Nullfall 2030 (gemessen an der 58 dB(A) Tages-Isophone für die Spechte) entweder geringer (Bereich AS Nürnberg-Hafen-Ost – AS Nürnberg-Zollhaus) oder identisch. In Anbetracht der Tatsache, dass die Art bereits jetzt die stark lärmbelasteten Wälder entlang der A 73 nutzt sowie auf Grund des guten Erhaltungszustandes im Vogelschutzgebiet Nürnberger Reichswald, sind populationsrelevante Störungen auszuschließen. Daher ist der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht erfüllt.

Bei der Umsetzung des Bauvorhabens kommt es unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die bestehende Trasse der A 73 nicht zu zusätzlichen Zerschneidungen von Lebensräumen. Eine signifikante Erhöhung des Mortalitätsrisikos und damit zusammenhängend der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sind auch für den Mittelspecht nicht erfüllt.

j) Bezüglich des Neuntötters liegen im Bereich des „Föhrenbucks“ zwei Altnachweise vor, die weder bei den Kartierungen 2011 noch bei Kartierungen zum Managementplan 2012 bestätigt werden konnten. Die ehemals besiedelten Bereiche unterliegen starker Sukzession und kommen gegenwärtig nicht mehr als Lebensräume des Neuntötters in Betracht. Ein Vorkommen der Art ist auf den waldbestandenen Bereichen innerhalb der 200-Meter-Effektdistanz auszuschließen. Als lokale Population werden alle Exemplare des Nürnberger Reichswaldes betrachtet, der Erhaltungszustand wird aufgrund der geringen Populationsgröße und der nur in kleinem Maße gegebenen Lebensraumeignung mit „mittel bis schlecht“ bewertet.

Entlang der Trasse der A 73 finden sich im Eingriffsbereich des Vorhabens keine Vorkommen des Neuntötters. Daher kommt es nicht zu Beeinträchtigungen von Nistplätzen. Die kontinuierliche ökologische Funktionalität ist nicht unterbunden. Der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist vorliegend nicht erfüllt.

Da sich innerhalb der in der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr beschriebenen Effektdistanzen keine Lebensräume des Neuntötters finden, kann eine populationsrelevante Störung der Art ausgeschlossen werden. Das in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG normierte Störungsverbot ist somit nicht betroffen.

Vorhabensbedingt kommt es unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die bestehende Trasse der A 73 nicht zu zusätzlichen Zerschneidungen von Lebensräumen des Neuntötters. Eine signifikante Erhöhung des Mortalitätsrisikos und damit zusammenhängend der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sind auch für den Neuntöter nicht erfüllt.

k) Der Pirol besiedelt den Nürnberger Reichswald mit etwa 6 - 10 Brutpaaren. Aus dem Wirkraum des Vorhabens liegen zwei Brutnachweise vor, beide liegen innerhalb der 100-400 m Beeinträchtigungszone. Als lokale Population werden alle Exemplare des Nürnberger Reichswaldes betrachtet, der Erhaltungszustand wird im Managementplan 2012 mit „gut“ bewertet.

Vorhabensbedingt kommt es nicht zu direkten Beeinträchtigungen von Fortpflanzungs- oder bedeutsamen Ruhestätten des Pirols. Auch kommt es durch die Verschiebung der Effektdistanzen nicht zu zusätzlichen Beeinträchtigungen. Daher bleibt die kontinuierliche ökologische Funktionalität gewahrt und es entstehen keine Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG.

Die beiden Brutplätze liegen vor und nach dem Ausbauvorhaben in denselben Beeinträchtigungszonen, so dass sich die Störkulisse vorhabensbedingt nicht verändert. Das in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG normierte Störungsverbot ist somit nicht tangiert.

Auch für den Pirol besteht durch die schon vorhandene Autobahntrasse ein gewisses Kollisionsrisiko mit Fahrzeugen. Die baulichen Erweiterungen, die im Rahmen des Vorhabens vorgesehen sind, führen ebenfalls zu keiner mehr als vernachlässigbaren Steigerung dieses Risikos (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

l) Der Schwarzspecht besiedelt den Nürnberger Reichswald flächendeckend mit einer durchschnittlichen Brutpaardichte von 0,55 Brutpaaren pro 100 ha. Als lokale Population werden alle Exemplare des Nürnberger Reichswaldes betrachtet. Der Erhaltungszustand wird aufgrund der günstigen Lebensraumausstattung und der hohen Brutpaardichte (Managementplan 2012) mit „hervorragend“ bewertet.

Im Wirkraum wurden 3 Brutpaare des Schwarzspechtes erfasst. Trotz Verschiebung der Effektdistanzen ist kein Verlust eines Brutpaares zu prognostizieren, da die Reviere in der gleichen Beeinträchtigungszone verbleiben. Der potenzielle Verlust von Höhlenbäumen wird durch die Freistellung von Alteichen und -kiefern (CEF-Maßnahme 6A<sub>FFH</sub>) ausgeglichen. Holzungsarbeiten erfolgen zudem außerhalb der Brutzeit des Schwarzspechtes. Die kontinuierliche ökologische Funktionalität für diese Art bleibt gewahrt und es entstehen keine Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG.

Die Lebensräume des Schwarzspechtes entlang der A 73 sind bereits im Status quo erheblich durch die hohe Verkehrsbelastung beeinträchtigt. Durch geringfügige ausbaubedingte Verschiebungen der Effektdistanzen kommt es gemäß der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr zu keinem Verlust eines Brutpaares. Die Verlärmung im Prognose-Planfall 2030 ist im Vergleich zur Situation im Prognose-Nullfall 2030 (gemessen an der 58 dB(A)Tages-Isophone für die Spechte) entweder geringer (Bereich AS Nürnberg-Hafen-Ost – AS Nürnberg-Zollhaus) oder identisch. In Anbetracht der Tatsache, dass die Art bereits jetzt die stark lärmbelasteten Wälder entlang der Autobahn nutzt sowie der großen Anzahl von bekannten Brutpaaren im Nürnberger Reichswald sind populationsrelevante Störungen auszuschließen. Daher ist der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht erfüllt.

Bei der Umsetzung des Bauvorhabens kommt es unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die bestehende Trasse der A 73 nicht zu zusätzlichen Zerschneidungen von Lebensräumen des Schwarzspechtes. Eine signifikante Erhöhung des Mortalitätsrisikos und damit zusammenhängend der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sind auch für den Schwarzspecht nicht erfüllt.

m) Der Sperlingskauz besiedelt den Nürnberger Reichswald mit etwa 25-35 Brutpaaren, allerdings liegt keine flächendeckende Besiedlung vor. Aus dem Wirkraum des Ausbaivorhabens liegt ein ASK-Nachweis aus dem Jahr 2004 in ca. 500 m Entfernung vor. Aktuelle Nachweise im Jahr 2010 konnten nicht geführt werden. Gleiches gilt bezüglich der Kartierungen im Jahr 2016 (vgl. Unterlage 19.4.3.T). Als lokale Population werden alle Exemplare des Nürnberger Reichswaldes betrachtet, der Erhaltungszustand wird in Anlehnung an den Managementplan 2012 mit „gut“ bewertet.

Es kommt nicht zu Beeinträchtigungen von Fortpflanzungs- oder bedeutsamen Ruhestätten des Sperlingskauzes, da ein Vorkommen im direkten Eingriffsbereich auszuschließen ist. Ebenso findet keine Änderung in der Störkulisse für diese Art statt, die kontinuierliche ökologische Funktionalität im räumlichen Zusammenhang bleibt gewahrt. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist vorliegend nicht erfüllt.

Die Vorbelastung durch die bestehende Trasse der A 73 verhindert ein Vorkommen dieser Art im direkten Eingriffsbereich des Vorhabens. Populationsrelevante

Störungen aufgrund des Ausbaus sind für diese Art deshalb nicht zu erwarten. Dementsprechend entstehen keine Verbotstatbestände i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG.

Vorhabensbedingt kommt es unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die bestehende A 73 nicht zu zusätzlichen Zerschneidungen von Lebensräumen des Sperlingskauzes, sodass eine signifikante Erhöhung des Mortalitätsrisikos und damit ein Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 ausgeschlossen werden können.

n) Der Wendehals besiedelt den Nürnberger Reichswald nur in sehr geringen Dichten. Bei den Erfassungen zum Managementplan 2012 konnten nur vier Brutpaare ermittelt werden. Aus dem Wirkraum ist ein Altnachweis (ASK aus dem Jahr 2000) bekannt, der bei den Kartierungen in den Jahren 2010 bzw. 2016 nicht bestätigt werden konnte. Da sich die Habitatstrukturen im Umfeld des Nachweises stark verändert haben, ist gegenwärtig eine Lebensraumeignung anzuzweifeln und das Vorkommen der Art ist mit großer Wahrscheinlichkeit auszuschließen. Als lokale Population werden alle Exemplare des Nürnberger Reichswaldes betrachtet, der Erhaltungszustand wird aufgrund der geringen Populationsgröße und der nur kleinräumigen Habitateignung mit „mittel bis schlecht“ bewertet.

Entlang der Trasse finden sich im Eingriffsbereich des Ausbaus keine geeigneten Lebensräume des Wendehalses. Daher kommt es nicht zu Beeinträchtigungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, so dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ebenso nicht erfüllt ist.

Da sich innerhalb der in der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr beschriebenen Effektdistanzen keine Lebensräume des Wendehalses finden, kann eine populationsrelevante Störung der Art ausgeschlossen werden. Somit ist auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht tangiert.

Vorhabensbedingt kommt es unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die bestehende Trasse der A 73 nicht zu zusätzlichen Zerschneidungen von Lebensräumen des Wendehalses. Eine signifikante Erhöhung des Mortalitätsrisikos und damit einhergehend der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, können auch für den Wendehals ausgeschlossen werden.

o) Der Wespenbussard besiedelt den Nürnberger Reichswald mit mindestens acht Brutpaaren (Managementplan 2012). Im Wirkraum der A 73 konnte ein Wespenbussard als Nahrungsgast jenseits der 200-Meter-Fluchtdistanz nachgewiesen werden. Der nächstgelegene bekannte Horststandort liegt westlich des Main-Donau-Kanals und südlich des Nürnberger Hafengeländes (Managementplan 2012). Als lokale Population werden alle Exemplare des Nürnberger Reichswaldes betrachtet. Der Erhaltungszustand im Managementplan wird aufgrund der guten Lebensraumstrukturen und der relativ geringen Beeinträchtigungen mit „gut“ bewertet.

Der nächstgelegene Horststandort liegt jedoch weit jenseits der Fluchtdistanz südlich des Hafens bzw. westlich des Main-Donau-Kanals. Eine Fortpflanzungsstätte der Art ist damit nicht betroffen. Störungen wirken sich in dieser Entfernung nicht mehr aus. Das Nahrungshabitat bleibt weiterhin erhalten. Damit kommt es nicht zu Veränderungen der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität und damit verbundenen Verbotstatbeständen gemäß dem Schädigungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Der bekannte Horststandort des Wespenbussards liegt, wie bereits ausgeführt, weit außerhalb der Fluchtdistanz dieser Art. Der Nahrungslebensraum ist ebenso

wenig durch den plangegenständlichen Ausbau der A 73 betroffen. Damit kann eine populationsrelevante Störung des Wespenbussards ausgeschlossen werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Vorhabensbedingt kommt es unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die bestehende Trasse der A 73 nicht zu zusätzlichen Zerschneidungen von Lebensräumen des Wespenbussards, sodass eine signifikante Erhöhung des Mortalitätsrisikos und damit der Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden können.

#### 3.3.6.2.2.2.2.2 Ökologische Gilde „Greifvögel und Eulen“

Die Arten Baumfalke, Mäusebussard, Sperber und Waldkauz sind – wenn auch teilweise lückenhaft – in ganz Bayern verbreitet. Aufgrund ähnlicher Lebensbedingungen bzw. Brut- sowie Jagdeigenschaften erfolgt eine zusammenfassende Betrachtung der durch das Vorhaben hervorgerufenen Beeinträchtigungen dieser Brutvogelarten. Diese Vorgehensweise ist in Übereinstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde nicht zu beanstanden und führt zu folgenden Feststellungen:

Die oben bezeichneten Arten sind im Bereich des Nürnberger Reichswaldes und der angrenzenden Kulturlandschaften regelmäßige Brutvögel. Im Eingriffsbereich des Vorhabens wurden im Rahmen der Vogelerfassung keine Brutvorkommen beobachtet, allerdings kann eine Nutzung als Nahrungshabitat nicht zur Gänze ausgeschlossen werden. Als lokale Populationen werden alle Exemplare des Reichswaldes und der angrenzenden Kulturlandschaft betrachtet, der Erhaltungszustand wird aufgrund der Häufigkeit und der günstigen Lebensraumausstattung mit „gut“ bewertet.

Horstbäume dieser Greifvögel und Eulen sind vom Ausbau der A 73 jedoch nicht betroffen. Damit kommt es nicht zu Beeinträchtigungen von Fortpflanzungs- oder bedeutsamen Ruhestätten der Arten. Ein Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist daher auszuschließen.

Da keine Fortpflanzungsstätten im Eingriffsbereich vorhanden sind, sondern dieser nur zum Teil als Nahrungshabitat zu betrachten ist, verändert sich durch den Ausbau der A 73 die Störkulisse unter Berücksichtigung der erheblichen Vorbelastung durch die bestehende Trasse in einem vernachlässigbaren Maß. Daher ist eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population der jeweiligen Art auszuschließen (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Vor allem der Mäusebussard gilt gegenüber Straßen als hochgradig kollisionsgefährdet, da die Art Kadaver auf der Straße und im Straßennebenraum als Nahrungsquelle nutzt. Dies kann auch für die anderen hier betrachteten Arten mit Ausnahme des Baumfalken nicht ausgeschlossen werden. Allerdings verändert sich das Kollisionsrisiko unter Berücksichtigung der erheblichen Vorbelastung durch die bestehende A 73 nicht. Somit kann ein Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG für die Arten Baumfalke, Mäusebussard, Sperber und Waldkauz ebenfalls ausgeschlossen werden.

#### 3.3.6.2.2.2.2.3 Ökologische Gilde „Heckenbrüter“

Einer zusammenfassenden Betrachtung sind aufgrund weitgehend gleicher Lebensbedingungen die beiden Arten Dorngrasmücke sowie Klappergrasmücke zu unterziehen. Die höhere Naturschutzbehörde hält auch diese gutachterliche Vor-

gehensweise für sachgerecht. Es ergibt sich für die ökologische Gilde der Heckenbrüter folgendes Bild:

Die beiden Arten wurden mit mehreren Brutpaaren in besonnten Heckenstrukturen im Bereich der Anlegestelle für Freizeitboote westlich der A 73 nachgewiesen. Darüber hinaus brüten die Arten in den sonnenexponierten Heckenstrukturen entlang der A 73. Als lokale Population werden alle Exemplare im weiteren Untersuchungsgebiet betrachtet. Der Erhaltungszustand der Dorngrasmücke kann aufgrund deren Häufigkeit noch mit „gut“ bewertet werden. Der Erhaltungszustand der Klappergrasmücke wird aufgrund des allgemeinen Bestandsrückgangs mit „mittel“ bewertet.

Die Heckenlebensräume im Bereich der Anlegestelle bleiben unbeeinträchtigt. Bei den Hecken entlang der A 73 kommt es randlich zu anlagebedingten Eingriffen. Allerdings sind die betroffenen Heckenbrüter bei der Wahl ihrer Brutplätze relativ unspezifisch, weshalb sie innerhalb ihrer natürlichen Aktionsradien neue Brutplätze finden. Um Zerstörungen von Brutpaaren zu vermeiden, findet die Beseitigung der Gehölze außerhalb der Brutzeiten statt (Maßnahme 1 V). Somit kommt es nicht zu Beeinträchtigungen der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität und Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG sind auszuschließen.

Da es nicht zu deutlichen Verschiebungen der Effektdistanzen für diese Arten kommt, bleibt die Störkulisse unverändert und Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG sind für die beiden Arten ebenfalls nicht erfüllt.

Tötungen von Nestlingen werden durch die Beseitigung der Gehölze außerhalb der Brutzeit (Maßnahme 1 V) vermieden. Vorhabensbedingt kommt es unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die bestehende Trasse der A 73 nicht zu zusätzlichen Zerschneidungen von Lebensräumen der Heckenbrüter. Eine signifikante Erhöhung des Mortalitätsrisikos und damit der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG können für die Dorngras- bzw. Klappergrasmücke ebenfalls ausgeschlossen werden.

### 3.3.6.2.3 Zusammenfassung

Im Ergebnis ist damit festzuhalten, dass dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben unter keinem Gesichtspunkt zwingende Normen des europäischen Artenschutzrechts bzw. deren nationaler Umsetzungsvorschriften entgegenstehen. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden durch die Verwirklichung des Vorhabens in Bezug auf keine der relevanten Arten erfüllt. An dem gefundenen Ergebnis bestehen auch aus naturschutzfachlicher Sicht keine Zweifel; die höhere Naturschutzbehörde hat die vorstehenden artbezogenen Bewertungen aus fachlicher Sicht bestätigt. Substantiierte Einwendungen wurden im Übrigen im Anhörungsverfahren hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Bewertung des Vorhabens in den ausgelegten Unterlagen nicht erhoben. Die insoweit vom BN für erforderlich erachteten Nachkartierungen wurden, wie bereits dargelegt, in vollem Umfang und in fachlich nicht zu beanstandender Weise vorgenommen.

### 3.3.6.3 Berücksichtigung der Naturschutzbelange im Rahmen der Abwägung

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

Teile von Natur und Landschaft sowie dem allgemeinen und besonderen Artenschutz – der nachfolgend behandelten Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG zu.

### 3.3.6.4 Eingriffsregelung

#### 3.3.6.4.1 Rechtsgrundlagen

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

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

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

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

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbstständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, NVwZ 1997, 914). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, NVwZ 2010, 66 Rn. 26, zur bis 28.02.2010 geltenden Rechtslage).

#### 3.3.6.4.2 Vermeidungsgebot

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Falle eines Eingriffs (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) zu unterlassen, striktes Recht dar (BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565, 568). Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Ein-

grenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung. Die am Ort des Eingriffs selbst zwangsläufig hervorgerufenen Beeinträchtigungen nimmt das Naturschutzrecht als unvermeidbar hin (zu letzterem siehe BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, NVwZ 1997, 914).

Das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG zwingt die Planfeststellungsbehörde auch nicht zur Wahl der ökologisch günstigsten Planungsalternative. Ob ein Vorhaben an einem bestimmten Standort zulässig ist, richtet sich nach den materiellen Vorgaben des Fachrechts. Die naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen ergänzen lediglich die fachrechtlichen Zulassungstatbestände. Dabei knüpft die in § 15 Abs. 1 BNatSchG normierte Verpflichtung an die gewählte Variante an, d. h. der Vermeidungsgrundsatz ist nicht bei Auswahl der Alternativen anzuwenden, sondern nur auf die nach Fachplanungskriterien ausgewählte Variante (BVerwG a. a. O.).

Bei Erwägung von Modifizierungen an der von der Vorhabensträgerin gewählten Trasse hängt es weitgehend von den konkreten Umständen des Einzelfalles ab, ob es sich um Planungsalternativen oder bloße Vermeidungsmaßnahmen handelt. Die Unterscheidung hat im Wesentlichen danach zu erfolgen, ob eine in Erwägung gezogene Vermeidungsmaßnahme eine so erhebliche Umgestaltung des konkreten Vorhabens zur Folge hätte, dass sie bei objektiver Betrachtung nicht mehr als vom Antrag der Vorhabensträgerin umfasst angesehen werden kann. Dann stellt sie sich als eine nicht vom Vermeidungsgebot erfasste Alternativmaßnahme dar. Aber selbst bei der Qualifizierung als naturschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme ist weiter der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten (BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, NVwZ 2003, 1120, 1123 f.).

#### 3.3.6.4.3 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Eine ausführliche Beschreibung des betroffenen Gebietes, des vorhandenen Bestandes von Natur und Landschaft sowie der Umweltauswirkungen findet sich – neben den Ausführungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung unter C. 2 – insbesondere in Unterlage 19.1.1 T, auf die im Einzelnen verwiesen wird.

Durch das Vorhaben werden verschiedene Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes hervorgerufen, die zweifelsfrei als Eingriff i. S. d. § 14 Abs. 1 BNatSchG zu werten sind. Die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen lassen sich grob wie folgt skizzieren:

Im Rahmen des Vorhabens werden etwa 6,29 ha netto neu versiegelt, weitere ca. 13,24 ha Fläche werden überbaut, z. B. mit Böschungen und Mulden, ohne dass eine Versiegelung stattfindet. Dabei müssen knapp 4,19 ha Wald gerodet werden, die Beseitigung von Feld- und Straßenbegleitgehölzen ist bereichsweise ebenso notwendig. Daneben gehen auch Brachflächen verschiedener Art verloren. Der Brünnelgraben-West (Gewässer III. Ordnung) wird im Zuge des Vorhabens auf gewisser Länge verlegt. Mit der Anlage einer neuen – wenn auch bestandsnahen – Direktrampe im Bereich der AS Nürnberg-Zollhaus bzw. der (geringfügigen) Umgestaltung vorhandener Anschluss-Stellen gehen darüber hinaus Zerschneidungseffekte einher. Auch die immissionsbedingte Beeinträchtigungszone entlang der Autobahntrassen erweitert und verlagert sich durch die vorgesehenen baulichen Maßnahmen.

Wegen weiterer Einzelheiten zu den vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wird auf Kapitel 4 der Unterlage 19.1.1 T sowie Unterlage 9.4 T Bezug genommen. In diesen Unterlagen ist eine sachangemessene ökologische Bestandsaufnahme enthalten. Die zeichnerische Darstellung einschließlich der genauen Lage im Untersuchungsgebiet findet sich im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 19.1.2 T).

Zweifel daran, dass die Vorhabenträgerin hinreichend aussagekräftiges Datenmaterial zur Beurteilung der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen ermittelt hat, indem er u. a. repräsentative Tier- und Pflanzenarten bzw. Vegetationsstrukturen als Indikatoren für die Lebensraumfunktionen und die faunistische und floristische Ausstattung herangezogen hat, bestehen nicht (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 15.01.2004, NVwZ 2004, 732, 737), zumal auch die höhere Naturschutzbehörde in dieser Hinsicht keine Bedenken geäußert hat.

#### 3.3.6.4.4 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Angesichts der vorgesehenen, bereits im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung skizzierten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (siehe hierzu C. 2.1.3) lässt sich festhalten, dass das Vorhaben dem naturschutzrechtlichen Gebot, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren, unter Berücksichtigung der insoweit verfügbaren Nebenbestimmungen gerecht wird. Die vom festgestellten Plan umfassten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im Einzelnen in Kapitel 3 der Unterlage 19.1.1 T beschrieben, worauf an dieser Stelle Bezug genommen wird.

Um eine aus naturschutzfachlicher Sicht optimale Maßnahmenumsetzung zu gewährleisten, hat die Planfeststellungsbehörde die Vorhabensträgerin unter A. 3.3.2 verpflichtet, zur Umsetzung der artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen, der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung sowie der sonstigen Ausgleichs-, Ersatz-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen eine ökologische Baubegleitung einzusetzen und diese vor Maßnahmenbeginn den zuständigen unteren Naturschutzbehörden zu benennen. Die der ökologischen Baubegleitung zuzufallenden Aufgaben sind an der genannten Stelle des Beschlusstextes skizziert. Über die örtlichen Einsätze ist Protokoll zu führen, das unaufgefordert der jeweiligen unteren Naturschutzbehörde zuzuleiten ist.

Unter Würdigung und Abwägung aller bekannten Aspekte stellen sich die vorgesehenen Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen bei Berücksichtigung der vorgenannten Nebenbestimmungen als ausreichend dar. Darüber hinaus gehende, der Vorhabensträgerin noch zumutbare Maßnahmen/ Maßgaben sind nicht erkennbar. In dieser Richtung wurde auch im Anhörungsverfahren nichts vorgebracht.

#### 3.3.6.4.5 Unvermeidbare Beeinträchtigungen

Trotz aller Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verursacht die Planung erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Diese Beeinträchtigungen sind als unvermeidbar anzusehen, da zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu erreichen, nicht gegeben sind. Dabei verbleiben insbesondere folgende unvermeidbare Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Versiegelung, Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung von Hecken und Gehölzen unterschiedlicher Art und Ausprägung

- Versiegelung, Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung von Brachflächen verschiedener Art und Ausprägung
- Versiegelung, Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung von Einzelbäumen, Baumreihen und Baumgruppen
- Versiegelung, Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung von Säumen und Staudenfluren
- Versiegelung, Überbauung, mittelbare Beeinträchtigung sowie bauzeitliche Beanspruchung von Waldflächen verschiedener Art, Zusammensetzung und Ausprägung einschließlich Waldmänteln und Vorwälder
- Versiegelung und Überbauung von Zwergstrauch- und Ginsterheiden

Eine ins Detail gehende Beschreibung der unvermeidbaren Beeinträchtigungen findet sich in Tabelle 1 der Unterlage 9.4 T; hierauf wird Bezug genommen.

#### 3.3.6.4.6 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die vom vorhabensbedingten Eingriff ausgehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen müssen – wie unter C. 3.3.6.4.1 bereits dargelegt – durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen oder ersetzt werden (§ 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG), wobei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen seit der Novellierung des BNatSchG zum 01.03.2010 nunmehr grundsätzlich gleichrangig nebeneinander stehen. Die Pflicht zu möglichen Kompensationsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts striktes Recht (so schon Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565, und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41). Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG statt (spezifische naturschutzrechtliche Abwägung), wenn die mit einem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Der Unterhaltungszeitraum ist durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen (§ 15 Abs. 4 Sätze 1 und 2 BNatSchG). Im vorliegenden Fall war der Vorhabensträgerin die Unterhaltung und Pflege auf unbestimmte Dauer aufzugeben, da der 6-streifige Ausbau der A 73 zu einer dauerhaften Überbauung/ Versiegelung der Eingriffsfläche und dauerhaftem Verlust ökologischer Strukturen führt. Das Kompensationsziel kann deshalb hier nicht nach Ablauf einer begrenzten Zeitspanne erreicht werden, da der Eingriff fort dauert, solange die A 73 und die daraus resultierenden Beeinträchtigungen bestehen. Der dauerhaft wirkende Eingriff aus dem Bau und dem Betrieb der A 73 und der damit verbundene dauerhafte Flächen- und Strukturverlust können nur durch eine auf Dauer erfolgende Bereitstellung der Ausgleichsflächen kompensiert werden (siehe Nebenbestimmung A. 3.3.7). Die Zugriffsmöglichkeit auf die Ausgleichs- und Ersatzflächen ist auch in ausreichender Weise gesichert. Die Flächen befinden sich bereits zum allergrößten Teil im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung (vgl. hierzu die Unterlagen 9.2 T sowie 10 T). Die Eigentümer der wenigen kleineren Teilflächen, die sich noch in privater Hand befinden, haben im Anhörungsverfahren insoweit keine Einwendungen gegen die Beanspruchung der Flächen erhoben.

#### 3.3.6.4.7 Ausgleichbarkeit/ Nichtausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen

Die weitere Prüfung setzt die konkrete Klärung voraus, in welchem Umfang das Vorhaben ausgleichbare bzw. nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen hervorruft (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, DVBl. 2001, 386). Ausgehend von der Konfliktsituation bzw. Eingriffssituation ist eine Beurteilung der Ausgleichbarkeit der

Beeinträchtigungen vorzunehmen. Die Prüfung und Beurteilung der Ausgleichbarkeit erfolgt auf der Grundlage der Wertigkeit/ Wiederherstellbarkeit der beeinträchtigten Flächen und Funktionen, wobei als Wertmaßstab bzw. Indikator Art und Größe der betroffenen Grundfläche herangezogen werden, mit denen die Funktionen verbunden sind. Dabei prägen sich die Funktionen in erster Linie im Biotoptyp mit dessen jeweiligem Entwicklungs- und Erhaltungszustand aus. Außerdem sind die weiteren konkreten örtlichen Gegebenheiten und Möglichkeiten im Landschaftsraum, z. B. das Vorhandensein geeigneter Ausgleichsflächen, zu berücksichtigen.

Basierend auf den Erhebungen der Vorhabensträgerin, die insbesondere in die landschaftspflegerische Begleitplanung eingeflossen sind, werden die in ihrer Betroffenheit als einheitlich zu bewertenden Elemente des Naturhaushaltes (in Flächen und Funktionen) und ihre Beeinträchtigungen beurteilt. Das Landschaftsbild bleibt bei dieser Betrachtung zunächst außen vor, da eine sachgerechte Aufarbeitung eine Differenzierung zwischen den Kategorien Naturhaushalt und Landschaftsbild erforderlich macht, insbesondere um im Teilbereich Naturhaushalt eine nachvollziehbare Zuordnung von Eingriff und Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen zu treffen.

Auf die Unterlage 9.4 T (Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation) wird dazu im Einzelnen Bezug genommen. Dort wird der Eingriff in einzelne Beeinträchtigungen für die jeweiligen Strukturelemente des Naturhaushalts (betroffener Bestand) unterteilt, kurz beschrieben und zu den Konfliktbereichen (Habitatfunktion, Boden-/ Grundwasserfunktion, Biotopfunktion) in Beziehung gesetzt. Dem folgen Angaben zur jeweils beeinträchtigten Fläche, die aus dem Eingriff in den Naturhaushalt resultieren. Dabei wird für die jeweilige eingriffsbedingte Beeinträchtigung – bezogen auf die davon jeweils beeinträchtigte Fläche – nach den genannten Kriterien die Ausgleichbarkeit ermittelt. Vorliegend ergibt sich hiernach, dass, die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen insgesamt ausgeglichen werden können. Detaillierte Ausführungen zu den konkreten Beeinträchtigungen und ihrer Lage sind überdies aus der festgestellten landschaftspflegerischen Begleitplanung (insbesondere Unterlage 19.1.1 T) hinreichend bestimmt zu entnehmen. Eine noch detailgenauere Darstellung ist nicht geboten. Es ist hinreichend nachvollziehbar, welche Beeinträchtigungen in welchem Bezugsraum für die jeweilige Nutzung auftreten und wie diese jeweils durch geeignete Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden. Detaillierte Beschreibungen der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen finden sich zudem in der Unterlage 9.3 T (Maßnahmenblätter).

Neben dem Naturhaushalt ist auch das Landschaftsbild zu betrachten, das zwar nach der Verwirklichung des Vorhabens in seiner ursprünglichen Form nicht wiederhergestellt, aber entsprechend den rechtlichen Vorgaben im Sinne eines Ausgleichs landschaftsgerecht neu gestaltet werden kann. In dem betroffenen Landschaftsraum soll ein Zustand geschaffen werden, der in gleicher Art, mit gleichen Funktionen und ohne Preisgabe wesentlicher Faktoren des optischen Beziehungsgefüges den vorher vorhandenen Zustand in größtmöglicher Annäherung fortführt. Dabei ist nicht erforderlich, dass alle optischen Eindrücke unverändert erhalten bleiben. Zwar müssen auch bei einer landschaftsgerechten Neugestaltung die ursprünglichen landschaftsästhetischen Funktionen und Werte wieder vorhanden sein; gegenüber dem Ausgangszustand sind aber auch visuell wahrnehmbare Veränderungen möglich, sofern der grundsätzliche Landschaftscharakter gewahrt bleibt. Der Umstand der (landschaftsgerechten) Neugestaltung bedeutet zwangsläufig, dass damit zugleich eine Veränderung und die Tatsache des Eingriffs sichtbar bleiben (vgl. OVG Münster, Urteil vom 30.06.1999, NuR 2000, 173 m. w. N.).

Der vorgesehenen landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes dienen die plangegegenständlichen Gestaltungsmaßnahmen 8 G – 8.4 G innerhalb des Straßenraums und im Bereich des Autobahnumfeldes. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.2 der Unterlage 19.1.1 T, die entsprechenden Maßnahmenblätter in 9.3 T sowie den landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (Unterlage 9.2 T) Bezug genommen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der vorhabensbedingte Gesamteingriff in Natur und Landschaft fast vollständig ausgleichbar ist. Soweit der Gesamteingriff in einem geringen Umfang nicht ausgleichbar im dargestellten Sinn ist, kann er im Wege des Ersatzes dennoch vollumfänglich funktional kompensiert werden. Auch die höhere Naturschutzbehörde hat bestätigt, dass durch die plangegegenständlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen der Gesamteingriff vollständig kompensiert wird.

#### 3.3.6.4.8 Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichs- und Ersatzflächen

Die Ermittlung des Flächenbedarfs für die Ausgleichs- und Ersatzflächen erfolgt auf der Basis der "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" vom 21.06.1993" (künftig: "Grundsätze") gemäß der gemeinsamen Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern und des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen. Für die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs sind dabei maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen der Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss sowie auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Nach diesen "Grundsätzen" sind für bestimmte, dort näher umschriebene Eingriffsarten je nach Intensität des Eingriffs Flächen für den Ausgleich oder Ersatz vorgesehen, deren Umfang nach bestimmten Faktoren zu bemessen ist. Da wissenschaftlich anerkannte Methoden zur Ermittlung des Ausgleichs derzeit nicht vorliegen, geben die "Grundsätze" im Interesse einer einfachen und gleichmäßigen Beurteilung Grundsätze und Richtwerte für die Ermittlung des Umfangs der Flächen an, auf denen die zur Erreichung des Ausgleichs erforderlichen Maßnahmen durchzuführen sind. Die "Grundsätze" ermöglichen die Ermittlung für den Ausgleichsumfang im Einzelfall auf der Grundlage vereinfachter standardisierter fachlicher Gesichtspunkte und gewährleisten im Regelfall einen flächenmäßig ausreichenden Ausgleich. Für die Planfeststellungsbehörde besteht kein Anlass, die genannten Grundsätze und Richtwerte in Frage zu stellen, zumal in besonderen Einzelfällen von den Grundsätzen und Richtwerten abgewichen werden kann, sofern hierfür eine stichhaltige und individuelle Begründung vorgelegt wird. Die Heranziehung dieser "Grundsätze" wird in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes ausdrücklich nicht beanstandet (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, NVwZ 2001, 1154; Urteil vom 15.01.2004, DVBl. 2004, 642). Die Bayerische Kompensationsverordnung (BayKompV), mit der bayernweit einheitliche Standards für die Anwendung der Eingriffsregelung festgelegt werden, ist zwar mittlerweile zum 01.09.2014 in Kraft getreten; dadurch, dass der Antrag auf Planfeststellung aber bereits am 18.08.2014 bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen ist, sind nach § 23 Abs. 1 BayKompV die Regelungen der Verordnung (noch) nicht anzuwenden.

Auf der Grundlage der bewerteten Bestandserhebung und der ebenfalls bewerteten konkreten eingriffsbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft resultiert in einem weiteren Schritt die Bestimmung des qualitativen Umfangs der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen auf der Basis der oben zitierten "Grundsätze

ze". Auf Unterlage 9.3 T wird insoweit verwiesen. Das Kompensationserfordernis ist dort konkret ermittelt. Das Landschaftsbild bleibt dabei allerdings außer Betracht. Als Ausgleich für das Landschaftsbild sind insbesondere Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen (vgl. Ziffer 5.3 der Unterlage 19.1.1 T und Unterlage 9.3 T). Die in erster Linie naturschutzfachlich begründeten Kompensationsmaßnahmen übernehmen insoweit eine wichtige komplementäre Funktion.

Die höhere Naturschutzbehörde hat bestätigt, dass die landschaftspflegerische Begleitplanung die durch das Vorhaben hervorgerufenen Beeinträchtigungen innerhalb der einzelnen Bezugsräume zutreffend aufzeigt und das der festgestellten Planung zu Grunde liegende Kompensationskonzept geeignet ist, die auftretenden Beeinträchtigungen vollständig zu kompensieren. Substantiierte Einwendungen wurden im Anhörungsverfahren insoweit im Übrigen nicht erhoben.

#### 3.3.6.4.9 Beschreibung, Lage, Umfang und Ausführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die plangegenständlichen Kompensationsmaßnahmen (wie auch die vorgesehenen sonstigen landschaftspflegerischen Maßnahmen) werden im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (Unterlage 9.2 T) sowie den zugehörigen Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3 T) im Einzelnen beschrieben und dargestellt. Dort findet sich auch eine zeichnerische Darstellung der Maßnahmen und ihre genaue Lage und Abgrenzung. Hierauf wird Bezug genommen.

Konkret sind als Kompensationsmaßnahmen in der gegenständlichen Planung vorgesehen:

- Ausgleichsmaßnahme 4.1 A<sub>CEF</sub>: Umsiedlung der Zauneidechse

Zauneidechsenindividuen werden im Eingriffsbereich des Vorhabens (Bauarbeiten am AK Nürnberg-Süd) abgefangen und in Ersatzhabitate ohne Zwischenhalterung verbracht. Die Durchführung der Umsiedlung erfolgt vom Ende der Winterruhe der Zauneidechse bis zum Beginn der Eiablage (ca. Anfang März bis Mitte August). Im Zeitraum Beginn der Umsiedlung bis nach Beendigung der Bauarbeiten am AK Nürnberg-Süd, wird am Rand des Baufeldes im Übergang zu den vom Vorhaben nicht betroffenen Lebensräumen eine „zauneidechsen-sichere Umzäunung“ errichtet und unterhalten. Die Umsetzung und Überwachung dieser Maßnahme erfolgt durch ein entsprechendes Fachbüro.

- Ausgleichsmaßnahme 4.2 A<sub>CEF</sub>: Entwicklung sandig-offener Biotope an der Kornburger Straße

Versiegelte bzw. teerhaltige Flächen der Kornburger Straße sowie der Straße Am Steinbrüchlein werden rückgebaut und fachgerecht entsorgt. Die insoweit betroffenen Teilflächen sind der Beschreibung in Unterlage 9.3 T (Maßnahmenblatt – Einzelmaßnahme zu Komplex 4 A<sub>CEF</sub>) zu entnehmen. Es erfolgt die Neuanlage eines ca. 3,5 m breiten Forst- und Radweges mit wassergebundener Decke und somit eine dauerhafte Entsiegelung auf ca. 2.160 m<sup>2</sup> Fläche. Auf der Nordseite der A 73 wird der Forst- und Radweg entlang des Westrandes der Maßnahmenfläche geführt, um eine direkte Anbindung der sandig-offenen Lebensräume für die Zauneidechse an die Trockenbiotope der Stromleitungstrasse östlich der Fläche zu erreichen. Die dauerhaft entsiegelte Restfläche wird als Zauneidechsenlebensraum optimiert.

Nördlich der A 73 erfolgt die Anlage eines mindestens 2 m breiten und 1 m hohen linearen Reptilienmeilers entlang des Ostrand der Maßnahmenfläche

angrenzend zu bestehendem Kiefernforst durch Auskoffern der Grundfläche bis zu 60 bzw. 100 cm Tiefe. Diese Grube wird anschließend mit Steinmaterial unterschiedlicher Korngrößen aufgefüllt. Auf der Restfläche werden durch das Freilegen bzw. Auftragen von sandigem Boden mit einer Mächtigkeit von mindestens 50 cm sandig-offene Biotope geschaffen.

Eine einreihige Hecke, bestehend aus klein- bis mittelwüchsigen (Wuchshöhe bis ca. 2 m), gebietsheimischen und standorttypischen Arten als Irritationschutz, wird entlang des Ostrand des zukünftigen Forst- und Radweges angepflanzt. Auf den Restflächen zwischen Hecke und Meiler werden sich durch natürliche Sukzession sandig offene Biotope entwickeln.

Durch das Zulassen von Gehölzaufwuchs am Waldrand (natürliche Sukzession) auf der Maßnahmenteilfläche südlich der A 73 in den nicht als Forst- und Radweg genutzten Bereichen wird sich ein gestufter Waldsaum entwickeln.

- Ausgleichsmaßnahme 4.3 A<sub>CEF</sub>: Entwicklung einer Extensivwiese an der AS Nürnberg-Zollhaus

Dabei ist vorgesehen, eine Mischung für Extensivgrünland magerer bis mittlerer Standorte mit einem Anteil krautiger Arten von mindestens 50% anzusäen. Die Ansaat erfolgt mit reduzierter Saatgutmenge um die Vegetationsentwicklung zu verlangsamen und auch eine Selbstbegrünung mit gebietstypischen Arten zu ermöglichen. Nach Schließung der Krautschicht werden jährlich im räumlichen Versatz Rohbodenstellen im Umfang von ca. 10 m<sup>2</sup> geschaffen.

- Ausgleichsmaßnahme 5 A: Entwicklung einer Extensivwiese südöstlich der AS Nürnberg-Königshof

Im Rahmen dieser Maßnahme werden nicht standorttypische Gehölze bei Erhalt einzelner standorttypischer Überhälter (v.a. Eichen, ggf. Erlen) entfernt. Durch eine zweischürige Mahd (möglichst tiefer Schnitt) im Mai und August (vor der Blüte) über drei Jahre hinweg, werden die Goldrute sowie der Staudenknöterich zurückgedrängt. Das anfallende Mähgut wird abtransportiert. Nach der Mahd im dritten Jahr wird eine autochthone Saatgutmischung eingefräst bzw. - gesät und dadurch eine Extensivwiese mittlerer, frisch-feuchter Standorte begründet. Dies bewirkt eine Förderung von Arten der Großseggenriede im Bereich der Verlandungszone entlang des Fließgewässers. Der Erlenbestand im Osten der Fläche bleibt erhalten, eine natürliche Entwicklung wird zugelassen.

- Ausgleichsmaßnahme 6 A<sub>FFH</sub>: Freistellen von Altbäumen, Förderung der Eichenverjüngung und Bereitstellen von Fledermauskästen

Dabei ist vorgesehen 14 potentielle Höhlen- und Nahrungsbäume für Spechte und höhlennutzende Folgearten freizustellen. Dies soll durch Auflichten von kleineren Teilflächen um die Stammbereiche der Altbäume (vor allem in Bereichen mit dichter Fichtenbestockung) erfolgen. Einzelne Bäume im Auslichtungsbereich werden als Totholz belassen (sowohl stehend als auch liegend). Hierdurch sollen Altbäume, die für Spechte und deren Folgenutzer derzeit nur schlecht zugänglich sind, für diese besser nutzbar gemacht werden, da die Bäume durch die Freistellung dann von den betreffenden Arten angefliegen werden können. Pro markiertem Baum, der als potentieller Quartierbaum identifiziert wurde und im Rahmen der Baufeldvorbereitungen gefällt wird, werden je drei Fledermauskästen an Bäumen aufgehängt, die für Fledermäuse gut anzufliegen sind.

- Ersatzmaßnahme 7 E: „Waldentwicklung“

Vorgesehen ist die Begründung von naturnahem Laub- und Mischwald durch die Pflanzung gebiets- und standortheimischer Arten (v.a. Eiche, Hainbuche und Buche), in Teilbereichen auch über Sukzession. Zudem ist die Förderung einzelner Eichen zur Entwicklung zukünftiger, starker Überhälter, geplant. Dadurch soll sich ein ca. 5 – 10 m breiter Waldmantel im Übergang zur offenen Landschaft entwickeln. Die Maßnahme umfasst insgesamt eine Fläche von 4,19 ha und kommt auf den Grundstücken Fl.-Nrn. 447 Gemarkung Walpersdorf (Landkreis Roth), 1719/1 sowie 1719/5 Gemarkung Kalchreuth (Landkreis Erlangen-Höchstadt), zu liegen (siehe Unterlage 9.2 Blatt 5). Die Maßnahme dient als Ersatz für die vorhabensbedingt dauerhaft beanspruchte Gesamtfläche von 4,19 ha Bannwald. Gem. Art. 9 Abs. 6 Nr. 2 BayWaldG wird angrenzend an den vorhandenen Bannwald ein Wald neu begründet, der bezüglich seiner Ausdehnung und seiner Funktion dem zu rodenden Wald gleichwertig ist und somit in einem räumlich Zusammenhang steht (siehe insoweit auch Unterlage 19.2.2). Die Aufnahme der Nebenbestimmung A 3.3.2 stellt sicher, dass die zur „Waldentwicklung“ notwendigen Ersatzmaßnahmen ökologisch fachgerecht durchgeführt werden.

Hinsichtlich der näheren Einzelheiten der Maßnahmen wird auf Unterlage 9.3 T sowie der tabellarischen Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation in der Unterlage 9.4 T Bezug genommen. Die exakte Lage der einzelnen Maßnahmeflächen ergibt sich aus den Unterlagen 9.2 Blatt 1 bis 4 T sowie und 9.2 Blatt 5.

Einzelne Vorgaben für die konkrete Durch- und Ausführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere auch der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, sind in den Nebenbestimmungen unter A 3.3 angeordnet. So hat die Vorhabens-trägerin die Ausgleichsmaßnahme 6 A<sub>FFH</sub> mindestens 2 Jahre vor Beginn der Straßenbauarbeiten umzusetzen, damit den Fledermäusen bzw. Mittel- und Schwarzspechten rechtzeitig vor Baubeginn entsprechende Ersatzquartiere zur Verfügung stehen (siehe insoweit auch Unterlage 9.3 T). Die flächenbezogenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind zur Erfassung im Ökoflächenkataster an das Bayerische Landesamt für Umwelt unter Verwendung der entsprechenden Meldebögen zu melden. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind von der Vorhabensträgerin unmittelbar nach Verfügbarkeit der Grundstücke umzusetzen und spätestens bis zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme (baulich) fertig zu stellen. Die landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen sind baldmöglichst, spätestens jedoch zwei Jahre nach Beendigung der Straßenbauarbeiten (baulich) fertig zu stellen. Die Fertigstellung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist nach der Nebenbestimmung A. 3.3.3 der Regierung von Mittelfranken sowie dem Landratsamt Roth und der Stadt Nürnberg schriftlich anzuzeigen. Soweit es nicht aus technischen Gründen erforderlich ist, soll die Vorhabensträgerin nach der Nebenbestimmung A. 3.3.5 auf die Ansaat von Flächen mit Landschaftsrasen verzichtet werden, um einer natürlichen Sukzession den Vorzug zu geben.

#### 3.3.6.4.10 Funktion und Eignung der Kompensationsmaßnahmen

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

Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind aus naturschutzfachlicher Sicht grundsätzlich geeignet, die mit dem gegenständlichen Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft funktional zu kompensieren.

Die Maßnahmen und die damit verbundenen Ziele sind in den Planunterlagen nachvollziehbar und umfassend erläutert (siehe Unterlage 9.3 T). Auch die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Schluss, dass die Eignung der Kompensationsmaßnahmen und das vorgesehene Kompensationskonzept – bei Beachtung der Nebenbestimmungen unter A 3.3 – in seiner Gesamtheit nicht zu beanstanden sind. Dem landschaftspflegerischen Begleitplan liegt ein Leitbild bzw. Konzept zu Grunde, das die Vorhabensträgerin schon im Vorfeld der Planfeststellung mit den zuständigen Naturschutzbehörden abgestimmt hat. Das Konzept orientiert sich am vorhandenen Bestand und den raumspezifischen Erfordernissen. Es berücksichtigt die Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen für Natur und Landschaft im Planungsgebiet in ihrer Gesamtheit. Im Ergebnis werden alle gestörten Funktionen der erheblichen bzw. nachhaltigen Beeinträchtigungen kompensiert. Die höhere Naturschutzbehörde hat die naturschutzfachliche Eignung des landschaftspflegerischen Kombinationskonzeptes ebenso ausdrücklich bestätigt.

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden durch die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen ebenso ausgeglichen. Konkret erfolgt vorliegend eine landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes nach einem einheitlichen Konzept durch verschiedene optisch wirksame Maßnahmen (insbesondere Gestaltungsmaßnahmen), die zusammenwirken und sich gegenseitig ergänzen. Ziel der gestalterischen Maßnahmen ist in erster Linie, das Bauvorhaben optisch in den Landschaftsraum einzubinden und das Landschaftsbild im Umfeld der gegenständlichen Straßenabschnitte durch geeignete landschaftstypische Strukturen und Maßnahmen landschaftsgerecht wieder herzustellen (siehe hierzu Kapitel 5.2 der Unterlage 19.1.1 T). Die entstehenden Veränderungen durch die visuellen Zerschneidungs- und Trennwirkungen bzw. deren Verstärkungen können dabei insbesondere durch die landschaftsgerechte Einbindung der Trasse bzw. ihrer Erweiterung in die umgebende Landschaft durch Maßnahmen wie z. B. geeignete Gehölzpflanzungen zur Einbindung der Bauwerke und die Neugestaltung von Straßenbegleitflächen in einer für den ursprünglichen Naturraum typischen Weise aufgefangen werden. Im Ergebnis wird das Landschaftsbild im Sinne eines Ausgleichs landschaftsgerecht neu gestaltet, zumal es vorliegend um den Ausbau einer bestehenden, das Landschaftsbild bereits jetzt prägenden Autobahn geht. Die höhere Naturschutzbehörde hat auch insoweit keine Bedenken gegen die landschaftspflegerische Begleitplanung erhoben.

Weder aus den im Verfahren ansonsten eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen noch aus sonstigen Erkenntnissen ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde begründete Zweifel an der Wirksamkeit der mit diesem Planfeststellungsbeschluss unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen festgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen.

Soweit der Bund Naturschutz in Bayern e.V. kritisiert, dass die in der naturschutzfachlichen Kompensationsplanung (Unterlagen 19.1.1 T sowie 9.3 T) vorgesehenen Ausgleichsflächen für die Waldentwicklung (Ersatzmaßnahme 7 E) nicht geeignet seien, die vorhandenen Eingriffe zu kompensieren, ist dies zurück zu weisen. Das vom Bund Naturschutz in Bayern e.V. vorgetragene Argument, dass die in den Gemeinden Kammerstein bzw. Kalchreuth vorgesehenen Waldausgleichsflächen in keinem räumlichen Zusammenhang zu dem Bannwaldflächenverlust im Planbereich stehen und somit die Bewohner der Siedlungsgebiete Maiach, Gartenstadt, Falkenheim und Zollhaus die vorgesehenen Ausgleichsflächen nicht zur Erholung nutzen würden, greift vorliegend nicht durch.

Durch den plangegegenständlichen Ausbau der A 73 gehen Waldflächen des Lorenzer Reichswaldes mit insgesamt 4,19 ha verloren, die als Bannwald (Art. 11 Abs. 1 BayWaldG) ausgewiesen sind. Die hierzu planfestgestellten Ersatzmaßnahmen (Aufforstungen) umfassen insgesamt ebenfalls eine Fläche von 4,19 ha und kom-

men auf den Grundstücken Flur -Nrn. 447 Gemarkung Walpersdorf (Landkreis Roth), 1719/1 sowie 1719/5 Gemarkung Kalchreuth (Landkreis Erlangen-Höchstadt), zu liegen (siehe Unterlage 9.2 Blatt 5). Im Sinne von Art. 9 Abs. 6 Nr. 2 BayWaldG, wird angrenzend an den vorhandenen Bannwald ein Wald neu begründet, der bezüglich seiner Ausdehnung und seiner Funktion dem zu rodenden Wald annähernd gleichwertig ist oder gleichwertig werden kann. Somit ist der vom Gesetzgeber geforderte räumliche und funktionale Zusammenhang erfüllt (siehe insoweit auch Unterlage 19.2.2). Die höhere Naturschutzbehörde hat die Geeignetheit dieser Waldausgleichsmaßnahme ausdrücklich bestätigt und somit auch den vom Gesetzgeber ausdrücklich vorgesehenen Ausgleich, der zwar in einem räumlichen Zusammenhang stehen, aber gerade nicht in unmittelbarer Nähe des Eingriffs vorgenommen werden muss, aus fachlicher Sicht vorliegend als erfüllt angesehen. Die Planfeststellungsbehörde macht sich diese fachliche Einschätzung zu Eigen. Mit der Nebenbestimmung A 3.3.2 wird zudem sichergestellt, dass die zur „Waldentwicklung“ notwendigen Ersatzmaßnahmen auch ökologisch fachgerecht durchgeführt werden.

### 3.3.6.5 *Abwägung*

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

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

Insgesamt gesehen entwickeln die verbleibenden Beeinträchtigungen des öffentlichen Belanges Naturschutz und Landschaftspflege deshalb kein solches Gewicht, das die positiven Aspekte der Planung aufzuwiegen und deren Ausgewogenheit als Ganze in Frage zu stellen vermag.

### 3.3.7 **Gewässerschutz / Wasserwirtschaft**

Den Anforderungen des vorbeugenden Gewässerschutzes ist sowohl im Hinblick auf Oberflächenwasser als auch auf das Grundwasser durch die gegenständliche Planung und die unter A. 3.2 und A. 4 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

#### 3.3.7.1 *Gewässerschutz*

Amtlich festgesetzte Wasserschutz- (§ 51 Abs. 1 WHG) sowie Überschwemmungsgebiete (§ 76 Abs. 2 WHG) liegen nicht im Untersuchungsgebiet des Vorhabens.

Eine nachteilige Veränderung des Grundwassers durch Schadstoffe ist nicht zu besorgen (§ 48 WHG). Eine planmäßige Versickerung des auf den befestigten Flächen der verfahrensgegenständlichen Straßenabschnitte anfallenden Wassers ist nicht vorgesehen. Soweit Teile des Straßenabwassers bzw. unbelastetes Ge-

ländewasser teilweise beim Durchfließen der Entwässerungsmulden bzw. –gräben in diesen versickert, ist dies wasserwirtschaftlich von untergeordneter Bedeutung und stellt keinen Benutzungstatbestand i. S. d. § 9 WHG dar. Insoweit fehlt es bereits an einer zweckgerichteten Gewässerbenutzung (vgl. Sieder/Zeitler, WHG AbwAG, 50. EL Mai 2016, § 9 WHG Rn. 19).

Neben dem Schutz des Grundwassers findet auch der Schutz der Oberflächengewässer Eingang in die Planung.

Während derzeit noch die stark verunreinigten Autobahnabwässer überwiegend unbehandelt und gedrosselt in die zur Ableitung genutzten Vorfluter eingeleitet werden, wird nach der der festgestellten Planung zu Grunde liegenden Entwässerungskonzeption die auf den gegenständlichen Straßenabschnitten anfallenden Straßenabwässer zum großen Teil mittels Rinnen, Mulden und Rohrleitungen gefasst und gesammelt, in Absetzbecken gereinigt, teilweise in Regenrückhaltebecken zwischengespeichert, um eine hydraulische Überlastung der Gewässer, denen das Wasser zugeführt wird, zu verhindern, und erst im Anschluss an die Vorfluter abgegeben. Zudem verkleinert sich durch die vorliegende Planung das Gesamteinzugsgebiet um 0,3 ha, so dass in Kombination mit den vorgesehenen Absetz- bzw. Rückhalteeinrichtungen eine erhebliche Verbesserung der Abflussverhältnisse im Vergleich zum Istzustand erreicht wird.

### 3.3.7.2 *Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung*

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG) werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau von Gewässern, für den Straßenbau in Wasserschutzgebieten und an Gewässern, den Oberflächenwasserablauf usw. erfasst.

Das anfallende Oberflächenwasser der Fahrbahnflächen von Bau-km 165+810 bis Bau-km 166+900 und Teile der AS Nürnberg-Zollhaus wird künftig über Mulden und Rinnen gesammelt und in parallel geführten Gräben und Rohrleitungen abgeleitet. Über einen neuen Querdurchlass bei Bau-km 165+840 wird das anfallende Fahrbahnwasser in einer Längstransportleitung (Dimensionierung entsprechend hydraulischer Berechnung) über ca. 2.315 m (siehe hierzu Unterlage 16 Blatt 2) direkt der neuen Beckenanlage ASB/ RRHB 163-1R bei Bau-km 163+600 zugeführt und nach Reinigung bzw. Drosselung in den Brünnelgraben West (Gewässer III. Ordnung) eingeleitet. Diese Transportleitung kreuzt unmittelbar westlich der AS Nürnberg-Königshof die bestehende großformatige Dükerverbindung unter dem Autobahnkörper zwischen dem nördlichen und südlichen Ast des Ludwig-Donau-Main-Kanals. Die Kreuzung erfolgt auf Höhe der westlichen Verrohrung des Ludwig-Donau-Main-Kanals und dem tiefer liegenden Düker. Im weiteren Verlauf kreuzt die bestehende Verrohrung des Brünnelgrabens West diese Transportleitung. Zur Trennung des Fahrbahnwassers vom unbelasteten Geländewasser wird die Querung des Brünnelgrabens West unter der A 73 aus hydraulischen Gründen künftig um 160 m nach Norden verschoben. Dort ist bei Bau-km 163+520 die Ausbildung einer Leitungskreuzung mit dem neuen Querdurchlass DN 1000 des Brünnelgrabens West vorgesehen.

In der neu geplanten Beckenanlage ASB/ RRHB 166-1L bei Bau-km 166+900 wird das Straßenoberflächenwasser gereinigt und gedrosselt dem Brünnelgraben Ost zugeführt. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse ist um die Beckenanlage herum auf rund 150 m Länge die Verlegung des Brünnelgrabens Ost sowie des begleitenden Waldweges erforderlich. Der identische wasserrechtliche Tatbestand ergibt sich im Bereich der neuen Beckenanlage ASB/ RRHB 168-1R. Vorfluter dieses Entwässerungsabschnittes ist der Schnackebach, der im Bereich dieser Beckenanlage auf knapp 100 m Länge verlegt bzw. der Beckenform angepasst

werden muss. Nähere Einzelheiten bezüglich dieser baubedingten Gewässerverlegungen sind in Unterlage 18.1 Kapitel 6 dargestellt, worauf Bezug genommen wird.

Bei den beschriebenen Maßnahmen handelt es sich jeweils um einen Gewässerausbau nach § 67 Abs. 2 WHG. Die genannte Vorschrift bestimmt, dass ein Gewässerausbau in der Herstellung, der Beseitigung und der wesentlichen Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer besteht. Unter einer wesentlichen Änderung wird man Änderungen zu verstehen haben, die rechtlich oder tatsächlich Außenwirkung haben. Eine Umgestaltung ist wesentlich, wenn sie sich auf den Wasserhaushalt, also etwa Wasserstand, Wasserabfluss, Fließgeschwindigkeit, Selbstreinigungsvermögen, ferner auf die Schifffahrt, die Fischerei oder in sonstiger Hinsicht, z. B. für den Naturhaushalt oder das äußere Bild der Landschaft, *in bedeutsamer Weise, also merklich auswirkt*. Es genügt, wenn sich die Auswirkungen nur am betroffenen Gewässerabschnitt zeigen (Sieder/Zeitler, WHG AbwAG, 50. EL Mai 2016, § 67 WHG Rn. 22 m. w. N.). Nimmt man insbesondere die Länge der Strecke, auf der der Verlauf der genannten Gewässer III. Ordnung verändert wird sowie den Umfang der Verlegung bzw. der Umgestaltung im Bereich der neuen Beckenanlagen und das Maß der Veränderung, welches dem zu verlegenden Graben widerfährt, in Blick, die gewisse Auswirkungen auf die Gewässerökologie unvermeidbar erscheinen lassen, ist hier im Ergebnis von einer wesentlichen Umgestaltung dieser Gewässer III. Ordnung auszugehen.

Die Maßnahme bedarf daher der Planfeststellung durch die zuständige Behörde (§ 68 Abs. 1 WHG). Gewässer sind grundsätzlich so auszubauen, dass natürliche Rückhalteflächen erhalten bleiben, das natürliche Abflussverhalten nicht wesentlich verändert wird, naturraumtypische Lebensgemeinschaften bewahrt und sonstige nachteilige Veränderungen des Zustands des Gewässers vermieden werden oder, soweit dies nicht möglich ist, ausgeglichen werden (§ 67 Abs. 1 WHG). Der Plan darf gemäß § 68 Abs. 3 WHG nur festgestellt werden, wenn eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserrisiken oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, nicht zu erwarten ist und andere Anforderungen nach dem WHG oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften erfüllt werden

Mit Blick darauf lässt sich feststellen, dass durch die in Bezug auf die angeführten Gräben vorgesehenen gewässerbaulichen Maßnahmen das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird. Eine Beeinträchtigung der hydraulischen Abflussverhältnisse sowie eine wesentliche Veränderung des natürlichen Abflussverhaltens ist, insbesondere da der bisherigen Querschnitt der Gräben und Durchlässe beibehalten wird bzw. teilweise sogar größere (naturnahe) Querschnitte als derzeit vorhanden geplant sind, nicht zu erkennen. Genauso wenig sind Anhaltspunkte für sonstige nachteilige Veränderungen des Gewässerzustandes ersichtlich. Auch das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat unter Maßgabe der unter C. 3.2.6 aufgenommenen Nebenbestimmungen keine fachlichen Bedenken geäußert. Dem insoweit von der Stadt Nürnberg vorgetragenen Wunsch nach einem möglichst naturnahen Gewässerausbau des Brünnelgrabens West wird unter Beachtung der vorgenannten Nebenbestimmungen entsprochen. Die Ausbaumaßnahmen hat die Vorhabensträgerin im Vorfeld mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg abgestimmt. Die Voraussetzungen für die Zulassung der Ausbaumaßnahmen sind damit erfüllt; sie werden im Hinblick auf die gewichtigen, für das Vorhaben sprechenden Gründe sowie darauf, dass das Vorhaben ohne diese Maßnahmen nicht verwirklicht werden kann, ebenso mit diesem Beschluss zugelassen (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG).

### 3.3.7.3 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Das Einleiten von Oberflächenwasser in oberirdische Gewässer stellt Gewässerbenutzungen dar (§ 9 Abs. 1 Nrn. 4 5 WHG). Insbesondere stellt das Einleiten von Straßenoberflächenwasser in ein Gewässer ein Einleiten von Abwasser dar (vgl. Drost, Das neue Wasserrecht in Bayern, § 9 WHG Rn. 24), da Abwasser auch das von Niederschlägen aus dem Bereich von bebauten oder befestigten Flächen gesammelt abfließende Wasser (Niederschlagswasser) umfasst (§ 54 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WHG). Derartige Benutzungen von Gewässern bedürfen der behördlichen Erlaubnis oder der Bewilligung i. S. d. § 10 Abs. 1 WHG (§ 8 Abs. 1 WHG).

Die Erlaubnis gewährt die widerrufliche Befugnis, ein Gewässer zu einem bestimmten Zweck in einer nach Art und Maß bestimmten Weise zu benutzen (§§ 10 Abs. 1, 18 Abs. 1 WHG). Besteht hierfür ein öffentliches Interesse oder ein berechtigtes Interesse des Gewässerbenutzers, kann die Erlaubnis als gehobene Erlaubnis erteilt werden (§ 15 Abs. 1 WHG). Die Erlaubnis wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gem. § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst und deshalb unter A. 4.1 dieses Beschlusses gesondert ausgesprochen. Das nach § 19 Abs. 3 WHG erforderliche Einvernehmen der ansonsten zuständigen Wasserrechtsbehörden (Stadt Nürnberg und Landratsamt Roth) liegt vor.

Die Erlaubnis ist zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden (§ 12 Abs. 1 WHG). Schädliche Gewässerveränderungen sind gemäß § 3 Nr. 10 WHG Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem WHG, aus auf Grund des WHG erlassenen oder sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben. Der Begriff des Wohls der Allgemeinheit ist dabei sehr weit zu verstehen. Unabhängig von konkreten Nutzungsabsichten oder Bewirtschaftungszielen sollen schädliche Verunreinigungen ebenso wie sonstige nachteilige Veränderungen der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verhütet werden, damit dieses äußerst sensible Umweltmedium über den gegenwärtigen Bedarf hinaus als intaktes Grundwasserreservat auch für die Zukunft erhalten bleibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, NVwZ-Beilage 2006, 1 Rn. 471). Ist zu erwarten, dass die Benutzung auf das Recht eines anderen nachteilig einwirkt und erhebt der Betroffene Einwendungen, so darf die gehobene Erlaubnis nur erteilt werden, wenn die nachteiligen Wirkungen durch Inhalts- oder Nebenbestimmungen vermieden oder ausgeglichen werden. Ist dies nicht möglich, so darf die gehobene Erlaubnis erteilt werden, wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit dies erfordern; der Betroffene ist dann zu entschädigen (§ 15 Abs. 2 i. V. m. § 14 Abs. 3 WHG).

Bei Beachtung der unter A. 4 verfügten Maßgaben, insbesondere im Hinblick auf die vorgesehenen Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind schädliche Gewässerveränderungen oder die Nichterfüllung anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen (§ 12 Abs. 1 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§ 15 Abs. 2 i. V. m. § 14 Abs. 3 und 4 WHG) nicht zu besorgen. Die festgesetzten Inhalts- und Nebenbestimmungen, die ihre Grundlage in § 13 WHG finden, dienen dazu, dies sicherzustellen (§ 13 Abs. 2 WHG). Insbesondere gewährleisten diese auch der Forderung der Stadt Nürnberg entsprechend eine ausreichende Rückhaltung und Drosselung der Einleitungsmengen. Noch größere Rückhaltevolumina bzw. eine weitere Drosselung der eingeleiteten Wassermengen sind nach der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg, dessen Einschätzung die Planfeststellungsbehörde sich anschließt, nicht angezeigt. Gleiches gilt für weitergehende andere Maßgaben an die Vorhabensträgerin.

Im Einzelnen gilt hinsichtlich der im Rahmen des festgestellten Plans vorgesehenen Benutzungen i. S. v. § 9 WHG Folgendes:

#### 3.3.7.3.1 Einleitung gesammelten Niederschlagswassers

Für die Straßenentwässerung des plangegegenständlichen Autobahnabschnittes sieht die festgestellte Planung die Bildung von insgesamt fünf Entwässerungsabschnitten vor.

Der Entwässerungsabschnitt 1 umfasst die befestigten Flächen der A 73 zwischen der AS Nürnberg-Hafen-Ost bis zum Unterführungsbauwerk BW 11c (Bau-km 162+940 bis Bau-km 163+340). Das bestehende Einzugsgebiet mit Einleitung in den Schwarzenbach erstreckt sich vom Abschnittsbeginn über die Wanderwegunterführung (BW 11a) hinaus bis Bau-km 163+680, wobei der nördliche Teil der Richtungsfahrbahn Feucht in einen Geländegraben entwässert, der zukünftig zum Teil aufgelöst wird. Die Gesamtfläche des an den Schwarzenbach (Gewässer III. Ordnung) angebundenen Straßenentwässerungsabschnittes beträgt im Bestand 1,7 ha. Nach dem Ausbau werden nur noch die Fahrbahnflächen der A 73 bis zur Unterführung BW 11c bei Bau-km 163+340 an die Einleitung in den Schwarzenbach angebunden. Durch diese Verkürzung des Entwässerungsabschnittes wird die zugehörige Einzugsfläche auf einen Wert von 1,4 ha reduziert. Damit können die Abflussverhältnisse gegenüber dem Bestand sogar spürbar verbessert werden.

Die Beseitigung des Oberflächenwassers der Richtungsfahrbahn Fürth erfolgt über die bestehende Mittelstreifenentwässerung bzw. eine Bordrinne mit Längstransportleitung am äußeren Fahrbahnrand der Richtungsfahrbahn Feucht. Bei Bau-km 163+062 erfolgt die Zuleitung in das geplante Absetzbecken ASB 162-1L. Von dort wird das gereinigte Wasser dem verrohrten Schwarzengraben zugeführt und weiter in den Main-Donau-Kanal eingeleitet. Da es sich am Main-Donau-Kanal um eine indirekte Einleitung handelt und sich darüber hinaus – wie oben dargelegt – die Abflussverhältnisse nicht verschärfen, sind gesonderte Nachweise von der Vorhabensträgerin in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg nicht vorzulegen.

Der Entwässerungsabschnitt 2 erstreckt sich von Bau-km 163+340 bis Bau-km 166+900 und der AS Nürnberg-Königshof. Mit diesem Einzugsgebiet werden 3 bestehende Entwässerungsabschnitte zusammengefasst. Das Gebiet umfasst u. a. den Knotenpunkt der AS Nürnberg-Königshof und erstreckt sich bis in den Bereich der AS Nürnberg-Zollhaus hinein. Die Gesamtfläche dieses Einzugsgebietes beträgt ca. 12,7 ha. Das unbelastete Oberflächenwasser der Außengebiete wird jeweils gesondert gefasst und zum Teil über bestehende Altarme ohne Zwischenschaltung einer Beckenanlage dem Brünnelgraben Ost bzw. dem Brünnelgraben West zugeleitet.

Das anfallende Oberflächenwasser der Fahrbahnflächen von Bau-km 165+810 bis Bau-km 166+900 und Teile der AS Nürnberg-Zollhaus wird künftig über Mulden bzw. Rinnen gesammelt und in parallel geführten Gräben sowie Rohrleitungen abgeleitet. Über einen neuen Querdurchlass bei Bau-km 165+840 wird das anfallende Fahrbahnwasser in einer Transportleitung über ca. 2.315 m Länge (siehe Unterlage 16 Blatt 2) direkt der neuen Beckenanlage ASB/ RRHB 163-1R bei Bau-km 163+600 zugeführt und nach Reinigung bzw. Drosselung in den Brünnelgraben West eingeleitet.

Das anfallende Oberflächenwasser für den Abschnitt Bau-km 163+340 bis Bau-km 165+810 der Fahrbahnflächen wird künftig über Mulden und Rinnen gesammelt

und über Rohrleitungen abgeleitet. Über einen neuen Durchlass bei Bau-km 163+600 wird das Fahrbahnwasser der neuen Beckenanlage ASB/ RHB 163-1R zugeführt und nach Reinigung und Drosselung dem verlegten Brünnelgraben West sowie im weiteren Verlauf dem Main-Donau-Kanal zugeleitet.

Der Entwässerungsabschnitt 3 liegt im Bereich von Bau-km 166+900 bis Bau-km 167+995 und der AS Nürnberg-Zollhaus. Dessen Einzugsgebiet umfasst auch Fahrbahn- und Böschungflächen der AS Nürnberg-Zollhaus sowie einen Teilabschnitt der neu zu bauenden Verteilerfahrbahn zwischen dem AK Nürnberg-Süd und der AS Nürnberg-Zollhaus. Das Einzugsgebiet weist eine Gesamtfläche von 5,82 ha auf.

Künftig wird auch im Bereich der AS Nürnberg-Zollhaus das Straßenoberflächenwasser stärker von unbelastetem Geländewasser getrennt als bisher. In der neu geplanten Beckenanlage ASB/ RRHB 166-1L bei Bau-km 166+900 wird das Straßenwasser gereinigt und gedrosselt dem Brünnelgraben Ost zugeführt. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse ist um die Beckenanlage herum auf rund 150 m Länge die Verlegung des Brünnelgraben Ost sowie des begleitenden Waldweges erforderlich.

Der Entwässerungsabschnitt 4 verläuft von Bau-km 167+975 bis Bau-km 168+900. Dieses Einzugsgebiet umfasst Fahrbahnflächen der Hauptfahrbahn sowie der Verteilerfahrbahn und hat eine Flächengröße von 3,74 ha.

Das anfallende Oberflächenwasser der Fahrbahnen wird künftig über Mulden und Rinnen gesammelt sowie in parallel geführten Rohrleitungen der neuen Beckenanlage ASB/ RRHB 168-1R zugeführt. Vorfluter dieses Entwässerungsabschnittes ist der Schnackenbach (Gewässer III. Ordnung), der im Bereich der geplanten Beckenanlage auf knapp 100 m Länge verlegt bzw. der Beckenform angepasst werden muss. Bestehende Durchlässe unter der Autobahntrasse zur Ableitung von Geländewasser bleiben grundsätzlich erhalten und müssen aufgrund der Neuanlage der Verteilerfahrbahn ostseitig verlängert werden.

Der Entwässerungsabschnitt 5 (Bestandsentwässerung) betrifft unmittelbar die Rampen des AK Nürnberg-Süd. Dieses Einzugsgebiet umfasst Teile der Fahrbahnflächen der Rampen des AK Nürnberg-Süd. Das anfallende Oberflächenwasser entwässert in die bereits bestehende Beckenanlage der A 6 bei Betr.km 787+840.

Hinsichtlich der Berechnung der anfallenden Wassermengen, der Bemessung der Absetz- und Rückhaltebecken und weiterer diesbezüglicher Einzelheiten wird auf Unterlage 18.2 Bezug genommen. In dem Absetzbecken ASB 162-1 L ist für den Havariefall eine Rückhaltung für mindestens 30 m<sup>3</sup> Leichtflüssigkeit vorgesehen. Das Absetzbecken wird als rechteckiges Betonbecken ausgebildet, da dieses innerhalb des Grundwasserschwankungsbereichs liegt, um eine hydraulische Verbindung zwischen dem Wasser im Becken und dem Grundwasser zu verhindern. Die Regenrückhaltebecken werden allesamt als naturnahe, trocken fallende Becken ausgestaltet. In Bezug auf die Einzelheiten des Aufbaus sowie der Bemessung der Beckenanlagen wird auf die Wassertechnischen Berechnungen (mit Systemplänen) in der Unterlage 18.2 verwiesen.

Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat sich nach Prüfung der Unterlagen mit den gewählten technischen Grundsätzen für die Sammlung, Ableitung und Behandlung des anfallenden Abwassers einverstanden erklärt. Eine Veranlassung für wesentliche Änderungen oder Ergänzungen bei der Bemessung und Konstruktion der Regenwasserkanalisation und der Regenwasserbehandlungsanlagen hat es dabei nicht gesehen. Das Wasserwirtschaftsamt hat bestätigt, dass eine Beeinträchti-

gung des Wohls der Allgemeinheit bei planmäßiger Errichtung und ordnungsgemäßem Betrieb nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und unter Berücksichtigung der von ihm vorgeschlagenen – und unter A. 4 weitgehend in den verfügbaren Teil dieses Beschlusses aufgenommenen – Inhalts- und Nebenbestimmungen nicht zu erwarten ist. Insbesondere ist durch die Einleitungen eine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften nicht zu erwarten. Die Grundsätze des § 6 WHG werden beachtet; aus wasserwirtschaftlicher Sicht erhebt das Wasserwirtschaftsamt deshalb keine Bedenken. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden im Übrigen auch keine Einwendungen von Seiten privater Betroffener gegen die plangegenständliche Entwässerungskonzeption erhoben.

Nur in modifizierter Form wurde allerdings der Vorschlag des Wasserwirtschaftsamtes übernommen, der Vorhabensträgerin aufzugeben, die Einleitungsstellen E1 bis E4 jeweils 5 m oberhalb und 10 m unterhalb der jeweiligen Einleitungsstelle in das benutzte Gewässer zu unterhalten. Für eine derartige Übertragung der Unterhaltungslast findet sich keine Grundlage. Nach Art. 22 Abs. 3 BayWG obliegt zwar den Unternehmern von Wasserbenutzungsanlagen oder sonstigen Anlagen in oder an Gewässern die Unterhaltung des Gewässers insoweit, als sie durch diese Anlagen bedingt ist. Gleichzeitig legt Art. 26 Abs. 3 BayWG aber fest, dass Baulastträger öffentlicher Verkehrsanlagen und Eigentümer sonstiger Anlagen (nur) die Mehrkosten der Unterhaltung der Gewässer zu tragen haben, die durch die Anlagen verursacht werden, soweit sie nicht nach Art. 22 Abs. 3 und 4 die Unterhaltung selbst ausführen. Art. 26 Abs. 3 BayWG geht dabei u. a. von dem Gedanken aus, dass im Verhältnis zwischen öffentlichen Baulastträgern derjenige die Maßnahmen zur Unterhaltung ausführen soll, in dessen Aufgabenbereich sie grundsätzlich fallen, selbst wenn sie von einem anderen Baulastträger verursacht werden (vgl. Schwendner in Sieder/Zeitler, BayWG, Art. 26 Rn. 30). Die Pflichten des Anlagenunternehmers werden von dieser Vorschrift auf die Tragung einer Kostenlast beschränkt, um den ordentlichen Unterhaltungslastträgern größtmögliche Wirtschaftlichkeit bei der Ausführung der Unterhaltungsarbeiten zu ermöglichen, z. B. durch einheitlichen Einsatz des Maschinenparks (Drost, Das neue Wasserrecht in Bayern, Art. 26 BayWG, Rn. 26). Im Hinblick darauf sieht die Planfeststellungsbehörde von einer verbindlichen Übertragung der Unterhaltungslast in dem vom Wasserwirtschaftsamt gewünschten Umfang ab, sondern eröffnet der Vorhabensträgerin unter A. 4.3.4.1 eine Wahlmöglichkeit, ob sie nur die Unterhaltungsmehrkosten für die im Rahmen der erlaubten Einleitungen benutzten Gewässer übernimmt, welche durch die erlaubten Gewässerbenutzungen verursacht werden, oder ob sie die betroffenen Gewässer von 5 m oberhalb bis 10 m unterhalb der Einleitungsstellen selbst unterhält.

Soweit das Wasserwirtschaftsamt die Aufnahme eines Auflagenvorbehalts fordert, folgt dem die Planfeststellungsbehörde ebenso nicht. § 13 Abs. 1 WHG erlaubt es, noch nachträglich Inhalts- und Nebenbestimmungen zu den erteilten wasserrechtlichen Erlaubnissen zu verfügen, so dass die Möglichkeit für ein behördliches Einschreiten nach Beginn der erlaubten Gewässerbenutzungen auch ohne einen entsprechenden Vorbehalt besteht. Auf Grund dessen ist ein Auflagenvorbehalt wie gefordert überflüssig; ein solcher Vorbehalt würde nur deklaratorisch wirken und wäre ein bloßer Hinweis auf die bestehende Rechtslage (vgl. Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, § 36 Rn. 33). Aus dem gleichen Grund war auch der Forderung der Stadt Nürnberg, die Stellung weiterer technischer Auflagen zur Erhaltung geregelter Abflussverhältnisse vorzubehalten, nicht nachzukommen.

Die Planfeststellungsbehörde folgt jedoch der Forderung des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg nach der Vorlage eines Nachweises bezüglich der hydraulischen Leistungsfähigkeit des Endablaufbauwerks des Ludwig-Donau-Main-Kanals. Die Vorhabensträgerin hat diese Forderung beim Erörterungstermin abgelehnt, da nach dortiger Auffassung die Vorflut des Ludwig-Donau-Main-Kanals leistungsfä-

hig genug sei, um die errechneten Niederschlagswassermengen schadlos aufzunehmen. Das vorliegende Entwässerungskonzept entspreche in vollem Umfang dem Stand der Technik und führe insgesamt zu einer Verbesserung der Abflussverhältnisse im Planbereich. Diesem Vorbringen ist jedoch entgegenzuhalten, dass der Ludwig-Donau-Main-Kanal nach fachlicher Aussage des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg nur über ein hydraulisch begrenztes Auslaufbauwerk verfügt und im Bereich Finkenbrunn in Dammlagen entlang der vorhandenen Bebauung verläuft. Aus der Stellungnahme des amtlichen Sachverständigen vom 13.04.2016 geht zu dieser Thematik hervor, dass die erlaubten Einleitungen der Abschnitte Brünnelgraben Ost und Schnackenbach bis zu 60 l/s bzw. 90 l/s betragen. Die Fließstrecken bis zur Einmündung der bezeichneten Gewässer in den Ludwig-Donau-Main-Kanal sind zudem sehr kurz. In einem hydraulisch ungünstigen Fall können somit insgesamt 150 l/s in den Kanal eingeleitet werden. Um Schäden durch Überflutungen, z.B. durch Dambruch, auszuschließen ist eine entsprechende Berechnung erforderlich. Das Sachgebiet 52 (Wasserwirtschaft) der Regierung von Mittelfranken hat die Plausibilität dieser Forderung des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg bestätigt und hält eine Nachweisführung unter Bezugnahme auf die Argumente des Wasserwirtschaftsamtes ebenfalls für erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Einschätzung der wasserwirtschaftlichen Fachbehörden an und hat deshalb die Auflage A. 4.3.10.1 verfügt.

Weiterhin entspricht die Planfeststellungsbehörde auch der Forderung des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg, wonach an den Einmündungen des Ludwig-Donau-Main-Kanals und des Main-Donau-Kanals eine Beweissicherung in Form von Sedimentproben wegen möglicher stofflicher Belastungen durch evtl. Schadstoffeinträge vorzunehmen sei. Die Vorhabensträgerin sieht die Notwendigkeit derartiger Untersuchungen jedoch nicht, da ein völlig neues Entwässerungssystem mit kombinierten Absetz-/ Rückhaltebecken gebaut werde, welches dem Stand der Technik entspreche. In den Absetzbecken verbleibe bereits ein großer Anteil an Schadstoffen, die anschließende Einleitung des dann (unbedenklichen) Niederschlagswassers erfolge über Rückhaltebecken in gedrosselter Form in das jeweilige Gewässer. Dadurch werde gegenüber dem Istzustand eine erhebliche Verbesserung erzielt, so dass die geforderten Beprobungen nicht erforderlich seien.

Dem ist entgegenzuhalten, dass der Ludwig-Donau-Main-Kanal kein Fließgewässer im herkömmlichen Sinn darstellt, sondern nach Aussage des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg als „Sonderfall“ zu betrachten ist. Ein zusätzlicher Faktor ist, dass der historische Ludwig-Donau-Main-Kanal ein Baudenkmal ist und nach Aussage des Vertreters des Wasserwirtschaftsamtes beim Erörterungstermin an die Gewässerunterhaltung andere Anforderungen als bei „normalen Fließgewässern“ zu stellen sind. Es ist zutreffend, dass die Einleitungen in beide Gewässer mit entsprechenden Reinigungsvorrichtungen erfolgen, absetzbare Stoffe/ Leichtflüssigkeiten werden nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zurückgehalten. Eine Restbelastung von absetzbaren und abfiltrierbaren Stoffen bleibt jedoch im Ablauf der Behandlungsanlage vorhanden, darüber hinaus werden lösliche Stoffe in diesen Reinigungseinrichtungen nicht erfasst. Nach fachlicher Aussage des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg ist durch den starken Einsatz von Tausalz zu erwarten, dass diese Stoffe bei starken Niederschlägen in die Gewässer eingetragen und aufgrund der geringen Fließstrecken in den Ludwig-Donau-Main-Kanal sowie Main-Donau-Kanal weiter transportiert werden. Diese beiden künstlichen Gewässer müssen in gewissen Zeitabständen entschlammt werden. Hier drohen nach Auffassung des Wasserwirtschaftsamtes durch den Eintrag von Schadstoffen wesentlich höhere Deponiekosten. Insgesamt erhöhen sich dadurch die Unterhaltungskosten für beide Gewässer (vgl. Art. 26 Abs. 2 BayWG). Die Beweissicherung ist daher nach Aussage des amtlichen Sachverständigen notwen-

dig, um einen Einfluss der Einleitungen auf die beiden Kanalbauwerke zu quantifizieren. Die vom Wasserwirtschaftsamt Nürnberg insoweit dargestellte „Gefahrenprognose“ und eine damit verbundene (mögliche) Erhöhung der Unterhaltungskosten sieht auch das Sachgebiet 52 der Regierung von Mittelfranken. Die Planfeststellungsbehörde macht sich auch in diesem Punkt die Argumentation der amtlichen Sachverständigen in wasserwirtschaftlichen Fragen zu Eigen und hat daher die Auflage A. 4.3.10.2 in den Bescheidtenor aufgenommen.

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg fordert, für die Einleitungen des Schwarzengrabens und des Brünnelgrabens Ost in den Main-Donau-Kanal entsprechende Nachweise der Querströmung im Zuge der Ausführungsplanung zu führen und diese vor Baubeginn vorzulegen. Als Querströmungsgeschwindigkeit ist die senkrecht zur Fahrwasserachse gerichtete Komponente der Einleitungsgeschwindigkeit im Austritt des Einleitungsbauwerkes anzusetzen, welche den Querversatz der Wasserfahrzeuge im Fahrstreifen bewirkt (vgl. BMV-Erlass vom 11.06.1991 Absatz 3). Aufgrund von Erfahrungen an den Bundeswasserstraßen sowie neuerer Erkenntnisse bei Untersuchungen in der Natur und in hydraulischen Modellen kann davon ausgegangen werden, dass für die heute verkehrenden Motorgüterschiffe und Schubverbände bei Einleitungen erheblich höhere Querströmungsgeschwindigkeiten zugelassen werden können. Dies gilt auch für die Sportschifffahrt mit Schiffslängen unter 20 m. Das maßgebende Kriterium für die Genehmigung von Einleitungsgeschwindigkeiten an einer Wasserstraße ist der auftretende Querversatz eines Schiffes beim Durchfahren der Einleitungszone. Die Vorhabensträgerin hält diese Nachweise nicht für erforderlich, da sich durch den Neubau der Entwässerungseinrichtungen im Gegensatz zum Istzustand eine Verbesserung der Einleitungssituation insgesamt ergeben werde. Im Bereich der Einleitungen in den Main-Donau-Kanal sei daher lediglich ein Absetzbecken vorgesehen, da ein Rückhaltebecken aufgrund der hydraulischen Leistungsfähigkeit des Kanals nach Auffassung der Vorhabensträgerin nicht notwendig sei. Die Planfeststellungsbehörde vermag die Auffassung der Vorhabensträgerin jedoch nicht zu teilen. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat sowohl in seiner Stellungnahme vom 13.04.2016, als auch beim Erörterungstermin dargelegt, dass auch der Main-Donau-Kanal kein „klassisches Fließgewässer“ sei und daher besonders sensibel betrachtet werden müsse. Das Sachgebiet 52 der Regierung von Mittelfranken hält, obwohl seitens der Regierung keine (unmittelbare) Zuständigkeit für den Bereich der Bundeswasserstraßen besteht, die Vorlage dieses Nachweises jedoch für wasserwirtschaftlich begründet bzw. für sinnvoll. Die Planfeststellungsbehörde hat sich der fachlichen Aussage des Sachgebietes 52 insoweit angeschlossen und daher unter A. 4.3.10.4 diese Nachweisführung der Querströmung bezüglich der bezeichneten Einleitungen in den Main-Donau-Kanal verfügt. Dies erfolgte vor allem auch vor dem Hintergrund der mehrmals getätigten Aussage des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg, dass dieses Kanalbauwerk, wie auch der Ludwig-Donau-Main-Kanal ein wasserwirtschaftlich sensibles, d.h. mit besonderer Sorgfalt zu betrachtendes Gewässer sei. Gleiches gilt für die unter A. 4.3.10.5 und A. 4.3.10.6. verfügten Nebenbestimmungen zur Thematik „Hochwasserschutz bzw. Hochwassersicherheit im Bereich der MDK-Haltung Nürnberg“. Das Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg hat als zuständige Fachbehörde beim Erörterungstermin nochmals dargelegt, dass eine Bewirtschaftung der Stauhaltung Nürnberg einem 100-jährigen Hochwasserereignis standhalten müsse. Im Jahr 2016 sei es in der Region vermehrt zu Starkregenereignissen mit zum Teil erheblichen Sachschäden gekommen. Auch zukünftig sei nach Auffassung des Wasser- und Schifffahrtsamtes, die insoweit auch vom Wasserwirtschaftsamt geteilt wird, mit derart unkalkulierbaren Ereignissen zu rechnen.

Die vom Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg erhobenen Forderungen nach der Durchführung von Untersuchungen infolge von Zusatzeinleitungen durch das Bauvorhaben im Zuge der Ausführungsplanung sowie nach einer anteiligen Beteili-

gung der Vorhabensträgerin an (gegebenenfalls!) erforderlichen Maßnahmen zum Hochwasserschutz im Bereich der MDK-Haltung, (nur) soweit diese durch die Mehreleitungen des Bauvorhabens zurückzuführen sind (!), sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gerechtfertigt und wurden daher, wie bereits oben genannt, unter A. 4.3.10. als Nebenbestimmungen verfügt. Das Sachgebiet 52 der Regierung von Mittelfranken hält diese Forderungen ebenfalls für berechtigt.

Nach übereinstimmender Aussage der wasserwirtschaftlichen Fachbehörden, ist eine vorhabensbedingte Beeinträchtigung der hydraulischen Leistungsfähigkeit des Ludwig-Donau-Main-Kanals (Endablaufbauwerk bei Finkenbrunn) nicht völlig auszuschließen. Gleiches gilt für die unter A. 4.3.10.4 verfügten Nachweise der Querströmung in Bezug auf den Main-Donau-Kanal. Falls entsprechende Berechnungen ergeben, dass durch die erlaubten Mehreinleitungen eine Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Main-Donau-Kanals bzw. eine Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schifffahrtverkehrs zu besorgen ist, hat die Vorhabensträgerin unverzüglich geeignete Abhilfemaßnahmen in Abstimmung mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Nürnberg sowie dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg zu ergreifen. Für derartige Unwägbarkeiten, wurden die Entscheidungsvorbehalte unter A. 7 in den Tenor dieses Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen. Diese Entscheidungsvorbehalte ermöglichen die Durchführung weitererg gehender – situativ mit den zuständigen Fachbehörden (Wasserwirtschaftsamt bzw. Wasser- und Schifffahrtsamt) abzustimmenden – Abhilfemaßnahmen. Ein solcher Entscheidungsvorbehalt nach Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG ist hier auch zulässig; denn die Lösung eines Problems darf einem ergänzenden Planfeststellungsbeschluss vorbehalten werden, wenn eine abschließende Entscheidung im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht möglich, aber hinreichend gewährleistet ist, dass sich im Wege der Planergänzung der Konflikt entschärfen und ein Planungszustand schaffen lässt, der den gesetzlichen Anforderungen gerecht wird, es sei denn, dass sich die Entscheidung ohne die vorbehaltene Teilregelung als ein zur Verwirklichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels untauglicher Planungstorso erweist (vgl. BVerwG, Beschluss vom 31.01.2006, DVBl 2006, 579-583, m. w. N.). Dass geeignete Gefahrenabwehr- bzw. Soforthilfemaßnahmen auch nachträglich möglich und technisch umsetzbar wären, beruht auf einer fachlichen Einschätzung der wasserwirtschaftlichen Fachbehörden. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Bewertung an.

Die Vorgaben der Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmenrichtlinie – WRRL) stehen den erlaubten Gewässereinleitungen ebenso nicht entgegen. Nach der Rechtsprechung des EuGH (Urteil vom 01.07.2015, NVwZ 2015, 1041 ff.) stellen diese Vorgaben nicht lediglich Zielvorgaben für die Bewirtschaftungsplanung auf, vielmehr gelten sie auch für die Zulassung von Vorhaben als zwingendes Recht. Die Mitgliedstaaten sind daher – vorbehaltlich der Gewährung einer Ausnahme – verpflichtet, die Genehmigung für ein konkretes Vorhaben zu versagen, wenn es geeignet ist, den Zustand eines Oberflächenwasserkörpers zu verschlechtern oder wenn es die Erreichung eines guten Zustands eines Oberflächengewässers bzw. eines guten ökologischen Potentials und eines guten chemischen Zustands eines Oberflächengewässers zu dem nach der Richtlinie maßgeblichen Zeitpunkt gefährdet. Die Genehmigung des Vorhabens kommt dann nur noch in Betracht, wenn die strengen Voraussetzungen einer Ausnahme nach § 31 Abs. 2 WHG (bzw. nach Art. 4 Abs. 7 WRRL) erfüllt sind. Wann eine Verschlechterung des Zustandes eines Gewässers gegeben ist, bestimmt sich nach Anhang V der Richtlinie. Eine Verschlechterung und somit ein Versagungsgrund für die Genehmigung liegen bereits dann vor, wenn sich der Zustand mindestens einer der Qualitätskomponenten im Sinne des Anhangs V der WRRL um eine Klasse verschlechtert, auch wenn dies nicht zu einer Verschlechterung der klassenmäßigen Einstufung des Gewäs-

sers insgesamt führt. Ist jedoch die betreffende Qualitätskomponente im Sinne von Anhang V bereits in der niedrigsten Klasse eingeordnet, stellt jede Verschlechterung dieser Komponente eine „Verschlechterung des Zustands“ eines Oberflächenwasserkörpers dar.

In Bezug auf die Bewirtschaftungsziele nach § 27 WHG bzw. Art. 4 Abs. 1 Buchst. a WRRL ist festzustellen, dass eine Verschlechterung i. S. d. der Rechtsprechung des EuGH nicht zu erwarten ist. Dies zeigt insbesondere ein Vergleich der derzeitigen mit den künftigen wasserwirtschaftlichen Verhältnissen. Momentan wird das auf den Straßenabschnitten im Vorhabensbereich anfallende Oberflächenwasser noch weitgehend direkt in umliegende Gräben eingeleitet – und u. a. auch in die Gewässer, in die in Zukunft das Straßenabwasser abgeführt wird –, ohne dass das Wasser zuvor gereinigt wird. Nach Verwirklichung der Planung wird das Straßenoberflächenwasser mittels Absetzbecken bzw. im Wege einer Vegetationspassage in einem Graben gereinigt, teilweise wird außerdem der Wasserablauf in die Vorflutgewässer mit Hilfe von Regenrückhaltebecken gedrosselt. Hierdurch ist im Gegenteil sogar eine Verbesserung des Zustandes der betroffenen Gewässer zu erwarten. Auch das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat diesbzgl. keine Einwände geäußert.

### 3.3.7.3.2 Bauwasserhaltung

Nach 7 der Unterlage 18.1 können im Zuge der Anpassung der Brückenbauwerke bauzeitliche Grundwasserhaltungen erforderlich werden. Mit einer solchen zeitweiligen Grundwasserabsenkung würde ebenso der Benutzungstatbestand des § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG verwirklicht. Nähere Angaben dazu, welche Bauwerke davon im Einzelnen betroffen sind, sind den Unterlagen jedoch nicht zu entnehmen. In Unterlage 1 T werden überhaupt keine Aussagen zu dieser Thematik gemacht. Für eine fachtechnische Überprüfung von evtl. notwendigen Bauwasserhaltungen fehlen zudem entsprechend detaillierte Unterlagen. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hält für eine Prüfung zumindest folgende Unterlagen bzw. Angaben für notwendig:

- Übersichts- und Detaillageplan mit Eintragung der Entnahme- und Einleitungsstellen
- Angaben zur technischen Fassung bzw. Ableitung des Grundwassers (offene Wasserhaltung, Schächte, Brunnen etc.)
- Erwartete Förder- und Ableitungsmengen
- Absetz- und Filtereinrichtungen zur Reinigung des Wassers
- Ggf. vorgesehene Untersuchung des Grundwassers.

Derartige Unterlagen sind den Planfeststellungsunterlagen nicht beigelegt, die notwendigen Angaben lassen sich auch nicht aus diesen Unterlagen erschließen. Die Unterlagen bzw. Angaben wurden auch im weiteren Fortgang des Verfahrens nicht nachgereicht. Auf Grund dessen kann eine wasserrechtliche Erlaubnis für die Bauwasserhaltung im Rahmen dieses Beschlusses nicht erteilt werden; die Vorhabensträgerin ist darauf zu verweisen, im Rahmen der Ausführungsplanung diesbzgl. eine beschränkte Erlaubnis (§ 10 Abs. 1 WHG i. V. m. Art. 15 BayWG) bei der zuständigen Kreisverwaltungsbehörde (Art. 63 Abs. 1 BayWG) einzuholen. Das fachplanungsrechtliche Gebot der Konfliktbewältigung steht dieser Vorgehensweise nicht entgegen. Evtl. notwendige wasserwirtschaftliche Maßgaben können als Nebenbestimmungen zum Erlaubnisbescheid gemacht werden. Im Hinblick auf die im Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse kann außerdem ausgeschlossen werden, dass die Erteilung der Erlaubnis an unüberwindbaren Hindernissen scheitern wird; es ist abzusehen, dass eine sachgerechte

Bewältigung der mit der Bauwasserhaltung verbundenen Probleme im Rahmen des Erlaubnisverfahrens mit den dort zur Verfügung stehenden Mitteln gewährleistet werden kann (vgl. zu diesen Anforderungen z. B. BVerwG, Urteil vom 26.05.2004, NVwZ 2004, 1237, 1239).

#### 3.3.7.4 *Abwägung*

Den Belangen der Wasserwirtschaft, insbesondere des Gewässerschutzes, wird durch die verfahrensgegenständliche Planung sowie die unter A. 3.2 und A. 4 dieses Beschlusses ergänzend angeordneten Nebenbestimmungen sowie Berücksichtigung der von der Vorhabensträgerin abgegebenen Zusagen hinreichend Rechnung getragen. Durch die Anlegung von Absetz- und Regenrückhaltebecken und der damit verbundenen (größtenteils erstmaligen) Schaffung einer geregelten Entwässerung ist davon auszugehen, dass eine Verbesserung der wasserwirtschaftlichen Situation eintreten wird. Insgesamt entfalten die Belange des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Rahmen der Abwägung daher kein entscheidendes Gewicht gegen das planfestgestellte Vorhaben. Sie sind nicht geeignet, die für das Vorhaben sprechenden Belange zu überwiegen. Den insoweit noch verbleibenden, durch das Vorhaben hervorgerufenen (wasserwirtschaftlichen) Unwägbarkeiten, wird mit den unter A. 7 verfügbaren Entscheidungsvorbehalten begegnet.

#### 3.3.8 **Wald/ Forstwirtschaft**

Von dem planfestgestellten Vorhaben werden auch Belange der Forstwirtschaft berührt. Besondere Bedeutung kommt hierbei den mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffen in Waldbestände zu. Bei der Planung wurde zwar darauf geachtet, die Waldinanspruchnahme auf das notwendige Maß zu beschränken. Dennoch sind die Überbauung und Versiegelung von Waldflächen im Rahmen des Vorhabens unvermeidbar. Insgesamt werden 4,19 ha Wald im Sinne von Art 2 Abs. 1 BayWaldG gerodet. Die betroffenen Waldflächen sind sämtlich zu Bannwald (Art. 11 BayWaldG) erklärt. Schutz- oder Erholungswald (Art. 10 und 12 BayWaldG) oder ein Naturwaldreservat (Art. 12a BayWaldG) sind von der Rodung nicht betroffen. Die betroffenen Waldflächen haben nach dem aktuell geltenden Waldfunktionsplan außerdem besondere Bedeutung für den regionalen Klima- und Immissionsschutz sowie für die Erholung (Stufe II).

Die Beseitigung von Wald zugunsten einer anderen Bodennutzungsart (Rodung) bedarf der Erlaubnis (Art. 9 Abs. 2 Satz 1 BayWaldG). Die Erlaubnis soll versagt werden, wenn die Rodung Waldfunktionsplänen widersprechen oder deren Ziele gefährden würde oder die Erhaltung des Waldes aus anderen Gründen im öffentlichen Interesse liegt und dieses vor den Belangen des Antragstellers den Vorrang verdient (Art. 9 Abs. 5 BayWaldG). Wenn Bannwald betroffen ist, ist die Erlaubnis regelmäßig zu versagen (Art. 9 Abs. 4 Nr. 1 BayWaldG). Allerdings kann nach Art. 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG im Bannwald die Erlaubnis erteilt werden, wenn sichergestellt ist, dass angrenzend an den vorhandenen Bannwald ein Wald neu begründet wird, der hinsichtlich seiner Ausdehnung und seiner Funktionen dem zu rodenden Wald annähernd gleichwertig ist oder gleichwertig werden kann. Änderungen der Nutzungen von Wald, die durch Planfeststellungsbeschlüsse zugelassen werden, bedürfen keiner gesonderten Erlaubnis nach dem Bayerischen Waldgesetz. Im Planfeststellungsverfahren sind jedoch oben genannte materielle Grundsätze zu beachten (Art. 9 Abs. 8 BayWaldG).

Vorliegend wird die plangegegenständliche Rodung mit diesem Planfeststellungsbeschluss aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit zugelassen. In Bezug auf die vorgesehene Rodung von Bannwald liegen die Voraussetzungen des Art. 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG vor. Die in der festgestellten Planung beinhalteten Kompensati-

onsmaßnahmen, die Waldneugründungen beinhalten, umfassen Erstaufforstungen im Umfang von insgesamt rund 4,19 ha. Die insoweit geplanten Aufforstungsmaßnahmen sind in der Unterlage 19.1.1 T beschrieben.

Die festgestellte Planung stellt damit sicher, dass für die Bannwaldflächen, die im Rahmen des Vorhabens gerodet werden, Waldflächen neu begründet werden, die insgesamt in ihrem Flächenumfang dem zu beseitigenden Wald annähernd beinahe vollständig gleichwertig ist. Hinsichtlich der Lage der einzelnen Maßnahmeflächen wird auf die textliche Beschreibung der einzelnen Maßnahmen in Unterlage 9.3 T sowie dem Maßnahmenplan in Unterlage 9.2 Blatt 5 verwiesen. Wie die Maßnahmen in räumlichem Bezug zur gegenständlichen Straßenbaumaßnahme sowie den vorhandenen Bannwaldflächen stehen, ist ebenfalls in Unterlage 9.2 Blatt 5 dargestellt. Aus dieser Unterlage ergibt sich auch, dass die aufgelisteten Maßnahmenflächen allesamt eine direkte Verbindung zu vorhandenen Bannwaldflächen haben.

Soweit dabei Maßnahmeflächen auf den Flur- Nrn. 1719/5 bzw. 1719/1 Gemarkung Kalchreuth sowie Flur- Nr. 447 Gemarkung Walpersdorf (alle zum Gesamtkomplex E 7 zählend) nicht an den Lorenzer Reichswald angrenzen, sondern an andere Bannwaldflächen („Dormitzer Forst“ und „Staatsforst Soos“), ist dies unschädlich. Die einzelnen Bannwälder sind hier im Verdichtungsraum Nürnberg eng miteinander verzahnt und gehen teilweise unmittelbar ineinander über. Bestehen für räumlich zusammenhängende Bannwaldteilstflächen verschiedene Rechtsverordnungen, so kann der Ersatzaufforstungspflicht aber auch Genüge getan werden, wenn Ersatzwald angrenzend an benachbarten Bannwald neu begründet wird (siehe Nr. 2.1 des LMS vom 17.05.1985, Gz. F 1-RL 100-56). Auch das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach hat aus forstfachlicher Hinsicht insoweit keine Bedenken gegen die plangegegenständlichen Ersatzaufforstungen erhoben und dies beim Erörterungstermin nochmals klargestellt. Die von dortiger Seite ursprünglich vertretene Auffassung, dass die Flur- Nrn. 1719/5 und 1719/1 Gemarkung Kalchreuth keinen direkten räumlichen Bezug zum vorhandenen Bannwald aufweisen würden, werde nicht mehr aufrechterhalten. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Flächen in den Gemarkungen Walpersdorf und Kalchreuth im Besitz des bisherigen Eigentümers verbleiben und (jeweils) mit einer beschränkt persönlicher Dienstbarkeit gesichert sind. Somit entstehen auch insoweit keine neuen Betroffenheiten.

Versagungsgründe nach Art. 9 Abs. 5 BayWaldG stehen der vorgesehenen Waldrodung ebenso nicht entgegen. Es ist insbesondere im Hinblick auf die trotz des Flächenumfangs von 4,19 ha vergleichsweise geringe Eindringtiefe der vorgesehenen Rodung nicht erkennbar, dass diese dem geltenden Waldfunktionsplan widersprechen oder seine Ziele gefährden könnte. Dabei ist insbesondere auch die große Ausdehnung des verbleibenden Waldbestandes in Blick zu nehmen, dem nach dem Waldfunktionsplan dieselben Funktionen zukommen wie dem für das Vorhaben zu beseitigenden Wald. Auch insoweit hat das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach forstfachlich keine Bedenken geäußert. Die Erhaltung des Waldes verdient auch nicht den Vorrang vor den unter C. 3.2 (Planrechtfertigung) und unter C. 3.3.6.1 (FFH-Ausnahmeprüfung) aufgeführten, für das Vorhaben sprechenden Gründen. Vielmehr kommt hier den für die Umsetzung des Vorhabens streitenden Belangen unter Einstellung aller maßgeblichen Gesichtspunkte ein deutlich höheres Gewicht zu. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Stabilität des verbleibenden Bestands von der Rodungsmaßnahme nicht beeinträchtigt wird und die festgestellte Planung eine Wiederherstellung von Wald bzw. Waldrändern auf den im Rahmen des Baubetriebs vorübergehend beanspruchten Flächen sowie teilweise auch Waldrandunterpflanzungen vorsieht (siehe dazu im Einzelnen die Maßnahmenblätter in Unterlage 9.3 T sowie Unterlage 9.2 Blatt 5). Mit den Unterpflanzungen werden, soweit nötig, stufig aufgebaute Wald-

ränder angelegt, welche im Bereich der betroffenen angeschnittenen Waldbestände Schutz vor Windwurf und Sonnenbrand bieten, die Regenerierung des Bestandsinnenklimas fördern sowie einer Veränderung des Waldinnenklimas entgegen wirken.

Neben der geplanten Rodung sind in die Abwägung die sonstigen bau- und betriebsbedingten Auswirkungen auf den Lebensraum Wald einzustellen. Dabei kann auf die Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung Bezug genommen werden. Im Zuge dieser Prüfung sind die vorhabensbedingten Auswirkungen auf den Menschen, die Tier- und Pflanzenwelt, den Boden, das Wasser, das Klima und die Luft einschließlich etwaiger Wechselwirkungen – und damit auch für das im Bereich der Trasse gelegene Waldgebiet – dargestellt und bewertet. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang noch einmal, dass eine Beeinträchtigung der an die plangegegenständlichen Autobahnstücke angrenzenden Waldflächen durch Streusalz im Winter nicht zu erwarten ist, da das im Straßenoberflächenwasser gelöste Salz mit dem Spritz- bzw. Schmelzwasser in die straßenbegleitenden Entwässerungseinrichtungen gelangt und über diese ohne Berührung mit dem Wald abgeführt wird.

Für die oben aufgelisteten Erstaufforstungsmaßnahmen bedarf es keiner gesonderten Aufforstungserlaubnis nach Art. 16 Abs. 1 BayWaldG; die Erlaubnis wird ebenso von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses mit umfasst (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis nach Art. 16 Abs. 2 BayWaldG sind gegeben. Insbesondere werden durch die Waldneugründungen keine wesentlichen Belange der Landeskultur, des Naturschutzes oder der Landschaftspflege gefährdet. Die Aufforstungsmaßnahmen erfolgen ausnahmslos in relativ walddreichen Gebieten in direktem Anschluss an schon vorhandene Waldbestände; die Charakteristik der betroffenen Landschaftsräume wird nicht verändert. Flächen, die das Naturschutzrecht unter besonderen Schutz stellt, sind von den Aufforstungsmaßnahmen nicht betroffen, ebenso keine naturschutzfachlich hochwertigen Flächen. Veränderungen des Landschaftsbildes von Gewicht sind damit nicht verbunden. Eine Beeinträchtigung des Erholungswerts der Landschaft ist ebenso nicht zu erkennen; in dieser Hinsicht dürften sich die Aufforstungen sogar eher positiv auswirken. Soweit Aufforstungsflächen nicht an bestehende Waldflächen oder vorhabensträgereigene Flächen angrenzen, werden entlang der Flächen Waldmäntel, teilweise noch mit einem zusätzlich vorgelagerten Saumstreifen, etabliert (siehe wiederum die Maßnahmenblätter in Unterlage 9.3 T, insbesondere Blätter 8 G und 8.1 G. Im Hinblick auf deren jeweilige Tiefe sind keine erheblichen Nachteile für die umliegenden Grundstücke zu besorgen. Die neuen Waldränder halten Abstände zu den Grundstücksgrenzen in der Größenordnung ein, wie sie in Nr. 2.5 der Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten vom 04.02.2015, Gz. F1-7711.6-1/22 – Richtlinien zur Erstaufforstung und zur Anlage von Kurzumtriebsplantagen (ErstAuffR) – als Orientierungshilfe für Grenzabstände zu Acker- und Grünland genannt werden, soweit nicht ohnehin ein mehrstufiger Waldrand angelegt wird. Bei Anlegung eines derartigen Waldrandes ist nach Nr. 2.5 der genannten Bekanntmachung ein über die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzabstände zu landwirtschaftlich genutzten Flächen hinaus gehender Grenzabstand nicht angezeigt; der größte gesetzlich vorgesehene Grenzabstand für Bäume beträgt 4 m (Art. 48 Abs. 1 AGBGB) und wird ebenso an den betreffenden Rändern der Aufforstungsflächen eingehalten. Auch der Bereich Forsten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach hat keine Vergrößerung der Grenzabstände der plangegegenständlichen Aufforstungen oder dgl. gefordert.

Soweit der Bund Naturschutz in Bayern e.V. kritisiert, dass die in der naturschutzfachlichen Kompensationsplanung (Unterlagen 19.1.1 T sowie 9.3 T) vorgesehe-

nen Ausgleichsflächen für die Waldentwicklung (Ersatzmaßnahme 7 E) nicht geeignet seien, die vorhandenen Eingriffe zu kompensieren, ist dies zurückzuweisen. Das vom Bund Naturschutz in Bayern e.V. vorgetragene Argument, dass die in den Gemeinden Kammerstein bzw. Kalchreuth vorgesehenen Waldausgleichsflächen in keinem räumlichen Zusammenhang zu dem Bannwaldflächenverlust im Planbereich stehen und somit die Bewohner der Siedlungsgebiete Maiach, Gartenstand, Falkenheim und Zollhaus die vorgesehenen Ausgleichsflächen nicht zur Erholung nutzen würden, greift aufgrund der vorgenannten Ausführungen nicht durch. Zusätzlich wird auf die unter C. 3.3.4.10 dargestellte Rechtslage verwiesen, wonach die einzelnen Bannwälder im Verdichtungsraum Nürnberg eng miteinander verzahnt sind und teilweise unmittelbar ineinander übergehen. Die höhere Naturschutzbehörde hat im Rahmen der Gesamtbewertung der Unterlagen 19.1.1. T sowie 9.3 T keine Bedenken gegen die Eignung der beschriebenen Aufforstungsflächen als Ersatz für den durch das Vorhaben in Anspruch genommenen Bannwald erhoben.

### **3.3.9 Fischerei**

Der Bezirk Mittelfranken – Fachberatung für das Fischereiwesen – hat aus fischereilicher und fischökologischer Sicht keine Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben.

Er fordert lediglich, im Rahmen der erlaubten Gewässereinleitungen müsse gewährleistet sein, dass der damit verbundene Oberflächenwassereintrag hinsichtlich der Wassermenge und mitgeführten Stoffen von den Vorflutern noch so abgebaut werden könne, dass für die Fischerei keine Schädigungen zu befürchten seien. Ein zu schnelles Ableiten des Oberflächenwassers würde einen hohen Anteil von absetzbaren Stoffen den Fließgewässern zuführen und auch den dort lebenden Fischbestand beeinträchtigen. Außerdem dürfe das eingeleitete Wasser keine wassergefährdenden Stoffe enthalten; die biologischen, chemischen und physikalischen Eigenschaften der Vorfluter dürften nicht dahingehend verändert werden, dass Fische und Fischfauna geschädigt werden.

Dieser Forderung wird entsprochen. Insbesondere mit Blick auf die unter A. 4.1.1 zugelassenen, vergleichsweise geringen Drosselabflussmengen ist hinreichend sichergestellt, dass die Gewässer, in die das Oberflächenwasser abgeleitet wird, diese Einleitungen hinsichtlich des Umfangs bewältigen können. Die den Regenrückhaltebecken vorgeschalteten Absetzbecken gewährleisten außerdem eine ausreichende Reinigung des Straßenoberflächenwassers; hierbei werden sowohl absetzbare Schwebstoffe als auch Leichtflüssigkeiten zurückhalten. Dem Anliegen, wassergefährdende Stoffe von den Vorflutern fernzuhalten, trägt die Nebenbestimmung A. 4.3.7 explizit Rechnung. Im Hinblick darauf sowie die übrigen verfügbaren Nebenbestimmungen ist eine vorhabensbedingte Schädigung der Fischfauna nicht zu besorgen.

### **3.3.10 Denkmalpflege**

Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege werden durch die festgestellte Planung nicht berührt; dies hat auch das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege bestätigt.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat außerdem mitgeteilt, dass sich im Untersuchungsgebiet der Ludwig-Donau-Main-Kanal (D-5-64-000-1230, D-5-64-000-2732) im Bereich der AS Nürnberg-Königshof als einziges Kulturdenkmal befindet. Eingriffe in dieses Kulturdenkmal und seine Nebenanlagen erfolgen im Zuge des Ausbaus der A 73 jedoch nicht. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat bestätigt, dass sich im Bereich oder der unmittelbaren Umgebung

des Baufeldes keine bekannten Bau- bzw. Bodendenkmäler befinden. Allerdings kann nach fachlicher Aussage des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege im Bereich des Ludwig-Donau-Main-Kanals die Existenz eines (bislang unbekannt) Bodendenkmals vermutet werden. Eine Beeinträchtigung oder Zerstörung von Bodendenkmälern in diesem Bereich kann daher nicht ausgeschlossen werden. Es erscheint insbesondere eine Beeinträchtigung durch den Abtrag von Oberboden durch Bodenentnahmen möglich. Hier hält das Landesamt spätestens zwei Monate vor Beginn der Bauarbeiten eine archäologische Untersuchung, Dokumentation und Ausgrabung für notwendig.

Wer auf einem Grundstück nach Bodendenkmälern graben oder zu einem anderen Zweck Erdarbeiten auf einem Grundstück vornehmen will, obwohl er weiß, vermutet oder den Umständen nach annehmen muss, dass sich dort Bodendenkmäler befinden, bedarf der Erlaubnis. Die Erlaubnis kann versagt werden, soweit dies zum Schutz eines Bodendenkmals erforderlich ist (Art. 7 Abs. 1 DSchG). Diese denkmalschutzrechtliche Erlaubnis wird auch durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzt (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Zu den Erdarbeiten in diesem Sinne gehört auch die Anlage einer Straße (Eberl/Martin, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 6. Auflage, Art. 7 Rn. 4). Wenn die beabsichtigten Erdarbeiten eine Gefahr für ein Bodendenkmal darstellen, steht es im pflichtgemäßem Ermessen, die Erlaubnis zu versagen oder eine eingeschränkte Erlaubnis (unter Nebenbestimmungen) zu erteilen. Eine Erlaubnis wird dann zu erteilen sein, wenn nach Abwägung aller Umstände (Bedeutung der beabsichtigten Erdarbeiten einerseits und der durch die Arbeiten gefährdeten Bodendenkmäler andererseits) die Belange der Bodendenkmalpflege im Einzelfall weniger bedeutsam sind als die Belange, die für das Vorhaben sprechen (Eberl/Martin, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 6. Auflage, Art. 7 Rn. 6).

Die für das Vorhaben sprechenden Belange (siehe dazu die Ausführungen unter C. 3.2) gehen den Belangen des Bodendenkmalschutzes hier vor. Da auch dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege selbst keine Bodendenkmäler im Vorhabensbereich bekannt sind und solche dort lediglich vermutet werden, wobei keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass dort Hinterlassenschaften menschlicher Tätigkeit von herausgehobener Bedeutung vorzufinden sein könnten, kommt diesen Belangen unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht der Stellenwert zu, als dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.

Als Auflage kommt in diesem Zusammenhang vor allem in Betracht, dass die Vorhabensträgerin eine auf seine Kosten sachgemäß durchzuführende Grabung durch das Landesamt für Denkmalpflege zur wissenschaftlichen Auswertung bzw. Bergung eines Bodendenkmals zu dulden hat oder dass er selbst eine solche Grabung durch eine geeignete private Firma durchführen lassen muss. Eine Pflicht zur Tragung der Kosten der fachgerechten Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde (Sicherungsmaßnahmen) ergibt sich zwar nicht aus dem sog. Verursacherprinzip, ist aber im Rahmen der Verhältnismäßigkeit dann möglich und gerechtfertigt, wenn – wie hier – durch die geplanten Erdarbeiten Bodendenkmäler beeinträchtigt oder zerstört werden könnten (vgl. Eberl/Martin, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 6. Auflage, Art. 7 Rn. 8).

Auf Grund dessen wurde der Vorhabensträgerin nach Abwägung aller Umstände aufgegeben, dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege den Zeitpunkt des Baubeginns frühzeitig bekanntzugeben, spätestens aber zwei Monate vor Beginn von Erdbauarbeiten, um mit dem Landesamt einvernehmlich die erforderlichen Schritte zur Vermeidung einer Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei

nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) festzulegen (Nebenbestimmung A. 3.1.2). Daneben wurde im Beschlusstenor verfügt, soweit es durch Vorkehrungen im Rahmen der Ausführungsplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich ist, Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z. B. durch Überdeckungen) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen (Nebenbestimmung A. 3.5.1). Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat die Vorhabensträgerin die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten für eine wissenschaftliche Auswertung der Befunde und Funde zählen dabei nicht zu den für Sicherungsmaßnahmen erforderlichen Aufwendungen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen. Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im vorgenannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen der Vorhabensträgerin und dem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Im Rahmen dieser Vereinbarung kommt auch die Festschreibung eines Höchstbetrages der für Sicherungsmaßnahmen anzusetzenden Aufwendungen in Betracht. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen (vgl. Nebenbestimmung A. 3.5.3).

Diese Auflagen dienen dem vorrangigen, von der Vorhabensträgerin im Rahmen der Ausführungsplanung oder der Baudurchführung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundenen Zurückstellung der Belange der Bodendenkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden Belangen. Obgleich die damit angeordnete fachkundige Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde im Rahmen von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit bei der Festlegung des Umfangs der gebotenen Sicherungsmaßnahmen begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer (zukünftigen) einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträgerin und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle, soweit erforderlich, auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt. Die Grundzüge des Plans werden durch diese Regelung nicht tangiert, weil durch diese Regelung für den Fall, dass – wider Erwarten – keine Einigung zwischen der Vorhabensträgerin und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zustande kommt, lediglich über einzelne Schutzauflagen entschieden werden muss, die für das Vorhaben – auch angesichts der gewichtigen Belange, die für die Planung sprechen – nicht von entscheidender Bedeutung sind (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 9. Auflage, § 74 Rn. 138). Damit ist auch dem Postulat der Konfliktbewältigung hinreichend Rechnung getragen.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch vom Landesamt für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Zufallsfunde von Bodendenkmälern mit herausragender kulturhistorischer Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen bzw. die abzuschließende Vereinbarung zwischen Vorhabensträgerin und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die

Planfeststellungsbehörde die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden. In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG sowohl hinsichtlich der bezeichneten Verdachtsfläche als auch evtl. Zufallsfunde unter Beachtung der durch die verfügbaren Nebenbestimmungen vorgesehenen Maßgaben.

Im Hinblick auf mögliche Zufallsfunde hat die Vorhabensträgerin nach der Nebenbestimmung A. 3.1.2 überdies die bauausführenden Firmen auf die gesetzliche Verpflichtung hinzuweisen, dass vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind und die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen sind, wenn nicht die zuständige Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet. Dies gilt nicht für Funde, die im Zuge von Sicherungsmaßnahmen im Sinne der Nebenbestimmung A. 3.5.3 auftreten.

Der öffentliche Belang der Denkmalpflege wurde auch in der Umweltverträglichkeitsprüfung bereits unter C 2.1.4.7 und C 2.2.7 für den Bereich der Kulturgüter und sonstigen Sachgüter behandelt. Das Ergebnis der dabei erfolgten Bewertung der Umweltauswirkungen wird an dieser Stelle in die Abwägung eingestellt. Die Belange der Denkmalpflege sind, vor allem angesichts der Ungewissheit über eine mögliche Betroffenheit bislang un bebauter Bodendenkmäler, mit hohem Gewicht gegen die Maßnahme in die Abwägung einzustellen. Dennoch sind die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme sprechenden Gründe so gewichtig, dass die Belange der Denkmalpflege diese nicht zu überwiegen vermögen. Die Ausgewogenheit der Planung ist unter Berücksichtigung der getroffenen Nebenbestimmungen gewahrt.

### **3.3.11 Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht**

Abfälle, die bei Ausführung des gegenständlichen Vorhabens nicht vermieden werden können, sind entsprechend der in § 6 Abs. 1 Nrn. 2 bis 4 KrWG festgelegten Rangfolge zu verwerten oder – als letzte Stufe in der Abfallhierarchie – zu beseitigen (§§ 6 Abs. 1 Nr. 5, 15 Abs. 1 KrWG).

Im Rahmen der festgestellten Planung werden etwa 100.000 m<sup>3</sup> an Erdmaterial abgetragen. Somit besteht – unter Berücksichtigung der Wiederverwertbarkeit von Asphaltbaustoffen – im planfestgestellten Abschnitt der A 73 praktisch eine Massenausgleichssituation. Anfallendes Überschussmaterial wird soweit wie möglich innerhalb der Baumaßnahme wieder eingebaut. Nicht zum Einbau geeignete Erdmassen werden von der Baustelle entfernt und entsprechend den Vorgaben des KrWG beseitigt.

Im Planfeststellungsverfahren kann auch über die Ablagerung von beim Straßenbau anfallenden Erdmassen entschieden werden. Diese sind Teil des planfestzustellenden Vorhabens i. S. d. § 1 Abs. 4 Nr. 4 FStrG (vgl. Marschall, FStrG, § 1 Rn. 57). Daran, dass hier auch über die (Ab-)Lagerung von Erdmassen zu entscheiden ist, ändert auch der Umstand nichts, dass diese Ablagerung möglicherweise einen Vorgang der Abfallbeseitigung darstellt. Bei der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens fällt unbelastetes Erdmaterial an, das als Abfall i. S. d. § 3 Abs. 1 Satz 1 KrWG anzusehen ist. Werden die abzutragenden Erdmengen dazu verwendet, im Zusammenhang mit dem Ausbaivorhaben rechtlich gebotene oder sachlich notwendige Aufschüttungen vorzunehmen, z. B. für Lärmschutzwälle, Straßendämme oder die Hinterfüllung von Brückenwiderlagern, handelt es sich um

die Verwertung von Abfällen (§ 3 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 1 KrWG). Steht dagegen die Beseitigung im Vordergrund (wie z. B. bei Seitenablagerungen), wird es sich im Zweifel um Abfälle zur Beseitigung (§ 3 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 2 KrWG) handeln. In letzterem Fall dürfen diese Abfälle grundsätzlich nur in den dafür zugelassenen Anlagen oder Einrichtungen (Abfallbeseitigungsanlagen) abgelagert werden (§ 28 Abs. 1 Satz 1 KrWG). Ihre Aufbringung auf die vorgesehenen Bereiche würde daher grundsätzlich die Errichtung einer Deponie i. S. v. § 3 Abs. 27 Satz 1 KrWG darstellen, die der Planfeststellung durch die zuständige Behörde bedürfte (§ 35 Abs. 2 KrWG). Auf Grund der aus Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG folgenden Konzentrationswirkung der straßenrechtlichen Planfeststellung wäre eine eigene abfallrechtliche Planfeststellung hier aber nicht erforderlich (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 09.12.1994, NuR 1996, 297).

Im gegenständlichen Verfahren ist die Errichtung einer Deponie in diesem Sinn jedoch nicht vorgesehen. Der gewonnene Erdaushub wird im Rahmen der Bauarbeiten vielmehr zur Verringerung des bestehenden Massendefizits wiederverwertet. Überschüssige Massen verbleiben nach Umsetzung des Vorhabens praktisch nicht. Nicht zum Einbau geeignete Erdmassen werden von der Baustelle entfernt und entsprechend den Vorgaben des § 28 Abs. 1 Satz 1 KrWG beseitigt. Es bedarf demnach keiner Entscheidung darüber, ob nach § 28 Abs. 2 KrWG eine Ausnahme von der aus § 28 Abs. 1 Satz 1 KrWG resultierenden Pflicht, die Überschussmassen nur in zugelassenen Abfallbeseitigungsanlagen abzulagern, erteilt werden könnte. Die unter A. 3.2.1.1 insoweit verfügte Nebenbestimmung stellt die Einhaltung der abfallwirtschaftlichen bzw. –rechtlichen Belange sicher.

Im Übrigen gewährleisten die bestehenden rechtlichen Regelungen und allgemeinen technischen Regeln des Kreislaufwirtschafts- und des Abfallrechts den ordnungsgemäßen Umgang mit im Rahmen der Bauausführung anfallenden Abfällen. Die Beachtung dieser Regelungen und Regeln obliegt der Vorhabensträgerin wegen § 4 Satz 1 FStrG ohnehin (vgl. Marschall/Dünchheim, FStrG, § 4 Rn. 10). Die Einhaltung der von der Stadt Nürnberg/ Umweltamt in Bezug auf anfallende Abfälle festgelegten Maßgaben (vgl. insoweit A. 3.2.1) ist damit in ausreichendem Maße sichergestellt. Spezielle abfallrechtliche Probleme, die mit diesem Instrumentarium nicht ohne weiteres bewältigt werden könnten, sind vorliegend nicht ersichtlich. Die Planfeststellungsbehörde sieht deshalb davon ab, neben der genannten Auflage, weitere Nebenbestimmungen insoweit festzulegen.

Insgesamt stehen abfallwirtschaftliche Belange dem Straßenbauvorhaben somit nicht entgegen. Sie sind zwar gegen die Maßnahme in die Abwägung einzustellen; dennoch können sie die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme sprechenden Gründe nicht überwiegen.

Im Ausbaubereich ist unmittelbar südöstlich der AS Nürnberg-Königshof die Altlastenverdachtsfläche „Falkennest“ bekannt. Nach Auskunft des Umweltamtes der Stadt Nürnberg liegt dort eine in den Jahren 1938 bis 1942 betriebene Hausmülldeponie vor. Die betroffene Verdachtsfläche reicht unmittelbar an den bestehenden Autobahnkörper der A 73 heran und wird durch die symmetrische Fahrbahnverbreiterung randlich berührt. Die Eingriffe in diesen Bereich werden auf das notwendige Mindestmaß beschränkt. Eventuell notwendige Sicherungs- und Entsorgungsmaßnahmen werden mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt und entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen durchgeführt (siehe Ziffer 4.11.4 der Unterlage 1 T). Mit der unter A. 2 planfestgestellten Unterlage 1 T wird diese dort enthaltene Aussage rechtsverbindlich, so dass insoweit die Aufnahme einer gesonderten Nebenbestimmung in diesen Beschluss nicht erforderlich war.

### **3.3.12 Kommunale Belange**

#### **3.3.12.1 Stadt Nürnberg**

Die Stadt Nürnberg trägt vor, dass aufgrund der Sanierungsbedürftigkeit das Brückenbauwerk Hafestraße über die A 73 in den nächsten Jahren erneuert werden müsse. Dadurch würden sich die Parameter Gradiente, Spannweite und Höhenlage dieser Brücke verändern. Die Stadt Nürnberg fordert daher, den Anschluss der ausgebauten A 73 an die Rampe der Hafestraße (vorerst) zurückzustellen, damit nach dem Bau der neuen „Hafenbrücke“ die Rampe der AS Nürnberg Hafen-Ost an die neue Streckenführung angepasst werden könne. Zumindest wünscht die Stadt Nürnberg, dass die Vorhabensträgerin ihre Planung im Bereich der AS Nürnberg-Hafen-Ost im Laufe des weiteren Verfahrens entsprechend anpasse, so dass eine sinnvolle Koordination beider Maßnahmen möglich sei.

Hierzu ist festzustellen, dass städtische Planungen bezüglich des Neubaus der „Hafenbrücke“ bzw. der Hafestraße“ derzeit noch nicht in ausreichender technischer Tiefe bekannt bzw. konkret sind. Somit ist zum Zeitpunkt des Beschlusses noch völlig unklar, was die Vorhabensträgerin insoweit zu berücksichtigen hätte. Die gegenständliche Planung hat demgegenüber Priorität. Dem entsprechend hat die Vorhabensträgerin beim Erörterungstermin zu diesem Punkt zutreffend ausgeführt, dass die Planungen bezüglich des Ausbaus der A 73 im Bereich der AS Nürnberg-Hafen-Ost nur auf bekannte bzw. konkrete Fakten hin ausgerichtet werden können. Gleichwohl sagte die Vorhabensträgerin beim Erörterungstermin zu, im Falle einer konkreten bzw. rechtsverbindlichen Planung bezüglich der Hafenbrücke/ -straße, die sich dann technisch veränderten Gegebenheiten im Zuge ihrer Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Es besteht somit seitens der Vorhabensträgerin die Bereitschaft einer sachlichen Abstimmung mit der Stadt Nürnberg. Je nach Bau- bzw. Planungsfortschritt könne nach Aussage der Vorhabensträgerin einvernehmlich festgelegt werden, wer letztendlich den Bau der Anschlussrampe vornehmen werde.

Die Stadt Nürnberg bringt weiter vor, dass die Lichtsignalanlage der AS Nürnberg-Zollhaus an den Verkehrsrechner der Stadt Nürnberg angeschlossen werden sollte, um die anfallenden Verkehrsströme, insbesondere den Messeverkehr, effizienter steuern zu können. Diese Forderung ist zurückzuweisen, da eine derartige, der Steuerung des Verkehrs dienende Maßnahme, nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist.

Die von der Stadt Nürnberg weiterhin vorgetragenen Einwendungen zum Themenkomplex „Verkehrslärmschutz“ sind im Wesentlichen inhaltsgleich mit denen von Bürgervereinen bzw. privaten Formblatteinwendungen. Eine ausführliche Behandlung der insoweit geforderten Zusatzmaßnahmen erfolgt unter C. 3.3.4.1 sowie C. 3.3.4.1.6 worauf Bezug genommen wird.

#### **3.3.12.2 Markt Wendelstein**

Soweit der Markt Wendelstein vorträgt, dass aufgrund einer (durch den vorliegenden Ausbauabschnitt der A 73) zu erwartenden Verkehrszunahme im Streckenabschnitt der A 9 und dem AK Nürnberg-Süd für den Ortsteil Röthenbach bei St. Wolfgang, eine Lärmentwicklungsprognose erstellt und in das Planfeststellungsverfahren mit eingebunden werden sollte, ist dieses Ansinnen zurückzuweisen. Ebenfalls unter C. 3.3.4.1.6 erfolgte bereits eine Behandlung dieser Einwendung, hierauf wird Bezug genommen.

### 3.3.13 Träger von Versorgungsleitungen

Als öffentliche Belange sind im Rahmen der Abwägung im Planfeststellungsverfahren auch die Interessen der Träger der öffentlichen Ver- und Entsorgung, die im Bereich der Straßenbaumaßnahme Leitungen, Kabel o. ä. betreiben, zu berücksichtigen. Dabei ist aber nur auf das „Ob und Wie“ von Leitungsänderungen einzugehen, nicht jedoch z. B. über die Kostentragung zu entscheiden, die sich nach bürgerlichem Recht bzw. nach bestehenden oder noch zu treffenden vertraglichen Vereinbarungen richtet (vgl. § 8 Abs. 10 FStrG) bzw. bei Änderungen an Fernmeldeleitungen nach den Vorschriften des TKG.

Da sich die betroffenen Leitungsträger mit den in Unterlage 11 T beinhalteten Maßnahmen einverstanden gezeigt haben und die Vorhabensträgerin von den Leitungsträgern zusätzlich Gefordertes zugesagt bzw. in die Planunterlagen übernommen hat, müssen hier keine insoweit näheren Regelungen getroffen werden. Dies gilt insbesondere für die Vereinbarung zwischen der Main-Donau Netzgesellschaft und der Vorhabensträgerin vom 28.06.2017, wonach im Zuge der Verlegung des Brünnelgrabens West nunmehr eine Bewirtschaftungszone von 13,50 m um den Maststandort Nr. 13 (Freileitung 110 kV), anstelle der ursprünglich geforderten 15,0 m einzuhalten ist. Aufgrund dieses verminderten Umkreises wird durch die Gewässerverlegung ein Eingriff in das Vogelschutzgebiet Nürnberger Reichswald vermieden.

### 3.3.14 Sonstige öffentliche Belange

#### 3.3.14.1 *Polizeiliche Gefahrenabwehr*

Das Polizeipräsidium Mittelfranken (PP) hält aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Geschwindigkeitsbegrenzung von maximal 40 km/h auf der neu geplanten Direktrampe für einen Ast der AS Nürnberg-Zollhaus für erforderlich. Diese Begrenzung sei insbesondere wegen der suboptimalen Trassierung der Direktrampe und einer damit verbundenen erhöhten Unfallgefahr notwendig. Hierzu ist festzustellen, dass die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Planfeststellungsbeschluss dann möglich ist, wenn die Planung nur unter einer solchen zusätzlichen Anordnung zulässig bzw. realisierbar ist (BVerwG, Beschluss vom 23.05.2013, Az. 9 B 45.12). Bei einer derartigen Fallkonstellation verlagert sich die (grundsätzliche) Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde auf die Planfeststellungsbehörde. Vorliegend spricht das vom Polizeipräsidium vorgetragene Argument der Verkehrssicherheit eindeutig dafür, der Forderung nach einer Geschwindigkeitsbeschränkung insoweit Rechnung zu tragen. Die Planfeststellungsbehörde hält es im Zuge der Konfliktbewältigung für erforderlich, der vom PP prognostizierte konkreten Gefährdung im Bereich der neuen Direktrampe wirksam zu begegnen und – wie unter A. 3.6 dieses Beschlusses erfolgt – eine Geschwindigkeitsbegrenzung von maximal 40 km/h anzuordnen. Diese Maßnahme dient der sicherheitsrechtlichen Gefahrenabwehr und dem Schutz elementarer Rechtsgüter wie Leben und Gesundheit.

#### 3.3.14.2 *Naherholung*

Nach Art. 141 Abs. 3 Satz 1 BV ist der Genuss der Naturschönheiten und die Erholung in der freien Natur, insbesondere das Betreten von Wald und Bergweide, das Befahren der Gewässer und die Aneignung wildwachsender Waldfrüchte in ortsüblichem Umfang jedermann gestattet. Diese Vorschrift räumt dem Einzelnen damit ein Grundrecht auf den Genuss der Naturschönheiten und auf Erholung in der freien Natur ein. Dagegen räumt diese Bestimmung dem Einzelnen keinen grundrechtlichen Anspruch auf unveränderten Fortbestand bestimmter Land-

schaftsgebiete ein (vgl. z. B. BayVerfGH, Entscheidung vom 13.09.2012, BayVBl 2013, 301-305).

Soweit der Bund Naturschutz in Bayern e. V. in diesem Zusammenhang meint, durch das Vorhaben werde die Landschaft weiter belastet und die Naherholung würde in einem größeren Bereich als dem heute durch die Autobahn beeinträchtigten eingeengt, kann dem nicht gefolgt werden. Auf die diesbzgl. Ausführungen unter C. 2.1.4.1.2, 2.1.4.6, 2.2.1.2 und 2.2.6 wird an dieser Stelle Bezug genommen. Im Hinblick darauf ist es den Bürgern jedenfalls auch nach wie vor in zumutbarer Weise möglich, von ihrem Grundrecht aus Art. 141 Abs. 3 Satz 1 BV Gebrauch zu machen.

### **3.3.15 Belange anderer Straßenbaulasträger**

Das Staatliche Bauamt Nürnberg fordert als Straßenbaubehörde der B 8/St 2406 im Kreuzungsbereich mit der A 73 (AS Nürnberg-Zollhaus/ Münchner Straße) eine Abstimmung im Zuge der Ausführungsplanung. Das Staatliche Bauamt Nürnberg weist darauf hin, dass die vorliegende Planung bisher nicht mit ihm abgestimmt worden sei. Hierzu hat die Vorhabensträgerin eine Zusage abgegeben; danach werden weitere Detailabstimmungen für den Bereich dieser Anschlussstelle im Zuge der Ausführungsplanung erfolgen. Im Rahmen des Audits der Ausführungsplanung erfolgt eine nochmalige kritische Betrachtung der baulichen Veränderungen an dieser Anschlussstelle. Damit ist dem Gebot der Problembewältigung hinreichend Rechnung getragen.

## **3.4 Private Einwendungen**

### *3.4.1 Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden*

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet über die Einwendungen (und die ggf. dazu gestellten Anträge) derer, deren Belange durch das Vorhaben berührt werden und über die bei der Erörterung keine Einigung erzielt worden ist. Dies bedeutet jedoch nicht, dass über jede einzelne Einwendung im Tenor des Planfeststellungsbeschlusses gesondert und mit konkreter Bezeichnung des Einwendungsführers ausdrücklich und förmlich entschieden werden muss.

Im Zuge der im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden u. a. wiederholt Forderungen, Bedenken und Anregungen, die in praktisch identischem Wortlaut (Formblatteinwendungen) auch von Siedlervereinigungen vorgebracht wurden, vorgetragen. Diese betreffen im Wesentlichen die Thematik des Verkehrslärmschutzes und wurden bereits unter C. 3.3.4.1 inhaltlich abgehandelt.

Soweit sich die Einwendungen daneben noch mit anderen Fragen beschäftigen, die auch bereits an anderer Stelle des Planfeststellungsbeschlusses, etwa bei der Umweltverträglichkeitsprüfung, bei der Planrechtfertigung oder bei den öffentlichen Belangen, die in die Abwägung eingestellt wurden, abgehandelt worden sind, wird gleichfalls auf die entsprechenden Textpassagen in diesem Beschluss verwiesen.

Das Vorbringen der nach Art. 73 Abs. 2 BayVwVfG angehörten Behörden bzw. Träger öffentlicher Belange und der Vereinigungen i. S. d. Art. 73 Abs. 4 Satz 5 BayVwVfG wurde bereits bei der Zusammenstellung der abwägungserheblichen öffentlichen Belange im jeweiligen systematischen Zusammenhang berücksichtigt und ggf. dort näher behandelt.

Hinsichtlich der Einzelheiten des Vorbringens der Einwender wird auf die Einwendungsschreiben und die Erwiderungen der Vorhabensträgerin sowie den sonst geführten Schriftwechsel ergänzend Bezug genommen.

### **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 des 6-streifigen Ausbaus der A 73 im Abschnitt Anschlussstelle Nürnberg-Hafen-Ost bis Autobahnkreuz Nürnberg-Süd in ihrer Gesamtheit erscheint für das öffentliche Wohl unverzichtbar. Die Belange, die für den 6-streifigen Ausbau der A 73 im Planfeststellungsabschnitt sprechen, überwiegen im Rahmen der Abwägung und der Gesamtbetrachtung aller einzustellenden öffentlichen und privaten Belange, insbesondere auch wegen zahlreicher begleitender Maßnahmen, die mit unterschiedlichem Gewicht gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belangen sowie die Umweltauswirkungen.

Diese konnten durch die konkrete Ausgestaltung der festgestellten Planung, verschiedene Regelungen, die der Vorhabensträgerin mit diesem Beschluss auferlegt wurden, sowie durch diverse Zusagen der Vorhabensträgerin derart abgemildert werden, dass unter Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes die Planungsentscheidung zugunsten des Bauvorhabens ausgewogen erscheint und die entscheidungserheblichen Konflikte gelöst sind. Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich, die gesetzlichen Optimierungsgebote sind beachtet. Unter Beachtung aller Umstände ist keine Alternative ersichtlich, die sich bei gleicher Verkehrswirksamkeit gegenüber der plangegenständlichen Variante des 6-streifigen Ausbaus der A 73 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. Abschließend ist anzumerken, dass die Planfeststellungsbehörde die im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung festgestellten Beeinträchtigungen der bewerteten Schutzgüter (siehe hierzu unter C. 2) im Rahmen der planerischen Abwägung – insbesondere wegen der Lage des Bauvorhabens im Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ – besonders berücksichtigt hat.

### **4 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Die unter A. 5 verfügte Einziehung, Umstufung und Widmung von öffentlichen Straßen beruht auf § 2 Abs. 6 FStrG bzw. Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG bzw. Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen. Die Entscheidung über die Widmung, Umstufung und Einziehung kann danach – wie vorliegend geschehen – auch in einem Planfeststellungsbeschluss nach §§ 17 ff. FStrG mit der Maßgabe erfolgen, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe, die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für einen neuen Verkehrszweck und die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird.

### **5. Sofortige Vollziehung**

Für den 6-streifigen Ausbau der A 73 im Abschnitt AS Nürnberg-Hafen-Ost bis AK Nürnberg-Süd ist in der aktuellen, seit dem 31.12.2016 geltenden Fassung des Fernstraßenausbaugesetzes vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17e Abs. 2 FStrG keine aufschiebende Wirkung.

## 6. **Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG. Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Satz 1 Nr. 1 KG befreit. Die Regelung bezüglich der Auslagen ergibt sich aus Art. 10 KG.

## D. **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann **innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung Klage** erhoben werden beim

**Bayerischen Verwaltungsgerichtshof,  
Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München,  
Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München,**

schriftlich oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz **zugelassenen** Form. Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet **keine** rechtlichen Wirkungen! Nähere Informationen zur elektronischen Einlegung von Rechtsbehelfen können der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (<http://www.vgh.bayern.de>) entnommen werden.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 17e Abs. 5 FStrG, § 87b Abs. 3 VwGO).

Der angefochtene Beschluss soll in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen bei schriftlicher Einreichung Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Prozessbevollmächtigter kann ein Rechtsanwalt oder eine sonst nach § 67 Abs. 4 VwGO und nach § 5 RDGEG zur Vertretung berechtigte Person oder Organisation sein.

## E. **Hinweis zur sofortigen Vollziehung**

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss für den Umbau des AK Nürnberg-Ost, für den nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem unter D. genannten Gericht gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann ein hierauf gestützter Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO

innerhalb einer Frist von einem Monat gestellt werden. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerter von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

#### **F. Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans**

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

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung sowie eine Ausfertigung des festgestellten Planes werden bei der Stadt Nürnberg und dem Markt Wendelstein 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 zudem die Möglichkeit, den Planfeststellungsbeschluss im Volltext auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken ([www.regierung.mittelfranken.bayern.de](http://www.regierung.mittelfranken.bayern.de)) abzurufen.

In der Zeit, in der der festgestellte Plan bei den genannten Stellen ausliegt, kann eine den unter A. 2 aufgeführten Planunterlagen inhaltlich entsprechende Fassung der Unterlagen ebenso auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken eingesehen werden.

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

W o l f  
Ltd. Regierungsdirektor