

## **Regierung von Mittelfranken**



### **Planfeststellungsbeschluss mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für**

den 6-streifigen Ausbau der BAB A6 Heilbronn-Nürnberg  
(Betr.-km 789+400 bis 793+100),  
Streckenabschnitt AK Nürnberg/Süd – AK Nürnberg/Ost  
im Bereich der Stadt Nürnberg, des Marktes Feucht und der  
gemeindefreien Gebiete "Forst Kleinschwarzenlohe" (Landkreis Roth)  
und "gemeindefreien Forstgebiete" (Gemarkung Fischbach,  
Landkreis Nürnberger Land)

Ansbach, den 11.11.2009

Inhalt	Seite
<b>A. Tenor</b> .....	<b>5</b>
1. Feststellung des Plans.....	5
2. Festgestellte Planunterlagen .....	5
3. Ausnahmen und Befreiungen .....	7
4. Nebenbestimmungen.....	8
4.1 Unterrichtungspflichten .....	8
4.2 Wasserwirtschaft .....	8
4.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz .....	9
4.4 Immissionsschutz .....	9
4.5 Denkmalschutz .....	10
5. Wasserrechtliche Erlaubnisse .....	10
6. Straßenrechtliche Verfügungen .....	12
7. Entscheidung über Einwendungen .....	13
8. Sofortige Vollziehung.....	13
9. Kosten.....	13
<b>B. Sachverhalt</b> .....	<b>13</b>
<b>C. Entscheidungsgründe</b> .....	<b>15</b>
1. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	15
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung.....	15
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit .....	16
1.3 Verträglichkeitsuntersuchung nach der Vogelschutz-Richtlinie (V-RL) .....	16
2. Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) .....	17
3. Umweltverträglichkeitsprüfung.....	18
3.1 Untersuchungsumfang.....	18
3.2 Standort des Vorhabens .....	18
3.3 Beschreibung der Umwelt.....	18
3.4 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen.....	19
3.5 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG).....	23
4. Materiell-rechtliche Würdigung .....	23
4.1 Planungsermessen .....	23
4.2 Planrechtfertigung.....	24
4.2.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung) .....	24
4.2.2 Notwendigkeit der Maßnahme.....	24
4.2.3 Planungsziele .....	25
4.3 Öffentliche Belange .....	26
4.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung .....	26
4.3.2 Planungsvarianten .....	26
4.3.3 Ausbaustandard.....	26
4.3.4 Immissionsschutz .....	27
4.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege, Bodenschutz .....	33
4.3.6 Gewässerschutz .....	40
4.3.7 Wald.....	41
4.3.8 Denkmalschutz .....	42
4.4 Stellungnahmen der beteiligten Kommunen, Behörden, sonstiger Stellen.....	42
4.5 Private Einwender.....	46
4.6 Gesamtergebnis der Abwägung .....	47
4.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen .....	47
5. Sofortige Vollziehung.....	47
6. Kostenentscheidung .....	47
<b>D. Rechtsbehelfsbelehrung</b> .....	<b>47</b>
<b>E. Hinweis zur Auslegung des Plans</b> .....	<b>48</b>

## Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen:

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayer. Bauordnung
BayEG	Bayer. Enteignungsgesetz
BayNatEG	Bayerisches Naturschutzergänzungsgesetz
BayNatSchG	Bayer. Naturschutzgesetz
BayStMI	Bayer. Staatsministerium des Innern
BayStrWG	Bayer. Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayer. Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayer. Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayer. Waldgesetz
BayWG	Bayer. Wassergesetz
BBodSchG	Bundesbodenschutzgesetz
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Verkehrslärm- schutzverordnung)
22. BImSchV	Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft
24. BImSchV	Verkehrswege - Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMV	Bundesminister für Verkehr
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna - Flora - Habitat - Richtlinie
Fl.Nr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
RAS-Ew 2005	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift

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

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

**Planfeststellungsverfahren für den 6-streifigen Ausbau der BAB A6 Heilbronn-Nürnberg (Betr.-km 789+400 bis 793+100), Streckenabschnitt AK Nürnberg/Süd – AK Nürnberg/Ost im Bereich der Stadt Nürnberg, des Marktes Feucht und der gemeindefreien Gebiete "Forst Kleinschwarzenlohe" (Landkreis Roth) und "gemeindefreien Forstgebiete" (Gemarkung Fischbach, Landkreis Nürnberger Land)**

Die Regierung von Mittelfranken erlässt folgenden

**Planfeststellungsbeschluss:**

**A. Tenor**

**1. Feststellung des Plans**

Der Plan für den 6-streifigen Ausbau der BAB A6 Heilbronn-Nürnberg (Betr.-km 789+400 bis 793+100), Streckenabschnitt AK Nürnberg/Süd – AK Nürnberg/Ost mit den aus Ziffern A 4 und A 7 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

Maßnahmen, die im Planfeststellungsverfahren von der Autobahndirektion Nordbayern schriftlich 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 14.12.2007 mit Roteintragungen	
2	Übersichtskarte vom 14.12.2007 (nachrichtlich)	1:100.000
3 Blatt 1	Übersichtslageplan vom 14.12.2007	1:25.000
3 Blatt 2	Luftbildlageplan vom 14.12.2007	1:5.000
6.1	Straßenquerschnitte, Regel- BAB A6 vom 14.12.2007	1:100
6.2	Straßenquerschnitt, Regel- Q1 AS Nürnberg / Langwasser vom 14.12.2007	1:100
6.3	Straßenquerschnitte, Geh- und Radweg bei Betr.-km 789+757.699 vom 14.12.2007	1:100

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
6.4 Blatt 1	Kennzeichnende Querschnitte Betr.-km 789+800 und 791+180 vom 14.12.2007	1:200
6.4 Blatt 2	Kennzeichnende Querschnitte Betr.-km 791+600 und 791+900 vom 14.12.2007	1:200
6.4 Blatt 3	Kennzeichnende Querschnitte Betr.-km 792+200 und 792+580 vom 14.12.2007	1:200
7.1 Blatt 1 <b>T</b>	Lageplan Betr.-km 789+400 bis 791+300 vom 14.12.2007 mit Roteintragungen vom Mai 2008	1:2.000
7.1 Blatt 2 <b>T</b>	Lageplan Betr.-km 791+300 bis 793+100 vom 14.12.2007 mit Roteintragungen vom Mai 2008	1:2.000
7.1 Blatt 3	Lageplan Ausgleichsmaßnahme ehemaliges Muna-Gelände vom 14.12.2007	1:2.000
7.2 <b>T</b>	Bauwerksverzeichnis vom 14.12.2007 mit Roteintragungen	
7.3	Lageplan straßenrechtl. Verfügungen vom 14.12.2007, wird ersetzt durch Unterlage 7.3 <b>T</b> (nachrichtlich)	1:2.000
7.3 <b>T</b>	Lageplan straßenrechtl. Verfügungen vom 14.12.2007 mit Roteintragungen	1:2.000
8.1 Blatt 1	Höhenplan Betr.-km 789+400 bis 791+300 vom 14.12.2007	1:2.000/ 200
8.1 Blatt 2	Höhenplan Betr.-km 791+300 bis 793+100 vom 14.12.2007	1:2.000/ 200
8.2	Höhenplan AS Langwasser Rampen vom 14.12.2007	1:1.000/ 100
8.3	Höhenplan Geh- und Radweg – BW 789 b vom 14.12.2007	1:1.000/ 100
11.1	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen vom 14.12.2007	
11.2	Lageplan zu den schalltechnischen Berechnungen vom 14.12.2007	1:2.000
12.1 <b>T</b>	Landschaftspflegerischer Begleitplan (Textteil) vom 14.12.2007, geändert am 31.07.2008 mit Anhang 5 <b>T</b> (Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) vom 07.10.2008)	
12.2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 14.12.2007	1:5.000
12.3 Blatt 1 <b>T</b>	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Betr.-km 789+400 bis 791+300 vom 14.12.2007, geändert am 31.07.2008	1:2.000
12.3 Blatt 2 <b>T</b>	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Betr.-km 791+300 bis 793+100 vom 14.12.2007, geändert am 31.07.2008	1:2.000

12.3 Blatt 3 T	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Ausgleichsflächen A1 und A2 vom 14.12.2007, geändert am 31.07.2008	1:2.000
13.1	Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen vom 14.12.2007	
13.2	Lageplan der Einzugsgebiete Betr.-km 789+400 bis 793+100 vom 14.12.2007	1:5.000
13.3	Systemskizze Absetzbecken mit nachgeschaltetem Trockenbecken vom 14.12.2007	1:500/ 100
14.1 Blatt 1	Grunderwerbsplan Betr.-km 789+400 bis 791+300 vom 14.12.2007	1:2.000
14.1 Blatt 2	Grunderwerbsplan Betr.-km 791+300 bis 793+100 vom 14.12.2007	1:2.000
14.1 Blatt 3	Grunderwerbsplan Ausgleichsmaßnahme ehemaliges Muna-Gelände vom 14.12.2007	1:2.000
14.2.1	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Feucht vom 14.12.2007	
14.2.2	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Fischbach vom 14.12.2007	
14.2.3	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Forst Kleinschwarzenlohe vom 14.12.2007	
14.2.4	Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Langwasser vom 14.12.2007	
16	Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung vom 14.12.2007 (nachrichtlich)	
17.1 T	FFH-Verträglichkeitsprüfung (Textteil) vom 14.12.2007, geändert am 31.07.2008 mit Anlage (Übersicht - Hühnervögel) - (nachrichtlich)	1:50.000
17.2	Übersichtskarte FFH-Gebiet vom 14.12.2007 (nachrichtlich)	1:100.000
17.3	Lebensräume und Arten im Untersuchungsgebiet vom 14.12.2007 (nachrichtlich)	1:10.000
17.4 T	Lebensräume und Arten im Wirkraum / Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele vom 14.12.2007, geändert am 31.07.2008 (nachrichtlich)	1:5.000

### 3. Ausnahmen und Befreiungen

Ausnahmen und Befreiungen nach anderen Gesetzen und Verordnungen sind nicht erforderlich; diese werden durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzt (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG).

#### **4. Nebenbestimmungen**

##### **4.1 Unterrichtungspflichten**

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekannt zu geben:

- 4.1.1 Der E.ON Ruhrgas AG, Betriebsstelle Renzenhof, Tel. 09120/188-00, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der Ferngasleitung abgestimmt werden können.
- 4.1.2 Der GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der Kabelschutzrohranlage abgestimmt werden können.
- 4.1.3 Der N-ERGIE AG mind. 6 Monate vor Baubeginn unter Vorlage eines Bauzeitplans, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Leitungstrassen abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 4.1.4 Der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH, Tel. 08192/9969-366, um weitere Maßnahmen wie evtl. Umlegungen planen und koordinieren zu können.
- 4.1.5 Der Dt. Telekom Netzproduktion GmbH, Dieselstraße 49, 90441 Nürnberg, Tel. 0911/150-4815, damit die Sicherung, Veränderung oder Verlegung an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.
- 4.1.6 Der DB Systel GmbH, Tel. 0911/219-3724 und der DB Netz AG, Tel. 0911/219-3524, damit die Fernmeldekabel und Signalkabel durch geeignete Maßnahmen vor Beschädigungen geschützt werden können.
- 4.1.7 Der Stadt Nürnberg, (Tiefbauamt/Straßenaufsicht, SÖR/3-S), um vorhandene Wegebeziehungen und Lichtraumprofile der Brückenbauwerke aufrecht zu erhalten bzw. entsprechende Konzepte erarbeiten zu können. Konzepte für die geplanten Verkehrsführungen sind der Stadt Nürnberg mit vorzulegen.
- 4.1.8 Dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Referat Z III, Hofgraben 4, 80539 München, Tel. 089/2114-392 rechtzeitig vor Beginn des Oberbodenabtrages, damit ein Grabungstechniker die Flächen begutachten kann.

##### **4.2 Wasserwirtschaft**

- 4.2.1 Die Drossel aus dem RHB 791-1L in den Oberen Brandgraben ist auf  $Q_D = 50$  l/s zu begrenzen. Das geplante Volumen von ca.  $3000 \text{ m}^3$  ist für  $n = 0,33$  ausreichend und braucht nicht vergrößert werden.
- 4.2.2 Die Absetzbecken sind nach RAS-Ew 2005 mit einer Oberflächenbeschickung  $q_A$  von höchstens  $9 \text{ m}^3/(\text{m}^2 \cdot \text{h})$  zu bemessen.
- 4.2.3 Die Entwässerungsmulden und -gräben sind mit einer mind. 30 cm dicken bewachsenen Oberbodenschicht zu bedecken und zu begrünen.
- 4.2.4 Die trocken fallenden Regenrückhalteräume (evtl. Versickerungsfläche) sind mit einer 10 bis 20 cm starken bewachsenen Oberbodenschicht zu bedecken und zu begrünen.



- 4.2.5 Die Zusammensetzung des Oberbodens soll folgende Wertebereiche einhalten:
- |             |         |
|-------------|---------|
| ph- Wert    | 6 – 8   |
| Humusgehalt | 2 – 10% |
| Tongehalt   | 5 – 20% |
- 4.2.6 Während der Bauzeit ist darauf zu achten, dass keine wassergefährdenden Stoffe in die Vorfluter gelangen.

### **4.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz**

- 4.3.1 Die in der entsprechenden Planunterlage dargestellten Kompensationsmaßnahmen müssen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme ausgeführt sein.
- 4.3.2 Um die in der Planung dargestellten Ausgleichs-, Gestaltungs-, Schutz-, Minimierungs- und Schadensbegrenzungsmaßnahmen fachgerecht umzusetzen sowie zur Sicherung der vorhandenen Vegetationsbestände ist eine ökologische Baubegleitung erforderlich.
- 4.3.3 Für den Fall, dass die Flächen, auf denen die Ausgleichsmaßnahmen verwirklicht werden sollen, nicht rechtzeitig vor Baubeginn zur Verfügung stehen sollten, hat die Antragstellerin für andere geeignete Flächen zeitnah eine Entscheidung nach § 17 ff. FStrG herbeizuführen.
- 4.3.4 Um die Wirksamkeit der Minimierungs- und schadensbegrenzenden Maßnahmen – wie im landschaftspflegerischen Begleitplan ausgeführt – überprüfen zu können, ist ein Monitoring über einen Zeitraum von zehn Jahren durchzuführen. Die jeweiligen Ergebnisberichte sind der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.
- 4.3.5 Kann die Wirksamkeit der in A 4.3.4 genannten Maßnahme nicht festgestellt werden, hat die Antragstellerin in Absprache mit den zuständigen Naturschutzbehörden und der Planfeststellungsbehörde andere geeignete Maßnahmen zu ergreifen.

### **4.4 Immissionsschutz**

- 4.4.1 Für die Straßenoberfläche von Betr.-km 792+600 bis Betr.-km 793+100 ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes  $D_{StrO} = -2 \text{ dB(A)}$  gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.
- 4.4.2 Durch den Einbau eines geeigneten Fahrbahnbelages (offenporiger Asphalt) ist von Betr.-km 789+400 (östliches Widerlager Unterführung der St 2225) bis Betr.-km 792+600 der BAB A6 für die Ortslage von Moorenbrunn sicherzustellen, dass der Emissionspegel  $L_{m,E}$  (vgl. Gleichung (6) der RLS-90) gegenüber der Referenzstraßenoberfläche "nicht geriffelte Gussasphalte" gemäß RLS-90 (Tabelle 4, Zeile 1) dauerhaft um mindestens 5 dB(A) gemindert wird ( $D_{StrO} = -5 \text{ dB(A)}$ ).
- 4.4.3 Die Vorhabensträgerin hat zu gewährleisten und zu dokumentieren, dass der Einbau des unter Ziffer A 4.4.2 genannten lärmindernden Fahrbahnbelages besonders sorgfältig erfolgt und permanent überwacht wird, um die lärmindernden Eigenschaften von 5 dB(A) sicherzustellen.
- 4.4.4 Die Vorhabensträgerin hat durch geeignete Maßnahmen (z.B. Überprüfung, Reinigung, Erneuerung) sicherzustellen und zu dokumentieren, dass der verwendete Fahrbahnbelag (vgl. Auflage A 4.4.2) zu einer dauerhaften Lärmreduzierung von 5 dB(A) führt.

- 4.4.5 Zur Vermeidung lästiger Schlag- und Stoßgeräusche an den Dehnfugen sind die Brückenbauwerke mit lärmarmen Übergangskonstruktionen zu versehen.
- 4.4.6 Bezüglich Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen gilt die 24. BImSchV (BGBl 1997 I 172). 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. Die Anspruchsberechtigung dem Grunde nach ergibt sich aus der schalltechnischen Berechnung (Unterlage 11.1).

#### **4.5 Denkmalschutz**

- 4.5.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.
- 4.5.2 Der Vorhabensträger hat die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf einzubeziehen.
- 4.5.3 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der 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 Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung einschließlich eines Höchstbetrages der Aufwendung für Sicherungsmaßnahmen sind unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit in einer Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

### **5. Wasserrechtliche Erlaubnisse**

#### **5.1 Gegenstand/Zweck**

Dem Freistaat Bayern werden gem. § 7 Abs. 1 WHG und Art. 16 BayWG die gehobenen wasserrechtlichen Erlaubnisse zur Benutzung des Straßengrabens an der St 2225 und des Oberen Brandgrabens (Gewässer III. Ordnung), durch Einleiten bzw. Versickern gesammelter Niederschlagswässer erteilt. Die Erlaubnisse sind unbefristet.

Die erlaubten Gewässerbenutzungen dienen der Ableitung des Niederschlagswassers aus dem Bereich des 6-streifigen Ausbaus der A 6 Heilbronn – Nürnberg Betr.-km 789+400 bis 793+100 über Absetzbecken, Regenrückhalteteiche bzw. Versickerungsmulden in diverse Gewässer und in den Untergrund wie folgt:

- **E 1** - ASB + RHB 789-1R bei Flurnr. 750, Gemarkung Forst Kleinschwarzenlohe in einen Entwässerungsgraben der St 2225 mit anschließender Ableitung/Versickerung
- **E 2** - ASB + RHB 791-1L bei Flurnr. 110, Gemarkung Langwasser in den Oberen Brandgraben

Bei den übrigen Einleitungen handelt es sich weitgehend um „breitflächige Versickerung“ über Böschungen und Mulden mit 20 cm Oberboden und Ableitung über vorhandene Bahnseitengräben. Es erfolgt keine Verschärfung des vorhandenen Abflusses.

- **E 3** – bei Betr.-km 792+700, Flurnr. 256/77, 255/76 Gemarkung Fischbach - „breitflächige Versickerung“ mit (Not-)Ablauf in die Entwässerungseinrichtung der St 2401
- **E 4** – bei Betr.-km 792+900, Flurnr. 256, 255/75 Gemarkung Fischbach - „breitflächige Versickerung“ mit Ablauf in vorhandene Entwässerungsgräben der Bahnentwässerung
- **E 5** – bei Betr.-km 790+300, Flurnr. 110 Gemarkung Langwasser „breitflächige Versickerung“ mit Ablauf in vorhandene Entwässerungsgräben
- **E 6** – bei Betr.-km 791+000, Flurnr. 110 + 124; Gemarkung Langwasser, Flurnr 749 Gemarkung Forst Kleinschwarzenlohe, Flurnr 254/801 Gemarkung Fischbach - „breitflächige Versickerung“ mit Ablauf in vorhandene Entwässerungsgräben
- **E 7** – bei Betr.-km 792+400, Flurnr. 254 Gemarkung Fischbach „breitflächige Versickerung“ mit Ablauf in vorhandene Entwässerungsgräben

## 5.2 Plan

Der Benutzung liegt der Plan der Autobahndirektion Nordbayern vom 14.12.2007 zu Grunde.

## 5.3 Erlaubnisbedingungen und –auflagen

### Ableitung und Unterhaltung

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

5.3.2 Umfang der erlaubten Benutzung für das Einleiten und Versickern von Niederschlagswasser (bei Niedergehen des Bemessungsregens):

Bezeichnung	Maximalabfluss	Drosselabfluss
<b>E 1</b> – ASB + RHB 789-1R	457 l/s	15 l/s
<b>E 2</b> – ASB + RHB 791-1L	1125 l/s	50 l/s

Zusätzlich werden über Böschungen und Mulden folgende Wassermengen versickert:

Bezeichnung	Q <sub>r15,1</sub>
E 3 – bei Betr.-km 792+700	153 l/s
E 4 – bei Betr.-km 792+900	153 l/s
E 5 – bei Betr.-km 790+300	38 l/s
E 6 – bei Betr.-km 791+000	343 l/s
E 7 – bei Betr.-km 792+400	61 l/s

5.3.3 Die wirksamen Absetzflächen des ASB 789-1R sind mit  $A = 182 \text{ m}^2$  und beim ASB 791-1L mit  $A = 450 \text{ m}^2$ , bei einem Dauerwasserstand von mindestens 1,5 m, einer Leichtstoffrückhaltung mit Auffangraum und einem Schlammauffangraum herzustellen.

5.3.4 Die Ausführungspläne der Niederschlagswasserbehandlungsanlagen sind dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg zur Zustimmung vorzulegen.

5.3.5 Der Notüberlauf ist so anzulegen, dass überlaufendes Niederschlagswasser frei sichtbar und schadlos abfließen kann.

### 5.3.6 Bauausführung, Anzeigepflichten, sonstige Pflichten

5.3.6.1 Baubeginn und -vollendung sind dem Wasserwirtschaftsamt rechtzeitig anzuzeigen. Wird die Anlage in mehreren Bauabschnitten ausgeführt, so sind Beginn und Vollendung jeden Bauabschnittes anzuzeigen.

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

5.3.6.3 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.

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

5.3.6.5 Der Unternehmensträger hat sich an der Unterhaltung des Gewässers nach Maßgabe der jeweiligen gesetzlichen Bestimmungen zu beteiligen.

5.3.6.6 Weitere Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen sollten, bleiben vorbehalten, insbesondere wenn sich Nachforderungen aufgrund von wesentlichen Änderungen der Gewässerschutzanforderungen ergeben.

## 6. Straßenrechtliche Verfügungen

6.1 nach dem Bundesfernstraßengesetz

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG gilt, werden von den Bundesfernstraßen

- 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 nach § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

## 6.2 nach dem Bayer. Straßen- und Wegegesetz

Soweit nicht Art. 6 Abs. 7, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von Staatsstraßen, Kreisstraßen, Gemeindestraßen und sonstigen 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 Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2 T) und dem zugehörigen Lageplan (Unterlage 7.3 T). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

## 7. **Entscheidung über Einwendungen**

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

## 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 nicht erhoben.

## **B. Sachverhalt**

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

Die Maßnahme beinhaltet den Ausbau der BAB A6 Heilbronn – Nürnberg zwischen dem Autobahnkreuz Nürnberg/Süd und dem Autobahnkreuz Nürnberg/Ost von vier auf sechs Fahrspuren.

Das verfahrensgegenständliche Teilstück der BAB A6 ist im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen vom 04.10.2004 im vordringlichen Bedarf enthalten.

## 2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 14.12.2007 beantragte die Autobahndirektion Nordbayern für den 6-streifigen Ausbau der BAB A6 zwischen dem Autobahnkreuz Nürnberg/Süd und dem Autobahnkreuz Nürnberg/Ost im Bereich der Stadt Nürnberg, des Marktes Feucht und der gemeindefreien Gebiete "Forst Kleinschwarzenlohe" im Landkreis Roth und "gemeindefreien Forstgebiete" im Landkreis Nürnberger Land, das Planfeststellungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Die Verfahrenseinleitung durch die Regierung von Mittelfranken erfolgte am 10.01.2008. Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 28.01.2008 bis 27.02.2008 bei der Stadt Nürnberg, dem Markt Feucht sowie den Landkreisen Roth und Nürnberger Land nach vorheriger, ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der jeweiligen Kommune oder der Regierung von Mittelfranken bis spätestens 12.03.2008 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben seien.

Die Regierung bat mit Schreiben vom 10.01.2008 folgende Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und Verbände um Stellungnahme zu dem Vorhaben:

- Stadt Nürnberg
- Markt Feucht
- Landratsamt und Landkreis Roth
- Landratsamt und Landkreis Nürnberger Land
- Wasserwirtschaftsamt Nürnberg
- Planungsverband Industrieregion Mittelfranken
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Bezirk Mittelfranken, Fachberatung für Fischerei
- Staatliches Bauamt Nürnberg
- Polizeipräsidium Mittelfranken
- Regierung von Oberfranken, Bergamt Nordbayern
- Bayerische Staatsforsten, Forstbetrieb Nürnberg
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Kitzingen
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Fürth
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Hersbruck/Roth
- Vermessungsamt Nürnberg
- Vermessungsamt Schwabach
- Amt für Ländliche Entwicklung
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Bundesforst Reußenberg
- Bay. Landesamt für Denkmalpflege München
- Bay. Landesamt für Denkmalpflege Nürnberg
- Bay. Bauernverband Mittelfranken
- Bay. Waldbesitzerverband München
- Fischereiverband Mittelfranken
- Zweckverband Gewerbepark Nürnberg/Feucht
- DB Netz AG, Anlagenmanagement Nordbayern
- Arcor AG
- Deutsche Telekom AG
- E.ON Netz GmbH

- GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH
- i-21 Germany GmbH
- Kabel Bayern GmbH & Co. KG
- PLEdoc Netzverwaltung
- N-ERGIE AG
- GasLINE GmbH & Co. KG

Mit Schreiben vom 29.08.2008 teilte die Regierung von Mittelfranken den Einwendern sowie den beteiligten Behörden und sonstigen Stellen unter Beifügung der Stellungnahme der Autobahndirektion Nordbayern mit, dass für das vorliegende Planfeststellungsverfahren beabsichtigt ist, von der Möglichkeit des § 17a Nr. 5 Satz 1 FStrG Gebrauch zu machen und auf die Durchführung eines Erörterungstermins zu verzichten. Gleichzeitig wurde Gelegenheit gegeben, sich zu den Argumenten der Autobahndirektion bis zum 20.09.2008 erneut zu äußern.

Die Entscheidung, einen Erörterungstermin abzuhalten oder nicht, liegt hier im pflichtgemäßen Ermessen der Planfeststellungsbehörde. Im Interesse der Verfahrensbeschleunigung wurde auf einen förmlichen Erörterungstermin verzichtet, weil der Sachverhalt so weit als möglich geklärt war und eine Erweiterung der Informationsbasis für die Planfeststellungsbehörde vom Erörterungstermin nicht zu erwarten war. Stattdessen fand am 16.10.2008 ein Gespräch statt, zu dem die Stadt Nürnberg, der Markt Feucht und das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg eingeladen waren, um noch offene Punkte zu besprechen.

## **C. *Entscheidungsgründe***

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

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

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

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

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

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG. Auf Grund von § 14 WHG i.V.m. Art. 84 BayWG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

## 1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für das Bauvorhaben wird nach § 17 Satz 2 FStrG i. V. m. §§ 2 und 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung – UVPG – eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 2 Abs. 1 UVPG als unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17 a FStrG, Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

Zwar liegt die zu rodende Bannwaldfläche unter 5 ha, so dass sich hieraus keine Verpflichtung zur Durchführung einer UVP ableiten lässt. Die UVP wird aber dennoch für erforderlich gehalten, weil der verfahrensgegenständliche Bauabschnitt an den mit Planfeststellungsbeschluss vom 22.11.2006 festgestellten Abschnitt, für den eine UVP-Pflicht bejaht wurde, anschließt und somit nicht separat für sich betrachtet werden kann, sondern als Teil der Gesamtmaßnahme "6-streifiger Ausbau der BAB A6 zwischen AS Schwabach/West und AK Nürnberg/Ost" anzusehen ist.

## 1.3 Verträglichkeitsuntersuchung nach der Vogelschutz-Richtlinie (V-RL)

Der Bauabschnitt durchquert in seinem Verlauf auf gesamter Länge das Vogelschutzgebiet "Nürnberger Reichswald" (DE 6533-471.03), welches zu den Flächen i. S. Art. 4 VS-RL zählt, die für den Erhalt der europäischen Vogelarten am zahlen- und flächenmäßig geeignetsten sind.

Die in diesem Gebiet zu schützenden Arten sowie die formulierten Erhaltungsziele zur Sicherung und Verbesserung der Lebensraumsprüche dieser Arten ergaben sich aus der entsprechenden Anlage zum SPA „Nürnberger Reichswald“. Die Frage einer möglichen Beeinträchtigung war nach Art. 4 Abs. 4 der V-RL zu beurteilen, die besagt, dass die Verschmutzung oder Beeinträchtigung der Lebensräume sowie die Belästigung der Vögel, sofern sie sich auf die Zielsetzung dieses Artikels erheblich auswirken, zu vermeiden sind.

In Unterlage 17.1 T (FFH-Verträglichkeitsprüfung), aufgestellt von ANUVA Landschaftsplanung GbR im Dezember 2007, werden die Vogelarten nach Anhang I und Art. 4 Abs. 2 VRL ermittelt. Laut Standarddatenbogen kommen 16 Vogelarten, die im Anhang I der VRL enthalten sind, im SPA-Gebiet "Nürnberger Reichswald" vor. Die VRL stellt in Art. 4 Abs. 2 ausdrücklich auch die nicht im Anhang I genannten Zugvögel unter ihren besonderen Schutz. Im Standarddatenbogen sind fünf regelmäßig vorkommende Zugvogelarten dieser Kategorie verzeichnet.

In der Studie werden ausführlich die baubedingten, anlagebedingten sowie betriebsbedingten Beeinträchtigungen unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Vorbelastungen untersucht. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass bei Ausführung der schadensbegrenzenden Maßnahmen M1 – M4 (vgl. Unterlage 17 T) für alle untersuchten Vogelarten eine vorhabensbedingte Verschlechterung des Lebensraumes und erhebliche Beeinträchtigungen der jeweils formulierten Erhaltungsziele ausgeschlossen werden kann.

Die Verbreiterung der Fahrbahn führt im Hinblick auf Natur und Landschaft im wesentlichen zu einer relativ geringen Verbreiterung des bereits bestehenden Beeinträchtigungskorridors. Da von der A6 bereits erhebliche Beeinträchtigungen und Störungen ausgehen, die Fahrbahnen für wenig mobile Arten eine unüberwindbare Barriere und selbst für mobile Vögel eine massive Zäsur innerhalb des Lebensraums darstellen, ist eine Verbreiterung um ca. 6,5 m im Hinblick auf die Lebensraumqualität nicht erheblich. Durch die Baumaßnahme werden hauptsächlich Flächen beansprucht, die anhand der Bewertung mit einer geringen Wertigkeit als Lebensraum für die Zielarten des Natura 2000-Gebietes eingestuft werden. Hier ist



mit einem niedrigen Anteil von Alt- und Totholz zu rechnen, da es sich um überwiegend junge und mittelalte Baumbestände handelt. Die beiden Regenrückhaltebecken, durch die die größte flächige Beanspruchung erfolgt, werden in mittel- bis geringwertigen Flächen gebaut. Die sehr hochwertigen Flächen werden dagegen nur randlich im bereits durch die bestehende Autobahn vorbelasteten Bereich beansprucht. Durch die geplanten Rodungen werden keine bekannten Höhlen- oder starke Altholzbäume in den wertvollen Waldflächen beansprucht. Eine erheblich Beeinträchtigung der Lebensräume der geschützten Vogelarten kann damit ausgeschlossen werden.

Durch die in die Planunterlagen eingearbeiteten Schadensbegrenzungsmaßnahmen, d.h. der optimierten Trassenführung und der Reduzierung der Baufelder kann eine vorhabensbedingte Beeinträchtigung der Erhaltungsziele reduziert bzw. verhindert werden. Insgesamt ergibt sich damit durch das Vorhaben keine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele.

Bei einer Beurteilung von Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele, die sich durch das Zusammenwirken mit anderen Bauvorhaben in dem Vogelschutzgebiet ergeben, summieren sich die Wirkfaktoren. Zusammen mit dem Projekt "Ausbau AK Nürnberg/Ost mit A9 bis Fischbach" werden Nahrungs- und Brutbäume in einer Flächengröße überbaut, die insbesondere vor dem Hintergrund einer Reihe weiterer, entfernter liegender Eingriffe in den Nürnberger Reichswald zu einer Verschlechterung des bestehenden Populationsbestandes des Schutzgebietes führen könnten. Zur Reduzierung kumulativer Wirkungen sind differenzierte Schadensbegrenzungsmaßnahmen auf insgesamt vier nahe liegenden Teilflächen (M1 – M4) vorgesehen, die zum Erhalt und zur langfristigen Förderung von Lebensräumen der betroffenen Arten führen. Die Maßnahmen finden mindestens 1 Jahr vor Baubeginn statt. Zur Sicherstellung der Wirksamkeit der Maßnahmen wird nach Fertigstellung eine Funktionskontrolle durch eine fach- und ortskundige Umweltbaubegleitung durchgeführt. Damit ergibt sich auch für die Populationen von Schwarz-, Grau- und Mittelspecht sowie als Folgeart für die Hohлтаube die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen des EU-Vogelschutzgebietes DE 6533-471. Die räumliche und zeitlich Kohärenz des europäischen ökologischen Netzes NATURA 2000 ist damit gesichert.

Unter diesen Voraussetzungen ist die Durchführung einer FFH/SPA-Verträglichkeitsuntersuchung nach Art. 6 Abs. 3 FFH-RL nicht erforderlich.

## **2. Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)**

Die Prüfung des speziellen Artenschutzes (§§ 42, 43, 62 BNatSchG) ist grundsätzlich Voraussetzung für die naturschutzrechtliche Zulassung eines Vorhabens. Sie soll die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 42 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten (alle europäischen Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie – VRL – 79/409/EWG vom 02.04.1979 sowie Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie 92/43/EWG vom 21.05.1992) ermitteln und darstellen sowie prüfen, ob die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme von den Verboten gem. § 43 Abs. 8 BNatSchG gegeben sind. Für zusätzliche, lediglich nach nationalem Naturschutzrecht streng geschützte Arten sind die Vorgaben des Art. 6 a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG zu beachten.

Um der Planfeststellungsbehörde die Entscheidung, ob bzw. welche Ausnahmen zugelassen werden können und die hierfür notwendigen Voraussetzungen gegeben sind, zu ermöglichen, hat die Autobahndirektion Nordbayern ein entsprechendes Gutachten erstellen lassen. Es ist dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1 T) als Anhang 5 T beigefügt. Das Ergebnis des Gutachtens wird unter C 4.3.5.4 dieses Beschlusses abgehandelt.

Die unter C 1.3 bereits aufgeführten schadensbegrenzenden Maßnahmen M1 – M4 sind auch als Vermeidungsmaßnahmen im Rahmen der saP anzusehen.

### **3. Umweltverträglichkeitsprüfung**

#### **3.1 Untersuchungsumfang**

Gemäß § 17 Satz 2 FStrG ist bei der Planfeststellung die Umweltverträglichkeit des Vorhabens im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Gem. Art. 78 c BayVwVfG umfasst die Umweltverträglichkeitsprüfung die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen eines Vorhabens auf Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen der genannten Schutzgüter.

Die Autobahndirektion Nordbayern hat den derzeitigen Zustand sowie die Auswirkungen auf die vorgenannten Rechtsgüter in einer dem Vorhaben entsprechenden Art und Weise ermittelt und in den Planunterlagen eingehend beschrieben (vgl. Unterlage 12.1 T der festgestellten Planunterlagen). Auf die dortigen Ausführungen, insbesondere soweit sie die Charakterisierung der vorhandenen Natur und Landschaft und die Darstellung der Eingriffe betreffen, wird verwiesen.

#### **3.2 Standort des Vorhabens**

Das Vorhaben beinhaltet den 6-streifigen Ausbau der bestehenden 4-streifigen Bundesautobahn A6 Heilbronn-Nürnberg im Abschnitt AK Nürnberg/Süd bis AK Nürnberg/Ost. Die Baumaßnahme verläuft ausschließlich im Nürnberger Reichswald.

#### **3.3 Beschreibung der Umwelt**

Der Untersuchungsraum umfasst einen ca. 3,7 m langen und 600 m breiten Korridor, der sich an den topographischen und naturräumlichen Gegebenheiten im Landschaftsraum orientiert. Der Planabschnitt befindet sich im Lorenzer Reichswald und beginnt nach der Überquerung der St 2225, verläuft weiter zwischen dem Stadtteil Moorenbrunn der Stadt Nürnberg und dem Gewerbepark Nürnberg-Feucht-Wendelstein bei der Anschlussstelle Langwasser und endet nach der Überquerung der ICE-Strecke kurz vor dem Kreuz Nürnberg/Ost.

Gemäß der naturräumlichen Gliederung Deutschlands liegt der auszubauende Autobahnabschnitt innerhalb der naturräumlichen Einheit "Mittelfränkisches Becken", das Bestandteil der Obereinheit "fränkisches Keuper-Lias-Land" ist. Die Trasse durchschneidet die Naturraum-Untereinheit "Nürnberger Becken und Sandplatten" und detaillierter den "Lorenzer Reichswald".

Nach der "Übersichtskarte der natürlichen Vegetationsgebiete von Bayern" liegt der Untersuchungsraum im Vegetationsgebiet des Moos-Kiefernwaldes und des Preiselbeer-Eichenwaldes. Diese Einheit ist die flächenmäßig am häufigsten vorkommende Vegetationseinheit. Stellenweise ist auch Schwarzerlenbruch als potenzielle natürliche Vegetation anzunehmen.

Die reale Vegetation wird bestimmt durch den überwiegend forstlich genutzten Lorenzer Reichswald; hier dominieren Nadel- und Mischwaldflächen. Südlich der Anschlussstelle Langwasser befindet sich westlich des Gewerbeparks noch eine größere Offenlandfläche. Entlang der Autobahn lassen sich Gras- und Krautfluren

vorfinden. Landwirtschaftliche Nutzflächen befinden sich nicht im betroffenen Gebiet, ebenso keine Altlastenverdachtsflächen.

Als bekanntes Bodendenkmal i.S.d. Art. 1 Abs. 4 DSchG befindet sich im Untersuchungsraum eine Stubensandsteinhöhle, der sog. "Teufelsbackofen" südlich von Moorenbrunn bei Betr.-km 791+160.

### **3.4 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen**

#### **3.4.1 Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter**

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 können Verlärmung, Schadstoffemissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sein. Sekundär- und Tertiärwirkungen können Nutzungsänderungen sein, z. B. in Form von Erweiterungen von Siedlungsflächen, weiteren Straßenbaumaßnahmen in Form von Neu- und Ausbau im nachgeordneten Straßennetz.

Entlastungswirkungen entstehen durch die Entlastung von Ortsdurchfahrten und die Möglichkeit stadtgestalterischer Verbesserungen.

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

Auf der Grundlage der vom Antragsteller 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:

#### **3.4.2 Schutzgut Mensch**

Das gesamte Gebiet entlang der Autobahn A6 ist bereits stark durch Verkehrslärm vorbelastet. Die wesentlichen Wirkungen auf das Wohn- und Arbeitsumfeld ergeben sich durch die vom Verkehr verursachten Geräusch- und Schadstoffimmissionen. Betroffen sind insbesondere die Menschen, deren Wohnumfeld nahe an die Autobahn heranreicht; dies betrifft v.a. Wohnbereiche im Nürnberger Stadtteil Moorenbrunn, welche bislang durch keine Lärmschutzanlagen geschützt sind.

Durch die bestehende, 4-streifige Autobahn ist die Belastung für die Menschen bereits jetzt sehr hoch. Es ist entsprechend der Verkehrsprognose mit einer weiteren Zunahme des Verkehrs zu rechnen. Da jedoch für den Stadtteil Moorenbrunn umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden sollen, wird sich die Lärmsituation für die Anwohner gegenüber dem Ist-Zustand deutlich verbessern.

Auch ein besserer Verkehrsfluss mit weniger Stauungen wird zu einer verbesserten Lärm- und Schadstoffsituation beitragen. Durch die Zurückverlagerung von verdrängtem Verkehr auf die A6 wird die Lärm- und Abgassituation auch in den Ortsdurchfahrten des nachgeordneten Straßennetzes verbessert.

Die Naherholungsgebiete im Umfeld der A6 wie der Lorenzer Reichswald werden um den zusätzlichen Fahrstreifen auf beiden Richtungsfahrbahnen nur geringfügig verkleinert. Der von der Autobahn ausgehende Lärm in die Naherholungsgebiete hinein wird sich auch durch die prognostizierte Verkehrszunahme kaum spürbar erhöhen.

### 3.4.3 *Schutzgut Tiere und Pflanzen*

Durch den Anbau von zwei zusätzlichen Fahrspuren beiderseits der Autobahn sowie für zusätzliche Regenrückhaltebecken und Lärmschutzmaßnahmen geht Lebensraum für Tiere und Pflanzen verloren. Es handelt sich dabei insbesondere um Straßenbegleitgrün, trassennahe Waldränder, v.a. Bannwaldränder, Versiegelung und Überbauung von Offenland-Biotopen und Sandmagerrasen. Außerdem findet eine Beeinträchtigung des Lebensraums von Tieren infolge von Lärmimmissionen statt, die vom Betrieb der Autobahn ausgehen.

Im Umfeld der alten Huteichen am "Hohen Bühl" findet man einen sehr bedeutsamen Lebensraum sowohl für Fledermäuse als auch für Vögel, insbesondere verschiedene Spechtarten. Auch neun verschiedene Totholz bewohnende Käfer konnten dort nachgewiesen werden. Südöstlich an den "Hohen Bühl" schließt sich eine magere, offene Fläche an, die viele Charakterarten von Offenlandbiotopen und Gebüsch- und Heckenbrüter beherbergt. Hier sind v.a. Heidelerche, Feldlerche, Baumpieper und Schafstelze zu nennen. Ebenso sind als Nahrungsgäste Steinschmätzer und der Seidenschwanz zu beobachten. Nördlich der A6 leben neben drei Spechtarten auch Waldarten wie Tannenmeise, Waldlaubsänger, Eichelhäher, Kernbeißer und Pirol.

Der größte Teil des Untersuchungsgebietes wird von Wald eingenommen. In den von Kiefern und stellenweise beigemischten Fichten dominierten Waldbeständen sind Eichen oder andere Laubbäume selten. Stellenweise finden sich zwar zerstreut ältere bis alte und dann sehr wertvolle Eichenbäume innerhalb der Kiefernforste oder bilden am Waldrand schmale Laubbaumgürtel, doch weisen diese Bestände meist keinen Biotopcharakter auf. An den westexponierten Einschnittsböschungen an der Ostseite der ICE-Strecke sind alte, sehr hochwüchsige Ginsterbestände, die mehrheitlich ruderal geprägt sind und mehr oder weniger stark von aufkommenden Gehölzen durchsetzt sind, anzutreffen. An wenigen kleinen Gewässern in Form von Tümpeln und kleinen angelegten Teichen finden sich Rohrkolben, Seggen- und Binsenbestände, Kleinröhrichtarten, Schilfherden und eine von Binsen geprägte Feuchtbrache. Außerdem gedeiht der stark gefährdete Kleine Vogelfuß relativ zahlreich entlang eines sandigen Waldweges im Westen.

Das untersuchte Gebiet ist trotz des Bestands der A6 hinsichtlich der Bedeutung für das Schutzgut Tiere und Pflanzen als hoch bedeutsamer Lebensraum einzustufen. Ausgehend von der bestehenden Trennwirkung hat der 6-streifige Ausbau der A6 jedoch keine wesentlichen zusätzlichen Zerschneidungs- und Trenneffekte für Flora und Fauna bzw. Isolationseffekte auf räumliche und funktionale Zusammenhänge im Naturhaushalt zur Folge. Die Beeinträchtigungen für Pflanzen und Tiere sind aufgrund des bestandsorientierten Ausbaus bei gleichzeitiger Betrachtung der zu erbringenden Kompensationsmaßnahmen als gering einzustufen. Eine gravierende Änderung der Situation in Bezug auf Querungsmöglichkeiten für Wildtiere findet durch den Ausbau nicht statt.

#### 3.4.4 *Schutzgut Boden*

Das Schutzgut Boden ist in erster Linie durch Beeinträchtigungen der Speicher- und Regelfunktion (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktion) sowie durch Zerstörung des Bodengefüges, Bodenverdichtungen und Schadstoffbelastungen betroffen.

Während die Böden des durch den Betrieb der BAB A6 bereits geprägten Teils schon stark vorbelastet sind und zum großen Teil in ihrer Speicher- und Regelfunktion keine bzw. nachrangige Bedeutung aufweisen, besitzen die neu zu versiegelnden Flächen und Waldflächen noch die o.g. Funktionen eines Bodens. Auch während der Bauphase entstehende Beeinträchtigungen durch Baustelleneinrichtungen etc. wirken nachhaltig über die Zeitdauer der Bauarbeiten noch hinaus (veränderte, verdichtete Bodenstruktur).

Durch die Planung werden Eingriffe auf einer Fläche von ca. 3 ha vorgenommen. Auf dieser Fläche gehen gewachsene Böden vollständig verloren. Als wesentliche Folgen der zu errichtenden Verkehrsflächen sind zu nennen:

- Veränderung des örtlichen Gewässersystems
- Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus und
- Verringerung der Grundwasserneubildung.

Vorbelastungen der Böden bestehen hauptsächlich durch die vorhandenen Verkehrswege und die dadurch entstehenden Schadstoffeinträge sowie durch die Siedlungsflächen (Gewerbepark, Moorenbrunn). Durch das Auffangen der Straßenabwässer und deren Reinigung vor Einleitung in den Vorfluter verringert sich der Eintrag von Schadstoffen nach Durchführung der Baumaßnahme.

Soweit in den Unterlagen eine breitflächige Versickerung vorgesehen ist, erfolgt dies gemäß Ziffer A 5.1 über Böschungen und Mulden mit 20 cm Oberboden, um negative Auswirkungen auf den Boden zu minimieren.

Entgegen der Auffassung der Stadt Nürnberg werden die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden in Unterlage 16 (Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung) ausreichend differenziert dargestellt.

#### 3.4.5 *Schutzgut Wasser*

Eine direkte Beeinträchtigung von Oberflächengewässern durch Überbauung oder Verlegung ist mit dem Ausbauvorhaben nicht verbunden. Es befinden sich im dortigen Bereich keine größeren perennierenden natürlichen Stillgewässer, an einigen Stellen treten aber temporäre Tümpel auf. An drei Stellen befinden sich künstlich angelegte Wasserflächen (Biotope). Als Fließgewässer sind lediglich zwei Entwässerungsgräben III. Ordnung zu nennen, die westlich (Oberer Brandgraben) bzw. östlich (Langwasser) von Moorenbrunn die Autobahn queren.

Die bestehenden Grundwasserverhältnisse werden durch das geplante Vorhaben kaum beeinträchtigt, da tiefe Einschnitte für Über- oder Unterführungen nicht geplant sind.

Durch die im Zuge des Trassenausbaus zusätzlich zu versiegelnden Flächen entsteht ein erhöhter Regenwasserabfluss im Vergleich mit den derzeit versiegelten

Flächen. Eine Verbesserung ergibt sich jedoch insofern, als das durch den Verkehrsbetrieb verunreinigte, gebündelte Straßenoberflächenwasser durch neu zu errichtende Entwässerungsanlagen abgeführt wird. Die Oberflächenwässer der Fahrbahn und der Nebenflächen werden derzeit über Mulden, Gräben und Rohrleitungen direkt in die Vorfluter eingeleitet. Durch die geplante Errichtung von zwei Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteten Absetzbecken wird die Belastung des vorhandenen natürlichen Gewässersystems gegenüber dem derzeitigen Zustand deutlich verringert. Durch die Absetzbecken werden Schmutzstoffe wirkungsvoll zurück gehalten. Drosseleinrichtungen ermöglichen eine dosierte Abgabe der Abflussmenge aus den Regenrückhaltebecken in die Vorfluter.

#### 3.4.6 *Schutzgut Luft/Klima*

Das Großklima wird bestimmt durch die Lage im Nürnberger Becken, das zu den niederschlagsärmsten Regionen Bayerns zählt und relativ wärmebegünstigt ist. Das Klima ist deutlich kontinental geprägt, mehr als 30% der Winde kommen aus Osten und Südosten.

Der gesamte Nürnberger Reichswald erfüllt im dicht besiedelten Großraum Nürnberg wichtige Waldfunktionen und ist im Waldfunktionsplan als Wald mit besonderer Bedeutung für den regionalen Klima- und Immissionsschutz ausgewiesen. Zwar produzieren die Waldgebiete nur in geringem Umfang Kaltluft, sie wirken jedoch temperatenausgleichend und schmutzfilternd. Der Offenlandfläche vom Gewerbepark kommt eine geringe Funktion als Kaltluftbahn zu. Da das Gebiet jedoch kaum Niveauunterschiede aufweist, spielen Kalt- und Frischluftbahnen hier keine bedeutende Rolle.

Bedingt durch die Vorbelastung entlang der Ausbaustrecke ergeben sich keine weiteren erheblichen negativen Auswirkungen auf das Kleinklima. Durch das Vorhaben gehen die autobahnnahen Randbereiche der im Waldfunktionsplan als regionaler Klima- und Immissionsschutzwald ausgewiesenen Waldbestände teilweise verloren.

Mit dem Ausbaivorhaben sind allerdings keine wesentlichen Verluste bzw. Funktionsverluste von Kaltluft- und Frischluftabflussbahnen mit klimaverbessernder und lufthygienischer Funktion auf Wohn- und Mischgebiete gegeben, da mit der bestehenden Strecke eine deutliche Vorbelastung gegeben ist und durch die Autobahntrasse weder Luftströmungen aufgestaut noch in erheblichem Maße mit Schadstoffen angereichert werden.

#### 3.4.7 *Schutzgut Landschaft*

Der Landschafts- und Naherholungsraum ist durch die bestehende Trasse bereits deutlich vorbelastet. Durch die Baumaßnahme ergeben sich nur geringe Veränderungen des Landschaftsbildes, da lediglich die zusätzlichen Lärmschutzwälle und -wände und die zu errichtenden Regenrückhalte- und Absetzbecken eine weitergehende Störung der Eigenart des Landschaftsraumes sowie den Verlust von Naturnähe zur Folge haben.

Auch durch die Bauphase wird das Wohnumfeld und die Erholungsfunktion der siedlungsnahen Freiräume durch den Baustellenbetrieb vorübergehend optisch beeinträchtigt.

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

Baudenkmäler oder archäologische Vorbehaltsflächen sind von der Baumaßnahme nicht betroffen. Ein Bodendenkmal, eine Stubensandsteinhöhle, der sog. "Teu-

felsbackofen" liegt zwar in der Nähe, wird aber durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt.

Negative Auswirkungen auf sonstige Sachgüter sind nicht zu erwarten.

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

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziffer 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen auf Grund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 95, 391).

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.

Wegen der dazu erforderlichen Arbeitsschritte wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3 des Textteils zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung der entsprechenden Unterlage (12.1 T) und die Umweltverträglichkeitsstudie (Unterlage 16) verwiesen. Diese Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend.

Durch den 6-streifigen Ausbau der A6 zwischen dem AK Nürnberg/Süd und dem AK Nürnberg/Ost ist zwar mit erheblichen Beeinträchtigungen, insbesondere durch die Versiegelung zusätzlicher Flächen, teilweise unter Beseitigung von Wald und Bannwald und unter Eingriff in Biotope zu rechnen. Unbestritten ist aber auch, dass die derzeitige verkehrliche Situation im betreffenden Abschnitt der A6 wegen permanenten Überschreitens der Leistungsfähigkeit des Verkehrsweges äußerst unbefriedigend ist. Schon geringe Störungen im Verkehrsablauf führen häufig zum völligen Zusammenbruch des Verkehrs.

Die Vorhabensträgerin hat sich bei der Planung der Baumaßnahme bemüht, die Flächeninanspruchnahme so gering wie möglich zu halten. Der reale Flächenverlust und die weiteren Eingriffe werden mittels Ausgleichs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen bestmöglich kompensiert. Durch den bestandsorientierten Ausbau wiegt der Eingriff nicht so schwer als wenn eine Neutrassierung erfolgen würde, da entlang der bestehenden Autobahn auf beiden Seiten ein Fahrstreifen ergänzt wird. Insgesamt ist festzustellen, dass die sich aus dem Ausbau der A6 ergebenden Folgen nicht so schwer wiegend sind, dass die geplante Baumaßnahme aus Gründen der Umweltverträglichkeit nicht verwirklicht werden kann.

## **4. Materiell-rechtliche Würdigung**

### **4.1 Planungsermessen**

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit

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

## **4.2 Planrechtfertigung**

### **4.2.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)**

Durch die Aufnahme des Abschnitts zwischen dem AK Nürnberg/Süd und dem AK Nürnberg/Ost in den aktuellen Bedarfsplan steht für die Bundesfernstraßen die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Als erste Teilstrecke wurde der Abschnitt zwischen AS Roth und dem AK Nürnberg/Süd mit Beschluss vom 22.11.2006 planfestgestellt. Nun folgt der weitere Abschnitt zwischen dem AK Nürnberg/Süd und dem AK Nürnberg/Ost. Auch im derzeit aktuellen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (BGBl 2004 I S. 2574) ist die Maßnahme im vordringlichen Bedarf enthalten. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 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 (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 96, 914). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich. Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Darauf wird näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

### **4.2.2 Notwendigkeit der Maßnahme**

Die Verbreiterung der A6 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt von vier auf sechs Fahrstreifen ist aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten, weil die Leistungsfähigkeit des bestehenden 4-streifigen Querschnitts aufgrund der derzeitigen Verkehrsbelastung von bis zu 75.000 Kfz/24 h deutlich überschritten ist und nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht (§ 3 Abs. 1 FStrG).

Dies ergibt sich im Einzelnen aus folgenden Überlegungen:

Der seit der Wiedervereinigung sprunghaft um über 100% angestiegene Verkehr hat zu einer erheblichen Verschlechterung der Verkehrsqualität und der Unfallsituation im betreffenden Abschnitt geführt. Die Grenze der Leistungsfähigkeit der A6 wird täglich erreicht bzw. überschritten:

Die hohe Grundbelastung durch den überregionalen und internationalen Ost-West-Verkehr überlagert sich täglich mit einem hohen Anteil von Berufs- und Wirtschaftsverkehr. Dies führt in den Spitzenzeiten zu zähflüssigem bzw. gestautem Verkehr, insbesondere im Bereich des AK Nürnberg/Süd. Verschärft wird diese Situation noch im Zusammenhang mit verkehrsintensiven Großveranstaltungen wie Messen, Fußballspielen und Konzerten, die allesamt ihre Quelle und ihr Ziel im Süden Nürnbergs haben. Geringe Störungen im Verkehrsablauf wie Pannen oder Unfälle führen dann oft zum völligen Zusammenbruch des Verkehrs. Der Stre-



ckenabschnitt gehört zu dem 5 %-Streckenanteil im bayerischen Autobahnnetz mit den größten Unfallhäufigkeiten.

Die A6 ist im gegenständlichen Abschnitt derzeit mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von bis zu 75.000 Kfz belastet (Verkehrszählung aus dem Jahr 2005). Die Grenze der Leistungsfähigkeit dieses Streckenabschnitts ist überschritten. Im Hinblick auf die Fertigstellung der A6 zwischen Amberg/Ost und der Landesgrenze nach Tschechien im Jahr 2008 und dem weiteren Verkehrszuwachs durch die EU-Osterweiterung ist ein 6-streifiger Ausbau der A6 im Süden von Nürnberg zwingend erforderlich. Durch die häufigen Störungen im Verkehrsablauf weichen vermehrt ortskundige Pendler nach Nürnberg auf das nachgeordnete Straßennetz aus und belasten somit zusätzlich die Ortsdurchfahrten im Süden von Nürnberg.

Durch den 6-streifigen Ausbau wird die A6 sowohl für den Ist- als auch für den Prognosezustand wieder ausreichend leistungsfähig. Erst dadurch kann sie ihrer Bedeutung als europäische Transversale wieder voll gerecht werden. Sie ist ferner wichtiger Zubringer zum Bayernhafen Nürnberg mit dem größten und bedeutendsten multifunktionalen Logistikzentrum in Süddeutschland, welches damit die Drehscheibe für die Märkte in West- und Osteuropa bildet. Das nachgeordnete Straßennetz wird entlastet, weil Verkehrsteilnehmer, die wegen häufiger Staus von der Autobahn auf andere Straßen verdrängt worden sind, wieder zurückkehren werden. Durch den besseren Verkehrsfluss und die damit verbundene Vermeidung von Fahrzeitverlusten wird die Wirtschaftlichkeit für den Straßennutzer erhöht. Neben der Leistungsfähigkeit verbessert der bedarfsgerechte Ausbau entsprechend den geltenden technischen Richtlinien auch die Verkehrssicherheit. Die unfallbedingten volkswirtschaftlichen Kosten werden dadurch gesenkt.

Die A6 ist so dimensioniert, dass sie für den aufgrund der Verkehrsprognose zu erwartenden Verkehrsbedarf ausreichend sein wird.

#### **4.2.3 Planungsziele**

Die A6 verbindet als transeuropäische Verkehrsachse die westeuropäischen Länder wie Frankreich und Deutschland mit den osteuropäischen Nachbarländern, verläuft dabei auch durch die Industrieregion Mittelfranken (Planungsregion 7, Metropolregion Nürnberg) und muss neben einem besonders starken Transitverkehr auch erhebliche Quell- und Zielverkehre aus dem Oberzentrum Nürnberg aufnehmen. Sie ist als Europastraße E50 auch Bestandteil des transeuropäischen Netzes (TEN).

Als wesentliche Planungsziele sind insbesondere zu nennen:

- Schaffung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit der A6 angesichts der prognostizierten Verkehrsstärke
- Verbesserung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit auf der A6
- Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes
- Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen (Lärmimmissionen)

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass das Vorhaben erforderlich ist, um den derzeitigen und den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können.

## **4.3 Öffentliche Belange**

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

Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens war gem. § 15 Abs. 2 ROG nicht erforderlich, weil das Vorhaben den Zielen der Raumordnung nicht entgegensteht und es sich um keine Neutrassierung handelt, sondern um eine Verbreiterung einer bestehenden Trasse um je eine Richtungsfahrbahn, so dass die bereits vorhandenen Auswirkungen hinsichtlich der Umweltbelastung in den Bereichen Lärm, Abgase und Staub raumordnerisch nicht zu überprüfen waren.

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP vom 08.08.2006) ist unter Ziel BV 1.4.1 folgendes ausgeführt:

"Der Schaffung einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur kommt im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrszunahme, bedingt durch geänderte Mobilitätsansprüche der Gesellschaft, die zunehmende Arbeitsteilung in der Wirtschaft sowie die Osterweiterung der Europäischen Union, besondere Bedeutung zu."

Unter BV 1.4.2 heißt es weiter: "Für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der bestehenden europäischen Transversalen sollen folgende Autobahnstrecken vorrangig sechsstreifig ausgebaut werden: ...A 6 Heilbronn – Nürnberg ..."

Die gewählte Trasse folgt diesen Vorgaben und steht somit im Einklang mit den Entwicklungszielen. Der Planungsverband Industrieregion Mittelfranken hat dies in seiner Stellungnahme vom 23.04.2008 auch bestätigt.

Auch aus regionalplanerischer Sicht hat die Baumaßnahme angesichts der verkehrlichen und wirtschaftlichen Bedeutung dieser Bundesautobahn für den fränkischen Wirtschaftsraum als wichtigste Ost-West-Achse vorrangige Bedeutung.

### **4.3.2 Planungsvarianten**

Wegen des bestandsorientierten Ausbaus der A6 und der vorhandenen Zwangspunkte (angrenzende Siedlungen, Verknüpfung mit dem untergeordneten Straßennetz, Bannwaldgebiet, die beiden angrenzenden Autobahnkreuze) stellte sich die Frage nach anderen Trassenführungen nicht. Die bestehende Wohnbebauung von Moorenbrunn sowie der gegenüberliegende Gewerbepark Nürnberg/Feucht machen größere Änderungen in der Linienführung der A6 nahezu unmöglich. Auch eine einseitige Verbreiterung in Richtung Gewerbepark Nürnberg/Feucht konnte daher nicht in Frage kommen. Weitere Einschränkungen ergeben sich durch Zwangspunkte im Übergang zur bestehenden A6 am Baubeginn und am Bauende mit den beiden Autobahnkreuzen. Über die gesamte Länge der Ausbaustrecke verläuft die A6 im Bannwald. Nur im Bereich des Bodendenkmals „Teufelsbackofen“ (Betr.-km 791,180) wurde eine einseitige Verbreiterung nach Norden vorgenommen, um zum einen das Bodendenkmal zu schützen und zum anderen nicht in eine Population verschiedener Spechtarten einzugreifen. Jedes weitere Abweichen vom Bestand würde zu zusätzlichen Eingriffen führen. Gründe, die solche Eingriffe rechtfertigen könnten, sind nicht erkennbar.

### **4.3.3 Ausbaustandard**

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des gegenständlichen Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen „Richtlinien für die Anlage von Straßen – RAS“. Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erforder-

nisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

Die Autobahndirektion Nordbayern hat bei ihrer Planung die einzelnen Straßenbestandteile nur so bemessen wie dies entsprechend der prognostizierten Verkehrsbelastung notwendig ist.

Um das Bodendenkmal „Teufelsbackofen“ (Betr.-km 791,180) zu erhalten und die Sichtverhältnisse entlang der Richtungsfahrbahn Heilbronn zu verbessern, wurde die Fahrbahn Richtung Heilbronn in diesem Bereich um bis zu 5 m nach Norden verschoben.

Zur Optimierung der Flächeninanspruchnahme wurde die Neigung des Mittelstreifen im Bereich der gestaffelten Richtungsfahrbahnen (von ca. Betr.-km 790+340 bis ca. Betr.-km 791+400) auf bis zu 1 : 1 erhöht.

Im Bereich der Kreuzung mit der ICE-Strecke Nürnberg – München/Regensburg muss die Gradiente der A6 angehoben werden, um aufwendige Umbaumaßnahmen an dieser Bahnlinie zu vermeiden. Die vorhandene Querneigung der Autobahn liegt bei nur 1,0 bis 1,5% und entspricht damit nicht den Anforderungen der RAS-Q im Hinblick auf Fahrdynamik und Entwässerung. Sie wird im Rahmen des Ausbaus auf die erforderlichen Werte der RAS-Q, mindestens jedoch auf 2,5%, angehoben.

Im Vorgriff auf einen geplanten Umbau des Autobahnkreuzes Nürnberg/Ost ist der Anbau von 2-streifigen Ein- und Ausfädelungstreifen am Abschnittsende und damit auch im Kreuzungsbereich mit der Bahn zu berücksichtigen.

Die Anschlussstelle Nürnberg/Langwasser bleibt in ihrer Lage und Höhe weitgehend unverändert. Die Trassierung der Ein- und Ausfahrtsrampen wird lediglich im Bereich der Trenninselpitzen der Ein- und Ausfädelungstreifen angepasst. Ein- und Ausfädelungstreifen erhalten eine Länge von jeweils 250 m.

Entsprechend ihrer Verkehrsbelastung ist die Autobahn in Bauklasse SV der RStO 01 (Ausgabe 2001) einzustufen.

Aus Lärmschutzgründen ist im Abschnitt von Betr.-km 789+400 bis 792+600 als Deckschicht ein offenporiger Asphalt (OPA) 0/8 S mit einer schalltechnischen Leistungsfähigkeit von  $D_{StO} = -5 \text{ dB(A)}$  vorgesehen.

#### **4.3.4 Immissionsschutz**

Das 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).

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der Trassierung oder den Verzicht auf Teile der Maßnahme kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden.

#### 4.3.4.1 Lärmschutz

Der Schutz der Anlieger vor Straßenverkehrslärm erfolgt nach den 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 so weit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV. Der Vorschrift kommt bereits unterhalb der in § 41 BImSchG bezeichneten Lärmschwelle im Rahmen der Abwägung unter Lärmschutzgesichtspunkten die Funktion einer Abwägungsdirektive zu (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, BVerwGE 108, 248, 253).

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgereusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV).

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

##### 4.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV vorzunehmen.

In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS 90“ zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode 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, liegen nicht vor.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 96, 1003).

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 Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete, sowie Anlagen und Gebiete für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) dieser Tabelle entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Auf Darstellungen im Flächennutzungsplan kann dabei nicht abgestellt werden, sofern kein Bebauungsplan dazu existiert.

#### 4.3.4.1.3 Lärmberechnung

Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der LKW-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zu Grunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet.

Der Lärmschutz ist dabei auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, nicht aber auf Spitzenbelastungen auszulegen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

Messungen 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 85, 1159).

Die Prognose, die eine Verkehrsmenge von 87.000 Kfz/Tag für den Prognosezeitraum 2020/2025 zu Grunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind berücksichtigt. Die verkehrlichen Auswirkungen, die sich aus Verbesserungen im Autobahnnetz, der Öffnung der Grenze nach Osteuropa und die Durchgängigkeit der A6 von Nürnberg bis Prag ergeben, wurden im Gutachten berücksichtigt.

Die Verkehrsprognose beruht auf einer Untersuchung von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak, München vom 24.07.2003, überarbeitet durch ein Ergänzungsgutachten vom 24.09.2007.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist diese Verkehrsuntersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar; sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Ein längerer Prognosezeitraum musste nicht gewählt werden (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). In der Verkehrsuntersuchung wurden für das Jahr 2025 folgende Lkw-Anteile prognostiziert:

Lkw-Anteil tags: 17,6 %                      AK Nürnberg/Süd – AS Nürnberg/Langwasser  
Lkw-Anteil nachts: 40,3 %

Lkw-Anteil tags: 18,4 %                      AS Nürnberg/Langwasser – AK Nürnberg/Ost  
Lkw-Anteil nachts: 41,2 %

Auch das Bayer. Landesamt für Umwelt ist mit den Berechnungen einverstanden. Die Immissionspegelberechnungen wurden für 79 ausgewählte repräsentative Ge-

bäude durchgeführt. Hierbei ergaben sich im ungünstigsten Falle Immissionspegel von 65,9 dB(A) tags und 62,0 dB(A) nachts. Für das der A6 nächstliegende Gebäude im ausgewiesenen Wohngebiet mit einer Entfernung von 85 m, bedeutet dies eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte von 6,9 dB(A) am Tag und 13,0 dB(A) in der Nacht (siehe schalltechnische Berechnungen Unterlage 11.1 Immissionsort Nr. 28, Meinradstraße 6).

Die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen wurden nach dem in § 41 Abs.2 BImSchG verankerten Grundsatz konzipiert, wonach die Kosten der Schutzmaßnahmen nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen dürfen.

Deshalb wurden auch dort, wo es aus naturschutzfachlicher Sicht, sowie aus topographischen und Städtebau- bzw. aus Platzgründen möglich ist, Lärmschutzwälle angeordnet, die gegenüber Wänden die kostengünstigere Lösung darstellen.

Um die Auswirkungen verschiedener aktiver Lärmschutzmaßnahmen aufzeigen zu können, wurden mehrere Rechenläufe durchgeführt. Es hat sich gezeigt, dass die nächtlichen Lärmimmissionen bei vertretbaren Kosten nur mit dem zusätzlichen Einsatz eines lärmindernden, offenporigen Asphalt gering gehalten werden können. Offenporiger Asphalt als zusätzlicher Lärmschutz ist von Betr.-km 789+400 (östliches Widerlager Unterführung der St 2225) bis Betr.-km 792+600 für die Ortslage von Moorenbrunn vorgesehen. Die Länge der Strecke mit offenporigem Asphalt wurde auch unter den Gesichtspunkten des Unterhaltes, Winterdienstes und der Orientierung für den Kraftfahrer, der sich auf die jeweilige Fahrbahnbeschaffenheit einstellen muss, gewählt.

Durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen werden bis auf ein Gebäude im Außenbereich die Immissionsgrenzwerte für die Tagzeit an allen Wohngebäuden eingehalten.

Ohne Lärmschutzmaßnahmen wären im Ortsbereich von Moorenbrunn die Immissionsgrenzwerte an ca. 50 Gebäuden am Tag und ca. 270 Gebäuden in der Nacht überschritten. Zum Schutz von Moorenbrunn vor Verkehrslärm ist ein umfangreicher aktiver Lärmschutz geplant, der sich von km 790,900 bis km 792,530 und damit auf eine Länge von 1630 m erstreckt. Er gliedert sich im Einzelnen wie folgt:

Maßnahme	von km	bis km	Höhe Wall	Höhe Wand	Schirmhöhe gesamt
Lärmschutzwand	790,900	791,300		6,0 m	6,00 m
Wall-Wand-Kombination	791,300	792,200	5,0 m **)	5,0 m *)	10,00 m
Lärmschutzwand	792,200	792,530	--	6,0 m **)	6,00 m

\*) Lärmschutzwand hochabsorbierend

\*\*\*) Steilwall aus Steinkörben hochabsorbierend

Darüber hinaus ist eine 5,0 m hohe Lärmschutzwand aus Steinkörben entlang der Ausfahrtrampe Amberg – Nürnberg der Anschlussstelle Nürnberg/Langwasser geplant. Diese Wand schließt an der Gleiwitzer Straße stadteinwärts an eine vorhandene 3,60 m hohe Lärmschutzwand an und rundet damit die Lärmschutzmaßnahmen für die Westseite von Moorenbrunn ab. Detailliert sind die Lärmschutzmaßnahmen in den Lageplänen Unterlage 7.1 Blatt 1 T und 2 T dargestellt und im Bauwerksverzeichnis Unterlage 7.2 T beschrieben. Durch diese geplanten Lärmschutzmaßnahmen lässt sich die derzeitige Lärmbelastung um bis zu 14,4 dB(A) reduzieren. Im Prognosezeitraum 2020/2025 beträgt die Lärmminde- rung trotz der erheblich höheren Verkehrsbelastung immer noch bis zu 13,0 dB(A).

Mit diesen Maßnahmen kann in Moorenbrunn der Immissionsgrenzwert am Tag an allen Gebäuden eingehalten werden. Die Nachtwerte in den Obergeschossen von 13 Gebäuden weisen geringfügige Überschreitungen bis zu 1 dB(A) auf. An 5 Gebäuden tritt eine Nachtwertüberschreitung zwischen 1 dB(A) und 1,7 dB(A) auch im Erd- und im 1. Obergeschoss auf. An den Gebäuden, an denen der Immissionsgrenzwert überschritten wird, sind zusätzlich passive Maßnahmen erforderlich, soweit die vorhandenen Außenbauteile nicht schon einen ausreichenden Schutz bieten. Eine vollständige Einhaltung der Nachtgrenzwerte ist mit vertretbarem städtebaulichem und kostenmäßigen Aufwand nicht erzielbar: Um für Moorenbrunn Vollschutz im Hinblick auf den Lärmschutz zu erreichen und damit keine Nachtgrenzwertüberschreitungen mehr zu haben, müssten die geplanten Lärmschutzanlagen um 4,0 m auf bis zu 14 m erhöht werden. Die Kosten dafür werden auf ca. 1,5 Mio € geschätzt. Die Kosten des passiven Lärmschutzes für die unten genannten 18 Anwesen betragen dagegen ca. 90.000 €. Nach § 41 Abs.2 BImSchG können bzw. müssen aktive Schutzmaßnahmen unterbleiben, wenn die Kosten der Lärmschutzmaßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Das wäre hier der Fall. Von daher ist dem passiven Schutz der 18 Gebäude der Vorzug zu geben.

Für den Stadtteil Nürnberg-Langwasser sind aufgrund der großen Entfernung zur A6 (1,3 km) keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte werden auch derzeit nicht überschritten und liegen im Bereich der Liegnitzer Straße bei 51,0 dB(A) tags und 47,1 dB(A) nachts (siehe schalltechnische Berechnungen Unterlage 11.1, Immissionsort Nr. 79). Nachdem sich der geplante lärmindernde offenporige Asphalt auch dort auswirken wird, wird sich die Lärmsituation auf 49,5 dB(A) tags und 46,6 dB(A) nachts verbessern.

Für den Gewerbepark Nürnberg/Feucht sind keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte werden auch derzeit nicht überschritten. Nachdem sich der geplante lärmindernde offenporige Asphalt auch dort auswirkt, ist in jedem Fall mit einer Verbesserung der Lärmsituation zu rechnen.

Mit Allgemeinem Rundschreiben Nr. 5/2002 wurde ein Statuspapier der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) vom 18.10.2001 veröffentlicht, das die Ergebnisse von Lärmmessungen an zahlreichen Autobahnen beinhaltet. In diesem Statuspapier werden die im Allgemeinen Rundschreiben Nr. 14/1991 genannten Korrekturwerte bestätigt und Aussagen zur Dauerhaftigkeit der lärmindernden Wirkung getroffen. Für einen offenporigen Asphalt 0/8 auf Autobahnen wird eine Dauerhaftigkeit von 6 Jahren genannt.

Die festgestellten Lärmberechnungen wurden nach den derzeit gültigen gesetzlichen Regelungen und technischen Vorschriften durchgeführt. Das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) hat die Unterlagen geprüft und deren Richtigkeit bestätigt.

#### 4.3.4.2 *Schadstoffbelastung*

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete zu vermeiden.

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Aus dem Gebot der Problembewältigung folgt, dass hier auch die Problematik der Luftschadstoffe berücksichtigt werden muss, auch wenn verbindliche Werte, die bei der Planfeststellung einzuhalten wären, insoweit nicht bestehen. Die 22. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (22. BImSchV) gilt für Planungen nach dem FStrG nicht unmittelbar.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG (vgl.: Beschluss vom 01.04.2005, Az: 9 VR 7/05) ist es daher sachgerecht, wenn im Rahmen einer Planfeststellung die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und der hierfür zuständigen Behörde überlassen wird. Das liegt gerade im Fall des Ausbaus von bestehenden Straßen nahe. Für diese steht im Rahmen der Luftreinhalteplanung ein breites Spektrum vorhabensunabhängiger Maßnahmen zur Verfügung, mit deren Hilfe die Schadstoffbelastung nicht nur reduziert sondern ggf. auch kompensiert werden könnte. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Planfeststellungsbehörde ein Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Dafür müssen jedoch konkrete Anhaltspunkte erkennbar sein.

Die Autobahndirektion Nordbayern hat vom Büro Schorling ein Gutachten zur Beurteilung der Belastung durch Luftschadstoffe erstellen lassen. Als Ergebnis ist folgendes festzuhalten:

Die bestehende Immissionsbelastung durch Schadstoffe bewegt sich bereits auf einem hohen Niveau, so dass der Immissionsgrenzwert für den Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub> der 22. BImSchV im Bereich der autobahnnahen Wohnbebauung bereits heute überschritten wird. Aufgrund der zukünftig verbesserten Motorentechnik ist trotz der prognostizierten Zunahme des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) und einem weiter zunehmenden Lkw-Anteil in den Jahren 2005 bis 2020/2025, mit einer deutlichen Verbesserung der Schadstoffsituation für Moorenbrunn zu rechnen, wenngleich im Prognosefall (ohne Ausbau der A6) an einigen wenigen Gebäuden noch Grenzwertüberschreitungen verbleiben. Durch die im Zusammenhang mit dem Ausbau der A6 vorgesehenen umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen für Moorenbrunn, die neben dem Schutz vor Verkehrslärm auch einen Schutz vor der Ausbreitung der verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen bieten, können im Prognosezeitraum 2020/2025 die Immissionswerte der 22. BImSchV eingehalten werden.

Das Bayer. Landesamt für Umwelt (LfU) hat hinsichtlich der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach dem "Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen MLuS-02" (geänderte Fassung 2005) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Version 6.0e vom 26.04.2005 eine Abschätzung vorgenommen. Unter Ansatz der vorgegebenen Verkehrsmengen ist nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 22. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen erreicht oder überschritten werden.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde lässt sich damit belegen, dass mit dem Ausbau der A6 in diesem Bereich keine Fakten geschaffen werden, die sich über die Luftreinhalteplanung – wie sie für den Bereich des Ballungsraumes Nürnberg – Fürth – Erlangen bereits in Angriff genommen wurde, nicht kontrollieren ließe.

Die Aufnahme entsprechender Nebenbestimmungen konnte daher unterbleiben.



## 4.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege, Bodenschutz

### 4.3.5.1 Öffentlicher Belang

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Bei der Planfeststellung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in Art. 1 BayNatSchG und §§ 1 und 2 des BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z. B. § 1 a BauGB und § 1 BBodSchG). Gemäß Art. 6 a Abs. 1 Satz 3 BayNatSchG ist eine Beeinträchtigung auch vermeidbar, wenn das mit dem Eingriff verfolgte Ziel auf andere zumutbare, die Natur und Umwelt schonendere Weise erreicht werden kann.

### 4.3.5.2 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

#### 4.3.5.2.1 Eingriffsregelung

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des § 19 BNatSchG bzw. Art. 6 a Abs. 1 BayNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen,
- nicht ausgleichbare Maßnahmen, sofern die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht vorgehen, in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen).

Gem. § 19 Abs. 3 BNatSchG und Art. 6 a Abs. 2 BayNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen, soweit die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maße auszugleichen sind. Ergibt diese naturschutzrechtliche Abwägung die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens, so können bei nicht ausgleichbaren Eingriffen nach Art. 6 a Abs. 3 BayNatSchG Ersatzmaßnahmen, unter bestimmten Voraussetzungen auch Ersatzzahlungen, verlangt werden.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbstständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357).

Für Vorhaben, die den Naturgenuss erheblich und nachhaltig beeinträchtigen oder den Zugang zur freien Natur ausschließen oder erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen, gelten die Regelungen für Eingriffe entsprechend (Art. 6 Abs. 4 BayNatSchG).

#### 4.3.5.2.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 93, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unter-

lassen (§ 19 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, Art. 6 a Abs. 1 Satz 1, 1. Halbsatz und Satz 3 BayNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Als vermeidbar ist nach dem BNatSchG 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.

Nach Art. 6 a Abs. 1 Satz 3 BayNatSchG ist eine Beeinträchtigung auch vermeidbar, wenn das mit dem Eingriff verfolgte Ziel auf andere zumutbare, die Natur und Umwelt schonendere Weise erreicht werden kann.

Gemäß diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot versucht die Planung in einem ersten Schritt, diesen Erfordernissen gerecht zu werden. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP - Unterlage 12.1 T) verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen.

#### 4.3.5.2.3 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in der Unterlage 12.1 T der Planunterlagen beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Bei Zielkonflikten sind die Ansprüche von Natur und Landschaft aber nicht dominierend (BVerwG vom 7.3.1997, UPR 97,329).

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Umplanung noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 12.1 T (S. 33) beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt bzw. aufgrund von Einwendungen umgeplant wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

Es verbleiben damit insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Überbauung von naturnahen Bereichen und Versiegelung von Boden
- Inanspruchnahme von Bannwaldflächen durch Überbauung
- Überbauung von Waldbiotopen
- Verlust eines Offenlandbiotops
- Versiegelung von Straßenbegleitgrün
- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die Errichtung von Regenrückhaltebecken sowie Neuerrichtung und Ergänzung von Lärmschutzanlagen

#### 4.3.5.2.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die verbleibenden erheblichen und nachhaltigen, unvermeidbaren Beeinträchtigungen sind nach Art. 6 a Abs. 1 Satz 1, 2. Alt. BayNatSchG durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen, soweit dies zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist. § 19 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG lässt neben dem Ausgleich auch eine Kompensation in sonstiger Weise (Ersatzmaßnahmen) zu. Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urt. v. 30.10.1992, Az.: 4 A 4.92, NVwZ 1993, S. 565 sowie Urt. v. 01.09.1997, Az.: 4 A 36.96, NuR 1998, S. 41) striktes Recht.

Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des Art. 6 a Abs. 2 BayNatSchG (spezifische naturschutzrechtliche Abwägung) statt, wenn die mit einem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen nicht ausgleichbar sind. Bei dieser ist zu beachten, dass Art. 6 a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG bei Zerstörung von bestimmten Biotopen „besonders schwerwiegende Gründe des Gemeinwohls“ für die Zulässigkeit des Vorhabens verlangt. Ergibt die spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung, dass die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei Abwägung aller, d. h. auch der vom Vorhaben ausgehenden Anforderungen an Natur und Landschaft, keinen Vorrang haben, können dann auf der nächsten Stufe gemäß Art. 6 a Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG vom Vorhabensträger Ersatzmaßnahmen verlangt werden.

Die Abgrenzung zwischen Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen ist zum Teil problematisch und schwierig. Nach Art. 6 a Abs. 1 Satz 4 BayNatSchG ist ein Eingriff ausgeglichen, wenn nach seiner Beendigung keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushalts zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wieder hergestellt oder neu gestaltet ist. Ersatzmaßnahmen müssen nach Art. 6 a Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG so beschaffen sein, dass sie die durch den Eingriff gestörten Funktionen des Naturhaushalts oder Werte des Landschaftsbildes in dem vom Eingriff betroffenen Landschaftsraum möglichst gleichartig gewährleisten.

Ausgleichsmaßnahmen müssen auf Grund ihrer Zielsetzung, die auf die Wiederherstellung der durch den Eingriff gestörten Funktion des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes gerichtet ist, im optimalen Fall so beschaffen sein, dass in dem betroffenen Landschaftsraum ein Zustand herbeigeführt werden kann, der den früheren Zustand in gleicher Art und mit gleicher Wirkung fortführt. Erforderlich ist damit ein Funktionszusammenhang zwischen vorhabensbedingter Beeinträchtigung und Ausgleichsmaßnahmen, der durch eine qualitative und eine räumliche Komponente gekennzeichnet ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 27.10.2000, Az.: 4 A 18.99, Urteilsabdruck, S. 43 f.; Urt. v. 23.08.1996, Az.: 4 A 29.95, DVBl 1997, S. 68; B. v. 17.02.1997, Az.: 4 VR 17.96, LKV 1997, S. 328, 334).

Bei Ersatzmaßnahmen handelt es sich dagegen um Maßnahmen an anderer Stelle innerhalb des vom Eingriff betroffenen Landschaftsraumes, die zwar nach naturwissenschaftlicher und ökologischer Erkenntnis die Schädigung nicht wieder gutmachen können, aber doch die Chance geben (sollen), dass sich an anderer Stelle ähnliches Leben wieder ausbreitet oder vergleichbare Lebensräume geschaffen werden können.

Fachlich muss ein Ausgleich eine Wiederherstellung der wesentlichen, vom Eingriff betroffenen Funktionen und Werte des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes in einem gewissen funktionalen, räumlichen und zeitlichen Bezug ermöglichen. Da eine vollständige Wiederherstellung aller gestörten Funktionen nach Art, Ort und Zeit im naturwissenschaftlichen Sinn nicht möglich ist, werden

unter Ausgleich alle Maßnahmen verstanden, die der Verbesserung der jeweiligen Funktion dienen, im engeren vom Eingriff betroffenen Landschaftsraum stattfinden und ihre angestrebte Funktionsfähigkeit innerhalb eines absehbaren Zeitraums (von etwa 25 Jahren) annähernd erreichen. Ein solcher Anspruch ist jedoch nach der Definition des BayNatSchG – allerdings schon mit gewissen Abstrichen – auch für die Ersatzmaßnahmen gegeben, die die gestörten Funktionen im betroffenen Landschaftsraum möglichst gleichartig gewährleisten sollen (vgl. auch BVerwG, Urt. v. 27.10.2000, Az.: 4 A 18.99, Urteilsabdruck, S. 43 f.).

Aus der Gesetzesformulierung geht hervor, dass das Ausgleichsgebot zwei Komponenten, und zwar "Naturhaushalt" und "Landschaftsbild", beinhaltet.

Da es sich bei dem Vorhaben um den Ausbau einer bestehenden Trasse handelt, ergeben sich nur geringe Veränderungen des Landschaftsbildes. Der Eingriff in das Landschaftsbild ist bereits durch die Gestaltungsmaßnahmen kompensierbar, wenn dadurch das Landschaftsbild wieder hergestellt bzw. neu gestaltet ist.

Der Begriff Ausgleich zu Gunsten des Naturhaushaltes bedeutet, dass aus fachlicher Sicht Maßnahmen durchzuführen sind, die geeignet sind, die gestörten Funktionen des Naturhaushaltes im räumlichen Zusammenhang mit dem Eingriff innerhalb eines absehbaren Zeitraumes zumindest weitgehend wiederherzustellen.

Darüber hinaus sind die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die aufgrund des Eingriffs in den Naturhaushalt durchgeführt werden, multifunktional, d.h. durch die Anlage von Kompensationsflächen im Eingriffsraum werden neue, landschaftstypische Strukturen geschaffen, die zur Bereicherung des Landschaftsbildes beitragen und der Erholung dienen können.

Die Ausgleichsmaßnahmen sind dort vorzunehmen, wo Flächen vorhanden sind, die aufwertungsbedürftig und -fähig sind. Diese Voraussetzung erfüllen sie, wenn sie in einen Zustand versetzt werden können, der sich im Vergleich mit dem früheren als ökologisch höherwertig einstufen lässt. Dabei bleiben Gemarkungs- oder Gemeindegrenzen außer Acht. Entscheidend ist alleine der räumliche Bezug zwischen dem Eingriffsort und dem Ort der Ausgleichsmaßnahme. Beurteilungsgrundlage sind die ökologischen Gegebenheiten. Es muss gewährleistet sein, dass die Nachteile, die am Eingriffsort entstehen, in einer gesamtbilanzierenden Betrachtungsweise kompensiert werden können.

Es gehen Wald- und Offenlandflächen im Umfang von ca. 3 ha durch die Baumaßnahme verloren (Eingriff). Hierfür stellt die Autobahndirektion Kompensationsflächen im Umfang von 3,72 ha zur Verfügung. Die Eingriffe werden vollständig ausgeglichen. Zusätzlich werden als landschaftsgestalterische Maßnahmen für die Eingriffe in das Landschaftsbild die Gestaltungsmaßnahmen G1-G4 durchgeführt. Zum Schutz vor baubedingten Beeinträchtigungen ist die weitere Schutzmaßnahmen S1 vorgesehen. Die genaue Beschreibung der Maßnahmen ist dem Erläuterungsbericht zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung zu entnehmen.

Bei den Ausgleichsmaßnahmen handelt es sich im Wesentlichen um die

- Neuanlage von Bannwald in unmittelbarem Anschluss an bestehenden Bannwald (A1) sowie die
- Neuanlage eines Offenlandbiotops (A2)

jeweils im Bereich des ehemaligen "Muna-Geländes" bei Feucht.

Die Naturschutzbehörden sind mit den genannten Flächen einverstanden.

Als Zeitpunkt für die Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen wurde in Auflage A 4.3.1 festgelegt, dass diese spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme ausgeführt sein sollen.

#### 4.3.5.2.5 Naturschutzfachliche Abwägung

Die geplante Baumaßnahme verursacht einen erheblichen Eingriff in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild. Problemschwerpunkt ist dabei der Verlust von Bannwald.

Die Bedeutung für die Erholung der von dem Bauvorhaben betroffenen Fläche ist bereits jetzt durch die vorhandene BAB A6 stark eingeschränkt. Der Erholungssuchende wird also bestrebt sein, sein Bedürfnis nach Erholung außerhalb dieser Fläche zu befriedigen.

Auch das unmittelbar an die vorhandene Autobahn angrenzende Gebiet ist in Bezug auf die Erholungsnutzung vorbelastet. Eine Verstärkung der vorhandenen Beeinträchtigung durch die Erweiterung der A6 von vier auf sechs Spuren kann sowohl im Hinblick auf die Lärm- und Schadstoffsituation als auch bezüglich einer Steigerung der visuellen Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden. Der Eingriff wird ausgeglichen.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A 4.3 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Baumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen ausgeglichen sind, sodass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wieder hergestellt oder neu gestaltet sein wird. Das Konzept der Ausgleichs-, Minimierungs-, Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen ist nachvollziehbar.

#### 4.3.5.3 Erlaubnis nach den Landschaftsschutzgebietsverordnungen

Folgende Landschaftsschutzgebiete gem. Art. 10 BayNatSchG sind vom Ausbau der A6 betroffen:

1. Schutz des Landschaftsraumes im Gebiet des Landkreises Roth "Südliches Mittelfränkisches Becken östlich der schwäbischen Rezat und der Rednitz mit Vorland der Mittleren Frankenalb" Nr. RH -02
2. "Langwasser": Landschaftsraum zwischen Langwasser im Norden, der Nürnberger Stadtgrenze im Süden, Altenfurt im Osten und Münchener Straße im Westen (Bestandteil der LandschaftsschutzVO der Stadt Nürnberg, Verordnung zur Festsetzung von Landschaftsschutzgebieten im Stadtgebiet Nürnberg), Nr. N(S)-01m

Nahezu der gesamte westliche Abschnitt bis Moorenbrunn ist als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Dabei grenzen die Schutzgebiete teilweise direkt aneinander an, so dass ein erheblicher Teil des gesamten Landschaftsraums des Projektgebietes im westlichen Abschnitt beiderseits der Autobahn unter Landschaftsschutz steht.

In den LSG ist mit folgenden, wesentlichen Beeinträchtigungen zu rechnen:

- Neuanlage von zwei Regenrückhalte- und Absetzbecken mit Zufahrtsweg
- Bodenabtrag
- Überbauung von Gehölzbiotopen

- randliche Überbauung durch Fahrbahnverbreiterung

Nach den jeweiligen Vorschriften dieser Verordnungen sind im Landschaftsschutzgebiet alle Handlungen (Maßnahmen) verboten, die den Charakter des Landschaftsschutzgebietes verändern oder den in den Verordnungen genannten besonderen Schutzzwecken zuwiderlaufen würden.

Sowohl speziell für die Verbreiterung der A6 selbst als auch für die hierdurch veranlassten Folgemaßnahmen wie die Errichtung von zwei Regenrückhaltebecken mit Absetzbecken, können die Erlaubnisse nach den Landschaftsschutzgebietsverordnungen erteilt werden, denn überwiegende Gründe des allgemeinen Wohls rechtfertigen hier die Befreiung. In C 4.2.2 und 4.2.3 dieses Beschlusses wird ausführlich dargelegt, aus welchen Gründen der 6-streifige Ausbau der A6 erforderlich ist. Hierauf wird Bezug genommen. Diese Gründe, die den Belangen des allgemeinen Wohls zuzuordnen sind, überwiegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde. Es muss bei der Betrachtung aber auch berücksichtigt werden, dass erhebliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen von der Vorhabensträgerin durchgeführt werden, damit der Schutzzweck der Landschaftsschutzgebietsverordnung so weit wie möglich aufrecht erhalten bleibt. Es wird hier Bezug genommen auf die Planunterlage 12 T und auf C 4.3.5.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses. Die Voraussetzungen für die Erteilung von Erlaubnissen liegen vor. Die Unteren Naturschutzbehörden haben deren Erteilung zugestimmt.

#### 4.3.5.4 Artenschutz

Im Rahmen der Prüfung der naturschutzrechtlichen Zulässigkeit des Bauvorhabens sind auch einschlägige Bestimmungen des Artenschutzes zu beachten. Die Vorschriften des Artenschutzes dienen allgemein dem Schutz und der Pflege der wildlebenden Tier- und Pflanzenarten. Besondere Bedeutung kommt den Verbotbestimmungen des § 42 Abs. 1 BNatSchG zu.

Danach ist es insbesondere verboten,

- wild lebende Tiere der besonders geschützten Arten zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 42 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG)
- wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören (§ 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG)
- wild lebende Pflanzen der besonders beschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. (§ 42 Abs. 2 Nr. 4 BNatSchG).

Welche unter den dort genannten besonders oder streng geschützten Arten zu verstehen sind, ergibt sich aus § 10 Abs. 2 Nr. 10 bzw. Nr. 11 BNatSchG. Hierunter fallen insbesondere die in Anhang IV FFH-RL genannten Tier- und Pflanzenarten, die in Europa heimischen wildlebenden Vogelarten i. S. Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie sowie die in der Bundesartenschutzverordnung aufgeführten Arten.

Art. 12 und 13 der FFH-RL treffen weitere Regelungen zum Schutzregime von Tieren und Pflanzen. Art. 16 Abs. 1 Buchstabe c der FFH-RL lässt ein Abweichen von Verboten des Art. 12 zu, wenn es keine andere zufriedenstellende Lösung gibt und die Population der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmeregelung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand

verweilt und dies im Interesse der Volksgesundheit, der öffentlichen Sicherheit oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art erforderlich ist.

Eine Abweichung nach Art. 16 FFH-RL setzt daher voraus, dass die Population der betroffenen Arten trotz der Befreiung in einem guten Erhaltungszustand verbleibt. Unter „Population“ ist dabei eine biologisch oder geographisch abgegrenzte Zahl von Individuen zu verstehen, die dadurch gekennzeichnet ist, dass sie der selben Art oder Unterart angehören und innerhalb ihres Verbreitungsgebietes in Vermehrungsbeziehungen stehen. Der Erhaltungszustand beurteilt sich danach, ob anzunehmen ist, dass die Art langfristig ein lebensfähiges Element ihres natürlichen Lebensraums bleiben wird, um auf Dauer ein Überleben der Population zu sichern.

Art. 5 der Vogelschutzrichtlinie trifft die Regelungen zum Schutz der europäischen Vogelarten, von denen nach Art. 9 und 13 V-RL abgewichen werden kann, sofern die Abweichung im Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit liegt, dies zu keiner Verschlechterung der derzeitigen Lage führt und es keine andere zufriedenstellende Lösung gibt.

Der Verlust einzelner Exemplare oder Siedlungsräume schließt dabei nicht grundsätzlich aus, dass die Population der betreffenden Art als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet als lebensfähiges Element erhalten bleibt.

Weiter besteht die Möglichkeit, den Erhaltungszustand der von vorhabensbedingten Auswirkungen betroffenen Arten durch Maßnahmen des Naturschutzes, die Eingriffe kompensieren, zu sichern.

Im Rahmen der den Antragsunterlagen beigefügten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) wurde untersucht, ob Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 BNatSchG erfüllt sind.

Darin wurde der ermittelte Sachverhalt an Hand der vor dem 18.12.2007 geltenden Rechtslage bewertet. Hinsichtlich der nach altem Recht erfüllten Verbotstatbestände wurde festgestellt, dass die Voraussetzungen für die Erteilung notwendiger Befreiungen vorlagen.

Durch die Novelle des BNatSchG, die zum 18.12.2007 in Kraft getreten ist, hat sich der rechtliche Beurteilungsrahmen für die Verbotstatbestände des § 42 BNatSchG geändert. Während vor der Novelle der Erhaltungszustand des einzelnen Individuums maßgeblich war, wird nunmehr die Beurteilung auf den Erhaltungszustand der lokalen Population abgestellt. Die Antragstellerin hat die saP überarbeitet und auf die neue Gesetzeslage, sog. kleine Novelle, abgestimmt. Sie ist als Anhang 5 T zur Unterlage 12.1 T Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen. Dabei ergibt sich folgendes Ergebnis:

Die vom Vorhaben betroffenen Tierarten (v. a. europäische Vogelarten) befinden sich in einem so stabilen Bestand, dass eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen durch das Vorhaben auszuschließen ist. Im Untersuchungsraum wurden weder streng geschützte Pflanzen noch streng geschützte Tierarten ohne gemeinschaftsrechtlichen Schutzstatus nachgewiesen.

Der Erhaltungszustand der lokalen Population der betroffenen Säugetierarten (v.a. Fledermäuse), Reptilien, Amphibien, Käfer und Nachtfalter wird von dem beauftragten Büro allgemein als gut bzw. mittel bewertet und verschlechtert sich durch die Maßnahme nicht. Bezüglich der betroffenen Europäischen Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-RL hat die Untersuchung ergeben, dass durch die Bau-

maßnahme keine Verbotstatbestände ausgelöst werden. Verschiedene Maßnahmen zur Vermeidung und zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität sollen Gefährdungen von Tier und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und von Vogelarten vermeiden oder mindern. Dazu gehören u. a. eine zeitliche Optimierung der Rodungsarbeiten, die Optimierung der Straßenführung und Bauweise, eine Aufwertung der Freifläche auf der ehemaligen Deponie, Sicherung von Alteichen und Auflichtung am Hohen Bühl, flächige Auflichtung von Kiefernwald östlich des Hohen Bühls durch vorrangige Entfernung der standortfremden Fichten sowie die Ausweisung von einzelnen bestehenden jungen Eichen als zukünftige Biotopbäume und Rückbau der baulichen Anlagen in der ehemaligen FASA-Anlage.

Bei Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen M1 – M4 werden für keine Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie europäischen Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie die Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1, 2 und 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG (kleine Novelle) erfüllt. Durch den Ausbau bleibt die ökologische Funktionalität der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang für alle in der saP genannten Arten erhalten. Es wird daher keine Ausnahme gem. § 43 Abs. 8 Sätze 1 und 2 BNatSchG für das Vorhaben benötigt.

Diese Einschätzung hat auch die Höhere Naturschutzbehörde aus naturschutzfachlicher Sicht bestätigt, nämlich dass eine Beeinträchtigung bzw. Verschlechterung der Erhaltungszustände der einzelnen betroffenen Arten nicht gegeben ist und die Verbotstatbestände des § 42 BNatSchG nicht erfüllt werden.

Das mit der Planfeststellung zugelassene Vorhaben erfüllt damit auch die Anforderungen des Artenschutzes.

#### **4.3.6 Gewässerschutz**

##### **4.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung**

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau von Gewässern, Straßenbau im Wasserschutzgebiet und an Gewässern, den Oberflächenwasserablauf usw. erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

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

Durch die Beckenanlage ASB und RHB 791-1L geht Retentionsraum im faktischen Überschwemmungsgebietes des "Oberen Brandgrabens" verloren. Eine Volumenberechnung führte zu dem Ergebnis, dass der durch den Bau der Beckenanlage theoretisch verlorengelungene Retentionsraum 92 m<sup>3</sup> beträgt.

Demgegenüber zeigen die Querschnitte jedoch folgende tatsächliche Situation:

Zwischen km 0+100 und 0+125 entwässert der "Obere Brandgraben" im Hochwasserfall in das Absetzbecken 791-1L. Eine Vermischung mit Straßenwasser geschieht jedoch nicht, weil in diesem Bereich zwischen Unterhaltungsweg und der Einschnittsböschung eine Mulde geplant ist; diese Mulde leitet das Wasser aus dem "Oberen Brandgraben" am Absetzbecken vorbei Richtung Regenrückhaltebecken. Im Hochwasserfall steht das Wasser im Regenrückhaltebecken bis zur Auslaufhöhe der Hochwasserüberlaufmulde bei 356,75 m ü.N.N.. Der Raum vom Hochwasserspiegel im Regenrückhaltebecken bis zur Dammkrone des Regen-



rückhaltebeckens (Freibord 80 cm) steht dann als zusätzlicher Rückhalteraum mit ca. 1.900 m<sup>3</sup> für den "Oberen Brandgraben" zur Verfügung. Damit wird der o.g. Retentionsraumverlust von 92 m<sup>3</sup> mehr als ausgeglichen. Die Hochwassersituation wird sich daher im dortigen Bereich keinesfalls verschlechtern. Dies bestätigt auch das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg mit Stellungnahme vom 12.12.2008.

Die im Verfahren vorgebrachte Forderung nach Schaffung eines Retentionsraumausgleiches ist daher unbegründet und wird zurückgewiesen.

#### 4.3.6.2 *Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse*

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser aus dem Bereich des 6-streifigen Ausbaus der A6 Heilbronn – Nürnberg von Betr.-km 789+400 bis 793+100 zu sammeln und vor der Ableitung in die jeweiligen Gewässer in Behandlungsanlagen zu reinigen und ggf. zu puffern. Es sind deshalb Einleitungen in Vorfluter und das Grundwasser notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen.

Diese Einleitungen sind gem. § 2 Abs. 1 i.V.m. § 3 Abs. 1 Nrn. 4 und 5 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gem. § 14 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A 5.1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 7 und 7 a WHG und Art. 16 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A 5.3 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 6 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 BayWG i.V.m. § 8 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 4 WHG. Die Stadt Nürnberg und die Landratsämter Roth und Nürnberger Land haben das Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 BayWG hierzu erklärt.

Die beiden Absetz- und Regenrückhaltebecken ASB+RHB 789-1R bei Fl.Nr. 750 Gemarkung Forst Kleinschwarzenlohe und ASB+RHB 791-1L bei Fl.Nr. 110 der Gemarkung Langwasser wurden vom Wasserwirtschaftsamt Nürnberg begutachtet; bei Beachtung der festgesetzten Auflagen hat sich das Wasserwirtschaftsamt damit einverstanden erklärt.

Grundwasserabsenkungen sind nicht geplant.

#### 4.3.7 **Wald**

Für die Durchführung des Vorhabens müssen rund 2,72 ha Wald beseitigt werden. Bei sämtlichen Rodungsflächen handelt es sich um Bannwald. Diese Rodung wird gemäß Art. 9 Abs. 8 BayWaldG mit diesem Planfeststellungsbeschluss aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit zugelassen (vgl. Ausführungen unter C 4.3.5 dieses Beschlusses). Gemäß dem landschaftspflegerischen Begleitplan dienen einige der darin genannten Maßnahmen auch der Ersatzaufforstung. Insoweit sind die Grundsätze des Bayer. Waldgesetzes, insbesondere die Art. 1, 5, 9 Abs. 2-7 und Art. 14 zu beachten. Einer gesonderten Erlaubnis nach dem Bayer. Waldgesetz bedarf es nicht, da gem. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG auch die waldrechtliche Erlaubnis von diesem Planfeststellungsbeschluss mit umfasst wird.

Die waldrechtlichen Ersatzaufforstungen für Bannwald und die vorgesehenen waldbaulichen Maßnahmen werden auf einer Gesamtfläche von insgesamt 3,36 ha umgesetzt. Gem. Art. 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG ist angrenzend an den

vorhandenen Bannwald ein Wald neu zu begründen, der hinsichtlich seiner Ausdehnung und seiner Funktionen dem zu rodenden Wald annähernd gleichwertig ist oder gleichwertig werden kann. Dies ist Teil der Antragsunterlagen (Unterlage 12.1 T, Textteil LBP, Seite 31) und muss daher von der Autobahndirektion umgesetzt werden.

#### **4.3.8 Denkmalschutz**

Das Vorhaben konnte auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange (siehe die Ausführungen unter C 4.2 dieses Beschlusses) gehen den Belangen des Denkmalschutzes vor. Die aufgezeigten Funde (bekannte und vermutete Bodendenkmäler) haben nach den in der Stellungnahme des Bayer. Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste. Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayer. Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Zufallsfunde von Bodendenkmälern mit herausragender kulturhistorischer Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden. In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG sowohl hinsichtlich der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen vorgesehenen Maßgaben.

Die unter Ziffer A 4.5 angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundenen Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belange. 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 einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

#### **4.4 Stellungnahmen der beteiligten Kommunen, Behörden, sonstiger Stellen**

Zu den verbleibenden Forderungen und Einwendungen der am Verfahren beteiligten Stellen und anerkannten Verbände ist, soweit hierauf nicht bereits in den vorstehenden Ausführungen eingegangen wurde, noch Folgendes festzustellen:

#### 4.4.1 Träger von Versorgungsleitungen allgemein

In der Planfeststellung ist nur über das „Ob und Wie“ der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die beteiligten Versorgungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in Ziffer A 4.1 (Unterrichtungspflichten) sowie auf die in den Tekturunterlagen eingetragenen Änderungen bzw. Ergänzungen wird verwiesen.

#### 4.4.2 Stadt Nürnberg

Die Frage, ob es für den Ortsteil Langwasser bzw. Moorenbrunn rechtsverbindliche Bebauungspläne gibt, wird zwischen der Stadt Nürnberg und der Autobahndirektion kontrovers diskutiert. Die Stadt Nürnberg hat ihrem Schreiben vom 24.09.2008 eine Übersicht beigelegt, aus welcher sich die rechtsverbindlichen Bebauungspläne für Langwasser und Moorenbrunn mit ihrer jeweiligen Bezeichnung ergeben. Die Wohnbebauung von Moorenbrunn wurde unabhängig davon zutreffend als "Wohngebiet" eingestuft und als solches der Lärmberechnung zugrunde gelegt. Insofern ist dieses Vorgehen nicht zu beanstanden.

An der Gleiwitzer Straße erforderlich werdende Baumaßnahmen und die daraus folgende Kostentragung können – wie am 16.10.2008 gemeinsam besprochen und im Protokoll festgehalten – mangels Rechtsgrundlage nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben werden. Gleiches gilt für die Forderungen nach Wiederherstellung aufgrabener städtischer Straßenbefestigungen, Geldausgleich für sich ergebende Wertverbesserungen für die Baustellenüberfahrt auf Fl.Nr. 254/356 der Gemarkung Fischbach und Regelungen zur Unterhaltung von Böschungen. Diese Fragen sind zwischen der Autobahndirektion und der Stadt Nürnberg in einer Vereinbarung zu regeln.

Den Forderungen, den Retentionsraumausgleich nachzuberechnen sowie die Leistungsfähigkeit des Oberen Brandgrabens durch das Wasserwirtschaftsamt nachprüfen zu lassen, wurde nachgegeben. Inhaltlich wird auf die Ausführungen unter C 4.3.6.1 verwiesen.

#### 4.4.3 Markt Feucht

Der Markt Feucht hat erklärt, mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung bestehe nur dann Einverständnis, wenn seine eigene Bauleitplanung nicht beeinträchtigt wird.

Durch die in diesem Beschluss festgesetzte Auflage A 4.3.3 wird den Bedenken des Marktes Feucht Rechnung getragen.

Darüber hinausgehende Einwendungen wurden nicht vorgetragen.

#### 4.4.4 Wasserwirtschaftsamt Nürnberg

Das Wasserwirtschaftsamt hat eine Reihe von Forderungen bzgl. Auflagen und Umlanungen vorgetragen. Teilweise haben sich diese durch Zusagen der Autobahndirektion zwischenzeitlich erledigt. Es handelt sich im Einzelnen um folgende Punkte:

Das Wasserwirtschaftsamt hatte zunächst gefordert, das Regenrückhaltebecken 789-1R auf  $V=1835 \text{ m}^3$  zu vergrößern. Von dieser Forderung wurde im Einvernehmen mit der Autobahndirektion Nordbayern Abstand genommen, d.h. das Becken kann mit  $V=1520 \text{ m}^3$  ausgeführt werden, sofern die folgenden Voraussetzungen eingehalten werden:

- ein Oberflächenwasserabfluss aus dem Fahrbahnbereich über Dammböschungsf lächen ohne Oberbodenabdeckung findet nicht statt und die Schichtdicke des Oberbodens wird entsprechend der Ras-EW (in Abhängigkeit der Steilheit mind. 0,1 m, sonst 0,2 m) ausgeführt
- die Leistungsfähigkeit des Ablaufkanals wird angepasst und zur Ableitung größerer Regenereignisse aus der Hochwasserentlastung des Regenrückhaltebeckens wird ein leistungsfähiges Gerinne (Mulde oder Graben) entlang der St 2225 vorgesehen und damit geordnete Vorflutverhältnisse hergestellt
- die entsprechenden Nachweise und Planunterlagen sind dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg als Ergänzungsunterlagen bis spätestens 31.12.2010 vorzulegen.

Die Autobahndirektion Nordbayern hat mit e-mail vom 10.10.2008 mitgeteilt, dass die Einhaltung der o.g. drei Forderungen akzeptiert wird.

Die weitere Forderung des Wasserwirtschaftsamtes, den Drosselabfluss aus dem Regenrückhaltebecken 791-1L in den Oberen Brandgraben auf  $Q_D=50 \text{ l/s}$  zu begrenzen, wurde als Auflage A 4.2.1 festgesetzt. Hiermit hat sich auch die Stadt Nürnberg einverstanden erklärt.

Entwässerungsmulden und -gräben sind gemäß Auflage A 4.2.3 mit einer 30 cm dicken bewachsenen Oberbodenschicht herzustellen, die Oberflächenbeschickung wurde mittels Auflage A 4.2.2 so geregelt, dass die Absetzbecken nach RAS-EW 2005 mit einer Oberflächenbeschickung  $q_A$  von höchstens  $9 \text{ m}^3/(\text{m}^2 \cdot \text{h})$  statt den geplanten  $18 \text{ m}^3/(\text{m}^2 \cdot \text{h})$  bemessen sein dürfen.

#### 4.4.5 Bayerische Staatsforsten, AöR

Der zur den Bayerischen Staatsforsten gehörende Forstbetrieb Nürnberg, Außenstelle Altdorf, ist mit der Gesamtmaßnahme grundsätzlich einverstanden. Lediglich bei den Minimierungsmaßnahmen M2, M3 und M4 sieht sich der Forstbetrieb nicht in der Lage und auch nicht zuständig, die künftige Pflege dieser Flächen zu übernehmen, da das permanente Zurückdrängen des Unterwuchses den Vorgaben des Waldgesetzes und somit einer ordnungsgemäßen Forstwirtschaft zuwider laufe.

Insbesondere gegen die Maßnahme M2 hat der Forstbetrieb Bedenken, da auf einer ehemaligen Deponiefläche mit einer Größe von 1,1 ha (die Flächenangabe wurde in den Unterlagen korrigiert), die derzeit als Wildwiese genutzt wird ein magerer und reich strukturierter Offenlandstandort geschaffen werden soll. Ziel ist es dabei, das Nahrungsangebot für Grün- und Grauspechte durch Förderung der trockenheitsliebenden Ameisenpopulationen sowie den Erhaltungszustand von Zauneidechse und Schlingnatter zu verbessern, extensives Grünland zur Erhaltung von potenziellem Gelbbauchunkenhabitat zu pflegen und das Insektenangebot für Fledermausarten durch Strukturanreicherung zu verbessern. Auf die ursprünglich vorgesehene Sandausbringung wird verzichtet.

Diese o.g. Minimierungsmaßnahmen sind als Schadensbegrenzungsmaßnahmen im Rahmen der FFH-Verträglichkeit sowie als Vermeidungsmaßnahme im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung entwickelt worden. Sie sind notwendig, um einerseits die Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-

Gebietes und andererseits den günstigen Erhaltungszustand der europarechtlichen geschützten Arten zu sichern. Etwaige sich daraus ergebende Einschränkungen in der Nutzbarkeit seiner Waldflächen hat der Forstbetrieb hinzunehmen. Die Flächen verbleiben im Eigentum des Freistaates Bayern. Die Kosten für die Herstellung und Unterhaltung der Maßnahme trägt die Bundesrepublik Deutschland als Vorhabensträgerin. Die Autobahndirektion Nordbayern hat zugesagt, diesbezüglich eine entsprechende Vereinbarung mit dem Freistaat Bayern zu treffen oder die Kostenfrage mittels einer Grunddienstbarkeit zu regeln. Im übrigen sind Fragen der Entschädigung nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu regeln.

#### 4.4.6 Amt für Landwirtschaft und Forsten (AfLuF) Kitzingen

Es wird befürchtet, dass in die Straßenrandböden gelangendes Tausalz zu einer Versalzung des Bodens führen kann, welches von Pflanzenwurzeln aufgenommen und in tiefere Bodenschichten verlagert werden kann. Um Schäden an der Vegetation zu verhindern wird angeregt, dafür zu sorgen, dass kein Straßenwasser ungeklärt über die Böschungen in den angrenzenden Wald abgeleitet wird.

Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat in seiner fachgutachterlichen Stellungnahme jedoch keine Einwände gegen eine breitflächige Versickerung vorgetragen. Es ist vielmehr der Ansicht, dass bei der breitflächigen Ableitung die Reinigungsleistung der Oberbodenschicht im Böschungsbereich genutzt werden kann und dadurch ein guter Grundwasserschutz vor dem verunreinigten Straßenwasser erreicht werden kann. Zudem sind diese Bereich relativ klein, so dass eine Ableitung in weiterführende Vorfluter über Absetz- und Regenrückhaltebecken einen unverhältnismäßig großen zusätzlichen Eingriff in den Bannwald bedeuten würden, was weder wasserwirtschaftlich noch naturschutzfachlich zu rechtfertigen wäre.

Das AfLuF hält außerdem die Fläche, auf der Wald neu begründet wird, nicht für ausreichend groß. Es wird vorgeschlagen, diese Fläche zu Lasten der vorgesehenen Sukzessionsfläche zu vergrößern, um so den walddrechtlichen Vorgaben gerecht zu werden.

Das Entwicklungsziel auf den Sukzessionsflächen ist aber ebenfalls Wald, keine dauerhafte Offenhaltung. Sowohl durch die Aufforstung selbst als auch auf der Sukzessionsfläche ist der Aufwuchs von Bannwald das Ziel.

Zur Maßnahme M3 "Alteichen am Hohen Bühl" hat die Autobahndirektion zugesagt, die Signatur "Herausnahme der Nutzung" gegen eine Signatur "eingeschränkte Nutzung" zu ersetzen. Dies wurde bereits in die Tekturunterlagen eingearbeitet.

#### 4.4.7 Polizeipräsidium Mittelfranken

Das Polizeipräsidium Mittelfranken erhebt gegen die Planung keine Einwände. Es regt jedoch an, im Zuge der Umbaumaßnahmen der AS Langwasser die sogenannten Kontroll- oder Abstellflächen als Parallelspur zwischen den Ein- und Ausfahrspuren zu prüfen.

Die Autobahndirektion hat dazu mitgeteilt, dass entlang der Richtungsfahrbahn Amberg eine Parallelspur für Kontroll- oder Abstellzwecke grundsätzlich möglich wäre; sie läge jedoch im erforderlichen Sichtfeld für den in die A6 einfahrenden Verkehr (Richtung Amberg), dem durch abgestellte Lkw's die Sicht auf den Verkehr aus Richtung Heilbronn genommen würde. Der Vorschlag des Polizeipräsi-

ums ist daher bereits aus Sicherheitsgründen nicht zu verwirklichen. Unabhängig davon wurden im Bereich des 2,5 km entfernten AK Nürnberg/Süd nicht mehr benötigte Fahrbahnteile für Kontrollzwecke der Polizei zur Verfügung gestellt.

#### 4.4.8 Planungsverband Industrieregion Mittelfranken

Der Planungsverband Industrieregion Mittelfranken stimmte dem Vorhaben unter der Maßgabe zu, dass damit kein Präjudiz für einen eventuellen Overfly von der A6 auf die A9 verbunden ist. Ein Begründung für diese Maßgabe wurde nicht abgegeben.

Der Umbau des AK Nürnberg/Ost ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, obgleich bereits Planungen diesbezüglich bei der Autobahndirektion Nordbayern laufen. Solange jedoch kein Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren hierzu durchgeführt und abgeschlossen ist, kann seitens der Planfeststellungsbehörde hierzu keine verbindliche Aussage getroffen werden.

#### 4.5 Private Einwender

Zu den verbleibenden Forderungen und Einwendungen aus einer privaten Einwendung ist, soweit hierauf nicht bereits in den vorstehenden Ausführungen eingegangen wurde, noch Folgendes festzustellen:

Die Einwender machen keine individuelle Betroffenheit geltend; es ist aus ihrem Vortrag auch nicht ersichtlich wie sie darin betroffen sein könnten. Ein konkreter Antrag bzw. konkrete Forderungen werden nicht gestellt. Sie gehen allgemein auf die Lärmsituation in Moorenbrunn, wo auch die Einwender wohnen, sowie die Berechnungsarten der ermittelten Lärmwerte unter Berücksichtigung des Prognosewertes, des Güterverkehrsanteils und des Straßenbelages ein.

Sie bezweifeln die Planrechtfertigung, halten das der schalltechnischen Berechnung zugrunde liegende Zahlenmaterial für nicht gesichert, die Verkehrsprognose für unzutreffend und den Abzug von 5 dB(A) für den Einbau eines lärmmindernenden, offenporigen Asphalts viel zu hoch; es entstehe der Eindruck, die Lärmwerte seien schön gerechnet und in Wirklichkeit sei davon auszugehen, dass im Anwesen der Einwender trotz der enthaltenen Schallschutzmaßnahmen mit einer Überschreitung der Lärmwerte zu rechnen sei. Sie seien der Auffassung, dass eine geringfügige Verlängerung der (aktiven) Schallschutzmaßnahmen Richtung Osten eine weitere spürbare Lärminderung mit sich bringen würde. Eine Unverhältnismäßigkeit werde hierin nicht gesehen.

Das Vorbringen der Einwender ist unzutreffend.

Zur Planrechtfertigung wird auf die Ausführungen unter Ziffer C 4.2 und zu den Lärmberechnungen auf die Ausführungen unter Ziffer C 4.3.4.1 Bezug genommen. In Ziffer C 4.3.4.1 wird ausführlich auf die den Berechnungen zugrunde liegenden Prognosen für die Jahre 2020/2025, die Güterverkehrsanteile, für verschiedene Streckenabschnitte getrennt betrachtet, und die für verschiedene Straßenbeläge in Abzug zu bringenden Werte eingegangen. Von einer Schönrechnung der Lärmwerte kann demnach keine Rede sein.

Eine Verlängerung der Schallschutzmaßnahmen Richtung Osten lehnt die Antragstellerin ab. Dies ist auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und berechtigt. Die vorgesehenen umfangreichen aktiven Schallschutzmaßnahmen, die nach ihrer Verwirklichung eine deutliche Verbesserung des bisherigen Zustandes bewirken werden, hält auch das Bayer. Landesamt für Umwelt für aus-

reichend und das gesamte Lärmschutzkonzept für ausgereift. An den (wenigen) Gebäuden, an denen dann noch Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte auftreten, ist passiver Lärmschutz nach der 24. BImSchV zu gewähren. Diese 18 Häuser, bei denen der Tagwert eingehalten, jedoch der Nachtwert überschritten wird, könnten nur mit sehr hohem Aufwand aktiv vor Lärm geschützt werden (vgl. Ausführungen unter C 4.3.4.1.3).

Die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen sind daher ausreichend und nicht zu beanstanden. Weitergehende Forderungen sind unverhältnismäßig und unter dem Gesichtspunkt einer sparsamen und wirtschaftlichen Haushaltsführung, zu der Behörden verpflichtet sind, nicht durchsetzbar.

Das Bayer. Landesamt für Umwelt stellt zur Luftreinhaltung in seiner Stellungnahme vom 13.03.2008 fest, dass unter Ansatz der vorgegebenen Verkehrsmengen nicht davon auszugehen ist, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 22. BImSchV an den nächst gelegenen Anwesen erreicht oder überschritten werden.

#### **4.6 Gesamtergebnis der Abwägung**

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der 6-streifige Ausbau der BAB A6 zwischen dem Autobahnkreuz Nürnberg/Süd und dem Autobahnkreuz Nürnberg/Ost auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt ist. Nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange und der Umweltauswirkungen wird die Maßnahme für vertretbar gehalten. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet.

#### **4.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung folgen aus § 2 Abs. 6 Satz 2 i.V.m. § 17 Abs. 1 FStrG und Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG, Art. 6 Abs. 7 und Abs. 5 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

#### **5. Sofortige Vollziehung**

Für den 6-streifigen Ausbau der BAB A6 ist für den gegenständliche Abschnitt nach dem aktuellen Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG keine aufschiebende Wirkung.

#### **6. Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des Kostengesetzes (KG). Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 KG befreit. Die Regelung bezüglich der Auslagen ergibt sich aus Art. 10 KG.

#### **D. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen die vorstehende Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Bayer. Verwaltungsgerichtshof in 80539 München, Ludwigstraße 23 erhoben werden. Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie 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 verspätetes Vorbringen zurückweisen.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraße, für die 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 beim Bayer. Verwaltungsgerichtshof, Ludwigstraße 23, 80539 München gestellt und begründet werden. Vor dem Bayer. Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spritzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

#### **E. *Hinweis zur Auslegung des Plans***

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer A 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen bei der Stadt Nürnberg, dem Markt Feucht sowie den Landkreisen Roth und Nürnberger Land zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekanntgemacht.

S c h m a l z  
Oberregierungsrat