

Regierung von Mittelfranken



Planfeststellungsbeschluss

für

den Neubau der Höfener Spange zwischen Virnsberger Straße und Leyher Straße von Bau-km 0+525 bis Bau-km 1+217

Ansbach, den 28.09.2010

Inhalt	Seite
A. Tenor	5
1. Feststellung des Plans.....	5
2. Festgestellte Planunterlagen	5
3. Nebenbestimmungen.....	6
3.1 Unterrichtungspflichten	6
3.2 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	7
3.3 Immissionsschutz	7
4. Straßenrechtliche Verfügungen	8
5. Entscheidung über Einwendungen	8
6. Kosten.....	8
B. Sachverhalt	8
C. Entscheidungsgründe	10
1. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	10
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung.....	10
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	10
2. Materiell-rechtliche Würdigung	11
2.1 Ermessensentscheidung (grundsätzliche Ausführungen)	11
2.2 Planrechtfertigung.....	11
2.2.1 Notwendigkeit der Maßnahme.....	11
2.2.2 Planungsziele	12
2.3 Öffentliche Belange	13
2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	13
2.3.2 Planungsvarianten	13
2.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)	14
2.3.4 Immissionsschutz	14
2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege, Bodenschutz	19
2.3.6 Gewässerschutz	24
2.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang	24
2.3.8 Denkmalpflege.....	25
2.4 Stellungnahmen der beteiligten Kommunen, Behörden, anerkannten Verbände und sonstigen Stellen	25
3.5 Private Belange, private Einwendungen.....	29
3.6 Gesamtergebnis der Abwägung	41
3.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen.....	41
4. Kostenentscheidung	41
D. Rechtsbehelfsbelehrung	41
E. Hinweis zur Auslegung des Plans	42

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen:

a. F.	alte Fassung
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)
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
n. F.	neue Fassung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien

RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.95 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europ. Gemeinschaften vom 27.06.1985
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Stand 27.05.1997)
V-RL	Vogelschutz - Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayer. Straßen- und Wegegesetz

**Vollzug des Bayer. Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG);
Planfeststellungsverfahren für den Neubau der Höfener Spange zwischen Virnsberger
Straße und Leyher Straße von Bau-km 0+525 bis Bau-km 1+217**

Die Regierung von Mittelfranken erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Neubau der Höfener Spange zwischen Virnsberger Straße und Leyher Straße von Bau-km 0+525 bis Bau-km 1+217 mit den aus Ziffern A 3 und A 5 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

Maßnahmen, die im Planfeststellungsverfahren von der Stadt Nürnberg 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	Erläuterungsbericht vom 13.10.2008	
2	Übersichtskarte vom 13.10.2008 (nachrichtlich)	1:20.000
3	Übersichtslageplan vom 13.10.2008 (nachrichtlich)	1:5.000
6.1	Querschnitt Höfener Spange vom 13.10.2008	1:100
6.2	Querschnitt Leyher Straße vom 13.10.2008	1:100
6.3	Querschnitt Höfener Straße vom 13.10.2008	1:100
6.4	Querschnitt Oststraße vom 13.10.2008	1:100
7.1 Blatt 1 u. 2	Lagepläne vom 13.10.2008	1:500
7.2	Bauwerksverzeichnis vom 13.10.2008	
7.2 Anlage 1 u. 2	Lagepläne Sparten/ Entwässerung vom 13.10.2008	1:500
7.3	Widmungsplan vom 13.10.2008	1:2.000
8.1 Blatt 1 u. 2	Längsschnitte vom 13.10.2008	1:500/50

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
11.1	Schalltechnische Untersuchung vom 13.10.2008, überarbeitet am 12.08.2010	
11.2 Blatt 1 u. 2	Lagepläne zur schalltechnischen Untersuchung vom 13.10.2008	1:500
12.0	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Erläuterungsbericht - mit Anlage (Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)) vom 13.10.2008, Anlage ergänzt am 04.02.2010	
12.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Bestands- und Konfliktplan vom 09.10.2008	1:1.000
12.2 Blatt 1- 3	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 09.10.2008	1:500
12.3	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Legende vom 09.10.2008	
13.1	Schnitt Verrohrung Hutteraugraben vom 13.10.2008	1:100
13.2	Regelzeichnung Wegdurchlass für Bäche, DN 800 – DN 1200, vom 26.01.2006 (nachrichtlich)	1:20
13.3	Regelzeichnung Sandfang aus Holzdielen vom 26.01.2006 (nachrichtlich)	1:20
14.1 Blatt 1 u. 2	Grunderwerbspläne vom 13.10.2008 mit Roteintragung vom 27.09.2010	1:500
14.2	Grunderwerbsverzeichnis vom 13.10.2008 mit Roteintragung vom 27.09.2010	
15.1.1	Zeichnung Regelschacht für Kanalneubau vom 21.03.2007 (nachrichtlich)	1:25
15.1.2.1	Querschnittszählung vom 22.07.2003 (nachrichtlich)	
15.1.2.2	Querschnittszählung vom 20.07.2004 (nachrichtlich)	
15.1.2.3	Querschnittszählung vom 19.07.2005 (nachrichtlich)	
15.1.3	Verkehrsprognose 2020 vom 13.10.2008 (nachrichtlich)	

3. Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekanntzugeben:

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH, Bayreuther Straße 1, 90409 Nürnberg, mindestens 3 Monate vor Baubeginn unter Vorlage eines Bauzeitenplanes, damit die erforderliche Sicherung, Veränderung bzw. Verlegung der Telekommunikationseinrichtungen sowie die vorgesehene Neuverlegung von Telekommunikationslinien mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.
- 3.1.2 Der N- ERGIE Netz GmbH, Hainstraße 34, 90461 Nürnberg, mindestens 12 Wochen vor Baubeginn unter Vorlage eines Bauzeitenplanes, damit die erforderli-

chen Anpassungsarbeiten und Sicherungsmaßnahmen an den betroffenen Leitungstrassen sowie die vorgesehenen Neuverlegungen von Versorgungsanlagen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.3 Der infra fürth gmbh, Leyher Straße 69, 90763 Fürth, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten bzw. Sicherungsmaßnahmen an den betroffenen Leitungstrassen sowie die vorgesehene Leitungsauswechslung mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.4 Dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Burg 4, 90403 Nürnberg, mindestens 2 Wochen vor Baubeginn, damit ein Vertreter der Dienststelle die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten kann.

Die Bau ausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z.B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) der unteren Denkmalschutzbehörde (Stadt Nürnberg) oder dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind.

3.2 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

- 3.2.1 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.0) dargestellten Kompensationsmaßnahmen müssen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme ausgeführt sein.
- 3.2.2 Die Kompensationsmaßnahmen sind dauerhaft zu unterhalten.
- 3.2.3 Für den Fall, dass die Fläche, auf der die Ausgleichsmaßnahme A2 verwirklicht werden soll, nicht rechtzeitig erworben werden kann, hat die Antragstellerin eine andere geeignete Kompensationsmaßnahme bis zur Beendigung der Straßenbaumaßnahme nachzuweisen. Über die Kompensationsmaßnahme ist mit der höheren Naturschutzbehörde das Einvernehmen herzustellen.

3.3 Immissionsschutz

- 3.3.1 Für die in der Anlage 5 zu Unterlage 11.1 aufgeführten Gebäude bzw. -seiten und Stockwerke besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen. Daneben besteht ein Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach für die jeweiligen Fassaden zur Höfener Straße folgender Anwesen:

Chlodwigstraße 1, 2, 4 (Stadtgebiet Nürnberg)

Höfener Straße 35, 37, 97, 99, 101, 103, 105, 107 (Stadtgebiet Nürnberg)

Höfener Straße 18, 20, 22, 24, 26, 28 (Stadtgebiet Fürth)

- 3.3.2 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.

- 3.3.3 Die durch die Baudurchführung zu erwartenden Schallimmissionen sollen auf die Zeit von 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr und in dieser Zeit auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Dazu sind die Regelungen der "Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV" vom 29.08.2002 (BGBl. S. 3478) sowie die "Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen" vom 19.08.1970, MABl 1/1970 S. 2, zu beachten. Der Zulieferverkehr zu Baustellen soll, wenn er durch schutzwürdige Wohngebiete geführt werden muss, ausschließlich tagsüber abgewickelt werden.

4. Straßenrechtliche Verfügungen

Soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von 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 Maß-gabe umgestuft, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird und
- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu den jeweils dort vor-gesehenen 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 und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Die Farbgestaltung entspricht der in Anlage 4 zur VollzBek BayStrWG. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

5. 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 Lau-fe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

6. Kosten

Die Stadt Nürnberg trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluss wird keine Gebühr erhoben. Die zu erstattenden Auslagen werden mit gesondertem Bescheid festgesetzt.

B. Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die Maßnahme beinhaltet den Neubau des zweiten Teilstücks der Höfener Span-ge zwischen der Virnsberger Straße und der Leyher Straße entlang der Stadtgren-ze Nürnberg/ Fürth. Durch die Maßnahme wird die Lücke im Straßenzug Höfener Straße/ Höfener Spange geschlossen.

Das erste Teilstück der Höfener Spange zwischen der Südwesttangente und der Virnsberger Straße/ Magazinstraße wurde am 29.05.2000 für den Verkehr freige-geben.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 16.10.2008 beantragte die Stadt Nürnberg für den Neubau der Höfener Spange zwischen Virnsberger Straße und Leyher Straße das Planfeststellungsverfahren nach dem Bayer. Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) durchzuführen.

Die Verfahrenseinleitung durch die Regierung von Mittelfranken erfolgte am 04.11.2008. Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 17.11.2008 bis 16.12.2008 bei der Stadt Nürnberg und der Stadt Fürth nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Nürnberg und der Stadt Fürth oder der Regierung von Mittelfranken bis spätestens 30.12.2008 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben seien.

Die Regierung bat mit Schreiben vom 04.11.2008 folgende Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und Verbände um Stellungnahme zu dem Vorhaben:

- Stadt Fürth
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Wasserwirtschaftsamt Nürnberg
- Staatliches Bauamt Nürnberg
- Vermessungsamt Nürnberg
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege München
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege Nürnberg
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
- Landesjagdverband Bayern e. V.
- Planungsverband Industrieregion Mittelfranken
- Bayerischer Bauernverband
- N- ERGIE AG
- Deutsche Telekom AG
- infra fürth gmbh
- VAG Verkehrs- Aktiengesellschaft
- VGN GmbH
- höhere Naturschutzbehörde, Sachgebiet 51 der Regierung von Mittelfranken
- höhere Landesplanungsbehörde, Sachgebiet 24 der Regierung von Mittelfranken

Auf Grund einer Einwendung hat der Vorhabensträger die schalltechnischen Unterlagen überarbeitet. Die durchgeführte Neuberechnung der Lärmimmissionen ergab geringfügig höhere Beurteilungspegel, auf Grund derer zusätzliche Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV auftreten. Die durch die zusätzlich auftretenden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte Betroffenen wurden mit Schreiben vom 09.09.2009 darüber informiert, dass ihre Belange berührt sind; sie wurden darauf hingewiesen, dass Einwendungen bei der Stadt Nürnberg oder der Regierung von Mittelfranken bis spätestens 30.09.2009 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben seien.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 11.02.2010 in Nürnberg erörtert. Die Behörden und Verbände sowie die privaten Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

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 BayStrWG und Art. 3 Abs. 1 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde, um das Anhörungsverfahren durchzuführen und den Plan festzustellen.

Nach Art. 36 Abs. 2 BayStrWG ist bei Gemeindeverbindungsstraßen die Planfeststellung durchzuführen, wenn es sich um Straßen von besonderer Bedeutung, insbesondere um Zubringerstraßen zu Bundesfernstraßen, handelt. Entscheidend ist hierbei – wenn man die Funktion der Straße im Straßennetz betrachtet – die Affinität der Straße zum übergeordneten, generell planfeststellungspflichtigen Straßennetz; maßgebend hierbei sind nicht einzelne Streckenabschnitte, sondern die Straße in ihrer gesamten Länge (vgl. BayVGH, Urteil v. 02.03.1993 - 8 B 91.1039). Nach diesen Maßgaben ist die Höfener Spange als Gemeindeverbindungsstraße von besonderer Bedeutung zu qualifizieren. Sie ist als Verbindungsglied zwischen Südwesttangente und Frankenschneidweg (BAB A 73) von übergeordneter Bedeutung im Verkehrsnetz. An der Nahtstelle Höfener Spange findet, bedingt durch die beidseitig anschließenden Wohn- und Gewerbegebiete, ein starker Austausch der Verkehre aus den Städten Nürnberg und Fürth statt; die anliegenden Gebiete der beiden Städte werden verkehrlich verknüpft und über die Straße an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Die prognostizierte Verkehrsbelastung von 21.000 Kfz/ 24 h für das Jahr 2020 untermauert die besondere Verkehrsbedeutung.

Die Planfeststellung entfällt nicht aus den in Art. 38 Abs. 3 BayStrWG und Art. 74 Abs. 7 BayVwVfG genannten Gründen.

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen sind die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz. Auf Grund von Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5 und 8 Abs. 5 BayStrWG kann die Regierung jedoch auch über die straßenrechtlichen Verfügungen in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden.

1.2 **Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit**

Für das Straßenbauvorhaben ist nach Art. 37 BayStrWG und dem UVPG keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Die entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen sind jedoch in den Planunterlagen behandelt und in diesem Beschluss dargestellt und bewertet.

Nach § 3a UVPG i. V. m. Nr. 13.16 der dortigen Anlage 1 in der bis zum 01.03.2010 geltenden Fassung, welche nach § 25 Abs. 12 Satz 2 UVPG n. F. im

vorliegenden Verfahren auch weiterhin anzuwenden ist, und Art. 83 Abs. 3 BayWG a. F. i. V. m. Anlage III zum BayWG ist bei sonstigen Ausbauvorhaben an Gewässern in einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles festzustellen, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Unter Anwendung der Kriterien der Anlage III, Teil II, Nrn. 2 und 4 können hier erhebliche nachteilige Auswirkungen durch die Gewässerbaumaßnahme verneint werden. Dies gilt auch unter Berücksichtigung des Standortes. Als Grundlage dieser Beurteilung dienen die vom Vorhabensträger vorgelegten Unterlagen 1, 7 und 12.

Der in Richtung Nordwesten verlaufende Huteraugraben, ein Gewässer III. Ordnung, kreuzt das Straßenbauvorhaben bei Bau- km 0+625 und wird im Kreuzungsbereich auf einer Länge von etwa 40,2 m um maximal etwa 12 m verlegt. Im Zuge dieser Verlegung wird der Graben auf einer Länge von etwa 32,5 m verrohrt. Der Huteraugraben dient zur Entwässerung von befestigten Parkflächen, die Leistungsfähigkeit wird von einem stromaufwärts liegenden Durchlass DN 400 bestimmt. Der Graben mündet nach der Kreuzung in ein nordwestlich gelegenes Regenrückhaltebecken; seine Funktion als Gewässer hat er durch den Verlust des Einzugsgebietes weitgehend verloren. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte sowie des konkret betroffenen Standortes sind erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch den Ausbau nicht zu erwarten.

2. Materieell-rechtliche Würdigung

2.1 Ermessensentscheidung (grundsätzliche Ausführungen)

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.

2.2 Planrechtfertigung

2.2.1 Notwendigkeit der Maßnahme

Der Neubau der Höfener Spange zwischen Virnsberger Straße und Leyher Straße ist aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten, weil das vorhandene Straßennetz nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis gerecht wird (Art. 9 Abs. 1 BayStrWG). Die für das Vorhaben sprechenden Belange rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen.

Dies ergibt sich im Einzelnen aus folgenden Überlegungen:

Die Sigmundstraße ist als Hauptverkehrsstraße und Verbindungsstraße zwischen der Südwesttangente und dem Frankenschnellweg derzeit zeitweise verkehrlich überlastet, abschnittsweise müssen auf der Sigmundstraße derzeit bis zu 30.000 Kfz/ 24 h abgewickelt werden. Die Fahrbahnbreite beträgt über weite Strecken zwischen den vorhandenen Kreuzungen bzw. Einmündungen nur 10,50 m, wobei der Straßenquerschnitt so konzipiert ist, dass in jede Richtung eine Spur mit zusätzlichen Aufstellmöglichkeiten für Linksabbieger vorgehalten wird. In Folge der derzeitigen Verkehrsverhältnisse wird trotz der beengten Fahrbahnbreite häufig 4-spurig gefahren. Erschwerend kommt hinzu, dass der Anteil an LKW und LKZ mit etwa 10 % hier überdurchschnittlich hoch ist. Zusätzliche verkehrliche Probleme

sind entstanden, weil eine schleichende Umnutzung von in der Sigmundstraße anässigen Produktionsbetrieben in verkaufsorientierte Betriebe erfolgt ist. Der dadurch erzeugte Kundenverkehr führte zu einer weiteren Verschärfung der Verkehrssituation durch die massive Zunahme von Zu- und Abfahrten zu bzw. von Grundstücken. In der Sigmundstraße ereigneten sich seit 1998 jährlich 72 – 93 erfasste Unfälle auf einer Streckenlänge von 2,4 km, wobei hier Bagatellunfälle nicht mit einbezogen wurden. Diese Unfallzahlen sind bedingt durch die Vielzahl der vorhandenen Gewerbebetriebe und Einkaufsmärkte und dem daraus resultierenden hohen Verkehrsaufkommen. Die Unfälle nahmen insbesondere an den Kreuzungen Sigmundstraße/ Leyher Straße, Sigmundstraße/ Ergersheimer Straße und Sigmundstraße/ Virnsberger Straße im Zeitverlauf zu.

Die als 4- streifige Schnellstraße ausgebaute Südwesttangente, die Verkehrsbelastungen von 60.000 bis 90.000 Kfz/ 24 h und einen hohen Schwerlastverkehrsanteil aufweist, stellt neben dem Autobahnnetz die wichtigste Verteilerachse im Bereich Nürnberg/ Fürth dar. Die Anschlussstellen Fürth- Süd und Nürnberg- Kleinreuth der Südwesttangente sind häufig überstaut.

Darüber hinaus hat sich durch die seit Mitte der 1990er Jahre frei gewordenen Militärf Flächen in Fürth im Bereich der Magazinstraße/ Fronmüllerstraße dort ein Strukturwandel vollzogen. Auf den ehemaligen Kasernenflächen sind im größeren Umfang Wohnungen entstanden. Diese Entwicklung führte zu neuen Verkehrsbeziehungen, nicht zuletzt dadurch, dass aus Nachbarstädten spürbare Zuzüge erfolgt sind.

In der Fürther Südstadt hat sich seit der Verkehrsfreigabe des ersten Teilstückes der Höfener Spange ein Verkehrsstrom herausgebildet, der zu zeitweise unzumutbaren Verkehrsverhältnissen führt. Dieser Verkehrsstrom führt überwiegend ortsfremden Verkehr über die Magazinstraße, die Hans- Bornkessel- Straße und die Fronmüllerstraße zur Höfener Straße.

Mit dem Neubau der Höfener Spange wird eine (weitere) Verbindung zwischen Südwesttangente und Frankenschnellweg geschaffen und die Sigmundstraße entlastet. Neben Verlagerungsverkehr von der Sigmundstraße/ Rothenburger Straße und Schwabacher Straße/ Fronmüllerstraße wird die Höfener Spange auch gebietsbezogenen Verkehr der angrenzenden Bauflächen aufnehmen. Die Höfener Spange soll zudem die Anschlussstellen Fürth- Süd und Nürnberg- Kleinreuth der Südwesttangente vom großräumigen Durchgangsverkehr entlasten, der den Binnenverkehr der Städte Nürnberg und Fürth und den regionsbezogenen Quell- und Zielverkehr behindert. Darüber hinaus ist durch den Neubau der Höfener Spange eine deutliche Verringerung des beschriebenen Verkehrsstromes Magazinstraße - Höfener Straße zu erwarten.

2.2.2 Planungsziele

Die Höfener Spange stellt auf Grund ihrer Lage entlang der in Nord- Süd- Richtung verlaufenden Stadtgrenze zwischen den Städten Nürnberg und Fürth in Verbindung mit der Höfener Straße für beide Städte eine tangentielle Zuführung und Anbindung an das übergeordnete Straßennetz, zur Fürther Straße und über das bereits fertig gestellte erste Teilstück der Höfener Spange an die Südwesttangente dar.

Als wesentliche Planungsziele sind insbesondere zu nennen:

- Entlastung der hoch belasteten Sigmundstraße
- Schaffung einer (weiteren) Verbindung zwischen Südwesttangente und Frankenschnellweg
- Verbesserung der Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz

- Entlastung der teilweise überlasteten Anschlussstellen Fürth- Süd und Nürnberg- Kleinreuth der Südwesttangente vom großräumigen Durchgangsverkehr
- Verbesserung der Anbindung der in großen Teilen bereits vorhandenen gewerblichen Bauflächen
- Entlastung der Fronmüllerstraße auf Fürther Stadtgebiet

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass das Vorhaben erforderlich ist, um den derzeitigen und den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Soweit diese Notwendigkeit im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wurde, geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Alternative Verkehrskonzepte, einschließlich Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, sollten stattdessen gefördert werden.

Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: Straßenbaumaßnahme). Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die Verkehrspolitik geführt werden.

2.3 Öffentliche Belange

2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Im Regionalplan der Industrieregion Mittelfranken (RP 7) ist unter Ziel B V 1.4.1 aufgeführt, dass das Grundkonzept für den motorisierten Individualverkehr so ausgebildet werden soll, dass insbesondere im gemeinsamen Oberzentrum Nürnberg/ Fürth/ Erlangen der Verkehr flüssiger gestaltet und in den Landkreisen eine ausreichende Flächenerschließung herbeigeführt wird.

Das Bauvorhaben steht im Einklang mit diesem regionalplanerischen Ziel; ihm stehen auch keine weiteren Ziele und Grundsätze des Regionalplanes entgegen.

Die höhere Landesplanungsbehörde hat bei der raumordnerischen Überprüfung des Vorhabens keine Einrichtungen oder Planungen überörtlicher Art festgestellt, die ihm entgegen stehen könnten.

2.3.2 Planungsvarianten

Durch das bereits vorhandene erste Teilstück der Höfener Spange, das übrige bestehende Straßennetz, die örtliche Bebauungssituation sowie durch die mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele sind für das Bauvorhaben bereits Zwangspunkte vorgegeben, die die gewählte Trasse determinieren; die Frage nach einer grundlegend anderen Trassenführung stellt sich damit nicht. Die Nullvariante, d. h. die Unterlassung des Straßenbauvorhabens, scheidet aus, da mit ihr die aufgezeigten unzureichenden Verhältnisse nicht beseitigt würden. Die verfolgten Planungsziele könnten mit ihr nicht erreicht werden.

Eine Ausbildung der Kreuzung Höfener Spange/ Leyher Straße/ Oststraße/ Höfener Straße als Kreisverkehr wurde geprüft, auf Grund der starken Verkehrsbeziehung Leyher Straße/ Höfener Spange ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit dieser Variante jedoch nicht gegeben; sie scheidet daher aus. Grundlegend andere Kreuzungsvarianten scheidet auf Grund der ungünstigen Lage der zuführenden Straßen ebenfalls aus.

2.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt)

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 den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RASt 06“. Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

Das Bauvorhaben weist eine übersichtliche und gestreckte Linienführung auf. Die erforderlichen Trassierungselemente sind entsprechend den einschlägigen Richtlinien eingehalten und aufeinander abgestimmt, so dass keine Unstetigkeiten auftreten. Die sog. Entwurfsgeschwindigkeit ist mit $v_e = 50$ km/h für eine innerstädtische Straße zutreffend gewählt.

Die Gradienten der Trasse wurden so gewählt, dass die Abtragsmassen und Einschnitte in das Gelände möglichst gering bleiben. Die maximale Längsneigung von 2,8 % entspricht dem natürlichen Geländeverlauf im Anstiegsbereich Richtung Leyher Straße und bewegt sich damit – ebenso wie gewählten Ausrundungsradien – innerhalb der zulässigen Grenzwerte der RASt.

Die für die einzelnen Straßenbestandteile gewählten Querschnitte sind sachgerecht und ausreichend, um die prognostizierten Verkehrsmengen abwickeln zu können. Es wurden wirtschaftliche und vor allen Dingen auch flächensparende Querschnitte gewählt. Die Stadt Nürnberg hat bei ihrer Planung die einzelnen Straßenbestandteile nur so bemessen, wie dies entsprechend der prognostizierten Verkehrsbelastung notwendig ist.

2.3.4 Immissionsschutz

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

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

2.3.4.1 Verkehrslärm

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. 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 Verkehrsgeräusche 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 (aktiver Lärmschutz) Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabensträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für passive Lärmschutzmaßnahmen (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG).

2.3.4.1.1 § 50 BImSchG – Trassierung

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung.

2.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen: §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV

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.

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

2.3.4.1.3 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).

Auch dem Einwand, die den Lärmschutzberechnungen zu Grunde gelegten PKW- und LKW- Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sich Autofahrer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten, kann nicht gefolgt werden, da die RLS 90 verbindlich sind.

Die Verkehrsprognose, die eine Verkehrsmenge von 21.000 Kfz/ 24 h im Prognosejahr 2020 für das gegenständliche Vorhaben zu Grunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Auch die verkehrlichen Auswirkungen, die sich aus dem durch das Vorhaben hergestellten Lückenschluss und der daraus resultierenden veränderten Bedeutung der Höfener Spange ergeben, wurden berücksichtigt.

Die Prognose wurde vom Verkehrsplanungsamt der Stadt Nürnberg auf der Grundlage der Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak (1998/ 2000) und des Ingenieurbüros Brenner u. Münnich (Stand Februar 2005) zum kreuzungsfreien Ausbau des Frankenschneidweges erstellt.

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).

Die Planung für das gegenständliche Straßenbauvorhaben beinhaltet eine aktive Lärmschutzmaßnahme in Form einer 300 m langen und 3,5 m hohen Lärmschutzwand östlich der Höfener Spange zum Schutz des Ortsteils Höfen. Die genaue Lage der Lärmschutzwand ergibt sich aus Unterlage 7.1, Blätter 1 und 2. Eine Verlängerung dieser Lärmschutzwand nach Süden, wie dies im Verfahren mehrfach gefordert wurde, ist nicht erforderlich, da an den südlich der Wand liegenden Anwesen die einschlägigen Immissionsgrenzwerte auch ohne aktiven Lärmschutz nicht überschritten werden. Für weiter gehende aktive Lärmschutzmaßnahmen würden die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit wurde auch berücksichtigt, dass öffentliche Belange des Landschaftsschutzes und der Stadtbildpflege sowie der Verkehrssicherheit der Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten

aktiven Schallschutzes entgegen stehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.04.1999 - 11 A 50.97).

Wo trotz Grenzwertüberschreitung kein aktiver Lärmschutz vertretbar ist, haben die betroffenen Grundstückseigentümer Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Auszugehen ist von der Verkehrswege - Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Die zu schützenden Gebäudeseiten und Stockwerke sind aus Anlage 5 zu Unterlage 11.1 ersichtlich, die Gebäudeseiten sind zudem in Unterlage 11.2 gekennzeichnet.

Es wurde zudem untersucht, ob durch die Baumaßnahme auf Straßen außerhalb des Bauabschnitts sowohl im Stadtgebiet Nürnberg als auch im Stadtgebiet Fürth Mehrverkehr erzeugt wird, der dort zu einer Steigerung der Immissionswerte und gleichzeitig zu einer Überschreitung der in VLärmSchR 97 genannten Immissionsgrenzwerte für die Lärmsanierung führt. Diese Immissionsgrenzwerte liegen auf dem Niveau der in der obergerichtlichen Rechtsprechung entwickelten Annäherungswerte, bei Erreichen derer ein Eingriff in die Substanz der Eigentums bzw. eine Gesundheitsgefährdung angenommen werden muss. Bei einer Überschreitung dieser Grenzwerte sind somit Schutzanordnungen erforderlich, um eine Gesundheitsgefährdung bzw. einen Eingriff in die Substanz des Eigentums abzuwenden. Es hat sich gezeigt, dass an verschiedenen Anwesen in der Höfener Straße – sowohl auf Nürnberger als auf Fürther Stadtgebiet – die entsprechenden Grenzwerte überschritten werden. Für diese Anwesen wurde im Beschlusstenor unter A. 3.3.1 ein Anspruch auf passiven Lärmschutz festgesetzt, um unzumutbare Eingriffe in das Eigentum bzw. eine Gesundheitsgefährdung zu verhindern; dieser Anspruch reicht allerdings nur so weit, als damit die Lärmbelastung unter die beschriebenen Grenzwerte der Lärmsanierung gedrückt werden kann. Bei den restlichen Anwesen in den untersuchten Straßen außerhalb des Ausbauabschnittes bzw. bei auf entsprechende Einwendungen hin untersuchten Einzelanwesen in Gebersdorf konnten Überschreitungen dieser Grenzwerte nicht festgestellt werden, ein Handlungsbedarf ist insoweit nicht gegeben, die Anordnung von ergänzendem Lärmschutz ist auch unter Abwägung der Belange der Betroffenen nicht geboten.

Auf einen im Erörterungstermin gestellten Antrag hin wurden zusätzlich die im Flächennutzungsplan der Stadt Nürnberg am westlichen Ortsrand von Höfen dargestellten Wohn- und Mischflächen, die derzeit noch unbebaut sind, darauf untersucht, ob das Bauvorhaben hier zu schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche führen würde. Die Untersuchung hat ergeben, dass die einschlägigen Grenzwerte von § 2 der 16. BImSchV auch hier nicht überschritten würden. Eine Beeinträchtigung der in den Darstellungen des Flächennutzungsplanes zum Ausdruck kommenden Planungsabsichten ist daher nicht zu besorgen.

Die vorgenommenen Lärmberechnungen wurden nach den derzeit gültigen gesetzlichen Regelungen und technischen Vorschriften durchgeführt. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat die schalltechnischen Unterlagen geprüft und die Richtigkeit der (teilweise überarbeiteten) Unterlagen bestätigt.

2.3.4.2 *Baulärm*

Die Auflage A. 3.3.3 stellt sicher, dass die umliegende Wohnbebauung zwischen 20 Uhr abends und 7 Uhr morgens weitestgehend vor Lärmeinwirkungen durch Bautätigkeit geschützt ist.

2.3.4.3 Schadstoffbelastung

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen neben dem Lärm (s. o.) auch sonstige 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 BayStrWG nicht unmittelbar.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (vgl. BVerwG, Beschluss vom 01.04.2005 - 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. Es 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.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach dem „Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen MLuS-02“ (Version 6.0e vom 26.04.2005) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen vorgenommen; unter Ansatz der vorgegebenen Verkehrsmengen ist nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich auf Grund von Kfz- Abgasen lufthygienische Grenz- und Orientierungswerte der 22. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen erreicht oder überschritten werden. Die 22. BImSchV wurde zwischenzeitlich mit Inkrafttreten der 39. BImSchV, die der Umsetzung der Richtlinie 2008/50/EG in deutsches Recht dient, aufgehoben. Die 39. BImSchV fasst zudem zur Verwaltungsvereinfachung bestehende nationale Regelungen, z. B. über Immissionswerte, Emissionshöchstmengen und zur Information der Öffentlichkeit, zusammen. Die bislang geltenden Luftqualitätswerte wurden unverändert übernommen. Die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt abgegebene Einschätzung ist damit weiterhin aktuell.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde lässt sich damit belegen, dass mit dem Neubau der Höfener Spange 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.

2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege, Bodenschutz

2.3.5.1 Öffentlicher Belang

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu schonen (Art. 9 Abs. 1 Satz 4 BayStrWG). Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 des BNatSchG enthaltenen Ziele 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).

2.3.5.2 Artenschutz

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Streng geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG Tierarten, die in Anhang A der EG-Verordnung 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG genannt sind.

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

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

Gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des BauGB zulässig sind, die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach folgender Maßgabe: Sind in Anhang IVa FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 1 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach Anhang IVb gilt entsprechendes. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus, wobei eine Bestandsaufnahme vor Ort nicht zwingend erforderlich ist; eine "worst-case-Betrachtung" ist ebenso zulässig. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle).

Das methodische Vorgehen der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den „Fachlichen Hinweisen zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“. Die Datengrundlagen für die saP sind in der Unterlage 12.0 dargestellt, auf die Bezug genommen wird.

Berücksichtigt wurden Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen.

Die vorliegende Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss v. 18.06.2007 - 9 VR 13/06; BVerwG, Beschluss v. 13.03.2008 - 9 VR 9/07).

Die den Planfeststellungsunterlagen beiliegende Untersuchung, die am 04.02.2010 hinsichtlich des Kiebitz ergänzt wurde, kommt zu folgendem Ergebnis:

Pflanzenarten nach Anhang IV b) FFH-RL sind für das Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen und kommen hier auch nicht potentiell vor.

Bei Umsetzung der in der Unterlage 12.0 genannten Vermeidungsmaßnahmen werden für keine Arten des Anhangs IV der FFH-RL sowie für keine europäischen Vogelarten gem. Art. 1 der V-RL die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt. Zu diesen Vermeidungsmaßnahmen gehören die räumliche Beschränkung des Baufeldes, die zeitliche Beschränkung der Rodungsarbeiten, die Wiederherstellung vorübergehend in Anspruch genommener Flächen sowie die Errichtung der vorgesehenen Lärmschutzwand, die gleichzeitig auch als Abschirmung und Vogelüberflughilfe dient. Die Vermeidungsmaßnahmen sind Bestandteil des festgestellten Planes, so dass ihre Umsetzung sichergestellt ist.

Die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird im räumlichen Zusammenhang für alle in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung untersuchten Arten weiter erfüllt. 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 nicht zu erwarten ist.

Streng geschützte Tier- oder Pflanzenarten ohne gemeinschaftsrechtlichen Schutzstatus wurden im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen, ihr Vorkommen ist auszuschließen.

Die höhere Naturschutzbehörde hat die Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung aus naturschutzfachlicher Sicht bestätigt.

Das zugelassene Vorhaben erfüllt damit auch die Anforderungen des Artenschutzes.

2.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

2.3.5.3.1 Eingriffsregelung

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 BNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe (siehe dazu § 14 BNatSchG) in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind.
- verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen.

Wird ein Eingriff zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten. Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG vom 18.3.2009, NVwZ 2010, 66, zur bis 28.2.2010 geltenden Rechtslage).

2.3.5.3.2 Vermeidbarkeit/ Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 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 unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), 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 der Eingriffsregelung 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. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot.

2.3.5.3.3 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in Unterlage 12.0 der Planunterlagen beschrieben.

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. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen hier. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 12.0 (S. 10) beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

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

- Verlust von Einzelbäumen
- Verlust einer Baumgruppe aus Pappeln
- Überbauung einer Wiesenfläche mit faunistischer Bedeutung
- Verlust eines Feldgehölzes
- Versiegelung von landwirtschaftlich genutzten Flächen
- Verlust von Heckenabschnitten
- Beeinträchtigung der Erholungsfunktion

2.3.5.3.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Neben dem Ausgleich steht nunmehr gleichwertig die Ersatzmaßnahme (§ 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG).

Für die Ermittlung des Kompensationsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden im landschaftspflegerischen Begleitplan zutreffend festgelegt. Der Kompensationsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet.

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG). Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG). Die Abgrenzung zwischen Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen ist zum Teil problematisch und schwierig, eine vertiefte Betrachtung dieser Problematik ist indes auf Grund der zum 01.03.2010 in Kraft getretenen Novelle des BNatSchG, nach der nunmehr der Ausgleich im Verhältnis zum Ersatz nicht mehr vorrangig ist, nicht (mehr) erforderlich.

Es sind nur solche Flächen für Kompensationsmaßnahmen geeignet, die aufwertungsbedürftig und aufwertungsfähig 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. Beurteilungsgrundlage sind die ökologischen Gegebenheiten. Es muss gewährleistet sein, dass die Nachteile, die am Eingriffsort entstehen, in einer gesamtbilanzierenden Betrachtungsweise kompensiert werden können.

Im Wesentlichen sind folgende Kompensationsmaßnahmen vorgesehen:

- Entwicklung von Gehölzstrukturen, Brachen und feuchten Säumen im Umfeld des Huteraugrabens (A1)
- Entwicklung und Pflege der Wiesenbrache westlich der Höfener Straße (A2)
- Entwicklung von Gehölzstrukturen, Mager- und Halbtrockenrasen und Säumen am Westpark (A3)
- Pflanzung von 50 Einzelbäumen (zugleich Gestaltungsmaßnahme G1)

Für das Straßenbauvorhaben wurde ein Ausgleichsbedarf von 8.155 m² ermittelt, die anrechenbare Fläche der geplanten Kompensationsmaßnahmen beträgt ebenfalls 8.155 m². Der Ausgleich wird auf einer Gesamtfläche von 10.835 m² durchgeführt. Die Eingriffe werden vollständig ausgeglichen.

Auf agrarstrukturelle Belange wurde dabei Rücksicht genommen, insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen.

Aus der Gesetzesformulierung geht hervor, dass das Ausgleichsgebot zwei Komponenten, und zwar "Naturhaushalt" und "Landschaftsbild", beinhaltet. Um die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch die Baumaßnahme auszugleichen, wird als landschaftsgestalterische Maßnahme für die Eingriffe in das Landschaftsbild neben der bereits erwähnten Gestaltungsmaßnahme G1 die Gestaltungsmaßnahme G2 durchgeführt, die die Gestaltung der Straßennebenflächen und Böschungen beinhaltet.

Zum Schutz vor baubedingten Beeinträchtigungen ist die Schutzmaßnahmen S1 vorgesehen. Die genaue Beschreibung der aufgeführten Maßnahmen ist dem Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung zu entnehmen.

Als Zeitpunkt für die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen wurde in Auflage A. 3.2.1 festgelegt, dass diese spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme ausgeführt sein sollen.

Gemäß § 15 Abs. 4 BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten, der Unterhaltungszeitraum ist von der Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen. Für Eingriffe mit dauerhafter Überbauung von Flächen ist es aus naturschutzfachlicher Sicht notwendig, auch die entsprechenden Kompensationsflächen dauerhaft bereitzustellen und dem jeweiligen Pflegeziel entsprechend zu unterhalten. Dementsprechend wurde unter Auflage A. 3.2.2 eine Verpflichtung zur dauerhaften Unterhaltung der in den Planunterlagen dargestellten Kompensationsmaßnahmen ausgesprochen.

Der Änderung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung, die diese durch die zum 01.03.2010 in Kraft getretene Novelle des BNatSchG erfahren hat, trägt die Auflage A. 3.2.3 Rechnung. Nachdem nunmehr der Ersatz von Eingriffen gleichwertig neben deren Ausgleich steht, erscheint es nicht geboten, die betroffene Grundfläche für die Ausgleichsmaßnahme A2 gegen Vorbehalte der Eigentümer in Anspruch zu nehmen. Eine Belegung der von der Ausgleichsmaßnahme betroffenen Grundfläche mit der enteignungsrechtlichen Vorwirkung des Planfeststel-

lungsbeschlusses kommt daher nicht in Frage. Sollte die Fläche der Stadt Nürnberg nicht rechtzeitig für die Maßnahme zur Verfügung stehen, hat diese eine andere geeignete Kompensationsmaßnahme bis zur Beendigung der Straßenbaumaßnahme nachzuweisen. Über diese Kompensationsmaßnahme hat die Stadt Nürnberg vorher mit der höheren Naturschutzbehörde das Einvernehmen herzustellen.

2.3.5.3.5 Naturschutzrechtliche Abwägung

Die geplante Baumaßnahme verursacht einen Eingriff in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild, der nicht vermeidbar ist.

Die von dem Bauvorhaben betroffenen Flächen haben wegen ihrer geringen landschaftlichen Eigenart und Vielfalt ein sehr geringes Naherholungspotential. Der Erholungssuchende wird bestrebt sein, sein Bedürfnis nach Erholung außerhalb dieser Fläche zu befriedigen.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A. 3.2 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die durch diese verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wieder hergestellt bzw. neu gestaltet sein wird. Das Konzept der Minimierungs-, Ausgleichs-, Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen ist nachvollziehbar. Die höhere Naturschutzbehörde ist mit der landschaftspflegerischen Begleitplanung einverstanden.

2.3.6 Gewässerschutz

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 mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

Im Rahmen des Bauvorhabens sind Ausbaumaßnahmen nach § 67 Abs. 2 WHG vorgesehen, für die der Plan mit diesem Beschluss nach Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG gleichfalls festgestellt wird. Diese Feststellung ist zulässig, da das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird und andere Anforderungen nach dem WHG oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften erfüllt werden (§ 68 Abs. 3 WHG).

Rückhalteraum in Überschwemmungsgebieten geht nicht verloren.

Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat sein Einverständnis mit der Planung erklärt.

2.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht in nicht unerheblichem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der

Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Die vom Vorhaben über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus ausgehenden sonstigen Beeinträchtigungen sind so weit wie möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite des Straßenbauvorhabens sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Kompensationspflicht ergibt.

2.3.8 Denkmalpflege

Im überplanten Bereich sind keine Bodendenkmäler bekannt, allerdings kann das Vorkommen von archäologischen Spuren oder Überresten nicht ausgeschlossen werden. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat deshalb um Anzeige des Baubeginns wenigstens zwei Wochen vor Aufnahme der ersten Erdarbeiten gebeten, damit diese und die hierbei anfallenden Bodenaufschlüsse durch einen Vertreter des Landesamts in Augenschein genommen und Maßnahmen zur Sicherung und Dokumentation ggf. anfallender Funde oder Befunde frühzeitig veranlassen zu können. Aus diesem Grund wurde die Auflage A. 3.1.4 in den Beschlusstext aufgenommen.

2.4 Stellungnahmen der beteiligten Kommunen, Behörden, anerkannten Verbände und sonstigen 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 auszuführen:

2.4.1 Träger von Versorgungsleitungen

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 unter A. 3.1 wird verwiesen.

2.4.2 Stadt Fürth

Die Stadt Fürth hat der Planung der Höfener Spange grundsätzlich zugestimmt, zu einzelnen Aspekten der Planung aber Forderungen erhoben bzw. Anregungen gemacht.

Soweit die Einsetzung einer ökologischen Baubetreuung angeregt wurde, hat die Stadt Nürnberg zugesagt, im Rahmen der Bauausführung zu prüfen, ob eine solche zur fachlichen Begleitung und Sicherstellung der landschaftspflegerischen Maßnahmen erforderlich ist.

Es wird weiterhin ein Verhältnis von Rohrdurchmesser zu Rohrlänge von 1:10 beim geplanten Durchlass des Huteraugrabens gefordert, wobei sich ca. 1/3 des Durchlassquerschnittes unterhalb der Gewässersohle befinden sollte.

Die Forderung würde bei einer Durchlasslänge von etwa 30 m einen Rohrdurchmesser DN 3000 bedingen. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat in seiner fachgutachterlichen Stellungnahme sein Einverständnis mit der Planung und der darin vorgesehenen Verwendung eines Rohrdurchmessers DN 800 erklärt. Eine Notwendigkeit für den geforderten Rohrdurchmesser ist nicht zu erkennen. Die Tiefersetzung der Rohrsole ist in der Regelskizze, die der Planung zu Grunde liegt (Unterlage 13.2), bereits berücksichtigt.

Eine straßenseitige Begrünung der Lärmschutzwand wurde nach Mitteilung der Stadt Nürnberg geprüft, aber insbesondere auch wegen der ungünstigen nord-westlichen Exposition und den Anforderungen an den Unterhalt verworfen. Die Lärmschutzwand wird aber von der beidseitigen Baumreihe an der Höfener Spange eingegrünt und in das Landschafts- und Ortsbild eingebunden.

Soweit die Finanzierung des Bauvorhabens angesprochen wird, ist darauf hinzuweisen, dass diese nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist.

Gleiches gilt hinsichtlich der von der Stadt Fürth geforderten Übernahme des Streifens zwischen der Höfener Spange und der Stadtgrenze Nürnberg/ Fürth; dies ist ebenso nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, die Fläche wird durch die festgestellten Pläne nicht in Anspruch genommen.

Hinsichtlich des Verkehrslärmschutzes wird auf die Ausführungen unter C. 2.3.4.1 verwiesen.

Die Stadt Nürnberg hat zugesagt, die Bushaltestelle, die im Bereich der unter Nr. 11 im Bauwerksverzeichnis aufgeführten Grundstückszufahrt geplant ist, zu verschieben.

Die Stadt Nürnberg wird die innerhalb des Planbereichs liegende Altlastenverdachtsfläche, auf die die Stadt Fürth hingewiesen hat, berücksichtigen, indem sie die mögliche Gefährdung von Schutzgütern sowie die Entsorgung möglicherweise belasteten Materials im Vorfeld durch entsprechende Untersuchungen abklärt und geeignete Maßnahmen in behördlicher Abstimmung trifft, um die Gefährdung von Schutzgütern auszuschließen.

Es wird weiter vorgebracht, in den Huteraugrabens erfolgten auf Nürnberger Stadtgebiet eine Vielzahl von Einleitungen und das Regenrückhaltebecken in der Magazinstraße auf Fürther Stadtgebiet diene als Vorfluter hierfür. Die Stadt Nürnberg solle eine Einleitung des Grabens in die Hauptsammelleitung der Höfener Spange prüfen, anderenfalls müsse die Leistungsfähigkeit des Beckens überprüft und eine Zweckvereinbarung zwischen den Städten abgeschlossen werden.

Der Huteraugrabens wird lediglich lagemäßig den neuen Gegebenheiten angepasst und in einem Durchlassbauwerk unter der Höfener Spange gefasst. Eine Einleitung von Niederschlagswasser aus dem Bereich der Höfener Spange ist nicht vorgesehen. Das Vorhaben wird an der derzeitigen Abflusssituation nichts ändern. Die Umbindung bzw. Behandlung der Einleitungen auf Nürnberger Stadtgebiet sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Die Stadt Nürnberg hat zugesagt, an das Baufeld grenzende Bäume und Gehölze durch Maßnahmen nach DIN 18920 vor baubedingten Beeinträchtigungen zu schützen.

2.4.3 *Bayerischer Bauernverband*

Der Bayerische Bauernverband geht davon aus, dass Ableitungen von Oberflächenwasser während und nach der Baumaßnahme über landwirtschaftliche Flächen vorgesehen sind. Es sei nicht auszuschließen, dass der Grundwasserstand nochmals ansteige, so dass eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung der angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen nicht mehr ganzjährig durchführbar sei. Es werde beantragt, eine Beweissicherung über die Grundwassersituation im Bereich des Bauvorhabens durchzuführen; sofern sich erhöhte Grundwasserstände ergäben, sei technische Abhilfe zu schaffen bzw. bei Unmöglichkeit sei Entschädigung zu leisten. Zudem werde ein Vorbehalt nach § 10 WHG beantragt.

Die Stadt Nürnberg hat erklärt, dass eine Ableitung des im Baustellenbereich anfallenden Wassers in die angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen nicht vorgesehen ist. Eine Erhöhung des Grundwasserstandes ist somit nicht zu besorgen, der Antrag, eine Beweissicherung durchzuführen, wird daher abgelehnt. Die auf technische Abhilfe bzw. Entschädigung gerichteten Anträge sind damit obsolet. Im Übrigen hat die Stadt Nürnberg zugesagt, im Zuge der Ausführungsplanung eine Baugrunduntersuchung durchzuführen, die auch Aussagen zur Hydrogeologie liefert; die Untersuchung wird auch die Maßnahmen bestimmen, die zum Schutz der anliegenden Grundstücke erforderlich sind. Der Antrag, einen Vorbehalt nach § 10 WHG a. F. (jetzt § 14 Abs. 5 WHG) aufzunehmen, wird ebenso abgelehnt. Die vorliegende Planung beinhaltet keine Gewässerbenutzung i. S. v. § 9 WHG, dementsprechend mangelt es bereits an einem erlaubnis- bzw. bewilligungsbedürftigen Sachverhalt (§ 8 Abs. 1 WHG). Ein Vorbehalt nach § 14 Abs. 5 WHG könnte jedoch nur im Rahmen einer Bewilligung bzw. einer Erlaubnis ausgesprochen werden.

2.4.4 *Bund Naturschutz in Bayern e. V.*

Der Bund Naturschutz lehnt den Bau der Höfener Spange bereits aus grundsätzlichen Erwägungen ab. Die Planung sei eine Folgewirkung der allgemeinen Bevorzugung des Individualverkehrs, die zu einer wachsenden Verkehrsbelastung für Mensch und Natur führe. Ausbauten von Straßen würden dieses Problem lediglich räumlich verlagern und letztendlich wieder neuen Kfz-Verkehr erzeugen. Es werde gefordert, das Verfahren einzustellen. Die vorgelegten Unterlagen seien hinsichtlich Geologie und Umweltverträglichkeitsprüfung unvollständig. Die Biotope und landwirtschaftlichen Nutzflächen im Norden des Ortskerns Höfens seien die einzig erreichbaren Grünflächen; mit dem Bau der Höfener Spange werde dieser Bereich großflächig zerstört und entwertet, die Verlärmung lasse eine Naherholung nicht mehr zu. Die Ausgleichsflächen könnten die Zerstörung der zusammenhängenden Kulturlandschaft nicht kompensieren. Es verbleibe ein erhebliches Grünflächendefizit. Die prognostizierte Verkehrsentwicklung sei nicht realistisch und basiere nicht auf einer aktuellen Datengrundlage. Ein Bedarf für die Höfener Spange sei nicht zu erkennen. Die Stadt Fürth müsse den dortigen Verkehr primär über ihr eigenes Stadtgebiet abwickeln. Der Verkehr müsse auf der Sigmundstraße gebündelt werden, ggf. sei der Straßenraum in geeigneter Weise auszubauen. Die Einwohner von Höfen würden massiv mit Lärm und Luftschadstoffen belastet, der Lärmschutz für die Anwohner sei mangelhaft, es würden Schallreflexionen auftreten. Im Planungsgebiet komme auch der Kiebitz vor. Mit dem Vorhaben würden Böden durch Versiegelung und Überbauung zerstört, durch Versiegelung werde zudem die Grundwasserneubildung verhindert. Im Bereich Höfen hingen viele gefährdete Tiere von der großflächigen landwirtschaftlichen Nutzung ab, ihnen sei mit Ausgleichsflächen nicht gedient.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Grundsatzdiskussionen über Verkehrspolitik können im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht geführt werden.

Eine Einstellung des Verfahrens kommt nicht in Betracht, da der Vorhabensträger seinen Antrag auf Planfeststellung weiterhin aufrecht erhält, der diesbzgl. Antrag wird daher abgelehnt.

Die in diesem Zusammenhang im Erörterungstermin erhobene Forderung nach einer Planung über die gesamte Verbindung zwischen Frankenschnellweg und Südwesttangente ist ebenso zurückzuweisen; Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist lediglich der oben näher benannte Neubau der Höfener Spange, nur hierüber ist mit diesem Beschluss zu entscheiden.

Aussagen zur geologischen Situation sind in Unterlage 12.0, Kap. 2.1, soweit dargestellt, als dies zur Bewertung von Bestand und Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden und Wasser erforderlich ist. Eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht nicht, hierzu wird auf die Ausführungen unter C. 1.2 verwiesen. Die entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen sind in den Planunterlagen umfassend behandelt und in diesem Beschluss dargestellt und bewertet. Die Forderung nach ergänzenden Unterlagen ist daher zurückzuweisen.

Bei den landwirtschaftlichen Flächen und Biotopen im Umfeld von Höfen handelt es sich nicht um Grünflächen, sondern um allgemeine Freiflächen, die Vorbelastungen durch die bauliche Entwicklung der Stadt Fürth unterliegen. Das Naherholungspotential dieser Freiflächen ist auf Grund der geringen landschaftlichen Eigenart und Vielfalt als sehr gering zu bewerten. Die Lärmimmissionen auf den ortsnahen Freiflächen werden durch die Trassierung der Höfener Spange unmittelbar am Rand der Gewerbebebauung auf Fürther Stadtgebiet sowie durch die vorgesehene Lärmschutzwand erheblich reduziert. Durch diese Trassierung wird auch die Zerschneidung der Freiflächen, der Landschaft und der Lebensräume wesentlich verringert. Die Kulturlandschaft und die großflächige landwirtschaftliche Nutzung zwischen den Ortsrändern von Höfen und Fürth bleibt im Zusammenhang weitgehend erhalten. Die Beeinträchtigungen von Naturhaushalt, Landschaftsbild, Naturgenuss und Erholung werden im Rahmen der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen vollständig ausgeglichen bzw. ersetzt. Die im Flächennutzungsplan dargestellten Grünflächen werden vom Bau der Höfener Spange nicht berührt.

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung wurde nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde methodisch richtig und nachvollziehbar erarbeitet und ist eine ausreichende Grundlage für die Entscheidung. Substantiierte Einwendungen wurden insoweit nicht erhoben. Die Forderung nach ergänzenden Verkehrsuntersuchungen ist daher zurückzuweisen.

Hinsichtlich der Planrechtfertigung wird auf die Ausführungen unter C. 2.2 verwiesen. Es steht der Stadt Nürnberg im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit frei, bei Straßenplanungen auch Verkehrsbelange benachbarter Gemeinden einzubeziehen. Die Sigmundstraße ist bereits heute hoch belastet, ein weiterer Ausbau ist auf Grund fehlender Flächen nicht möglich.

Hinsichtlich des Immissionsschutzes wird auf die Ausführungen unter C. 2.3.4 verwiesen. Schallreflexion durch die vorhandene Bebauung ist in der schalltechnischen Berechnung berücksichtigt.

Hinsichtlich des Kiebitz wurde eine ergänzende artenschutzrechtliche Untersuchung durchgeführt, diese hat ergeben, dass – ein Vorkommen des Kiebitz unter-

stellt – die Erfüllung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG insoweit nicht zu erwarten ist, zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen sind nicht erforderlich. Die im Erörterungstermin erhobene Forderung nach einer diesbzgl. Nachuntersuchung bzw. nach einer erneuten Prüfung durch einen anderen Sachverständigen ist zurückzuweisen, da hierdurch keine zusätzlichen Erkenntnisse für das vorliegende Verfahren gewonnen werden könnten und zudem fachliche oder sonstige Bedenken gegen die erfolgte Begutachtung oder die Person des Gutachters nicht bestehen. Substantiierte Einwendungen sind insoweit nicht erhoben worden. Hinsichtlich des Artenschutzes im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C. 2.3.5.2 verwiesen.

Die Versiegelung von Böden, die Überbauung von Flächen, die Beeinträchtigungen des Weidiggrabens und des Huteraugrabens durch Überbauung sowie die Verminderung der Grundwasserneubildung sind bei Ausführung des Vorhabens unvermeidlich, werden jedoch so weit wie möglich ausgeglichen bzw. ersetzt. Unter Berücksichtigung der unter C. 2.2 angeführten Erwägungen ist hier jedoch der Durchführung des Vorhabens der Vorrang einzuräumen. Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser werden im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen bzw. ersetzt, u. a. indem auf diesen Flächen Nähr- und Schadstoffeinträge unterbunden werden. Hinsichtlich der Kompensation und Kompensierbarkeit von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wird auf die Ausführungen unter C. 2.3.5.2. verwiesen.

Die dargestellten naturschutzfachlichen Bewertungen sind Gegenstand der landschaftspflegerischen Begleitplanung; diese wurde von der höheren Naturschutzbehörde geprüft und bestätigt.

3.5 Private Belange, private Einwendungen

Dem planfestgestellten Vorhaben stehen gewichtige private Belange gegenüber. Solche Belange sind vor allem dadurch betroffen, dass aus unterschiedlich genutzten, privateigenen Grundstücken Flächen benötigt werden. Daneben führt das Vorhaben in Teilbereichen zu einer zusätzlichen Lärm- und Schadstoffbelastung in seiner Umgebung. Diese und andere Belange wurden unabhängig davon, ob entsprechende Einwendungen in jedem Einzelfall erhoben wurden, in die Überprüfung einbezogen, sofern sie aus den Verfahrensunterlagen erkennbar waren.

Den erhobenen Einwendungen wird entweder aus den o. g. Gründen oder den folgenden Ausführungen ganz oder teilweise nicht Rechnung getragen. Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie sich nicht - durch Zusagen des Vorhabensträgers oder auf andere Weise - erledigt haben. Die Entscheidung, die auch bei Abschluss des Verfahrens noch nicht erledigten Einwendungen zurückzuweisen, stützt sich auf die unter den einzelnen Gesichtspunkten dieser Beschlussbegründung bereits dargelegten Überlegungen. Soweit sich nicht bereits hieraus ergibt, dass den Einwendungen unter Beachtung aller Belange nicht stattgegeben werden kann, wird im Folgenden dargelegt, warum und ggf. unter welchen Bedingungen diese individuelle Betroffenheit im öffentlichen Interesse hinzunehmen ist.

Die nachfolgend nicht aufgeführten Einwendungen wurden im Übrigen mit den fachlichen Fragen abgehandelt.

Die Namen der Einwender wurden aus datenschutzrechtlichen Gründen anonymisiert.

3.5.1 *Einwender 1 - 3*

Die Einwender, eine Erbgemeinschaft, wenden sich im Wesentlichen gegen eine Inanspruchnahme ihres Grundstückes Fl. Nr. 150/ 26 insbesondere für die Ausgleichsmaßnahme A2, deren Geeignetheit sie in Zweifel ziehen, den ermittelten Ausgleichsbedarf und die durch den Zuschnitt des verbleibenden Restgrundstückes bedingte eingeschränkte bauliche Nutzbarkeit. Zudem werden teilweise Ansprüche hinsichtlich Art und Höhe der für die Grundinanspruchnahme zu leistenden Entschädigung gestellt.

Den Vorbehalten der Einwender gegen eine Inanspruchnahme ihres Grundstückes für die Ausgleichsmaßnahme A2 wird durch die Auflage A. 3.2.3 Rechnung getragen (siehe hierzu die Ausführungen unter C. 2.3.5.3.4). Das Grundstück wird insoweit nicht von der enteignungsrechtlichen Vorwirkung dieses Beschlusses erfasst. Soweit eine – freiwillige – Übertragung des Eigentums dieser Teilfläche nicht zustande kommt, bleibt die Fläche im Eigentum der Einwender.

Die Art und Höhe der für eine Grundinanspruchnahme zu leistende Entschädigung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

3.5.2 *Einwender 4*

Der Einwender regt die Verbreiterung einer Grundstückszufahrt in der Leyher Straße (Nr. 10 des Bauwerksverzeichnisses) sowie eine Änderung der Linienführung des geplanten Rad-/ Gehweges (Nr. 7 des Bauwerksverzeichnisses) an.

Die Stadt Nürnberg hat zugesagt, die angeregte Verbreiterung der Zufahrt zu berücksichtigen; der Anregung wird insoweit Rechnung getragen.

Eine Verlegung des angesprochenen Rad-/ Gehweges ist abzulehnen. Der Rad-/ Gehweg soll auf kürzestem Weg zur Kreuzung Leyher Straße/ Höfener Straße geführt werden, da hier auch die weiter führenden Wege im Radverkehr münden. Eine Verlegung würde zu nicht erwünschten Umwegen im Rad- und Fußverkehr führen. Im Übrigen ist der Bereich, der durch eine Verlegung des Weges frei würde, im Flächennutzungsplan als Grünfläche dargestellt, die vom Einwender andachte Nutzung als Abstellfläche für Fahrzeuge widerspräche dieser Darstellung. Die Einwendung ist daher insoweit zurückzuweisen.

3.5.3 *Einwender 5*

Der Einwender befürchtet in Folge der gegenständlichen Straßenbaumaßnahme eine Zunahme des Verkehrsaufkommens auf der Höfener Straße und der Karl-Martell- Straße in Nürnberg und hierdurch eine Erhöhung des Unfallrisikos für Fahrzeuge und Fußgänger. Es wird angeregt, eine neue Verkehrsregelung für die Kreuzung Höfener Straße/ Karl- Martell- Straße zu überdenken.

Die Stadt Nürnberg hat erklärt, dass derzeit existierende Planungen eine Kreuzung mit Lichtsignalanlage an der Karl- Martell- Straße beinhalten. Eine Entschärfung der angesprochenen Verkehrssituation steht somit an, der Einwendung wurde damit Rechnung getragen.

3.5.4 *Einwender 6*

Die vorliegende Planung wird insoweit angegriffen, als die Zufahrtsmöglichkeit in die Oststraße aus Richtung Höfener Spange und Leyher Straße sowie die Ausfahrtsmöglichkeit aus der Oststraße in Richtung Höfener Straße beseitigt wird. Es wird gefordert, die bisherige Zufahrtssituation in die Oststraße zu belassen und ein uneingeschränktes Abbiegen auch weiterhin zu ermöglichen, da eine uneingeschränkte Zufahrt für die Gewerbebetriebe in der Oststraße existenznotwendig sei. Es wird kritisiert, dass der bisherige Trassenverlauf der Oststraße verändert werden soll; bei Beibehaltung der bisherigen Einmündungssituation wäre die Herstellung einer signalisierten Kreuzungssituation mit uneingeschränkter Zufahrt in die sich kreuzenden Straßen wohl durchaus realisierbar, u. U. wäre auch eine sog. Doppel- Ampel in Erwägung zu ziehen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

In der Oststraße, die sich auf Fürther Stadtgebiet befindet, besteht eine Gemengelage; im westlichen Teil überwiegt gewerbliche Nutzung, im östlichen Teil Wohnnutzung. Die Straße selbst ist sehr schmal und kann den verschiedenen Nutzungsansprüchen nicht gerecht werden. Es findet seit Jahren ein starker Durchgangsverkehr durch die Oststraße statt, der seit der Fertigstellung des ersten Bauabschnittes der Höfener Spange noch einmal zugenommen hat. Die Verkehrsbelastung ist für den vorhandenen Querschnitt dieser Anliegerstraße deutlich zu hoch. Mit der angegriffenen Planung soll eine Verbesserung der Situation erreicht werden. Nach dieser verbleibt weiterhin die Möglichkeit, von Norden aus der Höfener Straße in die Oststraße einzufahren. Fahrzeuge, die von Süden zur Oststraße streben, können diese wie bislang über die Südwesttangente, den ersten Bauabschnitt der Höfener Spange, die Magazinstraße und die Hans- Bornkessel-Straße erreichen. Lediglich Fahrzeuge, die über die Leyher Straße anfahren, müssen künftig einen gewissen Umweg in Kauf nehmen. Die Höfener Straße kann von der Oststraße aus zukünftig über die Hans- Bornkessel- Straße, die Fronmüllerstraße und die Waldstraße erreicht werden. Die Oststraße ist damit weiterhin ausreichend verkehrlich erschlossen, evtl. entstehende Umwege sind zumutbar, zumal diese teilweise nur wenige hundert Meter betragen. Eine Existenzgefährdung für die Gewerbebetriebe in der Oststraße ist hier nicht erkennbar. Zudem besteht auf die ungeschmälerete Aufrechterhaltung des straßenrechtlichen Gemeingebrauchs kein Rechtsanspruch (vgl. Art. 14 Abs. 3 BayStrWG). Evtl. durch die Verwirklichung der Planung eintretende diesbzgl. Erschwernisse sind hinzunehmen.

Die angesprochene Weiterführung der Oststraße als gerade Zuführung zur Kreuzung ergäbe eine sehr ungünstige Kreuzungsgeometrie; sie wäre unübersichtlich und für große Fahrzeuge schlecht befahrbar. Die Umsetzung dieses Vorschlags scheidet daher aus. Die vorgeschlagene Doppel- Ampel ist in der vorliegenden Planung bereits berücksichtigt.

Soweit im Erörterungstermin bzw. im Nachgang zu diesem Pläne mit Änderungsvorschlägen vorgelegt wurden, ist der Einwender mit den insoweit erhobenen Einwendungen präkludiert (Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG). Im Übrigen wurde von dem im Erörterungstermin vorgelegten Änderungsvorschlag später Abstand genommen, die Stadt Nürnberg hat zugesagt, den im Nachgang zum Erörterungstermin vorgetragenen Wunsch im Zuge der Ausbauplanung zu berücksichtigen.

3.5.5 *Einwender 7, 8, 9, 10, 11, 12*

Die Einwender rügen eine unterbliebene Betrachtung der Lärmimmissionen im Bereich Gebersdorf. Mit dem Lückenschluss der Höfener Spange werde dem überre-

gionalen Verkehr eine weitere Abkürzungsmöglichkeit geboten, hieraus resultiere eine höheres Verkehrsaufkommen mit einem hohen LKW- Anteil. Teilweise wird vorgebracht, es seien keinerlei Maßnahmen vorgesehen, diesen Verkehr durch verkehrsberuhigende Maßnahmen von der Benutzung als Abkürzung abhalten zu können. Es werden zudem teilweise zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen für den Bereich Gebersdorf gefordert sowie ein Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs angeregt.

Hinsichtlich des Immissionsschutzes wird auf die Ausführungen unter C. 2.3.4 verwiesen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist nicht davon auszugehen, dass durch den Bau der Höfener Spange Mautausweichverkehr angezogen wird. Die Route durch die Stadt ist auf Grund des Ausbaustandards der Straßen und der Signalisierung von Kreuzungen für den überregionalen LKW- Durchgangsverkehr nicht attraktiv; vor allem Signalisierungen übernehmen eine gewisse Pfortnerfunktion und wirken verkehrsmindernd, wenn – wie hier - Alternativrouten zur Verfügung stehen. Eine Abkürzung über die Höfener Spange brächte zudem nur eine geringe Wegstreckenverkürzung mit sich, dementsprechend würde auch nur eine geringe Mautersparnis erzielt werden. Diese Ersparnis würde zumindest teilweise wieder durch längere Fahrtzeiten sowie einen höheren Kraftstoffverbrauch auf der Route durch die Stadt kompensiert. Die Stadt Nürnberg hat im Übrigen erklärt, dass die derzeitigen Planungen zur Ertüchtigung der Höfener Straße im Anschlussbereich zur gegenständlichen Planfeststellung eine Kreuzung mit Lichtsignalanlagen, die den Verkehrsfluss steuern können, beinhalten.

Soweit eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h für die Südwesttangente gefordert wird, ist festzustellen, dass eine solche bereits gilt. Die Beachtung dieser Beschränkung ist von den zuständigen Behörden mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts sicherzustellen, dies ist jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Die teilweise geforderten Pflanzungen entlang der Südwesttangente sind ebenso nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Grundsatzdiskussionen über Verkehrspolitik können im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht geführt werden.

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung wurde nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde methodisch richtig und nachvollziehbar erarbeitet und ist eine ausreichende Grundlage für die Entscheidung. Substantiierte Einwendungen wurden insoweit nicht erhoben. Die Forderung nach ergänzenden Verkehrsuntersuchungen ist daher zurückzuweisen.

3.5.6 *Einwender 13, 14, 15, 16, 17*

Die Einwender zweifeln teilweise die Notwendigkeit der geplanten Baumaßnahme an und befürchten, dass Fern- und Lastverkehr die Abkürzung durch die Stadt nehmen könnte. Es wird zudem eine Verschlechterung der Wohnqualität in Höfen durch Luftverschmutzung und Lärmbelastung bzw. eine Erhöhung der Umweltbelastung sowie eine Grundstückswertminderung befürchtet. Teilweise werden die Lärmschutzmaßnahmen für unzureichend gehalten. Die Maßnahme wird teilweise auf Grund der wirtschaftlichen Situation der Stadt Nürnberg für nicht vertretbar gehalten, zudem sei zur Erreichung des Planungsziels ein Ausbau der Höfener Straße sowie der Bahnüberführung über die Höfener Straße erforderlich.

Hinsichtlich der Planrechtfertigung wird auf die Ausführungen unter C. 2.2 verwiesen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist nicht davon auszugehen, dass durch den Bau der Höfener Spange Mautausweichverkehr angezogen wird (siehe hierzu die entsprechenden Ausführungen unter C. 3.5.5).

Die einschlägigen Immissionsgrenzwerte von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV werden an den Anwesen der Einwender nicht überschritten; das Bayerische Landesamt für Umwelt hat dies bestätigt. Schallreflexion durch die vorhandene Bebauung ist in der schalltechnischen Berechnung berücksichtigt. Im Übrigen wird hinsichtlich des Immissionsschutzes auf die Ausführungen unter C. 2.3.4 verwiesen. Verbleibende Lärm-mehrungen unterhalb der Immissionsgrenzwerte von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV werden in der Gesamtabwägung berücksichtigt (siehe hierzu unter C. 3.6).

Evtl. eintretende Verkehrswertminderungen durch das Vorhaben sind im vorliegenden Fall im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungslos hinzunehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2005 - 9 A 12.05); das Gleiche gilt für sonstige verbleibende Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahme (siehe hierzu unter C. 3.6).

Soweit die Finanzierung bzw. die Wirtschaftlichkeit der Baumaßnahme angesprochen wird, ist darauf hinzuweisen, dass diese Aspekte nicht Gegenstand der Planfeststellung sind.

Ein Ausbau der Höfener Straße bzw. der Bahnüberführung über die Höfener Straße ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Eine Ertüchtigung der Höfener Straße ist von der Stadt Nürnberg geplant, dies steht aber nicht in Zusammenhang mit dem gegenständlichen Vorhaben, da die Straße den zugedachten Verkehr auch schon im jetzigen Zustand aufnehmen kann; die Planung dient nicht vorrangig der Erhöhung der Leistungsfähigkeit, sondern der Verstetigung des Verkehrsflusses. Für eine Ertüchtigung der Bahnüberführung über die Höfener Straße ist die Deutsche Bahn zuständiger Planungsträger, da es sich hierbei um eine Eisenbahnbetriebsanlage handelt; eine Ertüchtigung ist geplant, die Mittel hierfür sind bereit gestellt. Es kann deshalb erwartet werden, dass etwa entstehende Verkehrsflussprobleme an der Bahnüberführung in zeitlichem Zusammenhang mit dem Bau der Höfener Spange gelöst werden.

Die gewerblichen Nutzungen in der Leyher Straße und der Höfener Straße sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

3.5.7 *Einwender 18, 19*

Die Einwender befürchten zusätzliche bzw. unzumutbare Verkehrs- und Umweltbelastungen, insbesondere durch Lärm und Schadstoffe, durch den Bau der Maßnahme, und eine Verminderung der Lebensqualität. Es bestehe bereits jetzt ein erhöhter CO₂- Ausstoß in dem Gebiet. Klimaziele würden nicht eingehalten. Es wird moniert, dass die Bahnüberführung über die Höfener Straße nicht ausgebaut wird, ebenso wird teilweise das Ausbleiben weiterer Ausbaumaßnahmen in der Leyher Straße und Sigmundstraße kritisiert.

Die einschlägigen Immissionsgrenzwerte von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV werden am Anwesen der Einwender nicht überschritten; das Bayerische Landesamt für Umwelt hat dies bestätigt. Schallreflexion durch die vorhandene Bebauung ist in der schalltechnischen Berechnung berücksichtigt. Verbleibende Lärm-mehrungen unterhalb der Immissionsgrenzwerte von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV werden in der Gesamtabwägung berücksichtigt (siehe hierzu unter C. 3.6). Soweit das Treib-

hausgas CO₂ von den Einwender angesprochen wurde, ist darauf hinzuweisen, dass dieses ein natürlicher Bestandteil der Luft ist und hierfür derzeit kein rechtsverbindlicher Grenzwert existiert. Die Bewältigung der klimatischen Veränderungen, die durch CO₂ mitverursacht werden, ist nicht Aufgabe dieses Planfeststellungsverfahrens; diese Veränderungen sind globaler Natur, CO₂ entfaltet auf lokaler Ebene keine spezifischen nachteiligen Wirkungen. Im Übrigen wird hinsichtlich des Immissionsschutzes auf die Ausführungen unter C. 2.3.4, hinsichtlich der sonstigen durch das Vorhaben entstehenden Umweltbeeinträchtigungen auf die entsprechenden Abhandlungen an verschiedenen Stellen dieses Beschlusses verwiesen.

Ein Ausbau der Bahnüberführung über die Höfener Straße ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Für eine Ertüchtigung der Bahnüberführung über die Höfener Straße ist die Deutsche Bahn zuständiger Planungsträger, da es sich hierbei um eine Eisenbahnbetriebsanlage handelt; eine Ertüchtigung ist geplant, die Mittel hierfür sind bereit gestellt. Es kann deshalb erwartet werden, dass etwa entstehende Verkehrsflussprobleme an der Bahnüberführung in zeitlichem Zusammenhang mit dem Bau der Höfener Spange gelöst werden. Die übrigen angesprochenen straßenbaulichen Maßnahmen, deren Ausbleiben kritisiert wird, sind ebenso nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

3.5.8 *Einwender 20*

Der Einwender rügt die Dimensionierung des aktiven Lärmschutzes an der Ostseite der Höfener Spange sowie das Fehlen eines aktiven Lärmschutzes an der Westseite der Straße im Bereich der Firma Sanacorp Pharmahandel GmbH. Es müsse auch in Betracht gezogen werden, dass die Freifläche zwischen der Höfener Spange und der Bebauung an der Philipstraße Wohnbaufläche werden könne.

Die Flächen entlang der Höfener Spange auf Nürnberger Stadtgebiet sind im Flächennutzungsplan der Stadt Nürnberg überwiegend als Grünflächen dargestellt, lediglich am westlichen Ortsrand von Höfen sind Wohn- und Mischflächen, die derzeit noch unbebaut sind, dargestellt. Für diesen Flächen wurde auf einen entsprechenden Antrag des Einwenders im Erörterungstermin hin eine schalltechnische Untersuchung für eine imaginäre Bebauung durchgeführt. Die Untersuchung hat ergeben, dass die einschlägigen Grenzwerte von § 2 der 16. BImSchV auch hier nicht überschritten würden; das Bayerische Landesamt für Umwelt hat dies bestätigt. Ergänzende Lärmschutzmaßnahmen, etwa eine Verlängerung der vorgesehenen Lärmschutzwand nach Süden, sind daher insoweit nicht geboten. Schallreflexion durch die vorhandene Bebauung ist in der schalltechnischen Berechnung berücksichtigt, auch insoweit besteht kein weiterer Handlungsbedarf. Im Übrigen wird hinsichtlich des Immissionsschutzes auf die Ausführungen unter C. 2.3.4 verwiesen.

3.5.9 *Einwender 21*

Der Einwender befürchtet einen hohen Schadstoffausstoß sowie eine hohe Luftverschmutzung durch Feinstaub. In der Summe ergäbe sich eine deutlich höhere Lärmbelastung als 60 dB(A) nachts, da die Firma Butterback schon jetzt eine permanente Lärmbelastung von ca. 56 dB(A) nachts erzeuge. Die Lärmschutzwand sei zu kurz, zudem seien keine baulichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbeschränkung vorgesehen, damit sei keine brauchbare Lärmberechnung möglich. Die Höfener Spange sei wegen der Engstelle an der Bahnüberführung über die

Höfener Straße sowie der überlasteten Anschlussstelle Nürnberg/ Fürth an der A 73 wirkungslos.

Der im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen ermittelte 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). Dementsprechend muss die vom Einwender angeführte Vorbelastung durch einen Gewerbebetrieb außer Betracht bleiben. Selbst wenn man davon ausgeht, dass in besonders gelagerten Situationen ein Summenpegel zu bilden wäre, würde dies hier zu keiner anderen Beurteilung führen; denn ein solcher Summenpegel könnte auf Grund der gesetzlichen Systematik des Verkehrslärmschutzes lediglich unter Einbeziehung von Vorbelastungen durch andere Verkehrswege gebildet werden, Vorbelastungen durch gewerbliche Nutzungen müssten auch hier außer Betracht bleiben. Dem Vorbringen, es seien auf Grund fehlender baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbeschränkung keine brauchbaren Lärmberechnungen möglich, kann nicht gefolgt werden, da die RLS 90 für die schalltechnischen Berechnungen verbindlich sind. Es ist Aufgabe der zuständigen Behörden, die Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts sicherzustellen; dies ist jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die einschlägigen Immissionsgrenzwerte von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV werden am Anwesen des Einwenders nicht überschritten; das Bayerische Landesamt für Umwelt hat dies bestätigt. Eine Verlängerung der vorgesehenen Lärmschutzwand ist daher nicht erforderlich. Verbleibende Lärm-mehrungen unterhalb der Immissionsgrenzwerte von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV werden in der Gesamtabwägung berücksichtigt (siehe hierzu unter C. 3.6). Hinsichtlich des Immissionsschutzes im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C. 2.3.4 verwiesen, hinsichtlich Feinstaub und Schadstoffe insbesondere auf C. 2.3.4.3.

Ein Ausbau der Bahnüberführung über die Höfener Straße ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Für eine Ertüchtigung der Bahnüberführung ist die Deutsche Bahn zuständiger Planungsträger, da es sich hierbei um eine Eisenbahnbetriebsanlage handelt; eine Ertüchtigung ist geplant, die Mittel hierfür sind bereit gestellt. Es kann deshalb erwartet werden, dass etwa entstehende Verkehrsflussprobleme an der Bahnüberführung in zeitlichem Zusammenhang mit dem Bau der Höfener Spange gelöst werden. Für eine Überlastung der angesprochenen Anschlussstelle der A 73 sind keinerlei Anhaltspunkte erkennbar.

3.5.10 *Einwender 22*

Der Einwender befürchtet eine Verschlechterung der Lebens- und Wohnqualität insbesondere durch Luftverschmutzung und Lärmbelastung. Er beantragt eine Verlängerung der Lärmschutzwand.

Die einschlägigen Immissionsgrenzwerte von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV werden am Anwesen des Einwenders nicht überschritten; das Bayerische Landesamt für Umwelt hat dies bestätigt. Eine Verlängerung der vorgesehenen Lärmschutzwand ist daher nicht erforderlich. Verbleibende Lärm-mehrungen unterhalb der Immissionsgrenzwerte von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV werden in der Gesamtabwägung berücksichtigt (siehe hierzu unter C. 3.6). Hinsichtlich des Immissionsschutzes im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C. 2.3.4 verwiesen, hinsichtlich Feinstaub und Schadstoffe insbesondere auf C. 2.3.4.3. Die sonstigen verbleibenden Beeinträchtigungen durch das Vorhaben sind unter Berücksichtigung der unter C. 2.2 dargestellten Erwägungen hinzunehmen, der Durchführung des Vorhabens ist hier der Vorrang zu einzuräumen.

3.5.11 *Einwender 23*

Der Einwender rügt die Zerstörung von Freiflächen durch die Baumaßnahme und befürchtet eine Verschlechterung der Lebensqualität. Die neue Straße zöge zusätzlichen Verkehr an, es seien alternative Verkehrskonzepte erforderlich. Es wird weiter gerügt, dass die Höfener Straße sowie die Leyher Straße im derzeitigen Zustand beibehalten werden. Die Wirksamkeit des Vorhabens wird bezweifelt. Luftverschmutzung und Lärmbelastung nähmen zu, die Gesundheit werde gefährdet; es seien keine Untersuchungen hinsichtlich der Feinstaubbelastung durchgeführt worden. Der in der Verkehrsprognose angenommene Nachtanteil des Verkehrs, insbesondere auch der des Schwerlastverkehrs, sei zu niedrig angesetzt, die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen seien nicht ausreichend. Der Lärmpegel der Südwesttangente sei jetzt schon hoch, zudem erzeugten auch die Gewerbebetriebe im Osten der Stadt Fürth zusätzlichen Lärm. Durch den Bau der Höfener Spange nähme der CO₂-Ausstoß zu, dies widerspreche dem Ziel der Reduzierung von CO₂-Emissionen. Es werde außerdem der letzte Naturlebensraum in Höfen zerstört; in diesem seien geschützte Tier- und seltene Pflanzenarten beheimatet. Die vorgesehenen Maßnahmen könnten Tötungen in höherer Zahl durch Kollisionen im Straßenverkehr nicht verhindern; auch andere Tiere werde dieses Schicksal treffen.

Die landwirtschaftlichen Flächen bleiben mit Ausnahme eines Streifens unmittelbar entlang der bestehenden Gewerbebebauung auf Fürther Stadtgebiet, der zur Ausführung des gegenständlichen Vorhabens benötigt wird, erhalten, der Übergang vom westlichen Ortsrand Höfens zur landwirtschaftlichen Flur ist nicht betroffen. Die Beeinträchtigungen des Zugangs zur freien Landschaft und der Möglichkeiten zur Naturbeobachtung sind so weit wie möglich minimiert, die verbleibenden Beeinträchtigungen sind unter Berücksichtigung der unter C. 2.2 dargestellten Erwägungen hinzunehmen, der Durchführung des Vorhabens ist hier der Vorrang zu einzuräumen.

Grundsatzdiskussionen über Verkehrspolitik können im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht geführt werden.

Die prognostizierte Verkehrsmenge kann mit dem geplanten zweistreifigen Querschnitt der Höfener Spange und der bestehenden Höfener Straße abgewickelt werden, da nicht die freie Strecke, sondern die signalgeregelten Knotenpunkte für die Leistungsfähigkeit maßgebend sind; die Leistungsfähigkeit ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gewährleistet. Es ist Aufgabe der zuständigen Behörden, die Beachtung der Straßenverkehrsordnung mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts sicherzustellen; dies ist jedoch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Eine Ertüchtigung der Höfener Straße ist von der Stadt Nürnberg geplant, dies steht aber nicht in Zusammenhang mit dem gegenständlichen Vorhaben, da die Straße den zgedachten Verkehr auch schon im jetzigen Zustand aufnehmen kann; die Planung dient nicht vorrangig der Erhöhung der Leistungsfähigkeit, sondern der Verstetigung des Verkehrsflusses. Eine Anpassung der Leyher Straße in einem Teilbereich ist in der gegenständlichen Planung enthalten. Ein Ausbau der Leyher Straße ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens; ein solcher befindet sich derzeit in Planung.

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung wurde nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde methodisch richtig und nachvollziehbar erarbeitet und ist eine ausreichende Grundlage für die Entscheidung, insbesondere begegnen auch die angesetzten Nachtanteile keinen Bedenken. Substantiierte Einwendungen wurden insoweit nicht erhoben. Es ist nicht Planungsziel, die Südwesttangente durch die Höfener Spange zu entlasten. Die einschlägigen Immissionsgrenzwerte von § 2

Abs. 1 der 16. BImSchV werden bereits an der Bebauung der Weikershofer Straße am westlichen Ortsrand Höfens nicht überschritten; das Bayerische Landesamt für Umwelt hat dies bestätigt. Eine Grenzwertüberschreitung am Anwesen des Einwenders ist daher nicht zu besorgen, weitere Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich. Der im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen ermittelte 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). Dementsprechend muss die vom Einwender angeführte Vorbelastung durch die Südwesttangente bzw. Gewerbebetriebe außer Betracht bleiben. Selbst wenn man davon ausginge, dass in besonders gelagerten Situationen ein Summenpegel zu bilden wäre, würde dies hier zu keiner anderen Beurteilung führen; denn ein solcher Summenpegel könnte auf Grund der gesetzlichen Systematik des Verkehrslärmschutzes lediglich unter Einbeziehung von Vorbelastungen durch andere Verkehrswege gebildet werden, Vorbelastungen durch gewerbliche Nutzungen müssten auch hier außer Betracht bleiben. Anhaltspunkte dafür, dass die Höfener Spange im Zusammenwirken mit der Südwesttangente zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist, sind nicht ersichtlich. Verbleibende Lärm-mehrungen unterhalb der Immissionsgrenzwerte von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV werden in der Gesamtabwägung berücksichtigt (siehe hierzu unter C. 3.6). Soweit das Treibhausgas CO₂ von dem Einwender angesprochen wurde, ist darauf hinzuweisen, dass dieses ein natürlicher Bestandteil der Luft ist und hierfür derzeit kein rechtsverbindlicher Grenzwert existiert. Die Bewältigung der klimatischen Veränderungen, die durch CO₂ mitverursacht werden, ist nicht Aufgabe dieses Planfeststellungsverfahrens; diese Veränderungen sind globaler Natur, CO₂ entfaltet auf lokaler Ebene keine spezifischen nachteiligen Wirkungen. Im Übrigen wird hinsichtlich des Immissionsschutzes auf die Ausführungen unter C. 2.3.4 verwiesen, hinsichtlich Feinstaub und Schadstoffe insbesondere auf C. 2.3.4.3.

Die Kulturlandschaft mit den Lebensräumen zwischen den Ortsrändern von Höfen und Fürth bleibt weitgehend erhalten. Die Beeinträchtigungen von Naturhaushalt, Landschaftsbild, Naturgenuss und Erholung werden im Rahmen der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen vollständig ausgeglichen bzw. ersetzt. Hinsichtlich des Artenschutzes wird auf die Ausführungen unter C. 2.3.5.2 verwiesen.

3.5.12 *Einwender 24*

Der Einwender rügt neben naturschutzfachlichen Belangen unzureichende Lärmschutzbetrachtungen. Der in der Verkehrsprognose angenommene Nachtanteil des Verkehrs, insbesondere auch der des Schwerlastverkehrs, sei zu niedrig angesetzt, die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen seien nicht ausreichend. Die Auswirkungen des Lückenschlusses als solches seien nicht bedacht. Es wird weiterhin gerügt, dass Untersuchungen zur Luftreinhaltung und Luftschadstoffbelastung fehlen. Der landschaftspflegerische Begleitplan greife in der Betrachtung zu kurz. Das Untersuchungsspektrum der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung sei zu eng gewählt. Es fehle die Betrachtung bzgl. der gefährdeten Arten, ob ein günstiger Erhaltungszustand der jeweiligen betroffenen Arten sichergestellt werden könne bzw. durch welche Maßnahmen dies konkret zu erfolgen habe. Es sei Rücksicht auf den jeweiligen Erhaltungszustand der lokalen Population zu nehmen, ein Rückgriff auf eine funktionale Betrachtungsweise verbiete sich. Vor allem im Hinblick auf die Arten des Rebhuhnes sowie des Feldhasen seien Ermittlungsfehler zu konstatieren. Der dem gewählten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenkonzept zu Grunde liegende mathematische Ansatz sei zu kritisieren. Der landschaftspflegerische Begleitplan lasse eine Auseinandersetzung mit dem funktionalen Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmenbegriff vermissen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung wurde nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde methodisch richtig und nachvollziehbar erarbeitet und ist eine ausreichende Grundlage für die Entscheidung, insbesondere begegnen auch die angesetzten Nachtanteile keinen Bedenken. Substantiierte Einwendungen wurden insoweit nicht erhoben. Die verkehrlichen Auswirkungen, die sich aus dem durch das Vorhaben hergestellten Lückenschluss und der daraus resultierenden veränderten Bedeutung der Höfener Spange ergeben, wurden berücksichtigt. Es ist nicht Planungsziel, die Südwesttangente durch die Höfener Spange zu entlasten; das Eintreten eines solchen Effektes ist nicht erkennbar. Ein Erfordernis für weitere Lärmschutzmaßnahmen besteht somit nicht. Hinsichtlich des Immissionsschutzes im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C. 2.3.4 verwiesen, hinsichtlich Feinstaub und Schadstoffe insbesondere auf C. 2.3.4.3.

Das Untersuchungsspektrum der Arten in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung ist sachgerecht ermittelt worden. Methode und Ergebnis der Ermittlung hinsichtlich der beim Neubau der Höfener Spange relevanten Arten sind im Anhang zu den naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Anlage zu Unterlage 12.0) dargestellt. Die Auswirkungen des Bauvorhabens auf den Erhaltungszustand sind für alle relevanten Arten in den Formblättern des Kap. 4 der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung bzw. hinsichtlich des Kiebitz im Formblatt vom 04.02.2010 dargelegt und bewertet. Der Erhaltungszustand der lokalen Populationen ist in Punkt 1 der Formblätter dargestellt und bewertet. Maßnahmen zur Sicherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes sind jeweils in Punkt 2.1 und 2.2 der Formblätter dargestellt, soweit diese jeweils erforderlich sind. Die Maßnahmen zur Konfliktvermeidung und zur Kompensation des Eingriffs werden dabei ebenfalls insofern berücksichtigt, als sie sich auf den Erhaltungszustand der jeweiligen Arten auswirken. § 44 Abs. 5 BNatSchG bestimmt, dass für nach § 15 zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 nicht vorliegt, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Diese Vorschrift ermöglicht gerade eine auf die Aufrechterhaltung der ökologischen Funktionalität der Habitate gerichtete Prüfung. Das Rebhuhn ist als relevante Art erfasst, die Auswirkungen des Bauvorhabens auf den lokalen Erhaltungszustand wurden in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung sachgerecht ermittelt und bewertet. Der Feldhase ist mangels eines entsprechenden Schutzstatus nicht Gegenstand der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (vgl. § 44 Abs. 5 Sätze 2 und 5 BNatSchG). Im Übrigen wird hinsichtlich des Artenschutzes auf die Ausführungen unter C. 2.3.5.2 verwiesen.

Der Flächenbedarf für die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen wurde anhand der sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 ermittelt. Diese Grundsätze enthalten lediglich Aussagen hinsichtlich der Größe, nicht aber hinsichtlich der Gestaltung von Kompensationsflächen. Die konkrete Gestaltung der Kompensationsmaßnahmen wurde aus den beeinträchtigten Werten und Funktionen des Naturhaushalts im Umfeld der Höfener Spange unter Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Aspekte sachgerecht abgeleitet und entwickelt; dies ist in Unterlage 12.0, S. 15 f., dargestellt. Im Übrigen wird hierzu auf die Ausführungen unter C. 2.3.5.3 verwiesen.

3.5.13 *Einwender 25*

Der Einwender rügt, dass der Bau der Höfener Spange die Umwelt, insbesondere durch Lärm und Schadstoffe, zusätzlich belasten wird und spricht die CO₂-Belas-

tung für die Anwohner an. Es wird moniert, dass die Bahnüberführung über die Höfener Straße nicht ausgebaut wird. Es werden Staus an der Leyher Straße und der Oststraße befürchtet.

Soweit das Treibhausgas CO₂ von dem Einwender angesprochen wurde, ist darauf hinzuweisen, dass dieses ein natürlicher Bestandteil der Luft ist und hierfür derzeit kein rechtsverbindlicher Grenzwert existiert. Die Bewältigung der klimatischen Veränderungen, die durch CO₂ mitverursacht werden, ist nicht Aufgabe dieses Planfeststellungsverfahrens; diese Veränderungen sind globaler Natur, CO₂ entfaltet auf lokaler Ebene keine spezifischen nachteiligen Wirkungen. Im Übrigen wird hinsichtlich des Immissionsschutzes auf die Ausführungen unter C. 2.3.4 verwiesen.

Die Leistungsfähigkeit der Kreuzung Höfener Spange/ Leyher Straße/ Oststraße/ Höfener Straße ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gewährleistet. Ein Ausbau der Bahnüberführung über die Höfener Straße ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Für eine Ertüchtigung der Bahnüberführung ist die Deutsche Bahn zuständiger Planungsträger, da es sich hierbei um eine Eisenbahnbetriebsanlage handelt; eine Ertüchtigung ist geplant, die Mittel hierfür sind bereit gestellt. Es kann deshalb erwartet werden, dass etwa entstehende Verkehrsflussprobleme an der Bahnüberführung in zeitlichem Zusammenhang mit dem Bau der Höfener Spange gelöst werden.

Die gewerblichen Nutzungen in der Leyher Straße und der Höfener Straße sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Es ist Aufgabe der zuständigen Behörden, die Beachtung der Straßenverkehrsordnung mit den Mitteln des Straßenverkehrsrechts sicherzustellen; dies ist jedoch ebenfalls nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

3.5.14 *Einwender 26*

Der Einwender kritisiert, dass die Sigmundstraße zwischen Virnsberger Straße und Leyher Straße nicht 4-spurig ausgebaut wird. Er greift die von der Stadt Fürth vorgenommene Verengung der Fronmüllerstraße auf zwei Spuren an. Er rügt zudem, dass die Leyher Straße und die Höfener Straße nicht ausgebaut werden. Weiterhin wird kritisiert, dass die Lärmschutzwand nicht auf der gesamten Länge des Neubaus ausgeführt wird. Der Nachtanteil und der LKW- Anteil des Verkehrs werde durch den geplanten Ausbau der Bahnüberführung über die Höfener Straße höher ausfallen, die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen seien nicht ausreichend. Es werden Bedenken hinsichtlich Schallreflexionen vom Gebäude der Firma Sanacorp Pharmahandel GmbH geäußert. Die Feinstaubbelastung werde sich stark erhöhen.

Ein Ausbau der Sigmundstraße ist ab der Einmündung der Burgbernheimer Straße in Teilbereichen bereits erfolgt, im Bereich zwischen der Virnsberger Straße und der Burgbernheimer Straße wäre ein Ausbau nur mit einem Verzicht auf die beidseitigen Längsparkstreifen möglich, da weitere Flächen nicht zur Verfügung stehen. Auf Grund der vorhandenen dichten gewerblichen Nutzung und den hieraus resultierenden Infrastrukturanforderungen kann aber auf diese Parkmöglichkeiten hier nicht verzichtet werden.

Straßenbauliche Maßnahmen der Stadt Fürth sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Der Stadt Fürth steht es im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit frei, in ihrer Baulast befindliche Verkehrswege zu verändern.

Ein Ausbau der Höfener Straße ist ebenso nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Eine Ertüchtigung der Höfener Straße ist von der Stadt Nürnberg geplant, dies steht aber nicht in Zusammenhang mit dem gegenständlichen Vorhaben, da die Straße den zgedachten Verkehr auch schon im jetzigen Zustand aufnehmen kann; die Planung dient nicht vorrangig der Erhöhung der Leistungsfähigkeit, sondern der Verstetigung des Verkehrsflusses. Eine Anpassung der Leyher Straße in einem Teilbereich ist in der gegenständlichen Planung enthalten. Ein Ausbau der Leyher Straße ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens; ein solcher befindet sich derzeit in Planung. Maßgebend für eine flüssige Verkehrsabwicklung ist der Kreuzungsbereich. Die Leistungsfähigkeit der Kreuzung Höfener Spange/ Leyher Straße/ Oststraße/ Höfener Straße ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gewährleistet.

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung wurde nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde methodisch richtig und nachvollziehbar erarbeitet und ist eine ausreichende Grundlage für die Entscheidung, insbesondere begegnen auch die angesetzten Nachtanteile keinen Bedenken. Die einschlägigen Immissionsgrenzwerte von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV werden bereits an der Bebauung der Weikershofer Straße am westlichen Ortsrand Höfens nicht überschritten; das Bayerische Landesamt für Umwelt hat dies bestätigt. Eine Grenzwertüberschreitung am Anwesen des Einwenders ist daher nicht zu besorgen, weitere Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich. Schallreflexion durch die vorhandene Bebauung ist in der schalltechnischen Berechnung berücksichtigt. Verbleibende Lärm-mehrungen unterhalb der Immissionsgrenzwerte von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV werden in der Gesamtabwägung berücksichtigt (siehe hierzu unter C. 3.6). Es ist darauf hinzuweisen, dass der im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen ermittelte Beurteilungspegel sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße bezieht. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 96, 1003). Im Übrigen wird hinsichtlich des Immissionsschutzes auf die Ausführungen unter C. 2.3.4 verwiesen, hinsichtlich Feinstaub und Schadstoffe insbesondere auf C. 2.3.4.3.

3.5.15 *Einwender 27*

Der Einwender rügt die Nichtberücksichtigung einer vorhandenen Querungsinsel sowie der Lage eines Kanals in der Planung. Er hat eine Skizze vorgelegt, die eine alternative Planung beinhaltet, die ein Einbinden in die Höfener Straße einfacher gestalten soll. Fußgänger könnten durch eine Ampelregelung gefahrlos die Einbindung überqueren. Er möchte seine Erreichbarkeit gesichert wissen. Ein Einbiegen von der Oststraße in die Leyher Straße solle durch größere Radien gewährleistet werden, eine Einbindung in die Höfener Straße Richtung Norden sei für alle Anlieger wünschenswert. Er sehe eine Ampelregelung als unvermeidbar an.

Die vorhandene Insel entfällt, der Bestand wird komplett überplant. Durch die mit der Planung verbundene verminderte Straßenbreite im Einmündungsbereich der Oststraße ist für Fußgänger keine Insel mehr für ein gefahrloses Überqueren der Straße erforderlich, weitere Hilfsmittel sind insoweit entbehrlich. Die Verkehrsregelung an der Kreuzung Höfener Spange/ Leyher Straße/ Oststraße/ Höfener Straße ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens; eine Signalisierung der Kreuzung ist von der Stadt Nürnberg fest beabsichtigt, ein gefahrloses Überqueren der Höfener Spange, der Höfener Straße sowie der Leyher Straße wird durch diese gewährleistet werden.

Die relevanten Ver- und Entsorgungsleitungen wurden in den Planunterlagen dargestellt, von der Sparten-trägern wurde eine Unvollständigkeit der Unterlagen insoweit auch nicht gerügt.

Hinsichtlich der durch das Vorhaben eingeschränkten Zufahrts- und Ausfahrtsmöglichkeit in die bzw. aus der Oststraße wird auf die diesbzgl. Ausführungen unter C. 3.5.4 verwiesen. Im Übrigen wäre der vom Einwender eingebrachte Vorschlag bei Zugrundelegung der fest geplanten Lichtsignalanlage am Knotenpunkt unter verkehrlichen Gesichtspunkten nicht realisierbar.

3.6 Gesamtergebnis der Abwägung

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der Neubau der Höfener Spange 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. Beeinträchtigungen durch das Vorhaben werden so weit wie möglich vermieden, nicht vermeidbare Beeinträchtigungen werden weitestgehend kompensiert, hernach verbleibende Beeinträchtigungen, insbesondere durch Lärm, Feinstaub und Schadstoffe sind hinzunehmen, weil die für das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange deutlich überwiegen. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet.

3.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung folgen aus Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 8 und Abs. 5 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

4. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des Kostengesetzes vom 20.02.1998 in der derzeit gültigen Fassung. Von der Zahlung der Gebühr ist die Stadt Nürnberg nach Art. 4 Satz 1 Nr. 2 KG befreit. Die Regelung bezüglich der Auslagen ergibt sich aus Art. 10 KG. Die zu erstattenden Auslagen werden mit gesondertem Bescheid festgesetzt.

D. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann **innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage** bei dem

Bayerischen Verwaltungsgericht in Ansbach,
Postfachanschrift: Postfach 6 16, 91511 Ansbach,
Hausanschrift: Promenade 24, 91522 Ansbach,

schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erhoben werden. **Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen** und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, der angefochtene Planfeststellungsbeschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung:

- Die Klageerhebung in elektronischer Form (z.B. durch E-Mail) ist unzulässig.

- Kraft Bundesrechts ist in Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten seit 01.07.2004 grundsätzlich ein Gebührenvorschuss zu entrichten.

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 und der Stadt Fürth zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekanntgemacht.

W o l f
Oberregierungsrat