

## **Regierung von Mittelfranken**



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

die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach an der Bundesautobahn A 3 Frankfurt - Nürnberg bei Betr.-km 375,360

Ansbach, den 28.10.2011

Inhalt	Seite
<b>A. Tenor.....</b>	<b>5</b>
1. Feststellung des Plans.....	5
2. Festgestellte Planunterlagen.....	5
3. Nebenbestimmungen.....	7
3.1 Unterrichtungspflichten.....	7
3.2 Denkmalpflege.....	7
3.3 Naturschutz.....	8
3.4 Bodenschutz.....	8
3.5 Sonstige Nebenbestimmungen.....	8
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse.....	8
5. Straßenrechtliche Verfügungen.....	9
6. Entscheidung über Einwendungen.....	10
7. Kosten.....	10
<b>B. Sachverhalt.....</b>	<b>10</b>
<b>C. Entscheidungsgründe.....</b>	<b>11</b>
1. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	11
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung.....	11
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	12
2. Umweltverträglichkeitsprüfung.....	12
2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG).....	12
2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG).....	20
3. Materiell-rechtliche Würdigung.....	23
3.1 Ermessensentscheidung.....	23
3.2 Planrechtfertigung.....	24
3.2.1 Notwendigkeit der Maßnahme.....	24
3.2.2 Planungsziel.....	25
3.3 Öffentliche Belange.....	26
3.3.1 Planungsvarianten.....	26
3.3.2 Ausbaustandard.....	27
3.3.3 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	28
3.3.4 Immissionsschutz.....	28
3.3.5 Naturschutz und Landschaftspflege.....	31
3.3.6 Gewässerschutz.....	35
3.3.7 Bodenschutz.....	37
3.3.8 Denkmalschutz.....	38
3.3.9 Landwirtschaft als öffentlicher Belang.....	39
3.3.10 Stellungnahmen der beteiligten Träger öffentlicher Belange.....	40
3.3.11 Stellungnahme des Bund Naturschutz in Bayern e.V.....	45
3.4 Private Belange und Einwendungen.....	46
3.5 Gesamtergebnis der Abwägung.....	75
3.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen.....	76
4. Kostenentscheidung.....	76
<b>D. Rechtsbehelfsbelehrung.....</b>	<b>77</b>
<b>E. Hinweis zur Auslegung des Plans.....</b>	<b>77</b>

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen:

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayer. Bauordnung
BayEG	Bayer. Enteignungsgesetz
BayNatEG	Bayerisches Naturschutzergänzungsgesetz
BayNatSchG	Bayer. Naturschutzgesetz
BayStMI	Bayer. Staatsministerium des Innern
BayStrWG	Bayer. Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayer. Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayer. Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayer. Waldgesetz
BayWG	Bayer. Wassergesetz
BBodSchG	Bundesbodenschutzgesetz
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Verkehrslärm- schutzverordnung)
24. BImSchV	Verkehrswege - Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMV	Bundesminister für Verkehr
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna - Flora - Habitat - Richtlinie
Fl.Nr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlaFeR	Planfeststellungsrichtlinien
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen

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

**Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) und des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG);  
Planfeststellungsverfahren für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach an der Bundesautobahn A 3 Frankfurt - Nürnberg bei Betr.-km 375,360**

Die Regierung von Mittelfranken erlässt folgenden

**Planfeststellungsbeschluss:**

**A. Tenor**

**1. Feststellung des Plans**

Der Plan für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach wird mit den sich aus den Ziffern A. 3 und A. 6 dieses Beschlusses sowie aus den Rot- und Blauzeichnungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

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

**2. Festgestellte Planunterlagen**

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

Anlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1 T	Erläuterungsbericht vom 26.06.2009 (mit Roteintragungen)	
2.1	Übersichtskarte Autobahnnetz Nordbayern, Lage der TR im Verkehrsnetz vom 26.06.2009 ( <u>nachrichtlich</u> )	
2.2	Übersichtskarte vom 26.06.2009 ( <u>nachrichtlich</u> )	1:25000
3 T	Übersichtslageplan vom 26.06.2009, geändert durch Tekturen vom 21.06.2010 und 19.09.2011 ( <u>nachrichtlich</u> )	1:5000
6 Blatt 1	Straßenquerschnitte A 3 und Durchgehende Fahrgasse vom 26.06.2009	1:100/50
6 Blatt 2	Straßenquerschnitte PKW-Parkplätze vom 26.06.2009	1:50
6 Blatt 3	Straßenquerschnitte LKW-Parkplätze vom 26.06.2009	1:50
6 Blatt 4 T	Kennzeichnende Querschnitte vom 26.06.2010, geändert durch Tektur vom 21.06.2010	1:500
7.1 Blatt 1 T	Lageplan Verkehrsanlage vom 26.06.2009, geändert durch Tekturen vom 21.06.2010 und 19.09.2011	1:1000

Anlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
7.1 Blatt 2 T	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen an der Regnitz vom 26.06.2009, geändert durch Tektur vom 21.06.2010	1:1000
7.2 T	Bauwerksverzeichnis vom 26.06.2009 (mit Roteintragungen)	
7.3 Blatt 1 T	Lageplan zum Bauwerksverzeichnis vom 26.06.2009, geändert durch Tekturen vom 21.06.2010 und 19.09.2011	1:1000
8 Blatt 1	Höhenplan Nordseite: Durchfahrtsstraße (Achse 211) vom 26.06.2009	1:1000/100
8 Blatt 2	Höhenplan Nordseite: Durchfahrt LKW (Achse 230) vom 26.06.2009	1:1000/100
8 Blatt 3	Höhenplan Nordseite: Durchfahrt PKW (Achse 250) vom 26.06.2009	1:1000/100
8 Blatt 4	Höhenplan Südseite: Durchfahrtsstraße (Achse 312) vom 26.06.2009	1:1000/100
8 Blatt 5	Höhenplan Südseite: Durchfahrt LKW (Achse 330) vom 26.06.2009	1:1000/100
8 Blatt 6	Höhenplan Südseite: Durchfahrt PKW (Achse 350) vom 26.06.2009	1:1000/100
11.1	Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen zur Planfeststellung vom 26.06.2009	
11.2 T	Lageplan Immissionsschutz vom 26.06.2009, geändert durch Tekturen vom 21.06.2010 und 19.09.2011 ( <u>nachrichtlich</u> )	1:5000
12.1 T	Textteil zum Landschaftspflegerischen Begleitplan vom 26.06.2009, geändert durch Tekturen vom 21.06.2010 und 19.09.2011	
12.2 T	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 26.06.2009, geändert durch Tekturen vom 21.06.2010 und 19.09.2011	1:1000
12.3T Blatt 1	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 26.06.2009, geändert durch Tekturen vom 21.06.2010 und 19.09.2011	1:1000
12.3T Blatt 2	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen vom 26.06.2009, geändert durch Tektur vom 21.06.2010	1:1000
13.1	Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen zur Planfeststellung vom 26.06.2009	
13.2 T	Lageplan Entwässerungsmaßnahmen vom 26.06.2009, geändert durch Tekturen vom 21.06.2010 und 19.09.2011	1:2000
13.3	Systemplan Regenklär- und Regenrückhaltebecken vom 26.06.2009	1:500/100
14.1 Blatt 1T	Grunderwerbsplan Verkehrsanlage vom 26.06.2009, geändert durch Tekturen vom 21.06.2010, 21.12.2010 und 19.09.2011	1:1000

Anlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
14.1 Blatt 2	Grunderwerbsplan Ausgleichsmaßnahme an der Regnitz vom 26.06.2009	1:1000
14.2.1 T	Grunderwerbsverzeichnis für die Gemarkung Haundorf vom 26.06.2009 (mit Roteintragungen)	
14.2.2	Grunderwerbsverzeichnis für die Gemarkung Hüttendorf vom 26.06.2009	
14.2.3 T	Grunderwerbsverzeichnis für die Gemarkung Kosbach (mit Roteintragungen)	
16 T	Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung vom 26.06.2009, geändert durch Tektoren vom 21.06.2010 und 19.09.2011 ( <u>nachrichtlich</u> )	

### 3. Nebenbestimmungen

#### 3.1 Unterrichtungspflichten

- 3.1.1 Der Zeitpunkt des Baubeginns ist der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH, Bayreuther Str. 1, 90409 Nürnberg, mindestens 3 Monate vorher bekanntzugeben.
- 3.1.2 Baubeginn und -vollendung sind der Kreisverwaltungsbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg anzuzeigen.
- 3.1.3 Der Beginn von Erdbauarbeiten ist dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege unverzüglich, spätestens zwei Monate vor Beginn anzuzeigen.

#### 3.2 Denkmalpflege

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

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

### **3.3 Naturschutz**

Zur fachgerechten Umsetzung der im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen und Vorgaben ist die Betreuung der Baumaßnahme durch eine ökologische Fachkraft vorzusehen.

### **3.4 Bodenschutz**

Vor Baubeginn hat die Vorhabensträgerin eine Untersuchung der Flächen im Planungsumgriff der erweiterten Tank- und Rastanlage Aurach auf Bodenverunreinigungen und Ablagerungen durchzuführen.

### **3.5 Sonstige Nebenbestimmungen**

3.5.1 Die Autobahndirektion Nordbayern hat sicherzustellen, dass die Zufahrt zur Südseite der Tank- und Rastanlage Aurach, die in Unterlage 7.2 T unter der lfd. Nr. 1.20 aufgeführt ist, nur von BOS-Kräften im Einsatzfall genutzt wird.

3.5.2 Soweit Bewirtschaftungserschwernisse und Nutzungsausfälle an Grundstücken entlang des Grabens zum Steudacher Weiher auftreten, die auf die Änderung des Gewässertyps dieses Grabens in Folge der zusätzlichen Einleitung von Niederschlagswasser aus dem Regenrückhaltebecken 375-1L zurückzuführen sind, sind diese Nachteile von der Vorhabensträgerin in Geld zu entschädigen. Die Höhe der Entschädigung ist dabei unter Beteiligung des zuständigen Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten zu ermitteln.

## **4. Wasserrechtliche Erlaubnisse**

### **4.1 Gegenstand/Zweck**

Dem Freistaat Bayern werden die gehobenen Erlaubnisse zum Einleiten gesammelter Niederschlagswässer in den Bimbach und den Graben zum Steudacher Weiher/Oberlauf Rittersbach (Gewässer III. Ordnung) erteilt.

### **4.2 Plan**

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zu Grunde.

### **4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen**

4.3.1 Das Abwasser darf keine für das Gewässer schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen.

4.3.2 Umfang der erlaubten Benutzung für das Einleiten von Regenwasser aus dem

- RRB mit Absetzbecken 374-1 L: Maximalabfluss  $Q_{\max(n=0,1)} = 72 \text{ l/s}$
- RRB mit Absetzbecken 375-1 L: Maximalabfluss  $Q_{\max(n=0,1)} = 46 \text{ l/s}$



- 4.3.3 Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise, soweit sie sich auf die Ablaufqualität auswirken können, sind unverzüglich der Kreisverwaltungsbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig eine erforderliche bau- und wasserrechtliche Genehmigung bzw. Erlaubnis mit den entsprechenden Unterlagen zu beantragen.
- 4.3.4 Außerbetriebnahmen (z.B. durch Wartungs- oder Reparaturarbeiten) der Anlagen sind vorab, möglichst frühzeitig, der Kreisverwaltungsbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg sowie den betroffenen Beteiligten (z.B. Fischereiberechtigten) anzuzeigen. Die Anzeige gibt keine Befugnis zur Überschreitung des Umfangs der erlaubten Benutzung. Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen etc. verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten unverzüglich zu verständigen.
- 4.3.5 Die Vorhabensträgerin ist verpflichtet, innerhalb von 3 Monaten nach Inbetriebnahme dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg zwei Fertigungen und der Kreisverwaltungsbehörde eine Fertigung der Bestandspläne zu übergeben.
- 4.3.6 Die Regenrückhaltebecken sind regelmäßig (mindestens 1 mal jährlich) zu reinigen.
- 4.3.7 Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d.h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.
- 4.3.8 Es sind Messungen, Untersuchungen, Aufzeichnungen und Vorlageberichte entsprechend der Verordnung zur Eigenüberwachung von Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen (Eigenüberwachungsverordnung - EÜV) in der jeweils gültigen Fassung vorzunehmen.
- 4.3.9 Weitere Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen sollten, bleiben vorbehalten.

## **5. Straßenrechtliche Verfügungen**

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

## **6. Entscheidung über Einwendungen**

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

## **7. Kosten**

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

## **B. Sachverhalt**

Mit Schreiben vom 26.06.2009 beantragte die Autobahndirektion Nordbayern die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach. Eine Beschreibung des Vorhabens erfolgt unter Ziffer C. 2.1.1 dieses Beschlusses.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 05.10.2009 bis 04.11.2009 bei den Städten Erlangen und Herzogenaurach nach ortsüblicher Bekanntmachung in den Amtsblättern der beiden Städte zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei den jeweiligen Städten und bei der Regierung von Mittelfranken bis spätestens 18.11.2009 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben seien.

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

- Stadt Erlangen
- Stadt Herzogenaurach
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
- Amt für Ländliche Entwicklung
- Autobahn Tank & Rast GmbH
- Bayerischer Bauernverband
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Bezirk Mittelfranken, Fachberatung für Fischerei
- Deutsche Telekom AG
- DFMG Deutsche Funkturm GmbH
- Erlanger Stadtwerke AG
- Fischereiverband Mittelfranken e.V.
- Landkreis Erlangen - Höchststadt
- Planungsverband Industrieregion Mittelfranken
- Polizeipräsidium Mittelfranken
- Staatliches Bauamt Nürnberg
- Vermessungsamt Erlangen
- Wasserwirtschaftsamt Nürnberg
- Wehrbereichsverwaltung Süd
- Höhere Naturschutzbehörde an der Regierung von Mittelfranken
- Höhere Landesplanungsbehörde an der Regierung von Mittelfranken

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 27.07.2010 im Vereinshaus Herzogenaurach erörtert. Die Planfeststellungsbehörde benachrichtigte mit Schreiben vom 28.06.2010 die Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und Verbände sowie die privaten Einwender von dem Erörterungstermin. Diesem Schreiben wurde die Stellungnahme der Autobahndirektion Nordbayern zu den jeweils vorgebrachten Einwänden beigelegt. Im Übrigen wurde der Erörterungstermin in den Städten Erlangen und Herzogenaurach jeweils im Amtsblatt vom 08.07.2010 ortsüblich bekannt gemacht. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Aus Anlass von Einwendungen brachte die Vorhabensträgerin zwei Planänderungen (Tekturen) in das Verfahren ein. Auf eine Auslegung der geänderten Planunterlagen wurde verzichtet, da der Kreis derjenigen, die von den Planänderungen betroffen sind, bekannt war (Art. 73 Abs. 3 Satz 2, Abs. 8 BayVwVfG). Den Betroffenen wurde Gelegenheit gegeben sich zu den Planänderungen zu äußern.

Die erste Tektur datiert vom 21.06.2010 und beinhaltet die Ergänzung der Feuerwehrezufahrt für die Südseite der Tank- und Rastanlage sowie das Entfallen der in den ursprünglichen Plänen vorgesehenen Tiefenentwässerung (Ifd. Nr. 2.12 der Unterlage 7.2 T) sowie des dazugehörigen Ableitungskanals (Ifd. Nr. 2.13 der Unterlage 7.2 T).

Da die Feuerwehrezufahrt zur Südseite der Tank- und Rastanlage auf einem Grundstück zu liegen kommt, das sich im Eigentum der Stadt Herzogenaurach befindet, wurden der Stadt Herzogenaurach die überarbeiteten Unterlagen zur Stellungnahme übermittelt. Daneben wurde das Bayerische Landesamt für Umwelt um Stellungnahme im Hinblick auf eine eventuelle Änderung der schalltechnischen Situation gebeten.

Mit der zweiten Tektur vom 19.09.2011 wurde die Fläche, die zur Zwischenablagerung von Erdüberschussmassen verwendet werden sollte, aus den Planunterlagen gestrichen. Außerdem wurde bei drei Grundstücken die zu erwerbende Fläche auf Wunsch der Eigentümer reduziert, auch wenn dadurch ungünstigere Flächenzuschnitte bzw. verhältnismäßig kleine Restflächen entstehen.

## **C. *Entscheidungsgründe***

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

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

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

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

Nach § 17 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Nebenbetriebe sind gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 5 FStrG als Straßenbestandteile der Bundesfernstraßen definiert. Daher bedürfen Neubau und Änderung von Nebenbetrieben grundsätzlich der Planfeststellung. Dies wird durch den Verweis auf § 17 FStrG in § 15 Abs. 2 Satz 6 Halbsatz 2 FStrG nochmals klargestellt. Eine Tankstelle sowie eine Raststätte samt Parkflächen stellt gemäß § 15 Abs. 1 FStrG einen solchen Nebenbetrieb dar. Die Erweite-

zung der Verkehrsflächen auf beiden Seiten der Tank- und Rastanlage Aurach, der Neubau des Rastanlagegebäudes sowie der Tankstelle auf der Südseite und der Umbau der Tankstelle auf der Nordseite sind aus diesem Grund planfeststellungspflichtig.

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

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

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

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

## **2. Umweltverträglichkeitsprüfung**

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

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

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

Das Vorhaben beinhaltet die verkehrssichere Neugestaltung und Erweiterung der bestehenden Verkehrsflächen auf der Nord- und Südseite der Tank- und Rastanlage Aurach an der BAB A 3 Würzburg - Nürnberg. Nach den Planungen sollen künftig auf der Nordseite der Tank- und Rastanlage insgesamt 114 PKW-Stellplätze, 84 LKW-Stellplätze, 10 Stellplätze für Busse und PKW mit Anhänger sowie Flächen für Groß- und Schwertransporte zur Verfügung stehen. Die Südseite der Anlage soll auf insgesamt 84 PKW-Stellplätze, 56 LKW-Stellplätze, 10 Stell-

plätze für Busse und PKW mit Anhänger sowie Flächen für Groß- und Schwertransporte ausgebaut werden. Außerdem ist auf der Nordseite der Umbau der bestehenden Tankstelle geplant; auf der Südseite der Anlage ist vorgesehen, die bestehende Tankstelle mit allen Gebäuden abzurechen und einen Neubau von Tankstelle und Rasthaus als Kompaktanlagengebäude zu errichten. Beiderseits der Erweiterungsflächen der Tank- und Rastanlage werden Erdwälle mit Höhen von 5 bis 8 m aufgeschüttet. Es entstehen zwei neue Beckenanlagen bestehend aus jeweils einem Absetz- und einem Regenrückhaltebecken.

Für das Vorhaben werden einschließlich der landschaftspflegerischen Maßnahmen 22,72 ha an Grund und Boden in Anspruch genommen, die sich wie folgt aufteilen:

- für versiegelte Flächen (Fahrbahnen, Parkflächen, Gebäude): 8,59 ha
- für unbefestigte Flächen (Begleitgrün, Damm- und Wallschüttungen, Regenrückhaltebecken): 12,50 ha
- für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen: 1,63 ha

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

Das Untersuchungsgebiet umfasst das Umfeld der erweiterten Tank- und Rastanlage einschließlich des Trassenabschnittes der BAB A 3 zwischen Betriebs-km 374+600 und 376+000 sowie insbesondere die nächstgelegenen Orte Haundorf, Häusling und Steudach.

Im Fränkischen Keuper-Lias-Land gelegen, gehört das Untersuchungsgebiet zur naturräumlichen Einheit "Mittelfränkisches Becken". Das Umfeld der Tank- und Rastanlage wird hauptsächlich durch landwirtschaftliche sowie im Süden durch forstwirtschaftliche Nutzung geprägt. Der Klosterwald, der von Südosten an die Tank- und Rastanlage heranreicht, ist laut Waldfunktionsplan für die Industrieregion Mittelfranken ein Erholungswald der Intensitätsstufe II.

Umliegende Siedlungsbereiche sind die Orte Haundorf, Häusling und Steudach, die in einem Abstand von ca. 650 m bis 750 m zu den LKW-Stellplätzen der Tank- und Rastanlage liegen. Der Beschleunigungsstreifen an der Nordseite der Anlage reicht etwa bis 350 m an die nächstgelegene Bebauung in Häusling und ungefähr bis 250 m an die nächstgelegene Bebauung in Haundorf heran.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich der Bimbach (Gewässer III. Ordnung), der Vorflutgraben zum Steudacher Weiher/Oberlauf des Rittersbaches (Gewässer III. Ordnung) sowie Fischteiche bei Haundorf und Häusling. Grundwasserpegelmessungen der Autobahndirektion Nordbayern ergaben, dass der Grundwasserhorizont im Bereich der Tank- und Rastanlage Aurach auf der Nordseite auf einer Höhe von 308,10 m ü. N.N. anzutreffen ist. Die Tank- und Rastanlage verläuft auf einer Höhenlage von ca. 310 bis 320 m ü. N.N.

Der Verkehr auf der BAB A 3 und der bestehenden Tank- und Rastanlage stellt derzeit die wesentliche Belastungsquelle für deren Umfeld dar.

Auf die ausführliche Darstellung der Umwelt in den Unterlagen 12.1 T und 16 T wird verwiesen.

### **2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen durch das Vorhaben**

Die Lage der Tank- und Rastanlage wurde so optimiert, dass nicht in den Klosterwald eingegriffen wird. Der Klosterwald als empfindlicher Bereich wird während der Baumaßnahme vom Baubetrieb ausgenommen und durch einen Schutzzaun geschützt.

Des Weiteren wird ein Schutzzaun am Bimbach links der Autobahn errichtet, um Einträge und Einschwemmungen in dieses Gewässer zu vermeiden. Zwei Einzelbäume am Westufer werden in die Schutzmaßnahme einbezogen.

Durch die Errichtung von zwei Absetz- und Regenrückhaltebecken kann die Gewässerbelastung durch Straßenwasser der bestehenden Anlagen minimiert werden. Die Absetz- bzw. Regenrückhaltebecken halten bestimmte abgeschwemmte Schadstoffe zurück. Des Weiteren geben sie das gespeicherte Wasser verzögert und gedrosselt ab, sodass Abflussspitzen vermieden werden und auch bei Starkregen die anfallenden Wassermengen gleichmäßig abgegeben werden.

Die Anzahl der Stellplätze wurde im Gegensatz zu Vorplanungen reduziert. Um die Tank- und Rastanlage gegenüber dem Umfeld und dabei insbesondere gegenüber den umliegenden Ortschaften abzuschirmen, werden 5 bis 8 m hohe Erdwälle errichtet. Es werden Gestaltungsmaßnahmen an den Außenböschungen der Erdwälle, auf den randlichen Restflächen und Böschungskanten durchgeführt, damit die Tank- und Rastanlage in die umgebende Landschaft integriert wird. Diese Gestaltungsmaßnahmen beinhalten Gehölzpflanzungen, die Pflanzung von Einzelbäumen und Baumgruppen sowie die Anlage von Landschaftsrasen und Sukzessionsflächen.

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

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

- anlagebedingte Auswirkungen wie Flächenüberbauung und -versiegelung, verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und frei lebender Tierwelt sowie von Flächen für land- und forstwirtschaftliche Zielsetzungen, Barriere- und Zerschneidungseffekte, kleinklimatische Veränderungen der Umwelt, Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Erholungsqualität der Landschaft,
- baubedingte Auswirkungen, die sich aus Baustelleneinrichtungen, Arbeitsstreifen, Lagerplätzen u. ä., Lärm-, Staub- und Abgasemissionen und Erschütterungen ergeben,
- verkehrsbedingte Auswirkungen in Form von Verlärmung, Schadstoffemissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

Um das Ausmaß dieser Auswirkungen ermitteln zu können, müssen sämtliche Maßnahmen, die auf die Vermeidung bzw. Verminderung der Auswirkungen abzielen, mitberücksichtigt werden. Zudem werden die Vorbelastungen, die auch ohne

Realisierung des planfestgestellten Vorhabens auf die Schutzgüter einwirken, in diese Ermittlung einbezogen.

#### 2.1.4.1 Schutzgut Mensch

##### Teilbereich Wohn- und Wohnumweltfunktion

###### *Lärm*

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

Bei Realisierung des Ausbaus kommt es im ungünstigsten Fall an der nächstgelegenen Wohnbebauung in Steudach, Haundorf und Häusling zu einer Erhöhung der prognostizierten Beurteilungspegel um etwa 0,5 dB(A). Die Beurteilungspegel wurden nach der in § 3 der 16. BImSchV verbindlich vorgegebenen Berechnungsmethode ermittelt. Bei komplexen Verkehrsmodellen wie einer Tank- und Rastanlage wird die Berechnung nach dem sog. Teilstückverfahren durchgeführt. Hierzu wurde das geprüfte und allgemein anerkannte Rechenprogramm "CadnaA" eingesetzt. Es wurden u.a. die Stellplatzzahl, die unterschiedlichen Geschwindigkeiten, Stellplatzwechselvorgänge und Fahrzeugarten bei der Berechnung berücksichtigt. In die schalltechnischen Berechnungen wurde auch eingestellt, dass beim Beschleunigungsvorgang von LKW höhere Emissionen erzeugt werden.

###### *Luftschadstoffe*

Im Rahmen eines Luftschadstoffgutachtens und dessen Fortschreibung im Jahr 2009 wurde vom Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH&Co.KG untersucht, wie sich die Luftschadstoffsituation um die Tank- und Rastanlage durch deren Erweiterung entwickelt. Es wurde das Berechnungsverfahren PROKAS/LASAT in Kombination mit Kaltluftsimulationen eingesetzt, um die topografischen Verhältnisse und die lokalen Luftströmungen zu berücksichtigen. Es wurden die örtlichen meteorologischen Verhältnisse wie Windrichtung, Windgeschwindigkeit und Stabilität der Atmosphäre, die motorbedingten Emissionsfaktoren wie beispielsweise Fahrgeschwindigkeit, Beschleunigung, Häufigkeit und Dauer von Standzeiten, Fahrzeugflotte, Längsneigung der Fahrbahn und Kaltstarteinfluss, die Emissionen der Tankstellen einschließlich der Umfüllvorgänge an den Zapfsäulen und Kraftstofftanks und die Emissionen der durchgehenden Strecke, der Fahrzeugbewegungen auf den Ein- und Ausfädelstreifen sowie der Parkflächen und die abschirmende Wirkung der geplanten Einwallungen berücksichtigt. Dabei wurde ermittelt, wie sich die lufthygienische Situation für die Bewohner der nächstgelegenen Wohnbebauung im sog. Prognose-Nullfall, also ohne Realisierung des Vorhabens, im Jahr 2025 darstellt. Diesem Ergebnis wurde die Belastung für die nächstgelegene Wohnbebauung bei Realisierung des Vorhabens (sog. Planfall) ebenfalls im Jahr 2025 gegenüber gestellt. Es wurden in Haundorf, Häusling, Steudach sowie an zwei Gewerbeansiedlungen in Herzogenaurach an den der Tank- und Rastanlage nächstgelegenen Gebäuden Untersuchungspunkte definiert.

Demnach ist im Prognose-Nullfall an der nächstgelegenen Wohnbebauung in Haundorf mit NO<sub>2</sub>-Immissionen im Jahresmittel von 26 µg/m<sup>3</sup> und im Planfall von 27 µg/m<sup>3</sup> zu rechnen. Dies entspricht einer Steigerung von rund 3 %. In Häusling werden im Prognose-Nullfall NO<sub>2</sub>-Immissionen im Jahresmittel von 27 µg/m<sup>3</sup> er-

wartet und im Planfall von  $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , was einer Erhöhung um rund 2 % entspricht. In Steudach wurde für den Prognose-Nullfall eine Belastung mit  $\text{NO}_2$ -Immissionen im Jahresmittel von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  errechnet. Im Planfall soll diese Belastung ca. 2 % höher liegen, bei  $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . An den Untersuchungspunkten in den Gewerbeansiedlungen wird im Prognose-Nullfall mit 24 bzw.  $23 \mu\text{g}/\text{m}^3$  gerechnet. Die Belastung soll sich im Planfall ebenfalls um rund 2 % auf 25 bzw.  $24 \mu\text{g}/\text{m}^3$  erhöhen.

Es ist zu erwarten, dass die  $\text{PM}_{10}$ -Jahresmittelwerte im Planfall in Haundorf und Häusling bei  $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$  liegen und damit um etwa 1 % höher sind als im Prognose-Nullfall. In Steudach unterscheiden sich Planfall und Prognose-Nullfall um weniger als 1 %, wobei die Belastung mit  $\text{PM}_{10}$  im Jahresmittel bei  $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$  liegt. An den Untersuchungspunkten der Gewerbeansiedlungen ist mit einer Belastung mit  $\text{PM}_{10}$  im Jahresmittel von  $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$  zu rechnen, wobei sich Planfall und Prognose-Nullfall um weniger als 1 % unterscheiden. An allen fünf Untersuchungspunkten ist mit maximal 15 Überschreitungen im Kalenderjahr des über den Tag gemittelten Immissionsgrenzwerts für Partikel  $\text{PM}_{10}$  von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  zu rechnen.

Die Grenzwerte für  $\text{NO}_2$ - und  $\text{PM}_{10}$ -Immissionen im Jahresmittel betragen nach der 39. BImSchV jeweils  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Die Zahl der zulässigen Überschreitungen des über den Tag gemittelten Immissionsgrenzwerts für Partikel  $\text{PM}_{10}$  von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  liegt bei 35.

#### *Baubedingte Beeinträchtigungen*

Aufgrund der Baustelleneinrichtungen und der Baustellenfahrzeuge treten während des Baubetriebs vermehrt Lärm, Abgase und Staubentwicklung auf. Auf den Flächen zur Ablagerung von Erdüberschussmassen parallel zur Autobahn wird die Baustellentätigkeit etwa 150 m von den Orten Haundorf und Häusling entfernt sein und somit den geringsten Abstand zur nächstgelegenen Wohnbebauung aufweisen. Die Verkehrsflächen der Rastanlage werden ca. 450 m von Haundorf, 600 m von Häusling und 700 m von Steudach entfernt sein.

#### *Optische Beeinträchtigungen*

Der Abstand zwischen den Grenzen der Tank- und Rastanlage und der Wohnbebauung verringert sich im Gegensatz zur bisherigen Situation. Die erweiterte Tank- und Rastanlage wird daher mit 5 bis 8 m hohen Erdwällen gegenüber den nächstgelegenen Orten Haundorf, Häusling und Steudach abgeschirmt, wodurch sie von Haundorf und Häusling aus nicht mehr einsehbar sein wird.

An der Nordseite endet der Erdwall im Bereich der Tankstelle. Somit ist eine Sichtbeziehung von Steudach aus auf den Tankstellenbereich möglich.

Das neue Kompaktanlagengebäude auf der Südseite wird von Haundorf aus nicht einsehbar sein, da die Erdwälle in diesem Bereich eine Höhe von 8 m erreichen während das Kompaktanlagengebäude max. 7 m hoch sein wird und die Beleuchtung auf einer Höhe von max. 6 errichtet wird.

Mit der Baumaßnahme verbunden ist die Rodung bestehender Straßenbegleithölzer, sodass diese in die Landschaft einbindenden Elemente entfallen und es zu einer visuellen Beeinträchtigung bis zum Wirksamwerden der Gestaltungsmaßnahmen kommt.



### Teilbereich Erholungs- und Freizeitfunktion

Durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage steht den Menschen weniger Grund und Boden zur Erholung zur Verfügung. Die vergrößerte Anlage verursacht zudem mehr Lärmemissionen und Müll.

Der Bund Naturschutz und private Einwender weisen darauf hin, dass die Flächen um die bestehende Tank- und Rastanlage Teil eines bedeutenden Naherholungsgebiets sind.

#### **2.1.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen**

Durch das Bauvorhaben gehen beiderseits der Autobahn bzw. der bestehenden Tank- und Rastanlage straßenbegleitende Grünflächen und landwirtschaftliche Nutzflächen als Lebensraum für Tiere und Pflanzen verloren.

Der Klosterwald, der einen regional bedeutsamen Lebensraum besonders für Vögel darstellt, reicht unmittelbar an die erweiterte Tank- und Rastanlage heran. Es kommt zu einer mittelbaren Beeinträchtigung des Klosterwaldes infolge des Verlaufes der Zufahrtsstraße zu den Stellplätzen entlang des Waldrands sowie durch die Öffnung des Erdwalls für die Rettungszufahrt an der Südseite in Richtung Klosterwald. Durch den Ausbau der Tank- und Rastanlage erfolgt eine Verschiebung der Bereiche mit erhöhter Immissionsbelastung in den Wald hinein am nordwestlichen Rand des Bestandes.

Während der Baumaßnahme sind die sich im Umfeld der Tank- und Rastanlage befindlichen Flächen des Klosterwaldes erhöhten Immissionen insbesondere durch Lärm, Stäube und Abgase sowie visuellen Störreizen und Erschütterungen ausgesetzt.

#### **2.1.4.3 Schutzgut Boden**

Durch die Baumaßnahme kommt es zu einer Neuversiegelung von 6,67 ha Boden. Davon betroffen sind insbesondere derzeit landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie Bankett- und Böschungsbereiche. Zur Entsiegelung kommt es auf 1,67 ha Fläche. Das Schutzgut Boden ist in erster Linie durch Beeinträchtigungen der Speicher- und Regelfunktion (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktion) sowie durch Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus und -reliefs, Bodenverdichtungen und Schadstoffbelastungen betroffen. Der bereits bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor, in dem ein erhöhter Schadstoffeintrag stattfindet, wird durch die Erweiterung der Verkehrsflächen entsprechend verlagert und verstärkt. Dies betrifft insbesondere Straßennebenflächen und Innenböschungen der Erdwälle.

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

#### **2.1.4.4 Schutzgut Wasser**

##### Grundwasser

Durch die Neuversiegelung von 6,67 ha kommt es zu einer Verringerung der Grundwasserneubildung infolge der Versiegelung von Bodenoberfläche.

Eine Tiefenentwässerung oder Grundwasserabsenkung ist entgegen ersten Äußerungen nicht notwendig. Messungen über einen längeren Zeitraum zeigten, dass die Bauarbeiten mindestens 2 m über dem Grundwasserspiegel liegen.

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

##### Oberflächengewässer

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

Sowohl der Bimbach als auch der Graben zum Steudacher Weiher speisen mehrere Fischteiche. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg bestätigte, dass sich die Gewässerqualität durch die Anlage der Regenrückhalte- und Absetzbecken verbessern werde. Entgegen der Befürchtungen privater Einwender und des Bund Naturschutzes wird sich keine höhere Belastung der Gewässer oder eine Versalzung der Fischteiche ergeben. Die absolute Menge an ausgebrachtem Salz wird sich zwar durch die gestiegene versiegelte Fläche erhöhen; gleichzeitig ist jedoch eine höhere Menge an einzuleitendem Wasser zu verzeichnen, sodass die Salzkonzentration gleich bleibt. Auf die Ausführungen unter Ziffer C.3.3.6 wird verwiesen.

Die von der Stadt Erlangen geplante Renaturierung des Bimbaches wird von der Vorhabensträgerin berücksichtigt. Im Rahmen des Erörterungstermins sagte die Vorhabensträgerin zu, den Auslaufgraben vom Regenrückhaltebecken RHB 374-2 L zum künftig renaturierten Bimbach naturnah auszubilden.

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

#### **2.1.4.5 Schutzgut Luft und Klima**

Laut Arten- und Biotopschutzprogramm der Stadt Erlangen verläuft eine Frischluftschneise von Westen nach Osten über die BAB A 3 auf Höhe der bestehenden Tank- und Rastanlage Aurach. Die Erdwälle um die Anlage stellen eine Barriere für Luftströmungen dar. Die sich auf der offenen Flur bildende Kaltluft sowie die

Austauschlufft der Frischluftschneise wird sich nach der Realisierung des Vorhabens in der Nähe der Tank- und Rastanlage wie bislang mit Schadstoffen durch den Kfz-Verkehr anreichern.

#### **2.1.4.6 Schutzgut Landschaft**

Die Errichtung von 5 bis 8 m hohen Erdwällen entlang der Tank- und Rastanlage wird das Landschaftsbild im Bereich der Tank- und Rastanlage verändern.

Der Bund Naturschutz bringt vor, dass die erweiterte Tank- und Rastanlage wie ein riesiger Fremdkörper in der Kulturlandschaft wirken werde. Besonders bei Nacht werde die optische Beeinträchtigung durch das Scheinwerferlicht der Fahrzeuge noch verstärkt. Das Gebiet würde nachts durch die hell erleuchtete Anlage weiträumig belastet. Tagsüber wäre das zukünftige Erscheinungsbild das eines großflächigen Gewerbegebiets.

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

Kulturgüter, Bau- oder Bodendenkmäler sowie sonstige Sachgüter sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

#### **2.1.4.8 Wechselwirkungen**

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

#### **2.1.5 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach ist mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt verbunden. Die Eingriffe in Offenlandstrukturen zeigen sich vor allem anhand von Versiegelungen; die Waldrandstrukturen sind insbesondere durch mittelbare Beeinträchtigungen betroffen. Diese Eingriffe werden durch die Anlage von strukturreichen Offenlandbiotopen ausgeglichen. Im Einzelnen ist eine strukturreiche Offenlandfläche mit Pionierbereich und strukturreichem Übergang zum Klosterwald westlich der Südseite Tank- und Rastanlage sowie eine strukturreiche Offenlandfläche mit Pionierbereich und Feuchtwiese angrenzend an die Regnitz geplant.

Der Klosterwald wird durch einen Schutzzaun geschützt. Zudem wird am Bimbach links der bestehenden Autobahn ein Schutzzaun errichtet, sodass Einträge und Einschwemmungen in das Gewässer verhindert werden.

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

Ziel der Planungen ist neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Tank- und Rastanlage Aurach die Schaffung von zusätzlichen LKW-Stellplätze entlang der BAB A 3 im Streckenabschnitt AS Schlüsselfeld bis AK Nürnberg, um den derzeitigen und künftigen Bedarf an LKW-Stellplätzen zu decken. Varianten, eine Tank- und Rastanlage an einem Standort zu errichten, der noch nicht durch eine bereits bestehende Tank- und Rastanlage vorbelastet ist, schneiden hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit schlechter ab als die Erweiterung der bereits bestehenden Tank- und Rastanlage Aurach. An anderen Standorten müsste zur Schaffung der gleichen Anzahl an Stellplätzen eine größere, noch dazu weniger vorbelastete Fläche neu versiegelt werden. Die Versorgungsleitungen für Strom, Wasser und Abwasser müssten erst zu den neuen Standorten gelegt werden.

Bei den Planungen zur Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach wurden verschiedene Varianten hinsichtlich Umfang und Lage diskutiert. Auf eine - zumindest teilweise - Verlegung der Verkehrsflächen in den Klosterwald wurde aufgrund der hohen Bedeutung des Klosterwaldes verzichtet. Eingriffe in den Klosterwald wären mit sehr hohen Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Boden und Landschaft verbunden.

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

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

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

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachteilige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes sowie Wechselwirkungen nach sich ziehen, erfolgt als Umweltrisikoaabschätzung anhand einer dreistufigen ordinalen Skala mit den Begriffen "gering" - "mittel" - "hoch". Diese Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, insbesondere in die Abwägung, ein (vgl. § 12 UVPG, § 17 Satz 2 FStrG).

## 2.2.1 Schutzgut Mensch

### Teilbereich Wohn- und Wohnumweltfunktion

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch werden im Teilbereich Wohn- und Wohnumweltfunktion als geringe bis mittlere Beeinträchtigungen eingestuft.

#### *Lärm*

Aufgrund der Erdwälle nehmen die Immissionspegel in Haundorf, Häusling und Steudach im ungünstigsten Fall trotz der Erweiterung der Anlage nur in äußerst geringem Maß zu. Die Erweiterung der Tank- und Rastanlage wirkt sich somit kaum wahrnehmbar auf den Lärm an der nächstgelegenen Wohnbebauung aus. Die prognostizierten Beurteilungspegel liegen am Tag unter 70 dB(A) und in der Nacht unter 60 dB(A). Es liegt nach dem Maßstab der 16. BImSchV keine wesentliche Änderung vor, die einen Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen begründen würde.

#### *Luftschadstoffe*

Es kommt durch das Erweiterungsvorhaben zu einer geringfügigen Verschlechterung der lufthygienischen Situation der Anwohner der Tank- und Rastanlage Ausrach. Die PM<sub>10</sub>-Immissionen und die NO<sub>2</sub>-Immissionen im Jahresmittel können an straßennahen Gebäuden sowohl für den Prognose-Nullfall als auch für den Planfall als leicht erhöhte Belastungen eingestuft werden. Die lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV können dennoch an allen beurteilungsrelevanten Untersuchungspunkten der nächstgelegenen Bebauung eingehalten werden.

#### *Baubedingte Beeinträchtigungen*

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

#### *Optische Beeinträchtigungen*

Das Entfernen des Straßenbegleitgrüns hat zwar eine nicht unerhebliche optische Beeinträchtigung der nächstgelegenen Wohnbebauung zur Folge. Diese Beeinträchtigung wird jedoch nur bis zum Wirksamwerden der Neupflanzungen andauern; die Beeinträchtigung ist somit von vorübergehender und absehbarer Dauer.

Durch die Errichtung der 5 bis 8 m hohen Erdwälle wird die Tank- und Rastanlage besser als bisher von der nächstgelegenen Wohnbebauung abgeschirmt. Die verbleibende Sichtbeziehung von Steudach auf den Tankstellenbereich wird als geringe Beeinträchtigung eingestuft, da diese Sichtbeziehung auch gegenwärtig vorhanden ist. Die vorgesehenen Erdwälle verdecken zumindest die Parkbereiche für LKW und PKW.

### Teilbereich Erholung und Freizeit

Das Vorhaben beansprucht insbesondere Straßennebenflächen und landwirtschaftliche Flächen. Die landwirtschaftlich genutzten Flächen stehen nicht der Allgemeinheit zur Verfügung, sondern werden intensiv bewirtschaftet, was bedeutet,

dass u.a. auch Dünger und Spritzmittel ausgebracht werden. Zur Erholung stehen vorhandene öffentliche Feld- und Waldwege zur Verfügung, die jedoch für die Maßnahme nur in geringem Umfang (1121 m<sup>2</sup>) dauerhaft in Anspruch genommen werden. Die sich im Umfeld der Tank- und Rastanlage befindenden Feld- und Waldwege sind in ihrem Erholungswert aufgrund der Lärmbeeinträchtigungen der bestehenden Autobahn bereits stark eingeschränkt und werden nur begrenzt genutzt. Im Bereich der Tank- und Rastanlage verlaufen auch keine ausgewiesenen Rad- oder Wanderwege. Aus diesem Grund wird die Freizeit- und Erholungsfunktion sowie der Verlust der beanspruchten Flächen als gering eingestuft.

Die Erdwälle wirken sich als abschirmendes Element positiv auf die Umgebung der Tank- und Rastanlage aus. Sie verhindern auch, dass Müll von der Rastanlage in angrenzende Felder geweht wird bzw. es wird für Besucher der Rastanlage mühsam den Müll über die Erdwälle zu tragen, um ihn in den benachbarten Feldern zu entsorgen.

### **2.2.2 Schutzgüter Tiere und Pflanzen**

Hinsichtlich der Schutzgüter Tiere und Pflanzen ist festzustellen, dass es durch die Versiegelung und Überbauung von landwirtschaftlicher Nutzfläche, Gehölzen bzw. Gebüsch sowie angrenzenden Ruderalbereichen und Säumen in der landwirtschaftlich genutzten Flur zu erheblichen Beeinträchtigungen kommt. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch ebenso ausgleichbar wie die mittelbare Beeinträchtigung des Klosterwaldes während des Baus und Betriebs der Tank- und Rastanlage, die zu einer Einschränkung biotischer Lebensraumfunktionen führt. Die vorgesehenen Schutz-, Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen gewährleisten eine wirkungsvolle Kompensation. Mit dem Vorhaben sind keine Eingriffe in europarechtlich geschützte Gebiete oder Biotop verbunden; Verbotstatbestände nach § 42 BNatSchG für Arten, die dem Artenschutz unterliegen, werden nicht erfüllt. Die Immissionsbelastung am nordwestlichen Rand des Klosterwaldes erhöht sich nur geringfügig. Wie das Luftschadstoffgutachten des Ingenieurbüros Lohmeyer GmbH&Co.KG zeigt, liegen die Bereiche mit erhöhten Werten an Stickoxid und Feinstäuben vor allem nördlich des Waldbestandes im Offenland.

### **2.2.3 Schutzgut Boden**

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

### **2.2.4 Schutzgut Wasser**

Die Neuanlage bzw. Erweiterung von zwei Regenrückhaltebecken mit Absetzbecken und Abscheideanlagen wird sich positiv auf das Grundwasser auswirken, da das Gefährdungsrisiko durch betriebs- oder unfallbedingten Eintrag von Schadstoffen reduziert wird.

Die geplante Entwässerung entspricht dem Stand der Technik und stellt eine Verbesserung gegenüber dem Bestand dar, wie das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg mitteilte. Die Regenrückhaltebecken sind von ihrer Dimensionierung ausreichend, um abzuleitende Oberflächenwasser aufzunehmen und dafür zu sorgen, dass das Wasser gedrosselt an die Vorfluter abgegeben wird. Anstatt von Abflussspitzen erfolgt somit eine konstante, gedrosselte Abgabe des Wassers.

### **2.2.5 Schutzgut Klima und Luft**

Das Schutzgut Klima/Luft wird nur in geringem Maß von dem Vorhaben beeinflusst. Die Bedeutung der Frischluftschneise für die Stadt Erlangen wird durch das Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt. Kaltluft fließt für den Luftaustausch in der Frischluftbahn nachts insbesondere in den Offenlandbereichen östlich der Autobahn zu, wo keine Barrierewirkung der Autobahn und der Tank- und Rastanlage bzw. keine starke Schadstoffanreicherung im Bereich der Autobahn mehr gegeben ist. Die Grenzwerte der 39. BImSchV für PM<sub>10</sub> werden auch entlang der Autobahn und der erweiterten Tank- und Rastanlage eingehalten. Der Grenzwert für NO<sub>2</sub> wird sowohl im Prognose-Nullfall als auch im Prognosebezugsfall in einem schmalen Korridor entlang der Autobahn und der Tank- und Rastanlage überschritten. Durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage erweitert sich auch dieser Korridor. An der nächstgelegenen Bebauung wird der NO<sub>2</sub> Grenzwert allerdings dennoch eingehalten. Die Erdwälle wirken sich positiv aus, da sie die Ausbreitung der verkehrsbedingten Schadstoffemissionen vermindern.

### **2.2.6 Schutzgut Landschaft**

Das Vorhaben greift in das Landschaftsschutzgebiet "Schutzstreifen beiderseits der Bundesautobahn A 3" ein.

Da der Standort bereits durch die bestehende Anlage belastet ist und die Errichtung von Erdwällen und die dazugehörigen Gestaltungsmaßnahmen für eine Einbindung in die Landschaft sorgen, werden die Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft als gering bewertet. Die Erdwälle unterbinden Sichtbeziehungen der Anlage zur Umgebung und umgekehrt und verhindern Lichtirritationen in der Nacht. Die Erdwälle werden dabei mit Hilfe von Gestaltungsmaßnahmen in die Landschaft eingebunden, sodass der Verlust von Straßenbegleitgrün kompensiert wird. Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch den Verlust des Straßenbegleitgrüns wird daher nur vorübergehend sein.

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

### **3.1 Ermessensentscheidung**

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

## **3.2 Planrechtfertigung**

### **3.2.1 Notwendigkeit der Maßnahme**

Der Umbau und die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach sind aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit objektiv notwendig, weil die Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind (§1 FStrG). Nach § 3 Abs. 1 FStrG sind sie in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Zu den Bundesfernstraßen gehören gemäß § 15 Abs. 1 FStrG auch die Nebenbetriebe wie Rastanlagen, die unerlässlich sind, um die Versorgung der Kraftfahrzeuge und Verkehrsteilnehmer zu ermöglichen und die der Erholung und Entspannung dienen.

Die bundesweite LKW-Stellplatzzählung im März 2008 zeigte eine Überlastung der bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen an der BAB A 3 zwischen den Autobahnkreuzen Biebelried und Fürth/Erlangen. Demnach sind die vorhandenen unbewirtschafteten Rastanlagen im genannten Streckenabschnitt um bis zu 131 % überlastet; die Tank- und Rastanlage Haidt ist mit bis zu 184 % ebenso überfüllt wie die Tank- und Rastanlagen Steigerwald (bis zu 424 %) und Aurach (bis zu 433 %). Es fehlen auf diesem Streckenabschnitt etwa 400 LKW-Stellplätze.

Die vorhandene Stellplatzkapazität der Tank- und Rastanlage Aurach mit 12 LKW-Stellplätzen und 32 PKW-Stellplätzen je Seite entspricht nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Bei der oben genannten Stellplatzzählung waren auf der Südseite bis zu 65 LKW und auf der Nordseite bis zu 69 LKW geparkt. Aufgrund des enormen Parkdrucks werden LKW auf nicht zum Parken vorgesehenen Flächen, wie beispielsweise Ein- und Ausfädelstreifen oder im Stauraumbereich vor den Tankstellen, verkehrswidrig abgestellt. Dies ist für die Verkehrsteilnehmer nicht nur lästig, sondern stellt eine erhebliche Verkehrsgefährdung dar. Der Parkdruck wird sich noch verstärken, da für diesen Streckenabschnitt der BAB A 3, der nach der Straßenverkehrszählung 2005 durchschnittlich mit 65.934 Kfz/24 h belastet ist, für das Jahr 2025 ein durchschnittlicher täglicher Verkehr von ca. 76.200 Kfz/24 h prognostiziert wird. Soweit der Bund Naturschutz die prognostizierte Verkehrsbelastung als zu hoch kritisiert, ist dem zu entgegen, dass die Verkehrsprognose auf einem Verkehrsgutachten von Prof. Dr. Kurzak, der Verkehrsuntersuchung A 3 vom 05.07.2007 und der Verkehrsuntersuchung AK Fürth/Erlangen vom 05.05.2006, beruht. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist diese Verkehrsuntersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar; sie stellt daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung dar.

Es ist Aufgabe des Bundes die Verkehrssicherheit auch auf den Rastanlagen zu gewährleisten, weshalb er - im Hinblick auf den noch zunehmenden Verkehr auf der BAB A 3 in den nächsten Jahren - ausreichend Parkraum auf seinen Rastanlagen zu schaffen hat. Es wurde auf der Grundlage der Verkehrsprognose für das Jahr 2025 errechnet, dass im Jahr 2025 zwischen der Anschlussstelle Schlüsselfeld und dem Autobahnkreuz Nürnberg an der BAB A 3 Bedarf an 740 LKW-Stellplätzen besteht. In diesem Streckenabschnitt sind - auch unter Einbeziehung privater Autohöfe - derzeit 364 LKW-Stellplätze vorhanden. Die Notwendigkeit der Schaffung zusätzlicher Stellplätze besteht somit auch bei Berücksichtigung der Kapazitäten der vorhandenen privaten Autohöfe in diesem Bereich. Um das Defizit zwischen Angebot und Nachfrage ausgleichen zu können, sind Erweiterungen der bereits bestehenden Tank- und Rastanlagen Steigerwald und Aurach sowie der Neubau einer PWC-Anlage bei Betr.-km 365,0 in Fahrtrichtung Frankfurt vorgesehen.



Neben der Erweiterung der Verkehrsflächen sind der Umbau der Tankstelle auf der Nordseite und der Neubau der Tankstelle mit Rasthaus auf der Südseite der Tank- und Rastanlage geplant. Bewirtschaftete Tank- und Rastanlagen mit Rasthaus zur Verköstigung der Verkehrsteilnehmer sind nach den "Richtlinien für die Anlage der Nebenbetriebe und ihrer Verkehrsanlagen an den Bundesfernstraßen" (RAN) grundsätzlich im Abstand von 50 bis 60 km anzuordnen. Die Tank- und Rastanlage Aurach Süd liegt zwischen den Tank- und Rastanlagen Steigerwald Süd und Jura Süd, die 89,41 km voneinander entfernt liegen. Im Hinblick auf die Bedeutung der BAB A 3 als europäische Transversale, Hauptferienroute, der Lage im Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen und der Vergrößerung der Verkehrsflächen wird die geringfügige Unterschreitung des Regelabstandes als vertretbar angesehen. Die Größe des Restaurants und damit die Anzahl der erforderlichen Sitzplätze wurde nach Ziffer 7.1.3.2 des Entwurfes der neuen "Richtlinien für Rastanlagen an Straßen" (RR) berechnet. Demnach ist an Sitzplätzen mindestens das 1,2-fache der geplanten PKW-Stellplätze erforderlich. Bei entsprechender Nachfrage durch Reisebusse ist die Anzahl der Sitzplätze zu erhöhen. Auf der Rastanlage Aurach Süd sind 83 PKW-Stellplätze geplant, sodass bei Anwendung der genannten RR mindestens 100 Sitzplätze erforderlich sind. Da die BAB A 3 eine Hauptferienreiseroute ist, wurde darüber hinaus der erhöhte Urlaubsreiseverkehr und die Frequentierung mit Bussen berücksichtigt. Die Zahl der Sitzplätze wurde deshalb auf maximal 140 festgelegt. Diese Berechnung ist nicht zu beanstanden und basiert auf nachvollziehbaren Erwägungen.

Die Neuordnung der Tankbereiche auf der Nordseite der Rastanlage ist notwendig, um Kreuzungen der unterschiedlichen Fahrzeugarten nach der Tankstelle zu vermeiden und ein klar gegliedertes Verkehrskonzept für die Verkehrsanlage zu schaffen. Nach der Tankstelle werden die Parkplatzzufahrten nach Fahrzeugarten in LKW, Busse und PKW eindeutig getrennt.

Die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach ist aus den vorgenannten Gründen im "Ausbauprogramm zur Verbesserung des Parkflächenangebotes an Tank- und Rastanlagen" enthalten.

### **3.2.2 Planungsziel**

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

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

Als wesentliche Planungsziele sind daher zu nennen:

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

### **3.3 Öffentliche Belange**

#### **3.3.1 Planungsvarianten**

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

Die Tank- und Rastanlage Aurach liegt zwischen den bewirtschafteten Tank- und Rastanlagen Steigerwald (Entfernung ca. 26 km) und Jura (Entfernung ca. 64 km). Die Tank- und Rastanlage Oberpfälzer Alb an der A 6 ist etwa 65 km entfernt, die Tank- und Rastanlage Feucht an der A 9 etwa 40 km. Aufgrund dieser günstigen Lage im Netz der Tank- und Rastanlagen und der Tatsache, dass am jetzigen Standort die Hauptzuleitungen aller wesentlichen Ver- und Entsorgungsanlagen bereits vorhanden sind, weisen der geplante Umbau und die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach große Vorteile gegenüber anderen in Betracht zu ziehenden Alternativen auf. Insbesondere ein eigenständiger Neubau an anderer Stelle würde in nahezu jeglicher Hinsicht zu größeren Betroffenheiten führen als der hier planfestgestellte, bestandsnahe Ausbau.

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

Von Seiten mehrerer Einwender wurde vorgeschlagen, alternative Verkehrskonzepte, wie die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und den verstärkten Ausbau und die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, statt des zugrunde liegenden Vorhabens zu fördern.

Eine Verlagerung des für die BAB A 3 prognostizierten Verkehrs auf die Schiene in einem Umfang, der den Ausbau der Tank- und Rastanlage entbehrlich machen würde, ist aber auf absehbare Zeit nicht möglich. Eine Verlagerung von z.B. nur 10 % des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene würde dort eine Erhöhung der Transportleistung um 33 % erfordern. Angesichts der heute fast voll ausgelasteten Hauptverbindungsachsen würde dies zunächst eine erhebliche Neubauleistung der Bahn erfordern.

Diese Einwender verkennen zudem den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme - der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach. Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die Verkehrspolitik geführt werden.

Die Errichtung eines Parkdecks für PKW auf der bereits vorhandenen Parkplatzebene stellt ebenfalls keine eindeutig bessere Lösung gegenüber der beantragten Planung dar. Ein Parkdeck würde aufgrund seiner Höhe stärker in das Landschaftsbild eingreifen als die Erstellung ebenerdiger Parkflächen, die durch die umgebenden Wallanlagen und deren vorgesehene Begrünung gut in die Landschaft eingebunden werden können. Zudem kann durch die Errichtung eines Parkdecks im vorliegenden Fall keine Flächensparnis erreicht werden. Bei einem 2-geschossigen Parkdeck könnte der Flächenbedarf für die reinen Parkflächen von ca. 0,5 bis 0,7 ha je Rastanlagenseite auf etwa 0,3 ha je Seite reduziert werden. Durch die notwendigen Auf- und Abfahrtsrampen müssten jedoch zusätzlich Flächen in Anspruch genommen werden, sodass in der Gesamtsumme der Flächenbedarf für PKW-Stellplätze gleich bleibt. Das Parkdeck als Tiefgarage zu errichten

wäre aufgrund der vorhandenen Grundwasserhorizonte nicht ohne erhebliche Auswirkungen auf das Grundwasser realisierbar. Die Errichtung eines Parkdecks wäre daneben mit Mehrkosten von rund 1,0 Mio. € verbunden.

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

### 3.3.2 Ausbaustandard

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen „Richtlinien für die Anlage von Straßen – RAS“, den "Vorläufigen Hinweisen zu den Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen - VHRR", dem Entwurf der neuen "Richtlinien für Rastanlagen an Straßen" (RR), die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern zur Anwendung empfohlen sind, sowie den "Richtlinien für Rastanlagen an Straßen - RR1 1981". Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Die Autobahndirektion Nordbayern hat bei ihrer Planung die einzelnen Bestandteile des Vorhabens nur so bemessen, wie dies entsprechend der Frequentierung der Tank- und Rastanlage notwendig ist. In Anbetracht des derzeitigen und erst recht des prognostizierten Verkehrsaufkommens an der BAB A 3 im Bereich der Tank- und Rastanlage ist die geplante Anzahl an Parkplätzen mit 114 PKW-Stellplätzen, 84 LKW-Stellplätzen, jeweils 10 Stellplätzen für Busse und PKW mit Anhänger und eine 250 m lange Fläche für Groß- und Schwertransporte auf der Nordseite sowie mit 83 PKW-Stellplätzen, 56 LKW-Stellplätzen, jeweils 10 Stellplätzen für Busse und PKW mit Anhänger und einer 170 m lange Fläche für Groß- und Schwertransporte auf der Südseite erforderlich.

Die Stellplätze für Busse und PKW mit Anhänger sowie Caravan werden auf beiden Seiten der Tank- und Rastanlage mit einer Tiefe von 18 m ausgeführt, sodass sie bei großem nächtlichen Parkdruck auch als Stellplätze für LKW dienen können. Die Vorhabensträgerin hat im Rahmen des Erörterungstermins zugesagt, dass eine illuminierte Anzeige installiert wird, die über die Anzahl der freien LKW-Stellplätze in diesem Bereich informiert.

Die Tank- und Rastanlage wird mit 5 bis 8 m hohen Erdwällen umgeben. An den Öffnungen der Wälle werden Tore mit Schließmechanismen sowie Zäune errichtet. Die Nutzung der rückwärtigen Anbindung der Nordseite ist nur Mitarbeitern der Autobahn Tank & Rast GmbH, der Autobahndirektion Nordbayern sowie Rettungskräften im Einsatz gestattet. Die Rettungszufahrt an der Südseite der Tank- und Rastanlage darf nur von Rettungskräften im Einsatz benutzt werden.

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

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht den Zielsetzungen der Raumordnung, der Landes- und Regionalplanung. Die Höhere Landesplanungsbehörde und der Regionale Planungsverband der Industrieregion Mittelfranken haben keine Einwendungen gegen die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach erhoben.

Durch das Erweiterungsvorhaben wird die in den Flächennutzungsplänen der Städte Erlangen und Herzogenaurach dargestellte Südvariante der Stadtumlandbahn beeinträchtigt. Nach der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach in der beantragten Form wäre diese Variante wohl nicht mehr wirtschaftlich realisierbar. Die in den genannten Flächennutzungsplänen dargestellte Nordvariante bleibt jedoch unberührt, sodass die im Regionalplan (RP 7 B V 1.2.1) geforderte Realisierung der Stadtumlandbahn weiter möglich bleibt.

### **3.3.4 Immissionsschutz**

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

#### **3.3.4.1 Verkehrslärmschutz**

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich unterbleiben. Dies gilt unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV. Die Vorhabensträgerin ist dieser Vorgabe nachgekommen, indem sie Lärmschutzwälle um die Tank- und Rastanlage in ihre Planung aufgenommen hat. Dadurch wird gewährleistet, dass es an der nächstgelegenen Bebauung im ungünstigsten Fall lediglich zu einer leichten Erhöhung der Beurteilungspegel um 0,5 dB(A) des von der erweiterten Tank- und Rastanlage Aurach ausgehenden Verkehrslärms kommt. Zudem erklärte sich die Vorhabensträgerin bereit, bei der Erweiterung der Tank- und Rastanlage anfallende Erdüberschussmassen entlang der BAB A 3 zu lagern, wenn die dafür notwendigen Flächen freihändig erworben werden können. Dies erfolgt im Vorgriff auf den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 in diesem Streckenabschnitt, für den das Planfeststellungsverfahren zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Beschlusses noch andauert. Auf diese Weise können die Beurteilungspegel nach dem Ausbau im Vergleich zum Prognosenullfall, also der Belastung im Prognosejahr 2025 ohne den Ausbau der Rastanlage, um bis zu 2 dB(A) an der nächstgelegenen Wohnbebauung in Haundorf und um 0,8 dB(A) in Häusling gesenkt werden; in Steudach verbleibt eine minimale Erhöhung um 0,2 dB(A).

Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht nicht.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage der §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen. Die Verkehrsanlagen und die Nebenbetriebe der Tank- und Rastanlage Aurach sind gemäß § 1 Abs. 4 Nrn. 1 und 5 FStrG Bestandteil der BAB A 3, so dass Umbau und Erweiterung der Anlage als Änderung einer öffentlichen Straße zu qualifizieren sind. Es fehlt jedoch an der immissionsschutzrechtlichen Wesentlichkeit der Änderung, die in § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV definiert wird.

Die Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV liegen nicht vor, da mit dem Ausbau der Tank- und Rastanlage kein durchgehender Fahrstreifen zwischen zwei Verknüpfungen geschaffen wird; die Ein- und Ausfädelstreifen zur

Tank- und Rastanlage stellen keine durchgehenden Fahrstreifen dar (vgl. Nr. 10.1 Abs. 2 der "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes" - VLärmSchR 97).

§ 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV wird ebenfalls nicht erfüllt, da ausweislich der planfestgestellten Unterlage 11.1 durch die Erweiterung der Beurteilungspegel des von der Tank- und Rastanlage Aurach ausgehenden Verkehrslärms nicht um mindestens 3 dB(A) erhöht wird. Zudem findet durch den Ausbau der Tank- und Rastanlage keine Erhöhung eines Beurteilungspegels der nächstgelegenen Wohnbebauung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht statt.

Die Vorgaben des § 41 Abs. 1 BImSchG und der 16. BImSchV stehen dem plangegenständlichen Vorhaben nicht entgegen. Das Bayerische Landesamt für Umwelt überprüfte die Planunterlagen und kam zu dem Schluss, dass für kein Gebäude ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Dieses Ergebnis der Fachstelle macht sich die Planfeststellungsbehörde zu eigen.

Soweit von Einwendern die schalltechnische Untersuchung als fehlerhaft oder nicht aussagekräftig kritisiert wurde, sind diese Einwendungen unbegründet.

Die Beurteilungspegel wurden nach der in § 3 der 16. BImSchV verbindlich vorgegebenen Berechnungsmethode ermittelt. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen" (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 (Ulrich, DVBl 1985, 1159). Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Berechnung erfolgte nach dem sog. Teilstückverfahren, für das das geprüfte und allgemein anerkannte Rechenprogramm "CadnaA" eingesetzt wurde. Es wurden u.a. die Stellplatzzahl, die unterschiedlichen Geschwindigkeiten, Stellplatzwechselforgänge und Fahrzeugarten bei der Berechnung berücksichtigt. In die schalltechnischen Berechnungen wurde auch eingestellt, dass beim Beschleunigungsvorgang von LKW höhere Emissionen erzeugt werden. Aufgrund der Komplexität dieses Rechenverfahrens kann die Richtigkeit der Berechnung und der Endergebnisse nur von Fachleuten nachvollzogen werden. Die Berechnungen wurden dem Bayerischen Landesamt für Umwelt als der zuständigen Fachbehörde vorgelegt und auf ihre Richtigkeit überprüft. Die Rechenergebnisse wurden von der Fachstelle bestätigt.

Es kam zu Missverständnissen bei den Einwendern, da in der Tabelle "Ergebnisse der Immissionsbelastungen Haundorf, Häusling und Steudach" der festgestellten Unterlage 11.1 Abstände in Metern angegeben sind. Diese Angaben gelten jedoch nur für den jeweiligen Abstand der Wohnbebauung zu den emissionsintensiven LKW-Stellplätzen. Nichtsdestotrotz wurden bei der Berechnung die exakten Abstände zu jeder Einzelschallquelle, wie beispielsweise den Ein- und Ausfädelstreifen, berücksichtigt. Auf eine Darstellung aller Einzelabstände in den ausgelegten Planunterlagen konnte zu Gunsten der Übersichtlichkeit und aufgrund des geringen Nutzens nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde verzichtet werden.

Die Forderung, den Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf Spitzenbelastungen auszulegen, findet keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen.

Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der LKW-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zu Grunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke berechnet. Die Prognose, die eine Verkehrsmenge von 76.200 Kfz/24 h im Prognosejahr 2025 zu Grunde legt, beruht

auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Sie stützt sich auf die Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2005 und wurde über ein umfangreiches Verkehrsgutachten ermittelt. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Verkehrsprognose methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar; sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Ein längerer Prognosezeitraum musste nicht gewählt werden (BVerwG DVBl 1996, 916).

#### **3.3.4.2 Schadstoffbelastung**

Das geplante Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG.

Schadstoffbelastungen, die für Anlieger Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen bedeuten können oder die Grenzwerte in der 39. BImSchV überschreiten, sind nicht zu erwarten. In dem Luftschadstoffgutachten des Ingenieurbüros Lohmeyer GmbH&Co.KG, das die Vorhabensträgerin in Auftrag gegeben hatte, wurde noch von der 22. BImSchV als der einzuhaltenden Norm gesprochen. Zwischenzeitlich wurde die 22. BImSchV jedoch aufgehoben. Mit der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) wurde die neue Luftqualitätsrichtlinie der EU, die Richtlinie 2008/50/EG, in deutsches Recht umgesetzt. Regelungen der 22. BImSchV, die von der neuen Luftqualitätsrichtlinie nicht erfasst werden und fortgelten, wurden mit dem Ziel der Verwaltungsvereinfachung in die 39. BImSchV übertragen. Die Grenzwerte für die vor allem vom Straßenverkehr erzeugten Schadstoffe Feinstaub (PM<sub>10</sub>), Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Benzol wurden in die 39. BImSchV unverändert übernommen. Die Aussage des Luftschadstoffgutachtens, wonach an den nächstgelegenen Anwesen die lufthygienischen Grenzwerte nicht erreicht bzw. nicht überschritten werden, gilt somit nach wie vor. Das Luftschadstoffgutachten wurde vom Bayerischen Landesamt für Umwelt als der zuständigen Fachstelle überprüft und dessen Ergebnisse wurden bestätigt. Demnach lassen sich aus lufthygienischer Sicht gegenüber dem Vorhaben keine Einwände begründen. Bezüglich näherer Erläuterungen zu den auftretenden Luftschadstoffimmissionen wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.2.1.4.1 und C.2.2.1 verwiesen.

Die menschliche Gesundheit wird auch nicht mittelbar, also insbesondere über die Nahrung, gefährdet. Zu dieser Prognose werden neben dem Luftschadstoffgutachten des Ingenieurbüros Lohmeyer GmbH&Co.KG, dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002 (MLUS 02), verschiedene Untersuchungsergebnisse herangezogen. Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im wesentlichen durch gasförmige und feste Rückstände aus Verbrennungsprozessen. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die Ausbreitung dieser Stoffe wird von zahlreichen Faktoren beeinflusst, wie meteorologische Bedingungen, photochemische und physikalisch-chemische Umwandlungsprozesse, Topografie usw. Es besteht eine starke Abhängigkeit von der Entfernung zum Fahrbahnbereich.

In Auswertung einiger Veröffentlichungen kommt die Bundesanstalt für Straßenwesen zu dem Ergebnis, dass die Gefahr einer zusätzlichen PAK-Kontamination (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) der Bevölkerung durch den Verzehr von Nahrungspflanzen, die ab einem Abstand von ca. 10 m zu stark befahrenen Straßen angebaut werden, nicht gegeben ist. Bei der vorliegenden Planung beträgt im ungünstigsten Fall der Abstand der Tank- und Rastanlage zu einer landwirtschaftlichen Nutzfläche 20 m. Wie frühere Untersuchungen zur Bleibelas-

tung zeigen, besteht bei Schwermetallen ein Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Abstand vom Fahrbahnrand einerseits und der Belastung andererseits. Die oben genannte Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen weist im Übrigen aus, dass der Belastungspfad Tierfutter - tierische Nahrungsmittel - Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt. Auf dem Pfad Boden - Pflanze - Tier - Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher. Die Kfz - Emissionen tragen vorwiegend zur allgemeinen Luftverschmutzung bei.

Für den Stoffeintrag von Schwermetallen und organischen Verbindungen liegt auch eine Untersuchung des Instituts für Wasserbau und Kulturtechnik der Universität Karlsruhe im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg über "verkehrsbedingte Immissionen in Baden-Württemberg - Schwermetalle und organische Fremdstoffe in straßennahen Böden und Aufwuchs" vom Dezember 1992 vor. Darin wurden ausschließlich straßennahe Böden beurteilt, die mehr als 25 Jahre Kfz-bedingten Immissionen ausgesetzt waren. Diese Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass durch ausreichend breite (6 m) Straßenrandbepflanzungen bei Schwermetallen und organischen Verbindungen in Böden und Grünlandaufwuchs eine mittlere Reduzierung um 30 % gegenüber freier Ausbreitungsmöglichkeit der Immission erreicht werden kann. Da ausweislich der landschaftspflegerischen Maßnahmenplanung derartige Bepflanzungen vorgesehen sind, die landwirtschaftliche Nutzung infolge der vorgesehenen Erdwälle erst jenseits dieser Entfernung beginnt, die Zahl der Fahrzeuge insgesamt zwar ansteigt, die Schadstoffemissionen des einzelnen Fahrzeugs infolge gesetzlicher Maßnahmen jedoch schon erheblich geringer sind als sie zum oben angegebenen Referenzzeitraum waren und sie künftig voraussichtlich noch weiter abnehmen werden, bleiben Schadstoffeinträge in den Boden ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier. Nachteilige Auswirkungen auf die benachbarten landwirtschaftlichen Grundstücke sind nicht zu erwarten.

### **3.3.5 Naturschutz und Landschaftspflege**

#### **3.3.5.1 Verbote**

Das Vorhaben verstößt nicht gegen zwingendes Recht.

#### **3.3.5.2 Schutzgebiete**

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich keine FFH- oder SPA-Gebiete. Durch das Vorhaben gehen keine gesetzlich geschützten Biotopflächen unmittelbar verloren und es treten auch keine zusätzlichen Zerschneidungs- oder Isolationseffekte für die im Untersuchungsgebiet um die Tank- und Rastanlage kartierten Biotopflächen auf.

Alle Maßnahmen, die mit der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach verbunden sind und außerhalb der bestehenden Anlage stattfinden, greifen allerdings in das Landschaftsschutzgebiet "Schutzstreifen beiderseits der BAB A 3" ein. Durch die "Verordnung über den Schutz von Landschaftsräumen im Bereich der Stadt Erlangen (Landschaftsschutzverordnung) vom 13. Dezember 2000 in der Fassung vom 06.08.2008" ist der Landschaftsraum "Schutzstreifen beiderseits der BAB A 3" als Landschaftsschutzgebiet der Stadt Erlangen einem besonderen Schutz unterstellt. Für den Vollzug der Landschaftsschutzverordnung und der Erteilung von Erlaubnissen und Befreiungen ist grundsätzlich die Stadt Erlangen zuständig. Neben der Planfeststellung sind jedoch andere behördliche Entscheidungen nach Bundes- oder Landesrecht nicht erforderlich und werden durch die Planfeststellung ersetzt (Art. 18 Abs. 1 BayNatSchG i.V.m. Art. 75 Abs. 1

Satz 1 BayVwVfG) Das ändert nichts daran, dass in der Planfeststellung der materielle Inhalt der Landschaftsschutzverordnung der Stadt Erlangen zu beachten ist.

Durch die neu geschaffenen Parkflächen und die damit verbundene Neuversiegelung von 6,67 ha wird gegen das Verbot der Schädigung des Naturhaushaltes nach § 2 der Landschaftsschutzverordnung verstoßen. Die Voraussetzungen gem. § 5 der Landschaftsschutzverordnung i.V.m. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG für die Erteilung einer Befreiung von der oben genannten Landschaftsschutzverordnung zur Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach liegen jedoch vor. Der Grund für den Eingriff ist in den unter Ziffer C.3.2.2 beschriebenen Planungszielen wie der Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Tank- und Rastanlage Aurach zu sehen. Wie unter Ziffer C.3.2 ausgeführt wurde, ist die Baumaßnahme notwendig und dient dem Allgemeinwohl. Der Umfang der Grundinanspruchnahme lässt sich dabei nicht weiter verkleinern (vgl. C. 3.3.2). Während das allgemeine Interesse an einer verkehrssicheren Tank- und Rastanlage mit ausreichend Stellplätzen als sehr hoch bewertet wird, erscheinen die Flächen in der direkten Umgebung der Tank- und Rastanlage aufgrund ihrer Vorbelastung nur in geringem Maße schutzwürdig. Der Eingriff erfolgt in einem Bereich des Landschaftsschutzgebiets, der durch die bestehende Tank- und Rastanlage bereits vorbelastet ist. Eine Kompensation des Eingriffs durch naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen, zum Teil in unmittelbarer Nähe des Eingriffs, ist in vollem Umfang möglich. Die Planfeststellungsbehörde kommt daher zu dem Schluss, dass die Gründe für die Erweiterung der Tank- und Rastanlage das Interesse am Erhalt des Landschaftsschutzgebiets in seinem bisherigen Umfang überwiegen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Stadt Erlangen in ihrer Stellungnahme vom 12.11.2009 bereits ankündigte, die Grenzen der Landschaftsschutzverordnung an den neuen Befestigungsrand der Stellplätze zurücknehmen zu wollen.

Die Errichtung der in den Planunterlagen vorgesehenen Erdwälle und Zäune sowie der Regenrückhaltebecken bedarf gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. d) und f) sowie Nr. 2 Buchst. b) der Landschaftsschutzverordnung der Stadt Erlangen der Erlaubnis. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Erlaubnis sind gemäß § 3 Abs. 4 der Landschaftsschutzverordnung i.V.m. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG ebenfalls im Rahmen der Planfeststellung zu prüfen. Da die Errichtung der genannten baulichen Anlagen keine gegen den Schutzzweck der Landschaftsschutzverordnung gerichteten Wirkungen hervorruft, liegen die Voraussetzungen vor. Die Erdwälle und Zäune sind vielmehr vorteilhaft für das verbleibende Landschaftsschutzgebiet, da sie die Tank- und Rastanlage und die damit verbundenen Immissionen von der Umgebung abschirmen. Zudem werden die Erdwälle mit Hilfe von Gestaltungsmaßnahmen in die Landschaft eingebunden. Die Regenrückhaltebecken dienen dazu, das auf den Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage und den Autobahnflächen anfallende Niederschlagswasser gesäubert in die Vorfluter abzugeben. Sie werden durch Bepflanzung ebenfalls in die Landschaft eingebunden.

Die Stadt Erlangen hat der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach in seiner Stellungnahme vom 12.11.2009 grundsätzlich zugestimmt. Den Forderungen, die in dieser Stellungnahme unter dem Gliederungspunkt Naturschutz erhoben wurden, wurde durch Zusagen der Vorhabensträgerin nachgekommen.

### **3.3.5.3 Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)**

Die Prüfung des speziellen Artenschutzes (§§ 44, 45 BNatSchG) ist grundsätzlich Voraussetzung für die naturschutzrechtliche Zulassung eines Vorhabens. Sie soll die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten (alle europäischen Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie – VRL – 79/409/EWG sowie Arten des



Anhangs IV der FFH-Richtlinie 92/43/EWG) ermitteln und darstellen sowie prüfen, ob die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme von den Verboten gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG gegeben sind.

Um der Planfeststellungsbehörde die Entscheidung zu ermöglichen, ob bzw. welche Ausnahmen zugelassen werden können und ob die hierfür notwendigen Voraussetzungen gegeben sind, ließ die Autobahndirektion Nordbayern ein entsprechendes Gutachten erstellen. Es ist als Anlage zur Unterlage 12.1 T Teil der planfestgestellten Unterlagen. Dieses Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG weder für geschützte Pflanzen- noch Tierarten erfüllt werden. Die Höhere Naturschutzbehörde hat die Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung aus naturschutzfachlicher Sicht bestätigt. Dieser Einschätzung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

#### **3.3.5.4 Berücksichtigung der Naturschutzbelange**

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

Die landschaftspflegerische Begleitplanung (Unterlage 12.1 T) gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden.

#### **3.3.5.5 Naturschutzrechtliche Kompensation**

##### **3.3.5.5.1 Eingriffsregelung**

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 BNatSchG hat der Vorhabens-träger, der Eingriffe im Sinne von § 14 BNatSchG in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen sind auszugleichen oder in sonstiger Weise zu ersetzen. Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen.

##### **3.3.5.5.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen**

Die Planfeststellungsbehörde hat das Vermeidungsgebot zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach Bundesnaturschutzgesetz im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. So wird in den Klosterwald, dem als zoologisches Biotop besondere Bedeutung zukommt, nicht eingegriffen. Auf die weiteren vorgesehenen Maßnahmen zur Konfliktvermeidung und -minderung wird auf den Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan unter Ziffer 4.2 (Unterlage 12.1 T) und die Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung unter Ziffer C.2.1.3 dieses Beschlusses verwiesen. Weitere Möglichkeiten zur Verringerung der Beeinträchtigungen werden nicht gesehen.

#### **3.3.5.5.3 Beschreibung der Beeinträchtigungen**

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

- Versiegelung und Überbauung von landwirtschaftlicher Nutzfläche
- Versiegelung und Überbauung von Gehölzen bzw. Gebüsch sowie angrenzenden Ruderalbereichen und Säumen in der landwirtschaftlichen Flur
- Zunahme der mittelbaren Beeinträchtigung für den Klosterwald

#### **3.3.5.5.4 Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen**

Die verbleibenden erheblichen und nachhaltigen, unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden entsprechend § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen (Ausgleichsmaßnahmen A 1 und A 2). Darüber hinaus dienen die Gestaltungsmaßnahmen G1 bis G5 der besseren Einbindung der Rastanlage in das Landschaftsbild. Eine detaillierte Beschreibung der Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen kann der festgestellten Unterlage 12.1 T unter den Ziffern 6.2 bzw. 6.3.1 entnommen werden.

Für die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Baumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1 T) festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den "Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet.

Die Höhere Naturschutzbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass der Eingriff mit den hierfür vorgesehenen Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen als minimiert und ausgeglichen betrachtet werden kann. Die Planfeststellungsbehörde macht sich dieses Ergebnis zu eigen und stellt insgesamt fest, dass durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Kompensationsmaßnahmen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushalts zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Langfristig verbleiben keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts.

### **3.3.5.5 Naturschutzrechtliche Abwägung**

Die spezifische naturschutzrechtliche Abwägung ergibt, dass die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei Abwägung aller, das heißt auch der vom Vorhaben ausgehenden Anforderungen an Natur und Landschaft, keinen Vorrang haben. Die geplante Baumaßnahme verursacht einen Eingriff in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild, der nicht vermeidbar ist. Problemschwerpunkte sind die Versiegelung und Überbauung landwirtschaftlicher Nutzfläche und die Zunahme der mittelbaren Beeinträchtigung für den Klosterwald. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbarem Aufwand weiter verringern. 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.

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

### **3.3.6 Gewässerschutz**

#### **3.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung**

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen erfasst. Beeinträchtigungen der Umwelt sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der unter Ziffer 4.3 in den Beschlusstenor aufgenommenen Nebenbestimmungen mit den Belangen der Wasserwirtschaft in Einklang.

#### **3.3.6.2 Begründung der gehobenen Erlaubnis nach § 15 WHG**

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Verkehrs- und Stellflächen der Tank- und Rastanlage und den Fahrbahnen der BAB A 3 anfällt, zu sammeln und über Absetzbecken mit Regenrückhaltebecken in den Bimbach (Gewässer III. Ordnung) bzw. in den Graben zum Steudacher Weiher/Oberlauf Rittersbach (Gewässer III. Ordnung) einzuleiten.

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

Die Gestattungen können gemäß §§ 10 und 15 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer 4.3 des Beschlusstenors auf der Grundlage von § 13 WHG angeordneten Nebenbestimmungen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten. Die geplanten Absetzbecken mit Regen-

rückhaltebecken sind so gestaltet, dass eine Vorklärung des belasteten Straßenwassers gewährleistet ist. In den Absetzbecken werden absetzbare Stoffe und Leichtflüssigkeiten mit Hilfe des vorgesehenen Tauchdamms mit Tauchrohren zwischen Absetz- und Regenrückhaltebecken zurückgehalten. Um deren Versickerung zu vermeiden, erhalten die Absetzbecken entsprechende Abdichtungen. Für den Schlamm, der in den Absetzbecken anfällt, ist ein großzügig bemessener Schlammauffangraum vorgesehen.

Es liegt hier eine besondere Vorflutsituation vor: Der Bimbach und der Graben zum Steudacher Weiher speisen Teichketten, in denen aktiv Fischzucht betrieben wird. Aus diesem Grund wurden die Beckenanlagen auf das 10-jährige Regenerereignis ausgelegt. Auf diese Weise wird ein höherer Schutz geboten als bei dem sonst üblichen Ansatz eines Regenerereignisses, das einmal in fünf Jahren vorkommt. Des Weiteren sind die Regenentlastungsbauwerke der Beckenanlagen (Hochwasserüberlauf im Auslaufbauwerk und Hochwasserüberlaufmulde in der Dammkrone) so dimensioniert, dass im Hochwasserfall außergewöhnliche Abflussspitzen schadlos abgeführt werden können.

Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat mit gutachtlichen Stellungnahmen vom 03.11.2009 und 07.07.2010 sein Einverständnis mit dem geplanten Entwässerungskonzept aus wasserwirtschaftlicher Sicht erklärt. Bei der Dimensionierung der Absetz- und Regenrückhaltebecken wurde der beabsichtigte, sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 bereits berücksichtigt. Dies ist nicht zu beanstanden, da das Planfeststellungsverfahren für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Bereich der Tank- und Rastanlage bereits eingeleitet ist. Eine zeitnahe Realisierung dieses Vorhabens erscheint daher zumindest möglich.

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

### **3.3.6.3 Grundwasser**

Durch das Vorhaben wird nicht in das Grundwasser eingegriffen.

Zunächst war die Vorhabensträgerin davon ausgegangen, dass bei den Bauarbeiten etwa 30 cm tief in den Grundwasserhorizont vorgedrungen werden müsse. Deshalb wurde in den Planfeststellungsunterlagen eine Tiefenentwässerung vorgesehen. Im März 2010 legte die Vorhabensträgerin zwei Beobachtungspegel an, mit denen die Grundwasserschwankungen im Bereich der Tank- und Rastanlage Aurach dokumentiert wurden. Die regelmäßigen Messungen zeigten, dass der Grundwasserstand in diesem Bereich niedriger ist als von der Vorhabensträgerin angenommen. Der Grundwasserhorizont ist auf der Nordseite der Tank- und Rastanlage Aurach auf einer Höhe von 308,10 m ü. N.N. anzutreffen. Die Tank- und Rastanlage verläuft auf einer Höhenlage von ca. 310 bis 320 m ü. N.N. Bei der Baumaßnahme ist daher kein Eingriff in das Grundwasser notwendig. Mit Tektur vom 21.06.2010 wurden die ursprünglich vorgesehene Tiefenentwässerung (Ifd. Nr. 2.12 der Unterlage 7.2 T) sowie der Ableitungskanal (Ifd. Nr. 2.13 der Unterlage 7.2 T) aus den Planungen entfernt. Die Aufzeichnungen der Beobachtungspegel wurden dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg zur Prüfung vorgelegt. Es wurden keine Beanstandungen vorgebracht.

Die im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen im Zusammenhang mit dem Eingriff in das Grundwasser, wie Setzungsschäden, Trockenfallen von Brunnen und Beeinträchtigungen der Vegetation, haben sich somit erledigt.

#### **3.3.6.4 Fischerei**

Der Bimbach und der Graben zum Steudacher Weiher, in die das Niederschlagswasser der Tank- und Rastanlage und der durchgehenden Autobahn eingeleitet wird, speisen Teichketten, in denen aktiv Fischzucht betrieben wird. Eine Bewirtschaftung der Weiher ist auch nach Realisierung der Maßnahme möglich. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg bestätigte, dass es nach der Erweiterung der Tank- und Rastanlage im Vergleich zur bisherigen Situation zu einer Verbesserung der Gewässerqualität und somit auch zu einer Entlastung der Fischbestände in den vom Bimbach bzw. vom Graben zum Steudacher Weiher gespeisten Fischteichen kommt. Dies ist damit zu erklären, dass das anfallende Niederschlagswasser aus dem Bereich der bestehenden Autobahn und der Tank- und Rastanlage derzeit unbehandelt in den Bimbach und den Graben zum Steudacher Weiher eingeleitet wird. Im Rahmen des Ausbaus der Tank- und Rastanlage Aurach werden die vorstehend beschriebenen Gewässerschutzmaßnahmen ergriffen. Gelöste Salze können durch die Absetz- und Regenrückhaltebecken zwar nicht eliminiert werden, entscheidend für die Gewässergüte ist jedoch nicht die Menge an Salz im Wasser, sondern die Leitfähigkeit des Wassers. Die Leitfähigkeit wird anhand des Gehalts an Ionen bestimmt, die beispielsweise aus Auftausalzen oder Düngemitteln stammen. Durch die Erweiterung der Verkehrsflächen und der somit größeren zu streuenden Fläche, erhöht sich die absolute Menge an Salzen. Damit diese Salze jedoch auch in Lösung gehen, ist eine größere Wassermenge erforderlich. Die Konzentration der gelösten Salze und damit der Ionen, die aus den Salzen stammen, ist somit immer gleich groß. Eine Erhöhung der Leitfähigkeit des Wassers im Bimbach sowie im Graben zum Steudacher Weiher und den nachfolgenden Weihern ist daher nicht gegeben.

Kommt es zu Außerbetriebnahmen der Regenrückhalte- und Absetzanlagen (z.B. durch Wartungs- oder Reparaturarbeiten) so ist dies entsprechend der Auflage unter Ziffer 4.3.4 des Beschlusstextes vorab, möglichst frühzeitig, auch den Fischereiberechtigten anzuzeigen. Die Anzeige gibt keine Befugnis zur Überschreitung des Umfangs der erlaubten Benutzung. Zudem sind die Fischereiberechtigten unverzüglich zu verständigen, wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen etc. verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt.

Die Forderungen des Bezirks Mittelfranken, Fachberatung für Fischerei, werden von der Vorhabensträgerin vollumfänglich erfüllt.

Der Bayerische Bauernverband verlangt die Durchführung einer Beweissicherung für die Karpfenweiheranlagen, die direkt von Gewässern gespeist werden, in die das anfallende Oberflächenwasser der Tank- und Rastanlage eingeleitet wird. Die Vorhabensträgerin sagte zu, im Bereich der angesprochenen Karpfenweiheranlagen ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

#### **3.3.7 Bodenschutz**

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

Zu den Bodenfunktionen im Sinne des § 1 BBodSchG gehört auch die Nutzung für den Verkehr (§ 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG). Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung der Straßenbaumaßnahme rechtfertigt die Nachteile, die der Umbau bzw. die Erweiterung der bewirtschafteten Tank- und Rastanlage für die anderen Funktionen des Bodens mit sich bringt. Die Bodenfunktionen sind nämlich grundsätzlich gleichrangig. Soweit durch das planfestgestellte Vorhaben Belastungen des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und Belastungen durch die Bauarbeiten sowie durch die Herstellung und Unterhaltung der Straßenbestandteile erfolgen, sind diese unvermeidbar. Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG, die zu einer Vorsorgepflicht nach § 7 BBodSchG führen, sind aufgrund des beantragten Vorhabens nicht zu erwarten. Zwar erfolgt eine Beeinträchtigung des Bodens insbesondere durch die Neuversiegelung von 6,67 ha Fläche und auch Lebensraum für Tiere und Pflanzen geht dadurch verloren, allerdings handelt es sich bei den betroffenen Flächen hauptsächlich um Böden, die durch die Schadstoffeinträge der angrenzenden Autobahn vorbelastet sind. Durch den bestandsnahen Ausbau, das erheblich verbesserte Entwässerungskonzept und im Hinblick auf die im Tankstellenbereich vorgesehenen Schutzmaßnahmen gegen Schadstoffeinträge kann die Gefahr schädlicher Bodenveränderungen so weit reduziert werden, dass bei der gebotenen Abwägung mit dem öffentlichen Interesse an der plangegenständlichen Baumaßnahme, diesem im Ergebnis der Vorrang einzuräumen ist. Im Übrigen steht die Vermeidungs- und Verminderungspflicht des § 7 Satz 3 BBodSchG von vornherein unter der Beschränkung des Verhältnismäßigkeitsvorbehalts.

### **3.3.8 Denkmalschutz**

Das Vorhaben konnte auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange (vgl. Ziffer C. 3.2) gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor. Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten, wonach sich im überplanten Trassenbereich kein Bodendenkmal und zwischen Häusling und Haundorf lediglich eine Vermutungsfläche befindet, haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.

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

Die unter Ziffer 3.2 des Beschlusstextes angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, von der Vorhabensträgerin im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleisten Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der

Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträgerin und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

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

### **3.3.9 Landwirtschaft als öffentlicher Belang**

Das Vorhaben beansprucht in erheblichem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind und fruchtbare Ackerböden darstellen. Die landwirtschaftlichen Flächen, die versiegelt werden, befinden sich im Großraum Nürnberg-Erlangen-Fürth, in dem in den letzten Jahren aufgrund zahlreicher Bauvorhaben (S-Bahn Nürnberg-Forchheim, Gewerbegebiet Herzogenaurach, Baugebiete Erlangen und Herzogenaurach) bereits vermehrt landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen wurden. Es wird daher immer schwieriger in diesem Bereich Grundstücke zu finden, die für eine intensive landwirtschaftliche Nutzung geeignet sind.

Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass die Erweiterung der Tank- und Rastanlage 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 aufgrund der dringend notwendigen Erhöhung der Stellplatzzahlen sowie einer verkehrssicheren Ausgestaltung der Rastanlage nicht erreichbar. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus, sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (An- bzw. Durchschneidungen) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch so weit wie möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht erkennbar. Insgesamt haben vier Betriebe geltend gemacht, in ihrer Existenz gefährdet zu sein. Bei einem Betrieb konnte die Existenzgefährdung nach Überprüfung der Sachlage durch das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten verneint werden. Bei drei Betrieben ging das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten nach eingehender Prüfung davon aus, dass eine Gefährdung der bäuerlichen Existenz durch den Flächenverlust im Zuge der Erweiterung der Tank- und Rastanlage besteht. Die Autobahndirektion Nordbayern konnte allen drei Betrieben verbindliche Angebote

für Tauschflächen machen, die laut fachlicher Wertung des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten geeignet sind, den Tatbestand der Existenzgefährdung aufzulösen. Die Planfeststellungsbehörde geht somit davon aus, dass die Existenzgefährdung dieser landwirtschaftlichen Betriebe abgewendet werden kann. Die Einwendungen der einzelnen landwirtschaftlichen Betriebe werden unter dem Gliederungspunkt C.3.4 "Private Belange und Einwendungen" abgehandelt.

Die ordnungsgemäße Wiederherstellung der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen wurde von der Vorhabensträgerin ebenso zugesagt wie die fachgerechte Beseitigung eventueller durch die Baumaßnahme verursachter Schäden. Die Vorhabensträgerin sicherte zu, sich bei vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen mit den betroffenen Landwirten und bei Bedarf auch mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und dem Amt für Ländliche Entwicklung in Verbindung zu setzen, um beispielsweise bei einer erhöhten Bodenverdichtung die Situation zu analysieren und geeignete Maßnahmen zu ergreifen.

### **3.3.10 Stellungnahmen der beteiligten Träger öffentlicher Belange**

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

#### **3.3.10.1 Stadt Erlangen**

Das städtische Amt für Brand und Katastrophenschutz fordert eine rückwärtige Erschließung der Südseite der Tank- und Rastanlage. Diese Forderung wird damit begründet, dass für die schnelle Erreichbarkeit durch Rettungsdienste (Feuerwehr, Krankenwagen usw.) der erhebliche Mehrweg bei der Anfahrt abzulehnen sei. Dies müsse insbesondere vor dem Hintergrund gesehen werden, dass auf Autobahntankstellen große Mengen brennbarer Flüssigkeiten und Gase gelagert würden und mit diesen umgegangen werde.

Die Vorhabensträgerin hat diese Forderung erfüllt und eine rückwärtige Erschließung der Südseite der Tank- und Rastanlage als Tektur in das Verfahren eingebracht. Insofern hat sich die Einwendung der Stadt erledigt. Im Erörterungstermin bat der Vertreter der Stadt Erlangen jedoch die Autobahndirektion Nordbayern darum, die wassergebundene Deckschicht dieser rückwärtigen Anbindung noch einmal zu überdenken.

Dieses Anliegen der Stadt Erlangen wird aufgrund naturschutzfachlicher Aspekte von der Vorhabensträgerin und der Planfeststellungsbehörde abgelehnt. Anders als asphaltierte Straßen können Wege mit wassergebundener Deckschicht von vielen Tieren überquert werden, sodass das Ziel der Ausgleichsmaßnahme A 1 nach einer Vernetzung der Ausgleichsflächen um die Tank- und Rastanlage mit dem Klosterwald unterstützt wird. Nichtsdestotrotz wird der Weg für eine Achslast von 11 t ausgelegt.

Die Stadt Erlangen betonte, dass die landwirtschaftliche Existenz des Pächters des städtischen Grundstücks Fl.Nr. 658, Gemarkung Kosbach, durch das Vorhaben nicht gefährdet werden dürfe.



Der Pächter hat selbstständig Einwendungen vorgebracht und auf die Gefahren des Vorhabens für seine landwirtschaftliche Existenz hingewiesen. Auf die Ausführungen unter Ziffer C.3.4.2 wird verwiesen.

### **3.3.10.2 Stadt Herzogenaurach**

Die Stadt Herzogenaurach verlangt, die Ausgleichsflächen spätestens zur Nutzungsaufnahme der Tank- und Rastanlage zu erstellen und die Fertigstellungspflege sicherzustellen.

Die Forderungen werden zurückgewiesen. Nach den Ergebnissen der landschaftspflegerischen Begleitplanung samt spezieller artenschutzrechtlicher Prüfung besteht keine Notwendigkeit für vorgezogene Maßnahmen zur Konfliktvermeidung im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG (sogenannte CEF-Maßnahmen). Es ist somit rechtlich nicht möglich, die Durchführung der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen vor der Baumaßnahme durchzusetzen. Die Vorhabensträgerin sagte im Erörterungstermin zu, die Ausgleichsmaßnahmen möglichst zeitgleich mit dem Ausbauvorhaben zu realisieren.

Die Stadt Herzogenaurach besteht auf einer Ausstattung der LKW-Stellplätze mit Elektroanschlüssen für Kühlaggregate, um die Lärmentwicklung auf der Rastanlage zu reduzieren.

Diese Forderung wird zurückgewiesen. Die Autobahndirektion Nordbayern schätzt die Kosten für eine entsprechende Anschlusssäule auf rund 3.000 €. Um die LKW-Stellplätze der Tank- und Rastanlage Aurach (Nord- und Südseite) mit Elektroanschlüssen auszustatten, würden insgesamt 34 Säulen benötigt, was Kosten in Höhe von 102.000 € bedeuten würde. Daneben müssten größere Kabelquerschnitte vorgesehen werden, um zusätzlich zur Beleuchtung Kühlaggregate anschließen zu können, was Kosten in Höhe von 220.000 € verursachen würde. Die Ausstattung der LKW-Stellplätze mit Stromanschlüssen wäre also mit Mehrkosten in Höhe von 322.000 € verbunden. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat in seiner Stellungnahme vom 24.11.2009 mitgeteilt, dass ergänzende Berechnungen zur Berücksichtigung der Immissionen aus dem Betrieb der Kühl-LKW durchgeführt worden seien. Diese Berechnungen hätten gezeigt, dass sich bei Berücksichtigung der Kühl-LKW die Beurteilungspegel um bis zu 0,2 dB(A) erhöhten. Die Grenzwerte der 16. BImSchV würden aber dennoch nicht überschritten. Eine minimale Erhöhung der Beurteilungspegel um 0,2 dB(A) rechtfertigt eine Investition in Höhe von 322.000 € nicht. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass ein Pilotversuch in Baden-Württemberg die geringe Akzeptanz und Nutzung solcher Elektroanschlüsse gezeigt hat. Dadurch, dass die für die Beleuchtung benötigten Stromkabel in einer Leerrohranlage geführt werden, ist nach Angaben der Vorhabensträgerin jedoch eine spätere Ausstattung der LKW-Stellplätze mit Elektroanschlüssen ohne größere Tiefbauarbeiten im Bereich der Verkehrsflächen möglich.

Den Vorschlägen der Stadt Herzogenaurach in Bezug auf die Feuerwehrezufahrt an der Südseite der Tank- und Rastanlage wird gefolgt.

Die Autobahndirektion Nordbayern sagte im Erörterungstermin zu, dass die Straßenbaulast dieser Zufahrt, die in Unterlage 7.2 T als lfd. Nr. 1.20 geführt ist, nicht bei der Kommune verbleibt. Durch die Auflage in Ziffer 3.5 des Beschlusstextes wird gewährleistet, dass die Feuerwehrezufahrt nur von Rettungskräften genutzt wird. Außerdem wird die Zufahrt mit einem Tor samt Schließanlage und einem

Zaun, der in die Einwallung einbindet, gesichert. Dem Wunsch der Stadt Herzogenaurach nach einer möglichst geringen Öffnung des Erdwalles kam die Vorhabensträgerin ebenfalls nach. Die aufgrund der Feuerwehrezufahrt notwendig gewordene Öffnung im Erdwall wird so ausgeführt, dass sich die Lärmsituation für die nächstgelegene Bebauung im Vergleich zur ursprünglichen Planung nicht verschlechtert. Der Wall wird bewusst in Richtung des Klosterwaldes geöffnet.

### **3.3.10.3 Bayerisches Landesamt für Umwelt**

Die Planfeststellungsbehörde hat das Bayerische Landesamt für Umwelt zu der Tekturplanung vom 21.06.2010 um Stellungnahme gebeten. Mit dieser Tektur wurde die Feuerwehrezufahrt auf der Südseite in die Planungen aufgenommen. Das Bayerische Landesamt für Umwelt bestätigte, dass durch die Öffnung der Umwallung um die Tank- und Rastanlage eine Veränderung der Lärmsituation in Haundorf rechnerisch nicht feststellbar sei. Es wurde angeregt, die Wallenden nicht wie üblich abzuflachen, sondern das südwestliche Wallende um ca. 25 m zu verlängern und dabei bogenförmig entlang der Zufahrt zu verziehen. Durch die überlappende Ausgestaltung werde die Blickbeziehung von der im Übersichtslageplan (Unterlage 3 T) rot eingezeichneten Fläche für den Gemeinbedarf in Herzogenaurach unterbunden und eine direkte Beschallung vermieden.

Die Vorhabensträgerin entschied sich, den Vorschlag des Bayerischen Landesamtes für Umwelt nicht in die Planungen zu übernehmen. Diese Entscheidung ist nicht zu beanstanden. Ein besonderer Schutz für die in Unterlage 3 T rot gekennzeichnete Fläche ist nicht nötig, da es sich dabei nach Bebauungsplan Nr. 54 "Herzo-Base - Sondergebiet Adidas Sport-Center" der Stadt Herzogenaurach um Sonderflächen für Sport, Freizeit und Gewerbe handelt. Die entsprechenden Lärmgrenzwerte werden eingehalten, sodass keine Verpflichtung für die Vorhabensträgerin besteht, der Anregung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt nachzukommen. Die Wallenden werden in den vorliegenden Planungen entgegen dem Vorschlag des Bayerischen Landesamtes für Umwelt nicht abgeflacht, sondern im Verhältnis 1:1,5 ausgeführt, um die Lücke so eng wie möglich zu halten und somit einer Forderung privater Einwender nachzukommen.

### **3.3.10.4 Autobahn Tank & Rast GmbH**

Die Autobahn Tank & Rast GmbH widerspricht der Errichtung einer separaten WC-Anlage sowie der Verlegung der dafür notwendigen Versorgungseinrichtungen und Leitungen auf der Nordseite der Tank- und Rastanlage.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Die Autobahndirektion Nordbayern ist gemäß § 4 FStrG für die Sicherheit und Ordnung auf den Rastanlagen zuständig. Mit zunehmendem Abstand der Parkflächen zum Rasthaus und den dortigen Toilettenanlagen nimmt die Bereitschaft der Verkehrsteilnehmer ab, bei Bedarf dort Toiletten aufzusuchen. Stattdessen verrichten Personen ihre Notdurft in den Grünanlagen oder zwischen den parkenden Fahrzeugen. Aufgrund der Größe der Verkehrsanlage und der damit verbundenen Entfernung der LKW-Stellplätze zu den Toiletten im Rasthaus ist die Errichtung einer separaten WC-Anlage im Hinblick auf Hygiene und Sauberkeit der Verkehrsflächen erforderlich.

Die Autobahn Tank & Rast GmbH beruft sich auf den gültigen Konzessionsvertrag, wonach die Mitarbeiter der Autobahn Tank & Rast GmbH die rückwärtige Er-

schließung einer Rastanlage benutzen dürften, wenn eine solche gebaut werde. Die rückwärtige Erschließung der Südseite der Anlage werde nicht geschlossen, sondern neu gebaut. Nach Ansicht der Autobahn Tank & Rast GmbH besteht daher ein Anspruch auf Nutzung des in Unterlage 7.2 T mit der lfd. Nr. 1.20 bezeichneten Weges.

Diese Forderung wird zurückgewiesen. Den Mitarbeitern der Autobahn Tank&Rast GmbH wird die Nutzung der Feuerwehrezufahrt zur Südseite der Tank- und Rastanlage nicht gestattet. Diese Zufahrt wird aus naturschutzfachlichen Gründen nur mit einer wassergebundenen Deckschicht ausgeführt und bleibt der Nutzung im Rettungsfall vorbehalten, damit die Ziele der Ausgleichsfläche um die Südseite der Rastanlage nicht gefährdet werden. Bei einer stärkeren Verkehrsbelastung würde die Funktion der Ausgleichsmaßnahme A 1 als Lebensraum für störungsempfindliche Arten in Frage gestellt. Aus diesem Grund stimmte die Höhere Naturschutzbehörde der Errichtung der Feuerwehrezufahrt nur unter der Bedingung zu, dass diese ausschließlich von Rettungskräften im Notfall benutzt wird. Damit handelt es sich bei der Zufahrt auch nicht um eine "rückwärtige Erschließung" im Sinne des Konzessionsvertrages, deren Nutzung von der Autobahn Tank&Rast GmbH beansprucht werden könnte. Es war somit erforderlich eine entsprechende Auflage in den Beschlusstenor unter Ziffer 3.5 aufzunehmen.

Eine Entscheidung, wer die Kosten für Errichtung und Unterhaltung der Rettungszufahrt zu tragen hat, ist nicht im Planfeststellungsbeschluss zu treffen. Zwischen der Autobahn Tank & Rast GmbH und der Bundesrepublik Deutschland besteht ein Konzessionsvertrag. Etwaige Streitigkeiten sind im ordentlichen Rechtsweg zu klären.

### **3.3.10.5 Bayerischer Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Mittelfranken**

Der Bayerische Bauernverband fordert zusätzlich zu dem Erdwall eine durchgehende Umzäunung der Tank- und Rastanlage. Die Zaunanlagen sollten von der Grundstücksgrenze zwischen öffentlicher Fläche und Privateigentum um mindestens 4 m in den öffentlichen Grund versetzt werden, damit für die landwirtschaftliche Nutzung eine 4 m breite Anwand zur Verfügung steht.

Diese Forderung wird zurückgewiesen. Durch die Errichtung von 5 bis 8 m hohen Erdwällen wird die Tank- und Rastanlage von der Umgebung abgeschirmt. Soweit es Öffnungen in den Erdwällen gibt, werden diese durch Tore mit Schließanlage bzw. Zäune, die in die Erdwälle eingebunden sind, verschlossen. Die Errichtung einer weiteren Zaunanlage ist nicht erforderlich, da bereits die Erdwälle geeignet sind, Besucher der Rastanlage von deren Verlassen abzuhalten.

Ein 4 m breiter Anwandstreifen soll auch für die Anpflanzung von Einzelbäumen und Gehölzgruppen eingehalten werden.

Diese Forderung wird zurückgewiesen. Es sind die gesetzlich vorgeschriebenen Abstandsflächen der Art. 47 und 48 des AGBGB einzuhalten. Weitergehende Forderungen sind nicht begründet.

Es wurde betont, dass die vorhandenen Entwässerungsanlagen in keiner Weise negativ beeinträchtigt werden dürften und ihre Funktionsfähigkeit sichergestellt sein müsse. Die Vorhabensträgerin solle sich vor Beginn der Baumaßnahme mit

dem jeweiligen Grundstückseigentümer in Verbindung setzen, um Bestand und Lage der Entwässerung festzuhalten.

Dieser Einwendung wird entsprochen. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, dass während der Baumaßnahmen eine ordnungsgemäße Grundstücksentwässerung gewährleistet sei und auch nach Fertigstellung der Maßnahmen keine Verschlechterung gegenüber den bisherigen Verhältnissen verbleibe. Man werde sich bezüglich Bestand und Lage der Drainagen mit den jeweiligen Grundstückseigentümern in Verbindung setzen.

Der Bayerische Bauernverband beantragt, die sofortige Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses bis zur endgültigen Rechtskraft auszusetzen.

Dem Antrag wird sinngemäß entsprochen, da die sofortige Vollziehbarkeit des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses weder kraft Gesetzes vorgesehen ist noch von der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss angeordnet wird.

Vom Bayerischen Bauernverband wird beantragt, den Einwendungen der Grundstückseigentümer und -bewirtschafter in vollem Umfang stattzugeben.

Die Einwendungen der privaten Grundstücksbetroffenen sind unter Ziffer C. 3.4 behandelt.

### **3.3.10.6 Deutsche Funkturm GmbH**

Die Deutsche Funkturm GmbH hat Einwendungen gegen die Renaturierung der rückwärtigen Erschließung der Südseite der Tank- und Rastanlage erhoben. Die bisherige rückwärtige Erschließung sei als Zufahrt zum Funkmast auf Fl.Nr. 658/5, Gemarkung Kosbach, verwendet worden. Im Erörterungstermin wurde beantragt, es den Mitarbeitern der Deutschen Funkturm GmbH zu gestatten, die neu geschaffene rückwärtige Anbindung der Südseite der Tank- und Rastanlage zu nutzen, um den oben genannten Funkmast zu erreichen.

Der Antrag der Deutschen Funkturm GmbH wird zurückgewiesen. Die in der festgestellten Unterlage 7.2 T mit der lfd. Nr. 1.20 bezeichnete Rettungszufahrt darf nur von Rettungskräften im Notfall benutzt werden. Diese Zufahrt wird aus naturschutzfachlichen Gründen nur mit einer wassergebundenen Deckschicht ausgeführt und bleibt der Nutzung im Rettungsfall vorbehalten, damit die Ziele der Ausgleichsfläche um die Südseite der Rastanlage nicht gefährdet werden. Bei einer stärkeren Verkehrsbelastung würde die Funktion der Ausgleichsmaßnahme als Lebensraum für störungsempfindliche Arten in Frage gestellt. Aus diesem Grund stimmte die Höhere Naturschutzbehörde der Errichtung der Feuerwehrezufahrt nur unter der Bedingung zu, dass diese ausschließlich von Rettungskräften im Notfall benutzt wird. Es war somit erforderlich eine entsprechende Auflage in den Beschlusstenor unter Ziffer 3.5 aufzunehmen.

Die Deutsche Funkturm GmbH hat auch keinen Anspruch auf die Beibehaltung der bisherigen rückwärtigen Erschließungsstraße. Die bisherige rückwärtige Zufahrt ist für den öffentlichen Verkehr gesperrt und nur für den Autobahnbetriebsdienst, Lieferverkehre, Polizei und Rettungskräfte freigegeben. Eine notwendige Sondernutzungserlaubnis wurde der Deutschen Funkturm GmbH nicht erteilt. Die Zufahrt zu dem gegenständlichen Funkmast ist nach der Baumaßnahme über die Kreisstraße

ERH 25 und dem künftigen öffentlichen Feld- und Waldweg lfd. Nr. 1.7 der Planfeststellungsunterlage 7.2 T gewährleistet.

### **3.3.11 Stellungnahme des Bund Naturschutz in Bayern e.V.**

Die Einwendungen des Bund Naturschutz wurden - soweit möglich - bereits in vorstehenden Ausführungen behandelt. Im Folgenden werden deshalb nur noch die Forderungen behandelt, die nicht bereits Gegenstand der bisherigen themenkomplexbezogenen Abwägung waren. Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung, eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung und ein Luftschadstoffgutachten für das Vorhaben durchgeführt bzw. erstellt wurden. Auf die Ausführungen unter Ziffer C.2, C.3.3.5.3 und die Anlage zu Unterlage 12.1 T wird verwiesen. Das Luftschadstoffgutachten ließ die Vorhabensträgerin bereits vor Auslegung der Planunterlagen erstellen, sodass dessen Ergebnisse unter Gliederungspunkt 5.2 "Straßenverkehrsbedingte Schadstoffimmissionen" des Erläuterungsberichts (Unterlage 1T) Teil der Planfeststellungsunterlagen werden konnten.

Die Aussage des Bund Naturschutz, wonach ein Regenrückhaltebecken auf Flächen gebaut werden sollen, die für die Renaturierung des Bimbachs benötigt werden, ist unzutreffend. Die von der Stadt Erlangen geplante Renaturierung des Bimbachs findet nicht auf Fl.Nr. 557, Gemarkung Kosbach, statt, auf der das Regenrückhaltebecken entstehen soll. Die Renaturierung des Bimbachs wird von dem Vorhaben nicht behindert; die Vorhabensträgerin sagte gegenüber der Stadt Erlangen zu, den Auslaufgraben vom Regenrückhaltebecken zum künftig renaturierten Bimbach naturnah auszubilden und sich bezüglich der Umsetzung der hierzu notwendigen Maßnahmen mit der Stadt Erlangen abzustimmen.

Der Bund Naturschutz gibt an, dass die hier vorkommenden Schichtsand der Regnitzterrasse ein gutes Entwicklungspotential hin zum Magerrasen hätten, die wiederum vorrangige Arten- und Biotopschutzfunktion hätten. Für den Erhalt und die Entwicklung solcher Flächen setze sich das größte bayerische Naturschutzprojekt, die "SandAchse Franken" ein.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Bei den von der Baumaßnahme in Anspruch genommenen Flächen handelt es sich um derzeit intensiv genutzte Ackerflächen, die keinen Beitrag zum Projekt "SandAchse Franken" leisten können. Nach der Baumaßnahme werden im Umfeld der Anlage umfangreiche magere Bereiche entstehen, die sich in das Konzept der "SandAchse Franken" einbinden lassen und deren Erhalt durch die dauerhafte Pflege der Autobahndirektion Nordbayern gewährleistet wird.

Die Forderung nach einer Einstellung des Planfeststellungsverfahrens, aufgrund der Beeinträchtigung der Realisierungschancen der Stadt-Umland-Bahn durch die Maßnahme, wird zurückgewiesen. Es ist richtig, dass die Südvariante der Stadt-Umland-Bahn nach der Erweiterung der Tank- und Rastanlage vermutlich nicht mehr wirtschaftlich realisiert werden kann. Die Nordvariante der Stadt-Umland-Bahn kann jedoch weiterhin verwirklicht werden, sodass die Möglichkeit, die Stadt-Umland-Bahn zu errichten, weiterhin besteht. Weder die Höhere Landesplanungsbehörde noch der Regionale Planungsverband Industrieregion Mittelfranken erhoben deshalb Einwendungen im gegenständlichen Verfahren.

Der Einwendung, die als Betriebszufahrten in der Stellungnahme des Bundes Naturschutz bezeichneten Anbindungen der Nord- und Südseite der Tank- und Rastanlage an das nachgeordnete Wegenetz zu sperren, wurde entsprochen. Auf die Ausführungen unter Ziffer C.3.3.2 wird verwiesen.

Über die Forderung nach Errichtung einer stabilen Einzäunung von etwa 1,70 m Höhe ohne Ausbau der Tank- und Rastanlage Aurach ist nicht in diesem Planfeststellungsverfahren zu entscheiden. Die Entscheidung über die Errichtung einer Einzäunung, ohne dabei weitere Maßnahmen an der Tank- und Rastanlage Aurach durchzuführen, ist einem baurechtlichen Verfahren vorbehalten. Gegenstand des zugrundeliegenden Verfahrens ist die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach.

Der Bund Naturschutz bringt vor, dass die Ausgleichsmaßnahmen unwirksam und die Funktionen des Naturhaushaltes bei Realisierung der Baumaßnahme nicht ausgeglichen seien.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Das naturschutzfachliche Ausgleichskonzept wurde sowohl von der Höheren als auch von der Unteren Naturschutzbehörde überprüft und bestätigt. Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer C. 3.3.5.5 verwiesen.

### **3.4 Private Belange und Einwendungen**

Die Entscheidung unter Ziffer 6 des Beschlusstextes, die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen zurückzuweisen, soweit sie nicht in diesem Beschluss bzw. durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben, stützt sich auf die unter den einzelnen Gesichtspunkten dieser Beschlussbegründung bereits dargelegten Überlegungen. Insoweit wird insbesondere auf die Ausführungen zu den Themenkomplexen "Notwendigkeit der Maßnahme" unter Ziffer C.3.2.1, "Schadstoffbelastung" unter Ziffer C.3.3.4.2, "Naturschutz und Landschaftspflege" unter Ziffer C.3.3.5, "Schutzgebiete" unter Ziffer C.3.3.5.2, "Grundwasser" unter Ziffer C.3.3.6.3 und "Bodenschutz" unter Ziffer C.3.3.7 verwiesen. Soweit sich nicht bereits hieraus ergibt, dass den Einwendungen unter Beachtung aller Belange nicht stattgegeben werden kann, wird im Folgenden dargelegt, warum und gegebenenfalls unter welchen Bedingungen individuelle Betroffenheiten im öffentlichen Interesse hinzunehmen sind.

#### **3.4.1 Mehrfach vorgetragene Einwendungen**

In diesem Gliederungspunkt setzt sich die Planfeststellungsbehörde mit Argumenten auseinander, die mehrfach vorgetragen wurden. Um Wiederholungen zu vermeiden, hat sich die Planfeststellungsbehörde dazu entschieden, diese im Folgenden nur einmal zu behandeln.

##### **3.4.1.1 Lärmbelastung**

Mehrere Einwender kritisieren, dass die Autobahndirektion Nordbayern in den Antragsunterlagen selbst hergestellte schalltechnische Berechnungen verwendet habe. Diese seien nicht geeignet, die tatsächliche, durch die Erweiterung bevorstehende Lärmbelastung für die Betroffenen annähernd wiederzugeben.

Aus diesem Grund habe die Autobahndirektion Nordbayern bereits im Verfahren der Bürgerbeteiligung zugesichert, ein gesondertes Lärmschutzgutachten durch einen neutralen Gutachter erstellen zu lassen.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Die Autobahndirektion Nordbayern hat das Ingenieurbüro Höhnen&Partner mit der Begutachtung der schalltechnischen Situation beauftragt. Die Planfeststellungsbehörde hat die Berechnungen dem Bayerischen Landesamt für Umwelt als der zuständigen Fachbehörde vorgelegt. Dieses hat die Berechnungen auf ihre Richtigkeit geprüft und die Rechenergebnisse bestätigt. Eine weitere Begutachtung hält die Planfeststellungsbehörde nicht für erforderlich. Die Vorhabensträgerin bestreitet, ein gesondertes Lärmschutzgutachten in Aussicht gestellt zu haben.

Die Einwender bringen vor, dass die schalltechnischen Berechnungen fehlerhaft seien, da ihnen ein LKW-Anteil von 40 % in der Nacht und 20 % am Tag zugrunde liege. Laut Tabelle A der 16. BImSchV richte sich die Verkehrsstärke bei Bundesautobahnen nach einem LKW-Anteil von 45,5% in der Nacht und 25 % am Tag. Im Hinblick auf die Verkehrsentwicklung und dem stetig steigenden Frachtverkehr müsse von einem sogar über die Tabelle A hinausgehenden LKW-Anteil ausgegangen werden. Des Weiteren seien auch die sonstigen in der schalltechnischen Berechnung zugrunde gelegten prozentualen Fahrzeuganteile erheblich zu gering angesetzt, um damit die Ergebnisse der Berechnung zu schönen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Tabelle A der 16. BImSchV findet nur Anwendung, wenn keine projektbezogenen Untersuchungsergebnisse vorliegen. Für den zugrundeliegenden Streckenabschnitt der BAB A 3 wurde jedoch ein umfangreiches Verkehrsgutachten erstellt, in dem die Prognoseverkehre für das Jahr 2025 mit einem LKW-Anteil von nachts 40 % und tags 20 % ermittelt wurden. Somit sind diese projektbezogenen Daten anzuwenden und nicht die Werte der Tabelle A der 16. BImSchV.

Es wird moniert, dass die in der 16. BImSchV vorgesehene besondere Berücksichtigung von Steigungen und Gefälle nicht umgesetzt worden sei. Gerade bei LKW führe die Steigung in Fahrtrichtung Würzburg zu einem höheren Lärmaufkommen.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Nach Tabelle C der 16. BImSchV ist ein Zuschlag zur Emissionsbelastung erst bei Längsneigungsverhältnissen  $\geq 5$  % vorzunehmen. Sowohl im Planungsbereich als auch auf der freien Strecke der A 3 liegen diese deutlich unter 5 %, sodass ein entsprechender Zuschlag nicht zur Anwendung kommt.

### **3.4.1.2 Gewässerverunreinigung**

Die Einwender weisen darauf hin, dass Absetzbecken lediglich in der Lage seien, feste Stoffe sowie Öl abzuscheiden. Die gesamten anderen Schadstoffe, insbesondere Salz, restlicher Reifenabrieb, Russpartikel und restliche Ölrückstände würden dem Bimbach und dem Steudacher Weiher jedoch unvermindert zugeführt. Nach den Rahmenrichtlinien der EU müsse bis 2015 in allen Fließgewässern ein mindestens guter ökologischer und chemischer Zustand erreicht werden. Die darauf gerichteten Renaturierungsbemühungen der Stadt Erlangen für den Bimbach würden durch das Vorhaben ad absurdum geführt. Die durch die ungeklärte Ableitung des Oberflächenwassers hervorgerufene hochgradige Verschmutzung der Gewässer sei inakzeptabel. Die Umweltbelastung werde in unerträglicher Weise erhöht.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg bestätigte, dass es nach der Erweiterung der Tank- und Rastanlage im Vergleich zur bisherigen Situation zu einer Verbesserung der Gewässerqualität kommt. Dies ist damit zu erklären, dass das derzeit anfallende Niederschlagswasser aus dem Bereich der bestehenden Autobahn und der Tank- und Rastanlage unbehandelt in den Bimbach und den Steudacher Weiher eingeleitet wird. Im Rahmen des Ausbaus der Tank- und Rastanlage Aurach werden Gewässerschutzmaßnahmen ergriffen und Absetz- und Regenrückhaltebecken entsprechend dem Stand der Technik errichtet. Gelöste Salze können durch die Absetz- und Regenrückhaltebecken zwar nicht eliminiert werden, entscheidend für die Gewässergüte ist jedoch nicht die Menge an Salz im Wasser, sondern die Leitfähigkeit des Wassers. Die Leitfähigkeit wird durch den Gehalt an Ionen bestimmt, die aus Auftausalzen oder Düngemitteln stammen können. Durch die Erweiterung der Verkehrsflächen und der somit größeren zu streuenden Fläche, erhöht sich die Menge an Salzen. Damit diese Salze jedoch auch in Lösung gehen, ist eine größere Wassermenge erforderlich. Die Konzentration der gelösten Salze und damit der Ionen, die aus den Salzen stammen, ist somit immer gleich groß. Eine Erhöhung der Leitfähigkeit des Wassers im Steudacher Weiher und im Bimbach sowie den nachfolgenden Weihern ist daher nicht zu befürchten. Die von der Stadt Erlangen geplante Renaturierung des Bimbachs wurde in den Planungen berücksichtigt und ist durch das Vorhaben nicht gefährdet.

#### **3.4.1.3 Hochwasserschutz in Häusling**

Mehrere Einwender machen geltend, dass die Kapazitäten des Ringkanals in Häusling bereits voll ausgeschöpft seien. Bei Starkregenereignissen trete der Bimbach bereits jetzt über sein Ufer und drücke in die Kanalisation, mit der Folge, dass die Kanalisation das Schmutzwasser nicht mehr ableiten könne und stattdessen Schmutzwasser bei den Betroffenen aus der Kanalisation austrete. Eine zusätzliche Belastung des Bimbachs durch die Ableitung des Oberflächenwassers der erweiterten Rastanlage habe zur Folge, dass bei den vermehrt auftretenden Starkregenereignissen eine erhöhte, nicht mehr hinnehmbare Belastung für den Ringkanal entstehe und alle Anlieger des Bimbachs in Häusling auf ihren Anwesen Hochwasser hätten. Es wird kritisiert, dass hydraulische Berechnungen unter Berücksichtigung des Jahrhunderthochwassers nicht vorlägen, weshalb die Planunterlagen mangelhaft und ein Planfeststellungsbeschluss nicht ergehen könne. Die Entwässerungsproblematik sei vollkommen unzureichend ermittelt und geplant.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es wurden entwässerungstechnische Berechnungen durchgeführt, die in Planunterlage 13.1 dokumentiert sind und vom Wasserwirtschaftsamt Nürnberg als der zuständigen Fachbehörde geprüft wurden. Das Wasserwirtschaftsamt bestätigte, dass der Bau der beiden Regenrückhaltebecken zu einer merklichen Verbesserung der Oberflächenwassereinleitungen durch die Tank- und Rastanlage führt. Obwohl nach Realisierung der Baumaßnahme mehr Flächen versiegelt sein werden, wird der Abfluss in den Bimbach künftig niedriger sein als es der jetzige Abfluss ist. Die Beckenanlagen wurden abweichend vom Regelansatz, der ein 5-jähriges Regenereignis zugrunde legt, auf das 10-jährige Regenereignis ausgelegt. Bei Ansatz des 10-jährigen Regens werden derzeit 140 l/s in den Bimbach eingeleitet, während künftig nur noch 72 l/s aus dem Regenrückhaltebecken abgegeben werden. Aufgrund des Volumens des Regenrückhaltebeckens von 4.650 m<sup>3</sup> kann die Abflussmenge auf nahezu die Hälfte reduziert werden. Die Regenrückhalte- und Absetzbecken werden mit Drosseleinrichtungen versehen, sodass das Oberflächenwasser kontrolliert, in gedrosselter Form in den Bimbach abgegeben werden kann. Im Hochwasserfall können außergewöhnliche Abflussspitzen mit Hilfe der vorgesehenen Regenentlastungsbauwerke der Beckenanlagen schadlos abgeführt werden. So ist ein Hochwasserüberlauf



im Auslaufbauwerk und eine Hochwasserüberlaufmulde in der Dammkrone vorgesehen. Auf diese Weise wird eine unkontrollierte Abgabe von Wasser an die benachbarten Grundstücke oder den Vorfluter nicht stattfinden. Weitere Maßnahmen wurden vom Wasserwirtschaftsamt nicht gefordert und werden daher nicht für erforderlich erachtet.

#### **3.4.1.4 Abwasserkanal von der Tank- und Rastanlage in Richtung Steudach**

Mehrfach wurde mitgeteilt, dass der vorhandene Abwasserkanal von der Tank- und Rastanlage in Richtung Steudach bereits jetzt zu klein sei: Bei starken Regenfällen würden Keller überflutet. Es wird beklagt, dass jetzt noch die erweiterte Tank- und Rastanlage mit ihrem Abwasser dazukomme.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die geschilderten Probleme konnten weder vom Entwässerungsbetrieb der Stadt Erlangen, noch der Tank&Rast GmbH oder der Autobahndirektion Nordbayern bestätigt werden. Die Stadt Erlangen teilte mit, dass das Kanalnetz im Ortsteil Steudach ausreichend dimensioniert sei und eine hydrodynamische Kanalnetzberechnung vom März 2009 vorliege, wonach keine unzulässigen Überlastungen bzw. Überstauungen vorhanden seien. Die Tank&Rast GmbH teilte mit, dass ihr keine Probleme hinsichtlich des Privatkanals der Tank&Rast GmbH von der Tank- und Rastanlage Aurach bis zum Ortsbereich Steudach bekannt seien. Da die beschriebenen Abflussmängel durch Nachforschungen der Planfeststellungsbehörde nicht bestätigt werden konnten, sieht die Planfeststellungsbehörde keinen Handlungsbedarf.

#### **3.4.1.5 Funktionsfähigkeit der Drainagen**

Einige Einwender weisen darauf hin, dass in ihren Grundstücken Drainagen vorhanden seien. Bei Realisierung der Maßnahme dürften vorhandene Entwässerungsanlagen in keiner Weise negativ beeinträchtigt werden bzw. müsse ihre Funktionsfähigkeit sichergestellt sein. Es wird gefordert, dass sich die Vorhabens-trägerin vor Beginn der Baumaßnahme mit dem jeweiligen Grundstückseigentümer in Verbindung setzt, um Bestand und Lage der Entwässerung festzuhalten.

Dieser Einwendung wird entsprochen. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, dass während der Baumaßnahmen eine ordnungsgemäße Grundstücksentwässerung gewährleistet ist und auch nach Fertigstellung der Maßnahmen keine Verschlechterung gegenüber den bisherigen Verhältnissen verbleibt. Man werde sich bezüglich Bestand und Lage der Drainagen mit den jeweiligen Grundstückseigentümern in Verbindung setzen.

#### **3.4.1.6 Neu- oder Ausbau mehrer Anlagen statt Erweiterung nur der Tank- und Rastanlage Aurach**

Es wird gefordert, die notwendigen Stellplatzflächen durch den Neu- oder Ausbau mehrerer Anlagen statt dem umfangreichen Ausbau nur der Tank- und Rastanlage Aurach zu schaffen.

Dieser Forderung wurde mit der Planung bereits entsprochen. Der errechnete, unter Gliederungspunkt "Notwendigkeit der Maßnahme" (C. 3.2.1) begründete Bedarf an LKW-Stellplätzen wird nicht allein durch Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach gedeckt. Neben der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach ist eine Vergrößerung der Tank- und Rastanlage Steigerwald sowie der Neubau einer PWC-Anlage bei Betr.-km 365,0 in Fahrtrichtung Frankfurt geplant. Durch diese

Maßnahmen kann die Erweiterung der Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage Aurach in geringerem Maß ausfallen als es in Vorplanungen vorgesehen war.

#### **3.4.1.7 Kriminalität / Beeinträchtigung der persönlichen Sicherheitslage**

Mehrere Einwender befürchten aufgrund der erweiterten Tank- und Rastanlage eine erhöhte Kriminalität in den nächstgelegenen Ortschaften. Besonders die Ortschaften in der Nähe von Tank- und Rastanlagen lägen in der Einbruchstatistik oben. Ein Zaun sei kaum geeignet, Personen mit krimineller Energie aufzuhalten, da ein solcher auf verschiedenste Weisen leicht zu überwinden sei.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Tank- und Rastanlage Aurach liegt im Zuständigkeitsbereich der Polizeiinspektion Erlangen. Diese konnte Auswirkungen der auf der Tank- und Rastanlage Aurach auftretenden Kriminalitätsformen auf die umliegenden Ortschaften bislang nicht beobachten und erwartet auch bei einer Erweiterung der bestehenden Rastanlage eine solche Entwicklung nicht (vgl. Anhang 2 der Unterlage 1). Die Errichtung von Erdwällen sowie Zäunen mit abschließbaren Toren in den Öffnungen der Erdwälle erschwert es Reisenden erheblich, die Rastanlage in Richtung der benachbarten Wohnbebauung zu verlassen, was auch das Sicherheitsgefühl der betroffenen Bewohner stärken dürfte. Anders als ein Zaun kann eine Einwallung nicht durchschnitten werden und da eine dichte Bepflanzung mit Sträuchern vorgesehen ist, kann sie auch nicht ohne Weiteres überstiegen werden. Lediglich im Bereich der notwendigen Rettungszufahrten sind Öffnungen in den Einwallungen geplant, die jedoch mit Toren samt Schließanlagen sowie Zäunen gesichert werden. Die Behauptung, dass Ortschaften in der Nähe von Tank- und Rastanlagen in Einbruchstatistiken oben lägen, konnte nicht verifiziert werden.

#### **3.4.1.8 Umzäunung zusätzlich zum Erdwall**

Die Einwender fordern zusätzlich zu dem Erdwall eine durchgehende Umzäunung der Tank- und Rastanlage.

Dieser Forderung wird teilweise entsprochen. Im Rahmen des Erörterungstermins sagte die Vorhabensträgerin zu, auf der Nordseite der Tank- und Rastanlage im Anschluss an den Erdwall hinter dem Trafohäuschen und um das Regenrückhaltebecken eine Einzäunung zu schaffen. Außerdem wird bei der rückwärtigen Anbindung an die Gemeindeverbindungsstraße nach Steudach auf der Nordseite der Anlage bzw. der Feuerwehrezufahrt auf der Südseite ein Tor mit Schließanlage errichtet. Die Änderungen wurden durch Roteintrag in das Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2) bei den lfd. Nr. 1.8 und 1.20 eingetragen. Eine weitergehende Einzäunung der Anlage ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht erforderlich. Durch die Errichtung von 5 bis 8 m hohen Erdwällen wird die Tank- und Rastanlage von der Umgebung abgeschirmt. Soweit es Öffnungen in den Erdwällen gibt, werden diese durch die oben beschriebenen Tore mit Schließanlage bzw. Zäune, die in die Erdwälle eingebunden sind, verschlossen. Die Erdwälle sind bereits geeignet, die Besucher der Rastanlage von einem Verlassen der Rastanlage abzuhalten.

#### **3.4.1.9 Sofortvollzug**

Es wurde beantragt, die sofortige Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses bis zur endgültigen Rechtskraft auszusetzen.

Dem Antrag wird sinngemäß entsprochen, da die sofortige Vollziehbarkeit des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses weder kraft Gesetzes vorgesehen ist noch von der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss angeordnet wird.

#### **3.4.1.10 Haftungsfreistellung**

Es wird beantragt, eine Haftungsfreistellung hinsichtlich möglicher Rückstände und Bodenverunreinigungen durch die Bauarbeiten zu gewähren.

Dieser Antrag wird abgelehnt. Die Vorhabensträgerin sagt zu, durch die Baumaßnahme verursachte Mängel sachgerecht zu beseitigen. Die Vorhabensträgerin ist an diese Zusage gebunden. Im Übrigen sind Haftungsfragen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens; das Bundesbodenschutzgesetz findet Anwendung.

#### **3.4.1.11 Kompaktanlage als Teil der Planfeststellung**

Mehrere Einwender kritisieren, dass die Planunterlagen nicht vollständig seien, da das Kompaktanlagengebäude nicht Gegenstand der Planfeststellung sei. Stattdessen sei innerhalb der geplanten Stellplatzenerweiterungsfläche ein Grundstück für den Neubau der Raststätte ausgenommen. Außerdem wurde moniert, dass nicht klar sei, in welcher Form die Kompaktanlage gebaut werde.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Der Neubau des Kompaktanlagengebäudes auf der Südseite der Tank- und Rastanlage ist Teil der Planfeststellungsunterlagen. Der Bau des Kompaktanlagengebäudes wurde auch in die Umweltverträglichkeitsprüfung einbezogen. Die Planunterlagen enthalten alle Informationen, die im Planfeststellungsverfahren für den Bau der neuen Kompaktanlage notwendig sind. Die Darstellung und Beschreibung in den Planunterlagen entspricht dabei den grundsätzlichen Anforderungen eines Bebauungsplanes. Unter Ziffer 4.8 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1 T) sowie unter der lfd. Nr. 5.2 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 7.2 T) ist das äußere Erscheinungsbild des Gebäudes (Grundfläche L = max. 46 m, B = max. 28 m, Gebäude nicht unterkellert, eingeschossige Bauweise, Flachdach über dem Wirtschaftstrakt, Pultdach über dem Restaurant, Gebäudehöhe H = max. 7,00 m), Fragen der äußeren Erschließung, Anbindung an die Verkehrsanlage und Flächeninanspruchnahme beschrieben. Die Detailplanung der Kompaktanlage ist nicht in der Planfeststellung vorzulegen. Bauordnungsrechtliche Fragen, wie z.B. Fragen der Statik, der Brand-sicherheit oder des Gewerberechts sind nicht in der Planfeststellung zu prüfen, sondern im Baufreigabeverfahren nach § 4 FStrG.

#### **3.4.1.12 Wertverfall/-minderung von Grundstücken**

Es wird eingewandt, dass mit der Erweiterung der Tank- und Rastanlage und den davon ausgehenden Beeinträchtigungen ein Wertverfall bzw. eine Wertminderung der Hausgrundstücke und des Eigentums der angrenzenden Wohnbebauung verbunden sei.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Sowohl die Lärm- als auch die Schadstoffbelastung liegen an der nächstgelegenen Wohnbebauung unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte (vgl. Ziffer C.3.3.4), sodass eine unzumutbare und damit ausgleichspflichtige Beeinträchtigung der Einwender nicht vorliegt.

### **3.4.1.13 Entschädigungsansprüche bei Grundinanspruchnahmen**

Fragen der Entschädigung sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Art und Höhe der Entschädigung sind nämlich grundsätzlich in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Vorhabensträgerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Entschädigungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Das gilt sowohl für durch An- oder Durchschneidungen erlittene landwirtschaftliche Strukturschäden als auch für eine Entschädigung wegen eventuell verschlechterter Verpachtungsmöglichkeiten oder Ertragseinbußen und für eine zusätzliche Wertminderung durch vorübergehende Inanspruchnahme während der Bauzeit. Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten im Entschädigungsverfahren außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens den Rechtsweg beschreiten.

### **3.4.1.14 Mulchen von Sukzessionsflächen**

Mehrere Einwender fordern, die Ausgleichsflächen, den Erdwall bzw. die Flächen um die Regenrückhaltebecken mindestens zweimal jährlich zu mulchen. Es müsse verhindert werden, dass durch Samenflug negative Auswirkungen auf die benachbarten, landwirtschaftlich genutzten Grundstücke entstünden.

Diese Forderung wird zurückgewiesen. Die von den Einwendern angesprochenen Flächen sollen über natürliche Sukzession zu artenreichen und eher mageren Staudenfluren führen. Um dieses Ziel zu erreichen, werden die entsprechenden Flächen alle 3 - 5 Jahre gemäht, es wird kein Dünger aufgebracht und das Mähgut abtransportiert. Ein zweimaliges Mulchen pro Jahr würde dieses Ziel konterkarieren, da sich die Flächen dann in Richtung einer Mähwiese entwickeln würden. Im Rahmen des Erörterungstermins sagte die Vorhabensträgerin zu, in das Pflegekonzept für die Sukzessionsflächen die Entfernung von Problemkräutern wie Disteln aufzunehmen. Die Vorhabensträgerin betonte, dass die Entwicklung einer Distelwildnis nicht gewollt sei. Insofern wird den Interessen der Einwender zumindest entgegengekommen.

## **3.4.2 Individuelle Einwendungen**

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

### **3.4.2.1 Einwender 1 und 2**

Die Einwender 1 und 2 beziehen sich auf eine Aussage eines Mitarbeiters der Autobahndirektion Nordbayern. Dieser habe in einer Informationsveranstaltung mitgeteilt, dass von der gesamten Autobahn für den Bereich Haundorf nur Lärmbelastungen in Höhe von 56,4 dB(A) ausgingen. Diese Aussage stehe im Widerspruch zum Lärmbelastungskataster des Freistaates Bayern. Demnach sei bis in den Ortsteil Haundorf ein Lärmpegel in Höhe von 65 bis 70 dB(A) gegeben, was mehr als 10 dB(A) höher sei als von dem Mitarbeiter angegeben. Die Einwender gehen davon aus, dass an ihren Wohnhäusern in Häusling die gleiche Lärmbelastung wie in Haundorf auftritt. Durch das Erweiterungsvorhaben werde sich, bedingt durch den geplanten Beschleunigungstreifen auf Höhe von Häusling, die

Lärmbelastung noch signifikant erhöhen. Die Grundlagen der schalltechnischen Berechnungen seien daher falsch.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Einwender haben das von ihnen genannte Pegelintervall von 65 bis 70 dB(A) der "Karte zum Straßenverkehrslärm 24 Stunden" entnommen, der ein gewichteter Mittelungspegel aus Tages-, Abend- und Nachtwerten zugrunde liegt. Der von dem Mitarbeiter der Autobahndirektion genannte Wert von 56,4 dB(A) bezieht sich jedoch lediglich auf den Nachtzeitraum nach der 16. BImSchV von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr. Die Aussage des Mitarbeiters der Autobahndirektion Nordbayern ist somit ebenso korrekt wie die Angabe der Einwender. Die beiden dB(A)-Werte sind jedoch nicht miteinander vergleichbar, da sie sich auf unterschiedliche Grundlagen beziehen. Die schalltechnischen Berechnungen wurden korrekt durchgeführt; diesbezüglich wird insbesondere auf Ziffer C.3.3.4.1 verwiesen.

Die Einwender geben an, dass der TA-Lärm eine zu beachtende Bindungswirkung zukomme.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die TA-Lärm ist auf den Neu- und Ausbau von Straßen nicht anwendbar. Die TA-Lärm gilt für Anlagen, die als genehmigungsbedürftige oder nicht genehmigungsbedürftige Anlagen den Anforderungen des Zweiten Teils des Bundesimmissionsschutzgesetzes unterliegen. Der Bau und die Änderung von Straßen sind jedoch im Vierten Teil des Bundesimmissionsschutzgesetzes geregelt, sodass die §§ 41 ff. BImSchG sowie die 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) zur Beurteilung des Straßenverkehrs heranzuziehen sind.

Die Einwender machen geltend, dass die Immissionspegel der 16. BImSchV derzeit nicht eingehalten werden würden und sich durch die Erweiterung noch weiter erhöhen. Wie man aus dem Lärmbelastungskataster entnehmen könne, würden die Immissionen auch nachts 65 bis 70 dB(A) betragen. Es liege somit der Fall des § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV vor, da durch die geplante Erweiterung der Tank- und Rastanlage der Schallpegel weiter erhöht werde, wie ein Mitarbeiter der Vorhabensträgerin bestätigt habe. Daher seien zwingend Lärmschutzwälle zu errichten und dürften nicht in das Belieben der Vorhabensträgerin gestellt werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Wie unter Ziffer C.3.3.4.1 ausgeführt, handelt es sich bei dem zugrundeliegenden Vorhaben nicht um eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV. Auch der von den Einwendern angesprochene § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV ist nicht einschlägig. Gemäß § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV ist eine Änderung wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff weiter erhöht wird. Als Beurteilungspegel kann nicht das von den Einwendern genannte Intervall von 65 dB(A) bis 70 dB(A) aus dem Lärmbelastungskataster herangezogen werden. Wie oben bereits angeführt handelt es sich bei diesem Intervall um den Straßenverkehrslärm über 24 Stunden, der ein gewichteter Mittelungspegel aus Tages-, Abend- und Nachtwerten zugrunde liegt. Die Beurteilungspegel nach der 16. BImSchV sind vielmehr getrennt nach Tag- und Nachtwerten zu ermitteln. Die Autobahndirektion Nordbayern hat die Beurteilungspegel für das der Autobahn und der Tank- und Rastanlage am nächsten gelegene Anwesen in Häusling in der Unterlage 11.1 dargestellt. Ohne den Ausbau der Tank- und Rastanlage ist am Immissionsort 3 am Tag mit 60,1 dB(A) im Erdgeschoss und 60,3 dB(A) im 1. Obergeschoss und in der Nacht mit 57,1 dB(A) bzw. 57,3 dB(A) zu rechnen. Da die Anwesen der Einwender weiter von den Emissi-

onsorten entfernt sind als der Immissionsort 3, werden die Beurteilungspegel am Anwesen der Einwender jedenfalls nicht höher sein. Eine Erhöhung der Beurteilungspegel auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht liegt an den Anwesen der Einwender nicht vor, weshalb die Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV nicht erfüllt werden. Die Einwender haben daher keinen Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen nach der 16. BImSchV.

Nichts anderes sagt die Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR97) aus, auf die sich die Einwender beziehen. Darin wird zur Lärmvorsorge auf die 16. BImSchV verwiesen bzw. diese zitiert. Die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach stellt zwar einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der 16. BImSchV dar; entscheidend ist allerdings, dass mit diesem Vorhaben keine wesentlich Änderung im Sinne dieser Verordnung erfolgt.

Die Einwender beklagen den Baustellenlärm. Ihre Anwesen seien nur wenige Meter von der geplanten Erddeponie entfernt. Sie beantragen, in den Planfeststellungsbeschluss eine Auflage aufzunehmen, wonach die AVV-Baulärm einzuhalten sei und werktätlich in der Zeit von 20 Uhr bis 7 Uhr sowie an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen grundsätzlich keine Bauarbeiten stattfinden dürften.

Die Einwendung hat sich erledigt. Die Vorhabensträgerin hat sich dazu entschlossen, die Erddeponie nicht auf dem zunächst dafür vorgesehenen Grundstück Fl.Nr. 594, Gemarkung Kosbach, zu errichten. In den festgestellten Planunterlagen wurde die Erddeponie auf Fl.Nr. 594, Gemarkung Kosbach, gestrichen. Eine andere Fläche als Zwischenlager für Erdüberschussmassen wurde von der Vorhabensträgerin nicht in die Planfeststellung eingebracht. Sofern die Autobahndirektion Nordbayern in der Nähe des geplanten Baufeldes geeignete Flächen zur Zwischendeponierung der Erdüberschussmengen bis zum 6-streifigen Ausbau der A 3 finden sollte, ist für diese Erdzwisehondeponie ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Der Einwender 2 beantragt für seine Fischweiher die Einholung eines fischereibiologischen Gutachtens. Außerdem fordert er die Entnahme von Schlammproben im Vorfeld der Bauarbeiten, um zu untersuchen, welche Auswirkungen die immer wiederkehrenden Salzmengen auf seine Fischweiher haben.

Der Antrag auf Einholung eines fischereibiologischen Gutachtens wird abgelehnt. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden bereits Stellungnahmen des Bezirks Mittelfranken, Fachberatung für Fischerei, des Fischereiverbands Mittelfranken e.V. und des Wasserwirtschaftsamts Nürnberg eingeholt. Es liegen somit bereits fachliche Aussagen vor, die keinen Hinweis auf eine Gefährdung des Fischbestandes in den Weihern des Einwenders liefern. Es wird daher keine Notwendigkeit für ein fischereibiologisches Gutachten gesehen.

Der Forderung nach einer Beweissicherung wird entsprochen. Die Vorhabensträgerin sagte im Erörterungstermin zu, vor Beginn und nach Fertigstellung der Baumaßnahme ein Beweissicherungsverfahren für die Karpfenweiheranlage des Einwenders durchzuführen. Einzelheiten der Beweissicherung hat die Vorhabensträgerin mit dem Einwender abzustimmen.

Der Einwender 2 bringt vor, dass ihm die Stadt Erlangen die Auflage erteilt habe, die Sicherheit und den Bestand des Dammes zum Doktorsweiher zu gewährleisten. Aus diesem Grund habe er u.a. regelmäßige Wartungen durchzuführen und diese in einem Wartungs- und Kontrollbuch zu dokumentieren. Bei einer zusätzli-

chen Einleitung in den Bimbach aus den Regenüberlaufbecken werde der Wasserzufluss weiter erhöht. Trotz der Drosselung der Oberflächenwasserabgabe aus den Regenüberlaufbecken sei der Bimbach nicht in der Lage, diesen zusätzlichen Wasserzufluss aufzufangen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Beckenanlagen wurden abweichend vom Regelansatz, der ein 5-jähriges Regenereignis zugrunde legt, auf das 10-jährige Regenereignis ausgelegt, sodass ein erhöhter Hochwasserschutz gewährleistet ist. Bei Ansatz des 10-jährigen Regens werden bislang 140 l/s in den Bimbach eingeleitet, während künftig nur noch 72 l/s aus dem Regenrückhaltebecken abgegeben werden. Aufgrund des Volumens des Regenrückhaltebeckens von 4.650 m<sup>3</sup> kann die Abflussmenge auf nahezu die Hälfte reduziert werden. Die Drosseleinrichtungen sorgen für eine kontrollierte Abgabe des Oberflächenwassers in den Bimbach. Es ist zudem ein sogenanntes Hochwasserentlastungsbauwerk vorgesehen, sodass keine unkontrollierte Abgabe von Wasser an die benachbarten Grundstücke oder den Vorfluter stattfindet. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg bestätigte, dass der Bau der beiden Regenrückhaltebecken zu einer merklichen Verbesserung der derzeitigen Situation der Oberflächenwassereinleitungen durch die Tank- und Rastanlage führt. Obwohl nach Realisierung der Baumaßnahme mehr Flächen versiegelt sind, ist der jetzige Abfluss der Tank- und Rastanlage in den Bimbach höher als es der künftige Abfluss sein wird.

#### **3.4.2.2 Einwender 3, 4, 5 und 6**

Die Einwender betonen, dass der Verlust landwirtschaftlich genutzter Fläche immer auch als doppelter Nutzungsverlust zu werten sei (Erholungsgebiet und gleichzeitig Nahrungsversorgung für Mensch und Tier). Durch die landwirtschaftlich genutzten Flächen stünden in der Regel auch der Allgemeinheit große Flächen für die persönliche Erholung zur Verfügung.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die von der Erweiterung der Anlage betroffenen landwirtschaftlichen Flächen stehen nicht der Allgemeinheit zur Verfügung, sondern werden intensiv bewirtschaftet. Die Planfeststellungsbehörde stuft den Erholungswert intensiv bewirtschafteter Ackerflächen als gering ein. Genutzt werden können lediglich bestehende öffentliche Feld- und Waldwege, die für die Maßnahme nur in geringem Umfang (1121 m<sup>2</sup>) dauerhaft in Anspruch genommen werden. Aufgrund ihrer Nähe zur bestehenden Tank- und Rastanlage und der vorhandenen Autobahn sind diese nur eingeschränkt für Erholungssuchende geeignet. Im Bereich der Tank- und Rastanlage verlaufen auch keine ausgewiesenen Rad- oder Wanderwege.

Die Einwender machen mehrere Verstöße gegen § 35 BauGB geltend.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Aus § 38 BauGB ergibt sich, dass auf Planfeststellungsverfahren die §§ 29 bis 37 BauGB nicht anzuwenden sind. Für das zugrundeliegende Planfeststellungsverfahren ist somit alleine das Bundesfernstraßengesetz und nicht das Baugesetzbuch maßgeblich.

Die Einwender bemängeln, dass keine einzige Berechnung oder Messung über die Luftverschmutzung veröffentlicht worden sei.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. In den Planfeststellungsunterlagen wurden unter Ziffer 5.2 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1 T) die Grundlagen des eingeholten Luftschadstoffgutachtens erläutert, die Ergebnisse der schadstofftech-

nischen Berechnungen zusammengefasst und es erfolgte eine Bewertung der Luftschadstoffsituation. In diesem Zusammenhang sind auch konkret berechnete Werte zur Schadstoffbelastung an der zur Tank- und Rastanlage nächstgelegenen Wohnbebauung genannt. Die Schadstoffbelastung wurde berechnet und nicht gemessen, da Messungen lediglich Momentaufnahmen darstellen, die die derzeitige Verkehrsstärke und aktuelle Witterungseinflüsse widerspiegeln, aber nicht die zukünftige Situation darstellen können. Für die Beurteilung der Zulässigkeit des Erweiterungsvorhabens ist es jedoch entscheidend, ob dieses Vorhaben nach seiner Realisierung zu einer unzulässigen Belastung der angrenzenden Bewohner führt. Dies ist nur im Rahmen einer Berechnung möglich. Das vollständige Gutachten wurde dem Bayerischen Landesamt für Umwelt als der zuständigen Fachbehörde vorgelegt, das dessen Ergebnisse bestätigte.

Nach Art. 73 Abs. 3 Satz 1, Abs. 1 Satz 2 BayVwVfG ist der Plan auszulegen, bestehend aus Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen. Der Planbetroffene soll mit der Auslegung in die Lage versetzt werden, die eigene Betroffenheit zu erkennen und zu prüfen, ob er zur Wahrung seiner Interessen Einwendungen erheben will. Dagegen brauchen nicht schon alle Unterlagen ausgelegt zu werden, die möglicherweise erforderlich sind, um die Rechtmäßigkeit der Planung umfassend beurteilen zu können (vgl. BVerwG, UPR 2005, 191 ff.). Die von der Vorhabensträgerin eingereichten Unterlagen erfüllen die beschriebene Anstoßfunktion und wurden in den Städten Erlangen und Herzogenaurach ausgelegt.

Die Einwender kritisieren die Wirtschafts- und Verkehrspolitik in Deutschland, Europa und weltweit.

Diese Einwendungen sind zurückzuweisen, da der Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme - der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach verkannt wird. Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die bisherige und künftige Wirtschafts- und Verkehrspolitik geführt werden. Es sind vielmehr die gesetzlichen Bindungen und die Aufteilung der Gewalten (Art. 20 GG) zu beachten.

Der Einwender 3 beantragte im Rahmen des Erörterungstermins in den Planfeststellungsbeschluss eine Auflage aufzunehmen, wonach die Bauarbeiten um 19:00 Uhr beendet werden müssten. Ein Privatmann müsse seine Bauarbeiten ebenfalls um 19:00 Uhr beenden.

Die Einwendung und der Antrag werden zurückgewiesen. Die Vorhabensträgerin hat ein Ende der Bauarbeiten um 20:00 Uhr zugesagt. Die Vorhabensträgerin hat die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - (AVV-Baulärm) zu beachten. Aufgrund von § 66 Abs. 2 BImSchG handelt es sich bei der AVV-Baulärm um vom Gesetzgeber vorgegebene verbindliche Regelungen, auf die für die Beurteilung der Zumutbarkeit des Baulärms zurückgegriffen werden kann. Gemäß Nr. 3.1.2 der AVV-Baulärm gilt die Zeit von 20 Uhr bis 7 Uhr als Nachtzeit. Im Erörterungstermin sagte die Vorhabensträgerin zu, dass Bauarbeiten weder an Sonn- und Feiertagen noch in den Nachtstunden stattfinden. Die Aufnahme einer Auflage in den Tenor des Planfeststellungsbeschluss hat sich aufgrund der gesetzlichen Regelung in Verbindung mit der Zusage der Vorhabensträgerin erübrigt. Es ist keine rechtliche Regelung einschlägig, wonach Bauarbeiten um 19:00 Uhr beendet werden müssten, weshalb eine entsprechende Auflage in den Planfeststellungsbeschluss nicht aufgenommen wird.



Die Einwender 5 und 6 beantragen, einen Tunnel auf Höhe der Ortschaften Haundorf und Häusling zu bauen. Der Tunnel würde aus Sicht der Einwender die Probleme der Lärmbelastigung und Umweltverschmutzung in den angrenzenden Orten Haundorf und Häusling lösen.

Der Antrag wird zurückgewiesen. Wie den Ausführungen unter Ziffer C. 3.3.4 entnommen werden kann, entsteht durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Die prognostizierte Schadstoffbelastung führt ebenfalls nicht dazu, dass die Vorhabensträgerin Maßnahmen ergreifen müsste. Es besteht daher keine rechtliche Grundlage dafür, der Vorhabensträgerin den Bau eines Tunnels in diesem Bereich aufzuerlegen.

### **3.4.2.3 Einwender 7**

Der Einwender macht geltend, dass das Bauvorhaben seine Lebensqualität durch eine höhere Lärm- und Schadstoffbelastung erheblich beeinträchtigt. Im Grundgesetz sei seine geistige und körperliche Unversehrtheit garantiert.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Gesundheitsschäden sind weder aufgrund der Lärm- noch der Schadstoffbelastungen der erweiterten Tank- und Rastanlage zu befürchten. Es wurde ein Luftschadstoffgutachten erstellt, wonach die in der 39. BImSchV festgelegten Grenzwerte an der nächstgelegenen Wohnbebauung nicht überschritten werden (vgl. Ziffer C 3.3.4). Da die Grenzwerte eingehalten werden, ist nicht davon auszugehen, dass gesundheitliche Schäden hervorgerufen werden.

In der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11.1) wurden die Beurteilungspegel für den Immissionsort 2 in der Klosterwaldstraße errechnet. Diese liegen nach der Erweiterung der Tank- und Rastanlage am Tag unter 70 dB(A) und nachts unter 60 dB(A), wo jeweils die Schwelle der Gesundheitsgefährdung liegt (vgl. BVerwG, UPR 1997, 462). Da das Anwesen des Einwenders weiter von den Emissionsorten Tank- und Rastanlage und Autobahn entfernt ist als der Immissionsort 2, sind die Beurteilungspegel am Anwesen des Einwenders jedenfalls nicht höher als am Immissionsort 2. Eine gesundheitsgefährdende Lärmbelastung liegt somit nicht vor.

### **3.4.2.4 Einwender 8**

Der Einwender macht geltend, dass durch die vorgesehene Inanspruchnahme seines Grundstücks sein landwirtschaftlicher Betrieb in der Existenz gefährdet ist.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten bestätigte nach eingehender Prüfung, dass der landwirtschaftliche Betrieb durch den Flächenverlust in seiner Existenz gefährdet ist. Um eine Existenzgefährdung des Betriebs zu vermeiden, bot die Vorhabensträgerin dem Einwender einen Teil des Flurstücks Fl.Nr. 594, Gemarkung Kosbach, verbindlich zum Tausch für die in Anspruch zu nehmende Fläche des Einwenders an. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten bestätigte, dass das Flurstück Fl.Nr. 594, Gemarkung Kosbach, grundsätzlich geeignet ist, die Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs des Einwenders abzuwenden. Durch das verbindliche Angebot einer im Grunde geeigneten Ersatzfläche geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebs trotz des Flächenverlusts bei Erweiterung der Tank- und Rastanlage gesichert werden kann. Detailfragen der Entschädigung, insbe-

sondere im Hinblick auf die Bodengüte der angebotenen Ersatzfläche im Vergleich zur Verlustfläche, sind im Entschädigungsverfahren zu klären.

Der Einwender betont, dass die verbleibende Restfläche seines Grundstücks nicht negativ beeinflusst werden dürfe und insbesondere die Zufahrt zu seinem Grundstück uneingeschränkt freizuhalten sei.

Dieser Einwendung wird entsprochen. An der Zufahrt zu der verbleibenden Restfläche ändert sich nichts. Es wird auf der Westseite des Grundstücks des Einwenders noch ein zusätzlicher öffentlicher Feld- und Waldweg (in Unterlage 7.2 mit der lfd. Nr. 1.6) geschaffen, sodass das verbleibende Grundstück nach der Baumaßnahme sogar besser erschlossen sein wird als bisher.

Die Einwendungen bezüglich der in den ursprünglichen Planungen vorgesehenen Erddeponie auf Fl.Nr. 594, Gemarkung Kosbach, haben sich erledigt. Die Autobahndirektion Nordbayern hat sich dazu entschlossen, die Erddeponie nicht auf dieser Fläche zu errichten und hat die Planunterlagen entsprechend geändert.

Als Pächter des Flurstücks Fl.Nr. 557, Gemarkung Kosbach, fordert der Einwender, dass bei Anpflanzungen von Gehölzen bzw. einer evtl. Einzäunung ein Grenzabstand von 4 m zu der verbleibenden landwirtschaftlichen Nutzfläche eingehalten wird.

Der Einwendung wird entsprochen. Der Grenzabstand bei landwirtschaftlichen Flächen ist in Art. 48 AGBGB festgehalten. Demnach ist bei Pflanzen, die eine Höhe von mehr als 2 m erreichen ein Abstand von 4 m gegenüber dem landwirtschaftlich genutzten Grundstück einzuhalten. Diese Vorgabe ist auch von der Autobahndirektion Nordbayern einzuhalten. Dieser Abstand gilt jedoch nicht für Sträucher mit geringerer Höhe als 2 m. Die Vorhabensträgerin hat im Erörterungstermin zugesagt, bei gehölzartigen Bepflanzungen einen Abstand von 4 m einzuhalten. In ihrer schriftlichen Stellungnahme zu dieser Einwendung teilte die Vorhabensträgerin mit, einen höhenmäßig abgestuften Gehölzsaum anzulegen, sodass Schattenwurf oder andere Beeinträchtigungen der Nachbargrundstücke nicht zu erwarten seien.

Eine Einzäunung der Bepflanzung oder der Regenrückhaltebecken ist nicht Gegenstand der vorgelegten Planunterlagen und wird von der Planfeststellung nicht umfasst. Beabsichtigt die Autobahndirektion Nordbayern eine Einzäunung, ist diese Gegenstand eines eventuellen baurechtlichen Genehmigungsverfahrens.

#### **3.4.2.5 Einwender 9**

Der Einwender verlangt, im Zuge der Baumaßnahme sicherzustellen, dass beim zukünftigen Betrieb der Rastanlage jegliche negative Auswirkung auf seine Eigentumsflächen, insbesondere Verschmutzungen durch die Benutzer der Rastanlage verhindert werden.

Dieser Forderung wird entsprochen. Bestandteil der Baumaßnahme ist die Errichtung von Erdwällen um die erweiterte Tank- und Rastanlage. Die Erdwälle werden dicht bepflanzt und schirmen die Tank- und Rastanlage von der Umgebung ab und erschweren es den Besuchern, die Rastanlage zu verlassen. Die Vorhabensträgerin sagte im Rahmen des Erörterungstermins zu, eine Einzäunung nachzurüsten,

sollte es durch die Benutzer der Tank- und Rastanlage trotz der Erdwälle zu einer Verschmutzung der umliegenden Grundstücke kommen.

Der Einwender fordert, neben der Ölabscheidung sämtliche Oberflächenabwässer einer vollbiologischen Klärung zu unterziehen und das fischereitechnisch überprüfen zu lassen. Der Einwender hat erhebliche Bedenken, ob seine Karpfenteiche zukünftig noch für die Karpfenteichwirtschaft nutzbar sein werden, da die Oberflächenwässer solcher Verkehrsflächen sehr häufig mit Ölrückständen, Reifenabrieb, Streusalz und möglichen weiteren umweltgefährdenden Stoffen kontaminiert seien.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Wie das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg bestätigte, kommt es durch die Anlage von Regenrückhalte- und Absetzbecken zu einer Verbesserung der Wasserqualität in den Vorflutern gegenüber den derzeitigen Verhältnissen. Folglich werden die Fischbestände in den vom Bimbach bzw. vom Vorfluter zum Steudacher Weiher gespeisten Fischteichen entlastet und die Karpfenweiheranlagen bleiben weiterhin nutzbar. Der Fachberater für Fischerei des Bezirks Mittelfranken und der Fischereiverband Mittelfranken e.V. wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens beteiligt. Auf die Ausführungen unter den Ziffern C 3.3.6.2 und C. 3.3.6.4 wird verwiesen.

Der Einwender befürchtet, dass der erhöhte Regenwassereinfluss durch das Oberflächenwasser der Tank- und Rastanlage die Stabilität der vorhandenen Weherdämme beeinflusst.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Regenrückhalte- und Absetzbecken werden mit Drosseleinrichtungen errichtet, sodass das Oberflächenwasser kontrolliert in gedrosselter Form in den Bimbach und den Vorfluter zum Steudacher Weiher abgegeben werden kann. Die Beckenanlagen wurden abweichend vom Regelansatz, der ein 5-jähriges Regenereignis zugrunde legt, auf das 10-jährige Regenereignis ausgelegt, sodass ein erhöhter Hochwasserschutz gewährleistet ist. Es ist zudem ein sogenanntes Hochwasserentlastungsbauwerk vorgesehen, sodass keine unkontrollierte Abgabe von Wasser an die benachbarten Grundstücke oder den Vorfluter stattfindet. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg bestätigte, dass der Bau der beiden Regenrückhaltebecken zu einer merklichen Verbesserung der derzeitigen Situation der Oberflächenwassereinleitungen durch die Tank- und Rastanlage führt.

Der Einwender kritisiert, wie Lärm- und Sichtschutz in Steudach gewährleistet werden sollen, wenn an der Zufahrt für die Zulieferer der Tank- und Rastanlage und im Tankstellenbereich kein Wall vorgesehen werde.

Die Einwendung ist zurückzuweisen. Die Anwohner in Steudach haben keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Wie unter Ziffer C. 3.3.4 erläutert, liegen die Voraussetzungen für eine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV nicht vor. Am nächstgelegenen Wohngebäude in Steudach ist aufgrund der Erweiterung der Tank- und Rastanlage mit einer Pegelerhöhung um höchstens 0,5 dB(A) zu rechnen. Die ermittelten Immissionspegel liegen dabei sowohl am Tag als auch in der Nacht unter 60 dB(A).

Es besteht auch kein Anspruch auf die Gewährleistung eines vollständigen Sichtschutzes. Aus Gründen des Brand- und Katastrophenschutzes muss eine rückwärtige Zufahrt auf beiden Seiten der Tank- und Rastanlage möglich sein, weshalb die Lücke im Erdwall nicht geschlossen werden kann. Ein vollständiger Sichtschutz für Steudach kann daher nicht gewährleistet werden. Die Stellplatzbereiche der Nord- wie der Südseite werden durch den Erdwall entlang der Nordseite bzw. den 4 m

hohen Blendschutzwall zwischen der Südseite und der bestehenden Autobahn abgeschirmt. Von Steudach aus ist noch die Sicht auf den Tankstellenbereich der Nordseite möglich. Diese verbleibende Sichtbeziehung kann mit verhältnismäßigen Mitteleinsatz nicht beseitigt werden. Eine anderweitige Führung der Zufahrtstraße auf das Gelände der Tank- und Rastanlage, beispielsweise in S-Form, würde im Vergleich zur planfestgestellten Lösung deutlich mehr privaten Grund verbrauchen. Eine Verlängerung des geplanten Erdwalls bis zur Gemeindeverbindungsstraße nach Steudach würde die Lärmsituation in Steudach nicht spürbar verbessern, da die Verlängerung zu kurz und die Entfernung nach Steudach zu groß ist. Daneben wäre die Verlängerung des Erdwalls mit zusätzlichen Kosten in Höhe von rund 100.000 € verbunden. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse in diesem Bereich müssten eine bereits bestehende Trafo-Station für die Stromversorgung sowie ein Wirtschaftsgebäude der Autobahnmeisterei Erlangen verlegt werden. Eine weitere denkbare Maßnahme, die Errichtung eines Erdwalls im Bereich des neuen Regenrückhaltebeckens mit Absetzbecken, wäre nur möglich, wenn die Beckenanlage um ca. 20 m nach Osten verschoben werden würde. Das hätte jedoch zur Folge, dass ein sich in Privatbesitz befindendes Grundstück in noch größerem Umfang in Anspruch genommen werden müsste.

Der Einwender führt aus, dass der Wind vorwiegend aus Westen komme und dadurch der ganze Lärm und die Abgase der Autobahn wie der Tank- und Rastanlage in den Ort Steudach getragen würden. Das mindere die Lebensqualität des Einwenders und schade seiner Gesundheit (Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit). Eine Steigerung der erheblichen Belastungen könne nicht weiter ertragen werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Gesundheitsschäden sind weder aufgrund der Lärm- noch der Schadstoffbelastungen der erweiterten Tank- und Rastanlage zu befürchten. Es wurde ein Luftschadstoffgutachten erstellt, wonach die in der 39. BImSchV festgelegten Grenzwerte an der nächstgelegenen Wohnbebauung nicht überschritten werden (vgl. Ziffer C 3.3.4). Da die Grenzwerte eingehalten werden, ist nicht davon auszugehen, dass gesundheitliche Schäden hervorgerufen werden.

In der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11.1) wurden die Beurteilungspegel für zwei Immissionsorte in Steudach errechnet. Nach Erweiterung der Tank- und Rastanlage liegen die Beurteilungspegel dort am Tag bei 55,5 dB(A) und in der Nacht bei 52,5 dB(A). Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht wird somit deutlich unterschritten (vgl. BVerwG, UPR 1997, 462). Da das Anwesen des Einwenders weiter von den Emissionsorten Tank- und Rastanlage und Autobahn entfernt ist als die berechneten Immissionsorte, sind die Beurteilungspegel am Anwesen des Einwenders jedenfalls nicht höher. Eine gesundheitsgefährdende Lärmbelastung liegt somit nicht vor.

#### **3.4.2.6 Einwender 10**

Der Einwender macht geltend, dass sein landwirtschaftlicher Betrieb durch den mit dem Vorhaben verbundenen Flächenverlust in seiner Existenz gefährdet sei. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten bestätigte nach eingehender Prüfung eine Gefährdung der bäuerlichen Existenz. Die Vorhabensträgerin hat aus diesem Grund dem Einwender eine Fläche in der Gemarkung Hannberg zum Tausch angeboten. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten bestätigte, dass diese Fläche geeignet ist, den Tatbestand der Existenzgefährdung aufzulösen. Durch das verbindliche Angebot einer im Grunde geeigneten Ersatzfläche

geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebs trotz des Flächenverlusts bei Erweiterung der Tank- und Rastanlage gesichert werden kann. Detailfragen der Entschädigung, insbesondere im Hinblick auf die Bodengüte der angebotenen Ersatzfläche im Vergleich zur Verlustfläche und die Entfernung zur Hofstelle, sind im Entschädigungsverfahren zu klären.

Auf Wunsch des Einwenders wurde die zu erwerbende Fläche vom Grundstück Fl.Nr. 655, Gemarkung Kosbach, reduziert, auch wenn dadurch ein ungünstigerer Zuschnitt des Flurstücks entsteht. Die Planunterlagen wurden entsprechend durch Roteintrag geändert.

Der Einwender beantragt, dass nachhaltige Bodenschäden oder eine Bodenverseuchung nicht vom Grundstückseigentümer, sondern vom Verursacher zu tragen sind. Im Erörterungstermin betonte der Einwender, dass diese Forderung sowohl für seine dauerhaft als auch für seine vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen gelte. Er gibt zu Bedenken, dass ein Flugplatz im 2. Weltkrieg und Bunkeranlagen in der Nähe gewesen seien. Konkrete Anhaltspunkte für vergrabene Altlasten konnte der Einwender jedoch nicht nennen.

Die Anträge werden abgewiesen. Eine bodenschutzrechtliche Haftung besteht unabhängig von dem Bauvorhaben und richtet sich nach den entsprechenden gesetzlichen Regelungen. Die Planfeststellungsbehörde hat aufgrund der Hinweise des Einwenders die Untere Bodenschutzbehörde noch einmal explizit nach Altlasten im Planungsbereich der Tank- und Rastanlage befragt. Der Stadt Erlangen sind keine Bodenverunreinigungen bzw. Ablagerungen im Gebiet der Tank- und Rastanlage Aurach bekannt. Im Hinblick auf die Äußerungen des Einwenders empfahl die Stadt Erlangen jedoch eine entsprechende Untersuchung. Dies wurde als Auflage unter Ziffer 3.4 in den Beschlusstenor aufgenommen.

Der Einwender fordert, in den Beschluss einen Vorbehalt sonstiger für ihn noch nicht vorhersehbarer Beeinträchtigungen in Bezug auf sein Waldgrundstück aufzunehmen.

Eine entsprechende Regelung im Planfeststellungsbeschluss erübrigt sich, da das Eintreten unvorhersehbarer Beeinträchtigungen gesetzlich in Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG geregelt ist. Treten demnach nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens oder der dem festgestellten Plan entsprechenden Anlagen auf das Recht eines anderen erst nach Unanfechtbarkeit des Plans auf, so kann der Betroffene Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen verlangen, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen. Sie sind gemäß Art. 75 Abs. 3 Satz 2 BayVwVfG nur innerhalb von drei Jahren nach dem Zeitpunkt zulässig, zu dem der Betroffene von den nachteiligen Wirkungen des dem unanfechtbar festgestellten Plan entsprechenden Vorhabens oder der Anlage Kenntnis erhalten hat; sie sind ausgeschlossen, wenn nach Herstellung des dem Plan entsprechenden Zustands 30 Jahre verstrichen sind.

#### **3.4.2.7 Einwender 11**

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten ging nach eingehender Prüfung davon aus, dass die vom Einwender 11 geltend gemachte Gefährdung der bäuerlichen Existenz gegeben ist. Der Flächenverlust liegt zwar unter der Grenze

von 5 % bis zu der üblicherweise davon ausgegangen werden kann, dass keine Existenzgefährdung vorliegt. Allerdings wirken sich die hofnahen Flächenabgänge deutlich auf den finanziellen Erfolg des Betriebs aus und das Unternehmensmanagement wird erheblich erschwert. Die Vorhabensträgerin hat aus diesem Grund dem Einwender eine Fläche in der Gemarkung Herzogenaurach zum Tausch angeboten. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten bestätigte, dass diese Fläche geeignet ist, die Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs des Einwenders abzuwenden. Durch das verbindliche Angebot einer im Grunde geeigneten Ersatzfläche geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Existenz des landwirtschaftlichen Betriebs trotz des Flächenverlusts bei Erweiterung der Tank- und Rastanlage gesichert werden kann. Detailfragen der Entschädigung, insbesondere im Hinblick auf die Bodengüte der angebotenen Ersatzfläche im Vergleich zur Verlustfläche und die Entfernung zur Hofstelle, sind im Entschädigungsverfahren zu klären.

Auf Wunsch des Einwenders wurde die zu erwerbende Fläche von den Grundstücken Fl.Nr. 662 und 762, Gemarkung Kosbach, reduziert, auch wenn dadurch eine vergleichsweise kleine Restfläche verbleibt bzw. ein ungünstigerer Grundstückszuschnitt entsteht. Die Planunterlagen wurden entsprechend durch Roteintrag geändert.

Der Einwender befürchtet Verschlechterungen in der Bewirtschaftung der Flächen, die an den Graben zum Steudacher Weiher angrenzen, in den das Regenrückhaltebecken 375-1L entwässert. Durch die Einleitung verändert sich nach Ansicht des Einwenders der Status des Grabens und mit der Statusänderung greifen strengere gesetzliche Vorgaben. Der Einwender richtet sich gegen die entstehende Behinderung in der Bewirtschaftung, daraus resultierende Wettbewerbsnachteile und die durch Minderertrag verursachten finanziellen Einschnitte.

Soweit es zu Bewirtschaftungerschwernissen und Nutzungsausfällen an Grundstücken entlang des Grabens zum Steudacher Weiher kommt, die auf die Änderung des Gewässertyps in Folge der zusätzlichen Einleitung aus dem Regenrückhaltebecken 375-1L zurückzuführen sind, sind diese Nachteile von der Vorhabensträgerin in Geld zu entschädigen. Eine entsprechende Nebenbestimmung wurde unter Ziffer C.3.5.2 in den Beschlusstenor aufgenommen. Zum Zeitpunkt der Planfeststellung ist es fraglich, ob die geringfügige Änderung der Einleitungsmenge aus dem Bereich der Tank- und Rastanlage im Hinblick auf das gesamte Einzugsgebiet des Grabens zum Steudacher Weiher dazu führt, dass strengere Gewässerabstandsauflagen von den Landwirten einzuhalten sind. Die Menge des Niederschlagswassers, das von der Tank- und Rastanlage in den angesprochenen Graben eingeleitet wird, wird von derzeit max. 40 l/s auf künftig max. 45 l/s erhöht. Ob sich die Vegetation entlang des Grabens aufgrund dieser geringfügigen Erhöhung ändert, kann nicht mit hinreichender Sicherheit prognostiziert werden. Die Veränderung der Vegetation ist entscheidend, da anhand der Vegetation der Landwirt eigenverantwortlich zwischen den Gewässertypen "periodisch wasserführend" und "gelegentlich wasserführend" unterscheiden muss. Je nachdem welcher Gewässertyp vorliegt, müssen die Landwirte bestimmte Abstandsauflagen einhalten und können ihr Grundstück eventuell nicht mehr so intensiv nutzen wie vor der Baumaßnahme, die für eine höhere Einleitungsmenge sorgt. Stellt der Landwirt eine Änderung des Gewässertyps des Grabens zum Steudacher Weiher in Folge der gestiegenen Einleitungsmenge durch Erweiterung der Tank- und Rastanlage fest, so hat er den Anspruch auf Ausgleich der dadurch hervorgerufenen Bewirtschaftungerschwernisse unter Bezugnahme auf diesen Planfeststellungsbeschluss gegenüber der Autobahndirektion Nordbayern geltend zu machen. Die Höhe der Entschädigung ist unter Beteiligung des zuständigen Amtes für Ernäh-

rung, Landwirtschaft und Forsten zu ermitteln. Sollte es tatsächlich zu einer Änderung des Gewässertyps kommen, kann von massiven Beeinträchtigungen keine Rede sein. Die wirtschaftliche Existenz des Einwenders wird durch eine eventuelle Änderung des Gewässertyps nicht bedroht. Auch sonstige Nachteile gewichtiger Art, die der Zulässigkeit des Vorhabens insgesamt entgegen stehen würden, sind nicht ersichtlich. So werden die angrenzenden Grundstücke nicht für jede sinnvolle wirtschaftliche Nutzung unbrauchbar, selbst wenn strengere Abstandsaufgaben eingehalten werden müssten. Es besteht durch den Einsatz sogenannter verlustmindernder Technik die Möglichkeit, die Auswirkungen für die angrenzenden Landwirte sehr gering zu halten. Eventuell verbleibende Nachteile sind von der Vorhabensträgerin in Geld auszugleichen.

Der Einwender weist auf die unzureichende Grabenpflege und das dadurch bedingte schlechtere Abfließen der Drainagen im Bereich der Tank- und Rastanlage hin.

Die Autobahndirektion Nordbayern sagte zu, die Gräben Fl.Nrn. 762/1 und 754/1, Gemarkung Kosbach, zu räumen, soweit diese verlandet sind.

#### **3.4.2.8 Einwender 12**

Der Einwender bezieht sich auf eine Aussage eines Mitarbeiters der Autobahndirektion Nordbayern, wonach von der gesamten Autobahn für den Bereich Haundorf nur Lärmbelastungen in Höhe von 56,4 dB(A) ausgingen und daher keine Lärmschutzmaßnahmen notwendig seien. Diese Aussage stehe jedoch im Widerspruch zum Lärmbelastungskataster des Freistaates Bayern, aufgrund dessen von einer wesentlich höheren Lärmbelastung in Häusling auszugehen sei.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Der von dem Mitarbeiter genannte Wert von 56,4 dB(A) bezieht sich auf den Nachtzeitraum nach der 16. BImSchV zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr. Der Einwender bezieht sich vermutlich auf die Karte zum Straßenverkehrslärm 24 Stunden, der ein gewichteter Mittelungspegel aus Tages-, Abend- und Nachtwerten zugrunde liegt. Die Aussage des Mitarbeiters der Autobahndirektion Nordbayern ist somit ebenso korrekt wie die Angabe der Einwender. Die beiden Schallpegel sind jedoch nicht miteinander vergleichbar, da sie sich auf unterschiedliche Grundlagen beziehen. Warum die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach keinen Anspruch auf Lärmschutz begründet wurde unter Ziffer C.3.3.4 erläutert.

Der Einwender vermutet, dass die Zwischenlagerung des Aushubmaterials bei Häusling über Jahre andauern werde.

Die Einwendung hat sich erledigt. Die Vorhabensträgerin entschloss sich dazu, die Erddeponie nicht auf dem Grundstück Fl.Nr. 594, Gemarkung Kosbach, zu errichten. In den festgestellten Planunterlagen wurde die Erddeponie auf Fl.Nr. 594, Gemarkung Kosbach, gestrichen. Eine andere Fläche als Zwischenlager für Erdüberschussmassen wurde von der Vorhabensträgerin nicht in die Planfeststellung eingebracht. Sofern die Autobahndirektion Nordbayern in der Nähe des geplanten Baufeldes geeignete Flächen zur Zwischendeponierung der Erdüberschussmengen bis zum 6-streifigen Ausbau der A 3 finden sollte, ist für diese Erdzwischenlagerung ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

### 3.4.2.9 Einwender 13 und 14

Die Einwender befürchten Verschlechterungen in der Bewirtschaftung der Flächen, die an den Graben zum Steudacher Weiher angrenzen, in den das Regenrückhaltebecken 375-1L entwässert. Durch die Einleitung verändert sich nach Ansicht der Einwender der Status des Grabens und mit der Statusänderung griffen strengere gesetzliche Vorgaben. Die Einwender richten sich gegen die entstehende Behinderung in der Bewirtschaftung, daraus resultierende Wettbewerbsnachteile und die durch Minderertrag verursachten finanziellen Einschnitte.

Soweit es zu Bewirtschaftungserschwernissen und Nutzungsausfällen an Grundstücken entlang des Grabens zum Steudacher Weiher kommt, die auf die Änderung des Gewässertyps in Folge der zusätzlichen Einleitung aus dem Regenrückhaltebecken 375-1L zurückzuführen sind, sind diese Nachteile von der Vorhabensträgerin in Geld zu entschädigen. Eine entsprechende Nebenbestimmung wurde unter Ziffer C.3.5.2 in den Beschlusstenor aufgenommen. Zum Zeitpunkt der Planfeststellung ist es fraglich, ob die geringfügige Änderung der Einleitungsmenge aus dem Bereich der Tank- und Rastanlage im Hinblick auf das gesamte Einzugsgebiet des Grabens zum Steudacher Weiher dazu führt, dass strengere Gewässerabstandsauflagen von den Landwirten einzuhalten sind. Die Menge des Niederschlagswassers, das von der Tank- und Rastanlage in den angesprochenen Graben eingeleitet wird, wird von derzeit max. 40 l/s auf künftig max. 45 l/s erhöht. Ob sich die Vegetation entlang des Grabens aufgrund dieser geringfügigen Erhöhung ändert, kann nicht mit hinreichender Sicherheit prognostiziert werden. Die Veränderung der Vegetation ist entscheidend, da anhand der Vegetation der Landwirt eigenverantwortlich zwischen den Gewässertypen "periodisch wasserführend" und "gelegentlich wasserführend" unterscheiden muss. Je nachdem welcher Gewässertyp vorliegt, müssen die Landwirte bestimmte Abstandsauflagen einhalten und können ihr Grundstück eventuell nicht mehr so intensiv nutzen wie vor der Baumaßnahme, die für eine höhere Einleitungsmenge sorgt. Stellt der Landwirt eine Änderung des Gewässertyps des Grabens zum Steudacher Weiher in Folge der gestiegenen Einleitungsmenge durch Erweiterung der Tank- und Rastanlage fest, so hat er den Anspruch auf Ausgleich der dadurch hervorgerufenen Bewirtschaftungserschwernisse unter Bezugnahme auf diesen Planfeststellungsbeschluss gegenüber der Autobahndirektion Nordbayern geltend zu machen. Die Höhe der Entschädigung ist unter Beteiligung des zuständigen Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten zu ermitteln. Sollte es tatsächlich zu einer Änderung des Gewässertyps kommen, kann von massiven Beeinträchtigungen keine Rede sein. Die wirtschaftliche Existenz der Einwender wird durch eine eventuelle Änderung des Gewässertyps nicht bedroht. Auch sonstige Nachteile gewichtiger Art, die der Zulässigkeit des Vorhabens insgesamt entgegen stehen würden, sind nicht ersichtlich. So werden die angrenzenden Grundstücke nicht für jede sinnvolle wirtschaftliche Nutzung unbrauchbar, selbst wenn strengere Abstandsauflagen eingehalten werden müssten. Es besteht durch den Einsatz sogenannter verlustmindernder Technik die Möglichkeit, die Auswirkungen für die angrenzenden Landwirte sehr gering zu halten.

Die Einwender beklagen, dass der Graben zum Steudacher Weiher durch die zusätzliche Einleitung von Niederschlagswasser die Funktion der Entwässerung der anliegenden Grundstück nur noch bedingt erfüllen könne. Der Wasserdurchlass in der Verbindungsstraße zum Steudacher Weiher sei bereits jetzt nicht für starken Regen ausgelegt. Das Wasser stauet sich in dem Graben und mangelnde Befahrbarkeit der an den Graben anschließenden Grundstücke sowie Staunässe und damit schlechterer Pflanzenbestand, Wettbewerbsnachteile und finanzielle Einschnitte durch Minderertrag seien die Folge. Durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage werde sich diese Situation noch verschlechtern.



Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Aufgrund der nur leicht gestiegenen maximalen Einleitmenge wird sich die Hochwassersituation durch die Baumaßnahme nicht wesentlich verändern. Die Regenentlastungsbauwerke der Beckenanlage sind ausreichend dimensioniert, sodass im Hochwasserfall außergewöhnliche Abflussspitzen schadlos abgeführt werden können. Der angesprochene Entwässerungsdurchlass zum Steudacher Weiher hat einen Durchmesser von 80 cm und kann bei ordnungsgemäßer Unterhaltung bis zu 924 l/s schadlos abführen. Derzeit werden aus dem Bereich der Autobahn und der Rastanlage bei einem 15-minütigen Regen, der einmal im Jahr vorkommt, rund 240 l/s abgeleitet. Durch das geplante Regenrückhaltebecken wird diese Abflussmenge auf max. 71,3 l/s reduziert. Damit erfährt der Durchlass eine erhebliche Entlastung. Die Vorhabensträgerin hat zudem die Stadt Erlangen als Eigentümerin und Trägerin der Unterhaltungslast des Durchlasses in der Verbindungsstraße nach Steudach schriftlich auf die Probleme mit dem Durchlass hingewiesen. Weitere Maßnahmen sind nicht veranlasst.

Die Einwender weisen darauf hin, dass die erhöhte Einleitung von Abwässern, Öl, Streusalz und Salzlauge zu einem schlechteren Pflanzenbestand und finanziellen Einschnitten durch Minderertrag führe. Ein biologischer Anbau von Sonderkulturen, die mit dem Wasser aus dem Weiher, in den entwässert werde, bewässert würden, sei aufgrund der Rückstände nicht mehr möglich.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Durch die Errichtung von Absetz- mit Regenrückhaltebecken wird eine Vorklärung des belasteten Straßenwassers gewährleistet. Die Wasserqualität in dem Vorfluter verbessert sich nach Aussage des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg gegenüber dem derzeitigen Zustand. Auf die Ausführungen unter Ziffer C. 3.3.6 wird verwiesen.

Der Einwender 13 fordert, in den Beschluss einen Vorbehalt sonstiger für ihn noch nicht vorhersehbarer Beeinträchtigungen in Bezug auf sein Waldgrundstück aufzunehmen.

Eine entsprechende Regelung im Planfeststellungsbeschluss erübrigt sich, da das Eintreten unvorhersehbarer Beeinträchtigungen gesetzlich in Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG geregelt ist. Treten demnach nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens oder der dem festgestellten Plan entsprechenden Anlagen auf das Recht eines anderen erst nach Unanfechtbarkeit des Plans auf, so kann der Betroffene Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen verlangen, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen. Sie sind gemäß Art. 75 Abs. 3 Satz 2 BayVwVfG nur innerhalb von drei Jahren nach dem Zeitpunkt zulässig, zu dem der Betroffene von den nachteiligen Wirkungen des dem unanfechtbar festgestellten Plan entsprechenden Vorhabens oder der Anlage Kenntnis erhalten hat; sie sind ausgeschlossen, wenn nach Herstellung des dem Plan entsprechenden Zustands 30 Jahre verstrichen sind.

Der Einwender 14 schlägt den Abfluss des anfallenden Niederschlagswassers über ein verrohrtes System vor.

Dieser Vorschlag wird abgelehnt. Das Schaffen eines verrohrten Systems wäre mit zusätzlichen Eingriffen in Grund und Boden verbunden. Die Autobahndirektion Nordbayern konnte nachweisen, dass die mit dem Ausbau der Tank- und Rastanlage verbundenen entwässerungstechnischen Maßnahmen eine deutliche Verbesserung für die weiterführenden Vorfluter erreichen. Negative Auswirkungen auf die

unmittelbar an den Graben angrenzenden Flurstücke sind nicht zu erwarten. Es besteht daher keine Notwendigkeit für eine Verrohrung des Vorflutsystems.

#### **3.4.2.10 Einwender 15**

Der Einwender sieht seine Existenzgrundlage und die seines/r potentiellen Hofnachfolgers/in durch den Ausbau der Tank- und Rastanlage gefährdet.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Durch die Baumaßnahme werden Flächen des Einwenders nicht in Anspruch genommen. Das der Tank- und Rastanlage am nächsten gelegene Grundstück befindet sich derzeit in einem Abstand von etwa 150 m zur bestehenden Anlage. Durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage verringert sich der Abstand auf ca. 35 m. Im Bereich dieses Flurstücks wird ein 5,0 m hoher Erdwall errichtet. Aufgrund dieser Entfernung und durch die Abschirmung des Erdwalls ist eine unzumutbare Beeinträchtigung der Grundstücke des Einwenders durch Immissionen der Tank- und Rastanlage nicht gegeben. Eine Gefährdung der Existenz dieses landwirtschaftlichen Betriebs liegt somit nicht vor. Bezüglich der befürchteten zusätzlichen Immissionsbelastung (Lärm, Bodenbelastung und Luftschadstoffe) wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.3.3.4 verwiesen; die Auswirkungen auf das Grundwasser sowie die Oberflächengewässer wurden unter Ziffer C.3.3.6 behandelt.

#### **3.4.2.11 Einwender 16**

Der Einwender weist darauf hin, dass der Gesetzgeber die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung vor dem Planfeststellungsbeschluss vorschreibe. Erst nach dem Vorliegen der Umweltverträglichkeitsprüfung könne man sich ein Bild über die zu erwartenden Auswirkungen auf das umliegende Gebiet machen. Nachdem keine Umweltverträglichkeitsprüfung gefertigt worden sei, fühle er sich in der wirtschaftlichen Nutzung seiner unbebauten und bebauten Grundstücke beeinträchtigt.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein unselbständiger Teil des durchgeführten straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens. Sie dient der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens (§ 2 Abs. 1 UVPG). Auf die Ausführungen unter Ziffer C. 2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung sieht nicht vor, das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung der Öffentlichkeit bekanntzugeben. Stattdessen ist die Entscheidung des jeweiligen verwaltungsbehördlichen Verfahrens, also hier der Planfeststellungsbeschluss, bekanntzumachen. Dieser Anforderung wird die Planfeststellungsbehörde gerecht, indem den privaten Einwendern eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses zugestellt wird und in den Städten Erlangen und Herzogenaurach, auf deren Stadtgebieten das Vorhaben geplant ist, der Planfeststellungsbeschluss nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung gemeinsam mit den festgestellten Planunterlagen zur Einsicht öffentlich ausliegt.

Der Einwender bezweifelt den prognostizierten Bedarf an Stellplätzen. Bei einer Überdimensionierung der Anlage werde man nach einer anderen Nutzungsart der ungenutzten Flächen suchen, bei der andere, unbekannte Belästigungen entstünden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Bedarf an Stellplätzen und die Notwendigkeit des Ausbaus der Tank- und Rastanlage wurden unter Ziffer C. 3.2.1 begründet. Die Frage nach einer anderen Nutzungsart der geschaffenen Anlage stellt sich in diesem Verfahren daher nicht.

Der Einwender hinterfragt, wie sichergestellt werde, dass Stellplätze nur während der vorgeschriebenen Ruhezeiten genutzt würden und weder eine Mehrfachbeparkung noch das Abstellen oder Lagern von Anhängern stattfänden. Die Problematik des Blockierens von Stellplätzen könne nur durch die Einführung von Parkgebühren und durch ein Parkleitsystem gelöst werden. Diese Maßnahmen steigerten wiederum die Akzeptanz der privaten Autohöfe, wodurch sich der Bedarf an Stellplätzen direkt an der Autobahn verringere.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Einführung einer Parkgebühr für die Autobahnrastanlagen ist ohne gesetzliche Grundlage nicht möglich. Eine solche gesetzliche Grundlage besteht derzeit nicht und ist auch nicht vorgesehen. Das vorgeschlagene Parkleitsystem würde die angesprochene Problematik des Abstellens von Anhängern und der Nutzung der Parkfläche ausschließlich während der Ruhezeit nicht lösen. Die Mehrfachbeparkung wird durch ein Parkleitsystem nicht verhindert, da auch auf den nächstgelegenen Rastanlagen und Autohöfe keine Kapazitäten frei sind. Bezüglich des bestehenden und künftigen Bedarfs an Stellplätzen und die Situation auf den nahegelegenen Autohöfen wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.3.2.1 verwiesen.

Der Einwender vermutet, dass die Zahl der Umweltunfälle im Bereich der Tank- und Rastanlage zunehmen werde, da sich auch die Zahl der Gefahrguttransporte erhöhe. Das Risiko der Unfälle werde auf die Anwohner übertragen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Wie die Unfallauswertungen für Autobahnen zeigen, sind auf Rastanlagen keine Unfälle mit Gefahrguttransporten zu verzeichnen. Diese beschränken sich ausschließlich auf die durchgehende Strecke.

Der Einwender moniert, dass die Autobahndirektion nur dann Lärmschutzmaßnahmen ergreife, wenn die Grundstückseigentümer ihre Flächen freiwillig verkaufen. Er habe bei der Größe der Maßnahme einen gesetzlichen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Die Aussage der Autobahndirektion, dass die Lärmschutzwälle spätestens im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus realisiert würden, sei sinnlos, wenn dieser Ausbau wieder verschoben werde. Die Betroffenen müssten dann die Missstände dulden und unter den Lärmimmissionen leiden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. In den Planungen sind entlang der Rastanlage Erdwälle vorgesehen, die der Abschirmung der Tank- und Rastanlage gegenüber der Umgebung dienen und eine Einbindung der Anlage in Natur und Landschaft gewährleisten. Diese Erdwälle sind als lfd. Nr. 3.2 im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2 T) und im Lageplan (Unterlage 7.3 T) bezeichnet und sind zwingend bei Realisierung der Erweiterung der Tank- und Rastanlage zu errichten. Die Aussage der Vorhabensträgerin bezüglich der Freiwilligkeit des Baus der Erdwälle gilt nur für die Erdwälle entlang der bestehenden Autobahn. Diese sind in der Unterlage 7.2 T als lfd. Nr. 3.3 bezeichnet und dienen nicht dem Schutz der Anwohner vor den Immissionen der Tank- und Rastanlage, sondern der bestehenden Autobahn. Sie sind keine Folge des Ausbaus der Tank- und Rastanlage, sondern ein Vorgriff auf den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 in diesem Bereich. In diesem Verfahren ist nur über die Zulässigkeit der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach und der damit verbundenen Immissionen zu entscheiden. Inwieweit

aufgrund der bestehenden Autobahn bzw. deren sechsstreifigem Ausbau ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht, ist in dem derzeit bereits laufenden Verfahren zum sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 in diesem Bereich zu entscheiden. Ein Anspruch auf Errichtung der Erdwälle entlang der Autobahn ergibt sich allein aufgrund der Immissionen der erweiterten Tank- und Rastanlage nicht. Der Einwender kann - wie unter Ziffer C.3.3.4 ausgeführt - aus der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen ableiten.

Der Einwender lehnt die vorgeschlagene Abwasserführung über Klärbecken ab. Die Häufigkeit von Starkregen werde zunehmen und der Boden durch die dann entstehenden Überschwemmungen stark verunreinigt. Durch diese Verunreinigungen gerieten Schadstoffe in die Nahrungskette und schädigten den Einwender.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Das Konzept zur Ableitung des Niederschlagswassers wurde dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg als der zuständigen Fachbehörde zur Prüfung vorgelegt. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg erklärte sein Einverständnis mit den gewählten technischen Grundsätzen für die Sammlung und Ableitung des Abwassers. Es wurde festgestellt, dass eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit bei planmäßiger Errichtung und ordnungsgemäßem Betrieb der Entlastungsbauwerke nach dem Stand der Technik und unter Berücksichtigung der Benutzungsbedingungen und Auflagen, die unter Ziffer 4 des Beschlusstextes in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen wurden, nicht zu erwarten ist. Die Beckenanlagen wurden abweichend vom Regelansatz, der ein 5-jähriges Regenereignis zugrunde legt, auf das 10-jährige Regenereignis ausgelegt, sodass bereits ein erhöhter Schutz gewährleistet ist. Die von der Vorhabensträgerin beabsichtigte Abwasserführung ist daher nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Im Übrigen wird auf Ziffer C.3.3.6 verwiesen.

Der Einwender behauptet, dass die möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf alle Anwohner auf Grund der vorgelegten Unterlagen gar nicht erkennbar seien.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Nach Art. 73 Abs. 3 Satz 1, Abs. 1 Satz 2 BayVwVfG ist der Plan auszulegen, bestehend aus Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen. Es brauchen nicht schon alle Unterlagen ausgelegt zu werden, die möglicherweise erforderlich sind, um die Rechtmäßigkeit der Planung umfassend beurteilen zu können (vgl. BVerwG, UPR 2005, 191 ff.). Der Planbetroffene soll mit der Auslegung in die Lage versetzt werden, die eigene Betroffenheit zu erkennen und zu prüfen, ob er zur Wahrung seiner Interessen Einwendungen erheben will. Die von der Vorhabensträgerin eingereichten Unterlagen erfüllen die beschriebene Anstoßfunktion und wurden in den Städten Erlangen und Herzogenaurach ausgelegt.

Der Einwender hält es für vertretbar, dieses Projekt gemeinsam mit dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 zu realisieren, da in diesem Zusammenhang grundlegende Planungsarbeiten durchzuführen sind.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat über den zugrundeliegenden Antrag zur Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach zu entscheiden. Sie sieht keine Veranlassung, die Realisierung des beantragten Erweiterungsvorhabens an den sechsstreifigen Ausbau der A 3 zu knüpfen. Inwieweit Planungsarbeiten aufeinander abgestimmt werden oder wurden, um

wirtschaftliche Vorteile zu erlangen, bleibt der Autobahndirektion Nordbayern als Vorhabensträgerin überlassen.

#### **3.4.2.12 Einwender 17**

Der Einwender moniert, dass das Herzogenauracher Baugebiet "Herzo Base" nicht in die Lärmbetrachtungen einbezogen wurde, obwohl es in unmittelbarer Nähe zur Raststätte liege. Die weitere Lärmbelastung sei für den Einwender damit völlig unklar.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es ist nicht zu beanstanden, dass in den festgestellten Unterlagen die Lärmbelastung für das genannte Baugebiet nicht untersucht wurde. Bei Lärmbetrachtungen wird zuerst die nächstgelegene Bebauung untersucht. Das sind in diesem Fall die Orte Haundorf, Häusling und Steudach, die 650 m, 660 m bzw. 750 m von den LKW-Stellplätzen der Tank- und Rastanlage Aurach entfernt sind. Für die Wohnbebauung in diesen Orten ergeben sich durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage nur geringfügige Änderungen der Lärmsituation und keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen. Da die Bebauung im Herzogenauracher Baugebiet "Herzo-Base" deutlich weiter entfernt von der Tank- und Rastanlage Aurach ist als die vorgenannten drei Orte, war bereits aufgrund dieser Unterlagen davon auszugehen, dass sich die Lärmsituation dort ebenfalls nur geringfügig verändert und ebenfalls kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Die Autobahndirektion Nordbayern überprüfte dennoch aufgrund der Einwendung die Lärmsituation am Wohnhaus des Einwenders, das 1,2 km von der Tank- und Rastanlage Aurach entfernt ist. Es wurde festgestellt, dass sich die heutige Lärmbelastung von 47,1 dB(A) tags und 45,1 dB(A) nachts lediglich um 0,3 dB(A) erhöhen wird. Somit liegt die prognostizierte Belastung unter den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht. Es besteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

Der Einwender beklagt eine Beeinträchtigung der Frischluftschneise in diesem Bereich und fordert die Erstellung eines Schadstoffgutachtens, das insbesondere die Einwirkungen auf das Neubaugebiet Herzo-Base zu untersuchen habe.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Auf Höhe der Tank- und Rastanlage Aurach verläuft eine Frischluftschneise von Westen nach Osten über die BAB A 3 hinweg. Das Anwesen des Einwenders befindet sich im Westen, sodass negative Einwirkungen für den Einwender nicht zu befürchten sind. Ein Luftschadstoffgutachten wurde bereits erstellt. Darin wurde auch die Gewerbeansiedlung, die zwischen der Tank- und Rastanlage und dem Neubaugebiet Herzo-Base an der Kreisstraße ERH 25 liegt, als Immissionspunkt betrachtet. An diesem Gebäude wurden keine Überschreitungen der Grenzwerte der 39. BImSchV festgestellt. Da der betrachtete Immissionspunkt näher an der Emissionsquelle "Tank- und Rastanlage" liegt als das Neubaugebiet "Herzo-Base", ist in diesem Baugebiet ebenfalls nicht mit einer Überschreitung der gesetzlichen Grenzwerte für Luftschadstoffe zu rechnen. Die Ergebnisse des Luftschadstoffgutachtens sind nochmals unter Ziffer C.2.1.4.1 dargestellt.

Der Einwender gibt an, dass nach ersten Umfragen in der Gegend die Attraktivität der Wohngebiete aufgrund einer eventuellen Erweiterung der Tank- und Rastanlage bedeutend falle. Der Einwender stellt daher einen Antrag auf Wertminderung seiner neuen Immobilie und eine entsprechende Ausgleichszahlung, die noch zu ermitteln wäre.

Der Antrag wird abgelehnt. Eine Wertminderung des Anwesens ist nicht erkennbar, sodass die Forderung nach Ausgleichszahlungen ohne Grundlage ist. Eine Erhöhung der Schadstoffbelastung, eine steigende Kriminalität und Auswirkungen auf den Grundwasserpegel sind ausweislich der vorstehend gemachten Ausführungen nicht zu befürchten. Die geringfügige Erhöhung der Immissionspegel führt nicht zu einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV. Es ist zumutbar, dass ein Grundeigentümer eine Lärmbeeinträchtigung entschädigungslos hinzunehmen hat, die unterhalb der Grenzwerte liegt, welche durch die genannte Verkehrslärmschutzverordnung festgesetzt sind. Die Attraktivität eines Wohngebietes setzt sich aus mehreren Faktoren zusammen und ist letztlich ein subjektives Empfinden. Es ist daher bereits zweifelhaft, inwieweit die Tank- und Rastanlage Aurach die Attraktivität des Baugebietes "Herzo-Base" beeinflusst und ob die Erweiterung der Tank- und Rastanlage, die im Gegensatz zum derzeitigen Zustand eine Einwallung rund um die Anlage zur Abschirmung der umliegenden Bebauung vorsieht, tatsächlich zu einer geringeren Attraktivität dieses Baugebiets führt. Ein entschädigungspflichtiger Belang ergibt sich hieraus jedenfalls nicht.

### 3.4.2.13 Einwender 18

Der Einwender befürchtet, dass der Klosterwald aus dem 1. OG seines Gebäudes nicht mehr eingesehen werden könne, da Teilbereiche der LKW-Parkflächen auf einer Bergkuppe errichtet und mit einem 4 m hohen Erdwall umgeben werden würden. Eine visuelle Belästigung durch auffällige und überdimensionierte Leuchtreklame und durch den Baukörper an sich wird beklagt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Wie die Vorhabensträgerin anhand eines Luftbildes, das auch dem Einwender übersandt wurde, zeigte, wird die Sichtbeziehung vom Anwesen des Einwenders zum Klosterwald nur minimal beeinträchtigt. Durch die Erdwälle wird lediglich die Sicht auf die Rastanlage und die Autobahn und den sich entlang der Autobahn befindlichen Rand des Klosterwaldes eingeschränkt.

Eine Beeinträchtigung durch Leuchtreklame oder das Rastanlagegebäude ist nicht zu befürchten. Die Verkehrsanlage wird in das Gelände eingetieft und mit Wällen von bis zu 8 m Höhe umgeben. Die Leuchtreklame soll von den Verkehrsteilnehmern wahrgenommen werden und wird daher höchstens in einer Höhe von ca. 6 m errichtet. Im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2 T) wurde die Gebäudehöhe des Kompaktanlagegebäudes auf der Südseite der Tank- und Rastanlage mit maximal 7 m festgelegt. Sowohl der Baukörper als auch die Leuchtreklame werden daher vom Anwesen des Einwenders aus nicht einsehbar sein.

Der Einwender fordert, Messergebnisse zu der Schadstoffsituation zu veröffentlichen, sollten diese vorliegen.

Der Einwendung wurde bereits mit den ausgelegten Planunterlagen entsprochen. In den Planfeststellungsunterlagen wurden unter Ziffer 5.2.2 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1 T) die Grundlagen des eingeholten Luftschadstoffgutachtens erläutert, die Ergebnisse der schadstofftechnischen Berechnungen zusammengefasst und es erfolgte eine Bewertung der Luftschadstoffsituation. In diesem Zusammenhang sind auch konkrete, berechnete Werte zur Schadstoffbelastung an der zur Tank- und Rastanlage nächstgelegenen Wohnbebauung genannt. Auf die ergänzenden Ausführungen unter Ziffer C.2.1.4.1, C.2.2.1 und C.3.3.4 wird verwiesen.

Der Einwender befürchtet, dass sich das Mikroklima durch das Erweiterungsvorhaben verändert und sich seine persönliche Wohnsituation verschlechtert.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es verläuft eine Frischluftschneise von Westen nach Osten über die BAB A 3 hinweg. Da Haundorf im Westen der Autobahn liegt, ist eine Verschlechterung der persönlichen Wohnsituation des Einwenders nicht zu befürchten.

Der Einwender hinterfragt, welche Gefährdungen durch die Errichtung der Kompaktanlage für das Grundwasser entstehen könnten und ob durch den Ausbau der bisherigen Erdtanks das Grundwasser verseucht werden könne.

Die Befürchtungen sind unbegründet. Die Vorhabensträgerin hat im Rahmen der Vorplanungen Baugrunderkundungen durchführen lassen. Der Boden wurde dabei auf Schadstoffe untersucht, die auf die Nutzung des Geländes als Tankstelle zurückgehen. Dabei wurden die im Hinblick auf Bodenverunreinigungen besonders kritischen Bereiche um die Tankstellen untersucht. Es konnten dabei keine relevanten Schadstoffe nachgewiesen werden, die eine Gefährdung für das Grundwasser darstellen. In den Proben waren weder Mineralölkohlenwasserstoffe noch leichtflüchtige aromatische Kohlenwasserstoffe nachweisbar. Die Vorhabensträgerin versicherte, bei dem Ausbau der vorhandenen Kraftstofftanks insbesondere darauf zu achten, dass keine boden- und grundwassergefährdenden Stoffe in den Untergrund gelangen.

Der Einwender moniert, dass die Autobahndirektion Nordbayern offensichtlich gegen den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit verstoße. Steuergelder würden in erheblichem Maße verschwendet, da die Erweiterung möglicherweise wesentlich geringer und damit wirtschaftlicher und sparsamer ausfallen könne. Der Einwender kritisiert, warum aus Steuergeldern der Bau überdimensionierter Parkflächen finanziert werde, während die Rendite ein privates Unternehmen einstreiche. Er hält es für angebracht, dass der Investor den Bau der Parkflächen finanziert.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Erforderlichkeit der Baumaßnahme wurde auch im Hinblick auf ihren Umfang unter Ziffer C.3.2.1 und C.3.3.2 dargelegt. Eine Überdimensionierung der Parkflächen liegt demnach nicht vor. Die Art der Finanzierung des Vorhabens unterliegt nicht der fachplanerischen Abwägung und ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (vgl. BVerwG, NVwZ 2000, 555). Im Rahmen der Planfeststellung hat die Planfeststellungsbehörde lediglich zu beurteilen, ob dem geplanten Bauvorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen. Dies kann verneint werden, da die Finanzierbarkeit der Maßnahme durch den Bund außer Frage steht. Der Autobahn Tank & Rast GmbH wird der Betrieb des Nebenbetriebs nicht ohne Gegenleistung übertragen; sie hat eine umsatzabhängige Konzessionsabgabe an den Bund zu entrichten.

Der Einwender bemängelt zahlreiche Fehler in der von der Autobahndirektion Nordbayern erstellten Umweltverträglichkeitsprüfung.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde und nicht die Autobahndirektion Nordbayern hat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Die Autobahndirektion Nordbayern hat in den vorgelegten Planfeststellungsunterlagen lediglich einige relevante Punkte zusammengefasst, die die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Entschei-

derung über die Umweltverträglichkeit des Vorhabens herangezogen hat. Diese Unterlagen sind für die Planfeststellungsbehörde aber nicht die einzige Informationsquelle gewesen. Welche Erwägungen die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung angestellt hat, ist unter Ziffer C.2 dargestellt. Es wird darauf hingewiesen, dass das Kompaktanlagengebäude Teil der Planfeststellung ist und daher auch Teil der Umweltverträglichkeitsprüfung.

Der Einwender macht geltend, dass er entgegen der Aussage der Autobahndirektion Nordbayern, wonach die Lärmschutzwälle nur auf freiwilliger Basis errichtet werden könnten, einen Rechtsanspruch auf Lärmschutz gem. §§ 41, 42 BImSchG und der 16. BImSchV habe.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. In den Planungen sind entlang der Rastanlage Erdwälle vorgesehen, die der Abschirmung der Tank- und Rastanlage gegenüber der Umgebung dienen und eine Einbindung der Anlage in Natur und Landschaft gewährleisten. Diese Erdwälle sind als lfd. Nr. 3.2 im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2 T) und im Lageplan (Unterlage 7.3 T) bezeichnet und sind zwingend bei Realisierung der Erweiterung der Tank- und Rastanlage zu errichten. Die Aussage der Vorhabensträgerin bezüglich der Freiwilligkeit des Baus der Erdwälle gilt nur für die Erdwälle entlang der bestehenden Autobahn. Diese sind in der Unterlage 7.2 T als lfd. Nr. 3.3 bezeichnet und dienen nicht dem Schutz der Anwohner vor den Immissionen der Tank- und Rastanlage, sondern der bestehenden Autobahn. Sie sind keine Folge des Ausbaus der Tank- und Rastanlage, sondern ein Vorgriff auf den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 in diesem Bereich. In diesem Verfahren ist nur über die Zulässigkeit der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach und der damit verbundenen Immissionen zu entscheiden. Inwieweit aufgrund der bestehenden Autobahn bzw. deren sechsstreifigem Ausbau ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht, ist in dem derzeit bereits laufenden Verfahren zum sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 in diesem Bereich zu entscheiden. Ein Anspruch auf Errichtung der Erdwälle entlang der Autobahn ergibt sich allein aufgrund der Immissionen der erweiterten Tank- und Rastanlage nicht. Der Einwender kann - wie unter Ziffer C.3.3.4 ausgeführt - aus der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen ableiten. Es liegen hier weder ein Neubau noch eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vor. Es ist unstrittig, dass es sich bei der Baumaßnahme um einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV handelt. Nicht jeder erhebliche bauliche Eingriff begründet allerdings einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Es ist entscheidend, dass durch den erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Nur dann liegt gem. § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV eine wesentlich Änderung vor. Die schalltechnischen Berechnungen haben ergeben, dass es im ungünstigsten Fall an der nächstgelegenen Wohnbebauung zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel um rund 0,5 dB(A) kommt. Das Kriterium der Erhöhung um 3 dB(A) wird somit deutlich nicht erreicht. Nach dem Ausbau liegen die prognostizierten Immissionspegel zudem unter den oben genannten Werten von 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat als die zuständige Fachbehörde die vorgelegten schalltechnischen Berechnungen überprüft, deren Ergebnisse bestätigt und festgestellt, dass kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen aufgrund des Ausbaus der Tank- und Rastanlage Aurach besteht.

Unter der Überschrift "Lärmimmissionen" hat der Einwender eine Vielzahl von Fragen gestellt und verschiedene Daten angefordert. Die Autobahndirektion Nordbayern hat in ihrer Stellungnahme zu den Einwendungen diese Fragen beantwortet



und die gewünschten Daten mitgeteilt. Die Stellungnahme der Autobahndirektion Nordbayern wurde dem Einwender gemeinsam mit der Einladung zum Erörterungstermin mit Schreiben der Regierung von Mittelfranken vom 28.06.2010 übermittelt. Mit dem Verweis auf die Ausführungen unter Ziffer C.3.3.4 und C.3.4.1.1 sieht die Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung zu weiteren Ausführungen zu diesem Themenkreis.

#### **3.4.2.14 Einwender 19, 20, 21 und 22**

Der Einwender 22 macht darauf aufmerksam, dass ein Sichtschutzwall im Bereich der Einfahrt und der Tankstelle auf Steudacher Seite fehle. Die Einwender 20 und 21 fordern, eine komplette Einwallung der Zufahrtsstraße auf Steudacher Seite. Nach Meinung des Einwenders 19 sollte die Einwallung bis zur Zufahrtsstraße verlängert werden bzw. sollten Sichtschutzwände errichtet werden, was auch für den Bereich des Regenrückhaltebeckens auf Steudacher Seite gelte. Begründet werden die Forderungen jeweils damit, dass durch die einseitige Einwallung der Tank- und Rastanlage im Bereich der Zufahrtsstraße ein Schalltrichter entstehe. Der Effekt werde durch den Bau eines weiteren Regenrückhaltebeckens noch verstärkt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die schalltechnischen Berechnungen haben ergeben, dass kein Anspruch auf weitergehende Lärmschutzmaßnahmen aus der Erweiterung der Tank- und Rastanlage besteht. Auf die Ausführungen unter Ziffer C.3.3.4 wird verwiesen. Am nächstgelegenen Wohngebäude von Steudach ergibt sich durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage im ungünstigsten Fall eine Pegelerhöhung um 0,5 dB(A). Die ermittelten Immissionspegel liegen sowohl am Tag als auch in der Nacht unter 60 dB(A).

Die Forderung des Einwenders 19 nach einer Verlängerung der Einwallung ist mit hohem Kostenaufwand und nicht vernachlässigbaren Eingriffen in Privatbesitz verbunden, ohne von großem Nutzen für die schalltechnische Situation in Steudach zu sein. Die geforderte Verlängerung des Erdwalls um die Tank- und Rastanlage würde die Lärmsituation in Steudach nicht spürbar verbessern, da die Verlängerung zu kurz und die Entfernung nach Steudach zu groß ist. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse in diesem Bereich müsste eine bereits bestehende Trafostation für die Stromversorgung sowie ein Wirtschaftsgebäude der Autobahnmeisterei Erlangen verlegt werden. Die Verlegung dieser beiden Gebäude würde Kosten in Höhe von rund 100.000 € verursachen. Im Bereich des neuen Regenrückhaltebeckens mit Absetzbecken könnte ein 5 m hoher Erdwall nur errichtet werden, wenn die Beckenanlage um ca. 20 m nach Osten verschoben werden würde. Folglich müsste ein sich in Privatbesitz befindendes Grundstück in noch größerem Umfang in Anspruch genommen werden. Da kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht, ist es nicht zu beanstanden, dass die Vorhabensträgerin den Forderungen des Einwenders nicht nachkommt.

Die Einwender 20 und 21 schlagen vor, die Zufahrtsstraße zur Begrenzung der Lärmbelästigung s-förmig auf das Rastgelände zu führen.

Der Vorschlag wird nicht in die Planung übernommen. Eine s-förmige Führung der Zufahrtsstraße stellt keine eindeutig bessere Variante dar. Um die Zufahrt zur Tank- und Rastanlage s-förmig zu führen, würde im Vergleich zur planfestgestellten Lösung noch mehr privater Grund benötigt. Da aufgrund der schalltechnischen Situation kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht, besteht auch keine rechtliche Grundlage dafür, aus Gründen des Lärmschutzes Privatgrund für eine s-förmige Führung des Zufahrtsweges in Anspruch zu nehmen.

### 3.4.2.15 Einwender 23

Der Einwender macht geltend, dass sich durch die Inanspruchnahme seines Grundstückes eine für die Bewirtschaftung als landwirtschaftliche Fläche äußerst ungünstige Grundstücksform ergibt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges und demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten. Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, UPR 1992, 346). Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

Die Fläche, die aus dem Grundstück des Einwenders benötigt wird, kann nicht weiter verringert werden. Die Größe des Regenrückhalte- und Absetzbeckens, das auf dem Grundstück des Einwenders geplant ist, wurde nach dem Merkblatt M 153 "Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser" bestimmt. Es ist dabei nicht zu beanstanden, dass im vorliegenden Fall die Beckenanlage auf das 10-jährige Regenereignis ausgelegt wurde und vom Regelansatz, dem ein 5-jähriges Regenereignis zugrunde gelegt wird, abgewichen wurde. Dadurch wird ein höherer Schutz für den Bimbach und die weiter stromabwärts befindlichen Fischweiher erreicht, die der Karpfenzucht dienen und daher besonders schutzwürdig sind. Eine zumindest teilweise Nutzung der benachbarten Grundstücke Fl.Nrn. 554, 555 und 555/1, Gemarkung Kosbach, scheidet aus, da die Stadt Erlangen dort die Renaturierung des Bimbachs plant. Eine andere Ausbildung der Beckenanlage, sodass eine für die landwirtschaftliche Nutzung günstigere Restfläche entstehen würde, ist ebenfalls nicht möglich. Damit die Beckenanlagen hydraulisch einwandfrei funktionieren, ist ein Durchströmen in Längsrichtung notwendig. Die Form der entstehenden Restfläche kann somit nicht verändert werden. Der Zuschnitt des noch verbleibenden Grundstück lässt bei einer Restfläche von ca. 2,3 ha eine Bewirtschaftung zu. Da die Nutzungserschwerisse, die sich aus dem ungünstigen Grundstückszuschnitt der Restfläche ergeben, im Rahmen der Entschädigung ausgeglichen werden, wird die Beeinträchtigung des Einwenders in diesem Verfahren als zumutbar angesehen.

Der Einwender fordert, dass bei Anpflanzungen von Hecken und Gehölzstrukturen sowie bei einer möglichen Einzäunung mindestens ein Abstand von 4 m zu seiner verbleibenden landwirtschaftlichen Nutzfläche eingehalten wird.

Der Einwendung wird entsprochen. Der Grenzabstand bei landwirtschaftlichen Flächen ist in Art. 48 AGBGB festgehalten. Demnach ist bei Pflanzen, die eine Höhe von mehr als 2 m erreichen ein Abstand von 4 m gegenüber dem landwirtschaftlich genutzten Grundstück einzuhalten. Diese Vorgabe ist auch von der Autobahndirektion Nordbayern einzuhalten. Dieser Abstand gilt jedoch nicht für Sträucher mit geringerer Höhe als 2 m. Die Vorhabensträgerin hat im Erörterungstermin zugesagt, bei gehölzartigen Bepflanzungen einen Abstand von 4 m einzuhalten. In ihrer schriftlichen Stellungnahme zu dieser Einwendung teilte die Vorhabensträgerin mit, einen höhenmäßig abgestuften Gehölzsaum anzulegen, sodass Schattenwurf oder andere Beeinträchtigungen der Nachbargrundstücke nicht zu erwarten seien.

Eine Einzäunung der Bepflanzung wie der Regenrückhaltebecken ist in den vorgelegten Planunterlagen nicht vorgesehen und wird von der Planfeststellung nicht umfasst. Soweit die Autobahndirektion Nordbayern noch eine Einzäunung plant, ist diese Gegenstand eines eventuellen baurechtlichen Genehmigungsverfahrens.

#### **3.4.2.16 Einwender 24**

Der Einwender macht geltend, dass sich das in seinem Eigentum befindliche Ackerland durch die Maßnahme um ca. 10 % verringern würde. Dies sei für seinen Betrieb nicht hinnehmbar, insbesondere da dieser Acker ein hofnahes Grundstück mit bester Bonität sei.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten stellte bei seiner Überprüfung fest, dass der Betrieb des Einwenders im Haupterwerb geführt wird und im Zuge der Erweiterungsmaßnahme 4,99 % in Bezug auf die landwirtschaftlich genutzte Fläche des Istbetriebs verliert. Eine positive Eigenkapitalbildung aus der Landwirtschaft von mehr als 8.000 € wird derzeit allerdings nicht erreicht. Die Untergrenze der erforderlichen Eigenkapitalbildung wird von diesem Betrieb somit bereits zum jetzigen Zeitpunkt nicht mehr erwirtschaftet. Der landwirtschaftliche Betrieb des Einwenders ist aus betriebswirtschaftlicher Sicht daher nicht lebensfähig. Da die Existenzfähigkeit des Betriebs derzeit schon zu verneinen ist, kann eine Existenzgefährdung nicht die Folge der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Aurach und des damit für den Einwender verbundenen Flächenverlustes sein.

### **3.5 Gesamtergebnis der Abwägung**

Die für das Vorhaben sprechenden Gründe wurden im Wesentlichen in dem vorstehenden Abschnitt „Planrechtfertigung“ (C.3.2) dargelegt.

Das Vorhaben ist allerdings mit erheblichen Eingriffen in privates Grundeigentum verbunden. Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in Folge des Grundverlustes können jedoch durch verfügbares und geeignetes Ersatzland verhindert werden. Die notwendigen Grundinanspruchnahmen werden entschädigt, sodass die mit Grundverlust einhergehenden Beeinträchtigungen als zumutbar angesehen werden.

Das Vorhaben führt zwangsläufig zu einer Neuversiegelung von Boden und beeinträchtigt Mensch, Natur und Umwelt sowie Belange u.a. der Wasserwirtschaft und der Regionalplanung. Die nachteiligen Auswirkungen sind jedoch in keinem Fall von solchem Gewicht, dass sie die Zulässigkeit des Projekts in Frage stellen könnten. Bei der Neuversiegelung von Boden ist zu beachten, dass nur vorbelastete und landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen beansprucht werden. Die geringfügige Erhöhung der Luftschadstoffbelastung sowie im ungünstigsten Fall der Lärmbelastung an der nächstgelegenen Wohnbebauung durch das Vorhaben bewegt sich unterhalb der gesetzlich einzuhaltenden Grenzwerte. Den Belangen der Wasserwirtschaft kann durch entsprechende Auflagen Rechnung getragen werden. Eine denkbare Variante der im Regionalplan vorgesehenen Stadtumlandbahn wird zwar durch das Vorhaben nahezu verhindert, allerdings scheitert daran nicht die Möglichkeit des Baus einer Stadtumlandbahn. Eingriffe in Natur und Landschaft können durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Maßnahmen zumindest ausgeglichen werden. Die Voraussetzungen für die Erteilung von Befreiung und Erlaubnis nach der Landschaftsschutzverordnung der

Stadt Erlangen liegen vor, sodass das Vorhaben nicht aufgrund dieser Verordnung verhindert werden muss. Der Verlust des Straßenbegleitgrüns wird das Landschaftsbild negativ beeinflussen. Dabei handelt es sich jedoch nur um einen vorübergehenden Effekt bis zum Wirksamwerden der geplanten Gestaltungsmaßnahmen. Teilweise kann in Bezug auf letztgenannte Schutzgüter sogar eine Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand erreicht werden, so z. B. durch die Errichtung von Erdwällen rund um die Tank- und Rastanlage, die eine Abschirmung gegenüber der Umgebung bewirken, oder die komplette Sanierung bzw. Neuplanung der Oberflächenentwässerung entsprechend dem Stand der Technik.

Bei der Abwägung der für und gegen die Planung sprechenden Aspekte ist nicht ersichtlich, dass das Vorhaben wegen Überwiegens der entgegenstehenden Belange aufgegeben werden müsste. Vielmehr ist dem öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Umbaus und der Erweiterung der bewirtschafteten Tank- und Rastanlage Aurach der Vorrang einzuräumen. Unüberwindliche rechtliche Hindernisse bestehen nicht.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die Erweiterung der bewirtschafteten Tank- und Rastanlage Aurach gerechtfertigt ist. Die Maßnahmen sind zur Schaffung dringend benötigter Parkplätze insbesondere für den Lkw-Verkehr und im Hinblick auf die künftige Verkehrsentwicklung im Zuge des durchgehenden, 6-streifigen Ausbaus der BAB A 3 zwischen Würzburg und Nürnberg zwingend erforderlich. Eindeutig bessere Alternativen zum bestandsnahen Ausbau sind nicht vorhanden. Insbesondere würde ein Ausbau in reduzierter Form nicht dem bestehenden und künftigen Bedarf an Stellplätzen entsprechen. Die Planung ist in ihrer Gesamtheit ausgewogen, entspricht den aktuellen technischen Erfordernissen und wird den vielfältigen Interessen - auch denen des Umwelt- und Immissionsschutzes - gerecht. Unverhältnismäßige Eingriffe in privates Grundeigentum sind mit der Maßnahme nicht verbunden. Insgesamt gesehen hat die Planfeststellungsbehörde ihre planerische Gestaltungsfreiheit unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt, das Eigentum sowie die übrigen öffentlichen und privaten Belange wahrgenommen und den Plan für eine Maßnahme festgestellt, die nach dem Gebot der gerechten Abwägung und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit die unterschiedlichen Interessen entsprechend ihrem Gewicht berücksichtigt (Grundsatz der Konfliktbewältigung). Gesetzliche Zielvorgaben und Optimierungsgebote wurden beachtet.

### **3.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

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

### **4. Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des Kostengesetzes vom 20.02.1998 (GVBl 5/1998, S. 43). Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Satz 1 Nr. 1 KG befreit. Die Regelung bezüglich der Auslagen ergibt sich aus Art. 10 KG.

## **D. Rechtsbehelfsbelehrung**

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

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof  
Ludwigstr. 23, 80539 München,

**schriftlich** 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 sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 87 b Abs. 3 VwGO).

Der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplom-Juristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

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

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

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer A 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen bei den Städten Erlangen und Herzogenaurach zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich im Amtsblatt der beiden Städte bekanntgemacht.

Ansbach, den 28.10.2011  
Regierung von Mittelfranken

Wolf  
Oberregierungsrat