

## Regierung von Mittelfranken



## Planfeststellungsbeschluss

für

den Anbau von Zusatzfahrstreifen an der Bundesstraße 8 Würzburg - Nürnberg zwischen der Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße Emskirchen - B 8 ("alte B 8") und der Einmündung der Staatsstraße 2414 Emskirchen - Dachsbach mit Neubau einer zusätzlichen Verbindungsspanne zwischen der B 8 und der Staatsstraße 2244 Emskirchen - Herzogenaurach östlich der Sixtmühle einschließlich des Anbaus eines Ausfädelungsstreifens an der bestehenden Verbindungsrampe B 8 - St 2244 (Abschnitt 1640, Station 0,266 bis Abschnitt 1680, Station 0,346) im Bereich des Marktes Emskirchen

Ansbach, den 13.11.2014

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. Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen).....	8
3.3. Natur- und Landschaftsschutz .....	9
3.4. Fortwirtschaft.....	9
3.5. Abfallrecht .....	9
3.6. Sonstige Nebenbestimmungen.....	10
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse.....	10
5. Straßenrechtliche Verfügungen .....	12
6. Entscheidung über Einwendungen .....	13
7. Entscheidungsvorbehalt.....	13
8. Kosten .....	13
<b>B. Sachverhalt.....</b>	<b>13</b>
<b>C. Entscheidungsgründe .....</b>	<b>14</b>
1. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	14
1.1. Notwendigkeit der Planfeststellung.....	14
1.2. Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen.....	15
1.3. Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	16
1.4. Verfahren zur Prüfung der FFH-Verträglichkeit.....	16
2. Materiell-rechtliche Würdigung .....	18
2.1. Ermessensentscheidung.....	18
2.2. Planrechtfertigung .....	18
2.2.1. Notwendigkeit der Maßnahme .....	18
2.2.2. Planungsziel.....	20
2.3. Öffentliche Belange.....	21
2.3.1. Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	21
2.3.2. Planungsvarianten .....	21
2.3.2.1. Beschreibung der Varianten.....	22
2.3.2.2. Vergleich der Varianten und Bewertung im Hinblick auf das Gesamtkonzept .....	23
2.3.3. Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt).....	26
2.3.4. Immissionsschutz.....	27
2.3.4.1. Verkehrslärmschutz.....	27
2.3.4.2. Schadstoffbelastung.....	30
2.3.5. Naturschutz und Landschaftspflege .....	31
2.3.5.1. Verbote .....	31
2.3.5.2. Berücksichtigung der Naturschutzbelange .....	34
2.3.5.3. Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung) .....	34
2.3.6. Gewässerschutz.....	39
2.3.6.1. Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung.....	39
2.3.6.2. Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse .....	39
2.3.7. Landwirtschaft als öffentlicher Belang .....	40
2.3.8. Wald .....	42
2.3.9. Denkmalschutz.....	43
2.3.10. Gemeindliche Belange .....	43
2.3.11. Träger von Versorgungsleitungen .....	43
2.4. Private Belange, private Einwendungen.....	43
2.4.1. Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben werden.....	44
2.4.2. Einzelne Einwander .....	44
2.5. Gesamtergebnis der Abwägung .....	52
2.6. Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen.....	52
3. Kostenentscheidung.....	52
<b>D. Rechtsbehelfsbelehrung .....</b>	<b>52</b>
<b>E. Hinweis zur Auslegung des Plans .....</b>	<b>53</b>

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen:

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AH-RAL-K-2	Aktuelle Hinweise zur Gestaltung planfreier Knotenpunkte außerhalb bebauter Gebiete - Ergänzungen zu den RAL-K-2
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm
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
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts (Sammlung)
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
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift

OVG	Oberverwaltungsgericht
PlaFeR	Planfeststellungsrichtlinien
RAS-L	Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Linienführung
RAS-N	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes.
RAS-Q	Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Querschnitt
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UmwRG	Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz
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
VGHE	Entscheidungen des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (Sammlung)
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
V-RL	Vogelschutz - Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayer. Straßen- und Wegegesetz

**Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG);  
Planfeststellungsverfahren für den Anbau von Zusatzfahrstreifen an der Bundesstraße 8 Würzburg - Nürnberg zwischen der Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße Emskirchen - B 8 ("alte B 8") und der Einmündung der Staatsstraße 2414 Emskirchen - Dachsbach mit Neubau einer zusätzlichen Verbindungsspanne zwischen der B 8 und der Staatsstraße 2244 Emskirchen - Herzogenaurach östlich der Sixtmühle einschließlich des Anbaus eines Ausfädelungstreifens an der bestehenden Verbindungsrampe B 8 - St 2244 (Abschnitt 1640, Station 0,266 bis Abschnitt 1680, Station 0,346) im Bereich des Marktes Emskirchen**

Die Regierung von Mittelfranken erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss:**

### **A. Tenor**

#### **1. Feststellung des Plans**

Der Plan für den Anbau von Zusatzfahrstreifen an der Bundesstraße 8 Würzburg - Nürnberg zwischen der Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße Emskirchen - B 8 ("alte B 8") und der Einmündung der Staatsstraße 2414 Emskirchen - Dachsbach mit Neubau einer zusätzlichen Verbindungsspanne zwischen der B 8 und der Staatsstraße 2244 Emskirchen - Herzogenaurach östlich der Sixtmühle einschließlich des Anbaus eines Ausfädelungstreifens an der bestehenden Verbindungsrampe B 8 - St 2244 (Abschnitt 1640, Station 0,266 bis Abschnitt 1680, Station 0,346) wird mit den sich aus den Ziffern A. 3 und A. 6 dieses Beschlusses ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

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

#### **2. Festgestellte Planunterlagen**

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

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht vom 18.07.2013	
2	Übersichtskarte vom 18.07.2013 (nachrichtlich)	1:50.000
3	Übersichtslageplan vom 18.07.2013 (nachrichtlich)	1:5.000
6 Blatt 1	Straßenquerschnitt B 8 - Anbau eines Zusatzfahrstreifens von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+300 - vom 18.07.2013	1:50
6 Blatt 2	Straßenquerschnitt B 8 - Anbau eines Zusatz-	1:50

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
	fahrstreifens von Bau-km 1+300 bis Bau-km 2+400 - vom 18.07.2013	
6 Blatt 3	Straßenquerschnitt B 8 - Bereich Verbindungsspange von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+310 - vom 18.07.2013	1:50
6 Blatt 4	Straßenquerschnitt - Bereich Verbindungsspange Ab- und Auffahrt - vom 18.07.2013	1:50
6 Blatt 5	Straßenquerschnitt St 2244 - Bereich Verbindungsspange von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+180 - vom 18.07.2013	1:50
7.1 Blatt 1	Lageplan Teil 1 - Zusatzfahrstreifen B 8 - vom 18.07.2013	1:1.000
7.1 Blatt 2	Lageplan Teil 2 - Zusatzfahrstreifen B 8 - vom 18.07.2013	1:1.000
7.1 Blatt 3	Lageplan Teil 3 - Zusatzfahrstreifen B 8 - vom 18.07.2013	1:1.000
7.1 Blatt 4	Lageplan Teil 4 - Anschluss B 8 an die St 2244 - vom 18.07.2013	1:1.000
7.2	Bauwerksverzeichnis vom 18.07.2013, ergänzt am 16.09.2014	
8 Blatt 1	Höhenplan Zusatzfahrstreifen B 8 vom 18.07.2013	1:2.000/200
8 Blatt 2	Höhenplan Bereich Verbindungsspange - Anschluss B 8 an die St 2244 - vom 18.07.2013	1:1.000/100
11.1	Schalltechnische Untersuchung vom 18.07.2013	
11.2 Blatt 1a	Lageplan zum Schallschutz - Beurteilungspegel nach den RLS-90 mit Ausbau der B 8 - vom 18.07.2013	1:2.000
11.2 Blatt 1b	Lageplan zum Schallschutz - Beurteilungspegel nach den RLS-90 mit Ausbau der B 8 - vom 18.07.2013	1:2.000
11.2 Blatt 2a	Lageplan zum Schallschutz - Summenpegel Straße + Schiene mit Ausbau der Bahnstrecke – vom 18.07.2013	1:2.000
11.2 Blatt 2b	Lageplan zum Schallschutz - Summenpegel Straße + Schiene mit Ausbau der Bahnstrecke – vom 18.07.2013	1:2.000
12.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 18.07.2013, ergänzt am 02.10.2014	
12.2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 18.07.2013	1:5.000
12.3 Blatt 1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Teil 1 vom 18.07.2013	1:1.000
12.3 Blatt 2	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Teil 2 vom 18.07.2013	1:1.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
12.3 Blatt 3	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Teil 3 vom 18.07.2013	1:1.000
12.3 Blatt 4	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Teil 4 vom 18.07.2013	1:1.000
12.4	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung vom 18.07.2013	
13.1	Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen vom 18.07.2013	
13.2	Übersichtslageplan Einzugsgebiete der Regenrückhaltebecken / Entwässerungsabschnitte vom 18.07.2013 (nachrichtlich)	1:5.000
13.3 Blatt 1	Lageplan Teil 1 Einzugsgebiete der Regenrückhaltebecken / Entwässerungsabschnitte vom 18.07.2013	1:1.000
13.3 Blatt 2	Lageplan Teil 2 Einzugsgebiete der Regenrückhaltebecken / Entwässerungsabschnitte vom 18.07.2013	1:1.000
13.3 Blatt 3	Lageplan Teil 3 Einzugsgebiete der Regenrückhaltebecken / Entwässerungsabschnitte vom 18.07.2013	1:1.000
13.3 Blatt 4	Lageplan Teil 4 Einzugsgebiete der Regenrückhaltebecken / Entwässerungsabschnitte vom 18.07.2013	1:1.000
13.4	Querprofile Darstellung Retentionsraumverlust von Bau-km 0+560 bis Bau-km 0+650 vom 18.07.2013	1:100
14.1 Blatt 1	Grunderwerbsplan Teil 1 - Zusatzfahrstreifen B 8 - vom 18.07.2013	1:1.000
14.1 Blatt 2	Grunderwerbsplan Teil 2 - Zusatzfahrstreifen B 8 - vom 18.07.2013	1:1.000
14.1 Blatt 3	Grunderwerbsplan Teil 3 - Zusatzfahrstreifen B 8 - vom 18.07.2013	1:1.000
14.1 Blatt 4	Grunderwerbsplan Teil 4 – Anschluss B 8 an die St 2244 - vom 18.07.2013	1:1.000
14.2	Grunderwerbsverzeichnis vom 18.07.2013	
15	Übersichtslageplan Auffüllfläche vom 18.07.2013	1:5.000

### 3. Nebenbestimmungen

#### 3.1. Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekanntzugeben:

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH, Technische Infrastruktur NL Süd, PTI 13 PB L Ansbach, Meinhardswindener Str. 4a, 91522 Ansbach, spätestens drei Monate vor Baubeginn, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungen

sungsarbeiten und Sicherungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

- 3.1.2 Der N-ERGIE Netz GmbH, Hainstraße 34, 90461 Nürnberg, damit die notwendigen Verlegungs-, Anpassungs- und Sicherungsmaßnahmen an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass sowohl das „Merkblatt für Freileitungen“ als auch das „Merkblatt für erdverlegte Anlagen“ der N-ERGIE Netz GmbH zu beachten ist.

- 3.1.3 Der DB Kommunikationstechnik GmbH, Südwestpark 60, 90449 Nürnberg, zur Beauftragung der notwendigen Vorbereitungsarbeiten und Sicherungsvorkehrungen zum Schutz von Kabeln und Telekommunikationsanlagen.

Vor Baubeginn haben sich die am Bau Beteiligten von einem Mitarbeiter der DB Kommunikationstechnik GmbH vor Ort einweisen zu lassen. Ein Termin für die örtliche Einweisung ist mindestens sieben Arbeitstage vorher schriftlich unter Angabe der Bearbeitungsnummer zu beantragen. Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren.

Das Kabelmerkblatt der DB Kommunikationstechnik GmbH und das Merkblatt "Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel" der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft sind strikt zu beachten.

Die Empfangsbescheinigung / Verpflichtungserklärung der DB Kommunikationstechnik GmbH ist rechtzeitig vor Baubeginn von der bauausführenden Firma unterzeichnet an die DB Kommunikationstechnik GmbH zurückzusenden. Bevor dieser nicht die unterzeichnete Empfangsbescheinigung / Verpflichtungserklärung vorliegt, darf mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden.

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

- 3.2.1 Der Vorhabensträger hat Vorkehrungen zum Schutz vor Abschwemmungen und Gewässerverunreinigungen zu treffen. Die Baustelleneinrichtung ist außerhalb des Überschwemmungsgebietes zu errichten.
- 3.2.2 Überschüssiges Erdmaterial ist außerhalb von Überschwemmungsgebieten zu verbringen; Bauschutt ist ordnungsgemäß zu entsorgen.
- 3.2.3 Es dürfen nur Materialien und Baustoffe verwendet werden, insbesondere für erdberührte und im freien befindlichen Bauteile, die keine wassergefährdenden und / oder auslaugbaren Stoffe enthalten.
- 3.2.4 Nach der Bauausführung ist soweit möglich jeweils der ursprüngliche Zustand des Vorlandes, der Uferböschungen und der Gewässersohle wieder herzustellen. Bei der Neuanlage des Bachlaufes im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahme M 4 sind unterschiedliche, möglichst flache Böschungsneigungen herzustellen.
- 3.2.5 Der vorhandene Bewuchs im Bereich der Gewässer ist bei der Durchführung der Baumaßnahme nach Möglichkeit zu schonen und soll weitgehend erhalten werden. Bei der Bauausführung ggf. entfernter Bewuchs ist durch Neuanpflanzungen zu ersetzen.
- 3.2.6 Bei der Ausführung ist ein Hochwasserstand von 317,45 m ü. NN zu beachten.



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

- 3.3.1 Während der Baudurchführung ist eine ökologische Baubegleitung sicherzustellen.
- 3.3.2 Auf der Nordseite der B 8 ist gegenüber den vorgesehenen Betonschutzwänden bzw. Gabionen dauerhaft ein Wildschutzzaun zu installieren. Der Zaun ist zumindest im bodennahen Bereich engmaschig auszuführen, um auch Kleinsäuger an der Querung der Straße zu hindern. Die genaue Situierung des Zauns ist mit der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen.
- 3.3.3 Die Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen M 4 hat außerhalb der Vegetationszeit, d. h. nicht in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September, zu erfolgen. Für diese Maßnahme ist zudem eine kontinuierliche ökologische Baubegleitung zu gewährleisten. Die Ausgestaltung der Maßnahme im Einzelnen ist mit der unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Neustadt a. d. Aisch – Bad Windsheim abzustimmen.
- 3.3.4 Die plangegegenständlichen Kompensationsmaßnahmen sind gemäß den in den Maßnahmenblättern in Unterlage 12.1 enthaltenen Maßgaben dauerhaft zu pflegen und zu unterhalten. Die Ausgleichsmaßnahme A 1 ist noch weiter zu optimieren, um die erforderliche Aufwertung zu erreichen (beispielsweise durch Modellierung und Bepflanzung der Einfassungsdämme, Steinriegel etc.). Die näheren Einzelheiten der Optimierung sind mit der unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Neustadt a. d. Aisch – Bad Windsheim abzustimmen.
- 3.3.5 Beiderseits der neuen Verbindungsspanne B 8 - St 2244 sowie südlich entlang der B 8 im Bereich von etwa 150 m östlich bis 150 m westlich der neuen Verbindungsspanne ist in den ersten drei Jahren nach Fertigstellung des Vorhaben jeweils während der Amphibienhauptwanderzeit von Ende Februar bis Mai in Abhängigkeit von der tatsächlichen Witterung ein temporärer Amphibienzaun (z. B. Maibachzaun) mit Fangeimern zu errichten. Die Fangergebnisse sind täglich auszuwerten und zu dokumentieren; hierbei sind insbesondere auch Angaben zu den angetroffenen Arten und deren Anzahl machen. Die näheren Einzelheiten der Durchführung sind mit der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen; dieser sowie der Planfeststellungsbehörde ist nach dem Ende der letzten zu beobachtenden Amphibienhauptwanderzeit auch eine zusammenfassende Dokumentation der Fangergebnisse zu übersenden.
- 3.3.6 Bei den vorgesehenen Gabionen sind Geotextilvliese zur Abtrennung vom anstehenden Boden einzubauen. Für die Befüllung der Gabionen darf nur Material mit einer Korngröße von 50 mm Durchmesser verwendet werden.

### **3.4 Fortwirtschaft**

Die zwischen der B 8 und der Eisenbahnlinie Fürth - Würzburg nicht beanspruchten Waldflächen sind während der Bauzeit von Bau-km 1+250 bis Bau-km 1+850 an der Nordseite mit einem Biotopschutzzaun zu sichern.

### **3.5 Abfallrecht**

Bei der Anlieferung ist jeweils festzustellen, ob das angefahrne Material für die vorgesehene Geländeauffüllung geeignet ist. Es darf nur unbelasteter Bodenaushub verwendet werden. Unbelasteter Bodenaushub ist nicht kontaminiertes, natürlich anstehendes Locker- und Festgestein, das bei Baumaßnahmen ausgehoben oder abgetragen wird. Folgende Materialien zählen nicht als unbelasteter Bodenaushub:

- Material, das aufgrund Herkunft / Aussehen / Geruch Anhaltspunkte für eine Schadstoffbelastung aufweist
- Mutterboden (humoser Oberboden)
- Material aus Graben- und Gewässerräumarbeiten
- Material, das bei Kanalsanierungsarbeiten anfällt
- Material, das bei Straßenunterhaltungsmaßnahmen (z.B. Bankettschälgut) und Straßenrückbaumaßnahmen anfällt
- Material aus kontaminierten Industrie- und Gewerbeflächen
- Material aus Altlastensanierungsmaßnahmen
- Material aus Flächen, auf denen Abwässer verrieselt oder belastete Schlämme aufgebracht wurden; dies gilt nicht für Klärschlämme, die gemäß der Klärschlammverordnung aufgebracht wurden
- Material aus Bodenbehandlungsanlagen

### 3.6 Sonstige Nebenbestimmungen

Der Vorhabensträger hat den Eigentümern des Grundstücks Fl.- Nr. 741, Gemarkung Emskirchen, die für die fachgerechte Herstellung eines Ersatzbrunnens notwendigen Aufwendungen – einschließlich der Aufwendungen für den Anschluss des neuen Brunnens an die bestehende Hausanschlussleitung - zu erstatten. Die näheren Einzelheiten hinsichtlich Art und Umfang der zur Erstellung des Ersatzbrunnens und dessen Anschluss an die Hausanschlussleitung erforderlichen Maßnahmen sowie zur zeitlichen Koordinierung des Brunnenbaus mit dem Straßenbau sind in einer Vereinbarung zwischen dem Vorhabensträger und den Eigentümern festzulegen. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

## 4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

### 4.1 Gegenstand / Zweck

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zur Benutzung des Ochsenweiher (Gewässer III. Ordnung), der aus den Planunterlagen ersichtlichen namenlosen Gräben (Gewässer III. Ordnung), des Floresbachs (Gewässer III. Ordnung), des Mühlbachs (Gewässer III. Ordnung) und der Mittleren Aurach (Gewässer II. Ordnung) durch Einleiten gesammelter Abwässer erteilt.

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Einleitung von Regenwasser.

Bezeichnung der Einleitung	Gemarkung	Flur-Nr.	Rechtswert	Hochwert	Benutztes Gewässer
E1	Emskirchen	1394	4.405.419	5.492.789	Ochsenweiher
E2	Emskirchen	425	4.406.235	5.491.523	namenloser Graben
E3	Emskirchen	430	4.406.390	5.491.551	namenloser Graben
E4	Emskirchen	730	4.407.993	5.491.788	Floresbach
E5	Emskirchen	644	4.407.919	5.491.810	Floresbach
E6	Emskirchen	740	4.407.873	5.491.641	Mühlbach
E7	Emskirchen	730	4.408.040	5.491.764	Floresbach
E8	Emskirchen	726	4.408.391	5.491.699	Mittlere Aurach

### 4.2 Plan

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

### 4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

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

4.3.2 Umfang der erlaubten Einleitungen von Regenwasser aus den Regenwasserkanälen

Bezeichnung der Einleitung	Maximal möglicher Abfluss (l/s)	ab dem Zeitpunkt
E1	51	ab Inbetriebnahme
E2	62	ab Inbetriebnahme
E3	22	ab Inbetriebnahme
E4	17	ab Inbetriebnahme
E5	29	ab Inbetriebnahme
E6	9	ab Inbetriebnahme
E7	21	ab Inbetriebnahme
E8	5	ab Inbetriebnahme

4.3.3 Betrieb und Unterhaltung

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

4.3.3.2 Der Vorhabensträger hat eine Dienstanweisung und daneben für jede Entwässerungseinrichtung (z. B. Regenrückhaltebecken) eine Betriebsanweisung auszuarbeiten und regelmäßig zu aktualisieren. Dienst- und Betriebsanweisungen sind an geeigneter Stelle auszulegen und dem Landratsamt Neustadt a. d. Aisch - Bad Windsheim sowie dem Wasserwirtschaftsamt Ansbach jeweils 2-fach zu übersenden. Wesentliche Änderungen sind diesen Stellen mitzuteilen.

Die Dienstanweisung regelt den Dienstbetrieb und muss Einzelheiten zu Organisation, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten der Mitarbeiter enthalten. Des Weiteren sind darin Regelungen zum Verhalten im Betrieb zur Vermeidung von Unfall- und Gesundheitsgefahren zu treffen.

In den Betriebsanweisungen müssen Vorgaben zur Durchführung des regelmäßigen Betriebs und zur Bewältigung besonderer Betriebszustände enthalten sein. Dazu gehören u. a. Alarm- und Benachrichtigungspläne für den Fall von Betriebsstörungen.

4.3.4 Bestandspläne

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, innerhalb von drei Monaten nach Inbetriebnahme dem Wasserwirtschaftsamt Ansbach zwei Fertigungen und dem Landratsamt Neustadt a. d. Aisch - Bad Windsheim eine Fertigung der Bestandspläne zu übergeben.

#### 4.3.5 Anzeige- und Informationspflichten

4.3.5.1 Wesentliche Änderungen gegenüber den festgestellten Unterlagen bzgl. der Menge und Beschaffenheit des anfallenden Abwassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie der Betriebs- und Verfahrensweise der Abwasseranlagen, soweit sie sich auf die Ablaufqualität auswirken können, sind unverzüglich dem Landratsamt Neustadt a. d. Aisch - Bad Windsheim und dem Wasserwirtschaftsamt Ansbach anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig eine hierzu ggf. erforderliche Genehmigung bzw. Erlaubnis unter Vorlage entsprechender Unterlagen zu beantragen.

4.3.5.2 Baubeginn und -vollendung sind dem Landratsamt Neustadt a. d. Aisch - Bad Windsheim und dem Wasserwirtschaftsamt Ansbach rechtzeitig anzuzeigen. Wird das Vorhaben in mehreren Bauabschnitten ausgeführt, so sind Beginn und Vervollendung jedes Bauabschnittes anzuzeigen.

#### 4.3.6 Gewässerunterhaltung

Die jeweiligen Straßenbaulastträger haben die Auslaufbauwerke sowie die Flussufer jeweils von 3 m oberhalb bis 5 m unterhalb der Einleitungsstellen im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Ansbach und dem ansonsten Unterhaltungsverpflichteten zu sichern und zu unterhalten.

Darüber hinaus haben die Straßenbaulastträger nach Maßgabe der jeweiligen gesetzlichen Bestimmungen alle Mehrkosten zu tragen, die bei der Unterhaltung der benutzten Gewässer aus der Abwasseranlage mittelbar oder unmittelbar entstehen.

#### 4.3.7 Auflagenvorbehalt

Weitere Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse als erforderlich erweisen sollten, bleiben vorbehalten.

### 5. Straßenrechtliche Verfügungen

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

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort beschrieben. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

## **6. Entscheidung über Einwendungen**

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

## **7. Entscheidungsvorbehalt**

Werden bei dem unter Ziffer 3.3.5 angeordneten Monitoring wandernde Amphibien in signifikanter Zahl festgestellt, hat der Vorhabensträger unverzüglich geeignete Vorschläge zu möglichen Abhilfemaßnahmen zu erarbeiten und mit der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Die Planfeststellungsbehörde behält sich die Entscheidung über die zu ergreifenden Abhilfemaßnahmen vor. Der Vorhabensträger hat ihr zur Vorbereitung dieser Entscheidung rechtzeitig geeignete Planunterlagen vorzulegen.

## **8. Kosten**

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

# **B. Sachverhalt**

## **1. Beschreibung des Vorhabens**

Gegenstand des Vorhabens ist der Anbau von wechselseitigen Zusatzfahrstreifen an der B 8 zwischen der Einmündung der GVS Emskirchen - B 8 ("alte B 8") und der Einmündung der St 2414 in die B 8. Daneben beinhaltet das Vorhaben den Neubau einer zusätzlichen Verbindungsspanne zwischen der B 8 und der St 2244 östlich der Sixtmühle und den Anbau eines Ausfädelungstreifens an der bestehenden Verbindungsrampe B 8 - St 2244. Zur Ablagerung überschüssiger Erdmassen ist zudem eine Geländeauffüllung auf einem Grundstück im Bereich der Gemeinde Diespeck vorgesehen.

## **2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 30.07.2013 beantragte das Staatliche Bauamt Ansbach, für das beschriebene Bauvorhaben das Planfeststellungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 24.09.2013 bis 23.10.2013 beim Markt Emskirchen und bei der Verwaltungsgemeinschaft Diespeck nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan beim Markt Emskirchen, der Verwaltungsgemeinschaft Diespeck oder der Regierung von Mittelfranken bis spätestens 06.11.2013 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Markt Emskirchen
- Gemeinde Diespeck
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach

- Amt für Ländliche Entwicklung Mittelfranken
- Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Mittelfranken
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- DB Services Immobilien GmbH
- DB Kommunikationstechnik GmbH (vormals DB System GmbH)
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Landratsamt Neustadt a. d. Aisch - Bad Windsheim
- N-ERGIE Netz GmbH
- Regionaler Planungsverband Westmittelfranken
- Sachgebiet 24 der Regierung (höhere Landesplanungsbehörde)
- Sachgebiet 50 der Regierung (technischer Umweltschutz)
- Sachgebiet 51 der Regierung (höhere Naturschutzbehörde)
- Vermessungsamt Neustadt a. d. Aisch
- Wasserwirtschaftsamt Ansbach

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger anschließend.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 10.07.2014 in Emskirchen erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

## **C. *Entscheidungsgründe***

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

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

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

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

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

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Auf Grund von § 19 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 FStrG und dem BayStrWG.

## 1.2 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. kritisiert die Anwendung der Vorschriften des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben vom 09.12.2006 im Verfahren und moniert, dass er im Anhörungsverfahren nicht ordentlich beteiligt wurde.

Die durch das Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben geänderten Vorschriften des FStrG sind von der öffentlichen Verwaltung zwingend anzuwenden (vgl. Art. 20 Abs. 3 GG). Der durch das genannte Gesetz eingefügte § 17a Nr. 2 FStrG bestimmt u. a., dass die vom Land anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie bestimmte sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach Art. 73 Abs. 5 Satz 1 BayVwVfG in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt, benachrichtigt werden. Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. wurde damit durch die Bekanntmachungen in den Amtsblättern des Marktes Emskirchen und der Verwaltungsgemeinschaft Diespeck der geltenden Rechtslage entsprechend über die Auslegung der Planunterlagen unterrichtet. Es stellt zwar sicherlich eine gewisse Erschwernis dar, dass die Vereinigungen von der Möglichkeit, sich durch Einsichtnahme in die Planunterlagen über das Vorhaben zu informieren, nach der geltenden Rechtslage nicht mehr durch individuelle Benachrichtigung unterrichtet werden. Von den Vereinigungen, die ausweislich der gesetzlichen Anerkennungs Voraussetzungen nach Mitgliederkreis und eigener Leistungsfähigkeit die Gewähr für eine sachgerechte Aufgabenerfüllung bieten müssen (vgl. § 3 UmwRG), kann aber erwartet werden, dass sie auch bei dieser Bekanntmachungsform über ihre regionalen oder örtlichen Untergliederungen sicherstellen, die immerhin einmonatige Auslegungsfrist zur Sichtung und Auswertung der Planunterlagen effektiv ausschöpfen zu können. Insoweit ist die Routine, die sich bei dieser zu den typischen Vereinsaufgaben zählenden Tätigkeit einstellt, ebenso in Rechnung zu stellen, wie die Möglichkeit, sich Kopien der Planunterlagen übersenden zu lassen (vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 14.07.2011, BVerwGE 140, 149-178). Daneben bestand vorliegend auch die - vom Bund Naturschutz in Bayern e.V. auch genutzte - Möglichkeit, die Planunterlagen während des Auslegungszeitraums im Internetauftritt der Planfeststellungsbehörde einzusehen. Die dort eingestellten Unterlagen entsprachen - soweit noch nachvollziehbar - vollumfänglich den ausgelegten Unterlagen. Wie sich aus dem weiteren Vorbringen des Bund Naturschutz in Bayern e.V. ergibt, lagen ihm zumindest auch die für die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf Umweltbelange notwendigen Unterlagen tatsächlich vor. Im Übrigen darf nicht übersehen werden, dass auf die früher in Planfeststellungsverfahren für Bundesfernstraßen praktizierte Übersendung der Planunterlagen schon vor der Rechtsänderung kein Rechtsanspruch bestand (vgl. bereits BVerwG, Beschluss vom 05.10.1993, DVBl 1994, 341-343). Von einem Abbau demokratischer Beteiligungsrechte durch die Vorschriften des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben kann deshalb keine Rede sein; auch in unionsrechtlicher Hinsicht bestehen keine Bedenken.

Soweit der Bund Naturschutz in Bayern e.V. geltend macht, er habe erst spät vom Anhörungsverfahren und den gesetzten Fristen Kenntnis erhalten, so fällt dies auf Grund des Gesagten alleine in seinen Verantwortungsbereich, zumal er sich schon durch regelmäßigen Besuch des Internetauftritts der Planfeststellungsbehörde Kenntnis über die laufenden fernstraßenrechtlichen Anhörungsverfahren in Mittelfranken verschaffen kann. Der Forderung nach einer „ordentlichen und rechtskonformen“ Anhörung und Einräumung einer angemessenen Frist zur Abgabe einer Stellungnahme ist jedenfalls bereits mit der von der Planfeststellungsbehörde gewählten Verfahrensweise hinreichend Rechnung getragen worden. Im Übrigen wurden dem Bund Naturschutz in Bayern e.V. auf sein Schreiben vom 05.11.2013

und die dort geäußerte entsprechende Forderung hin mit Schreiben vom 07.11.2013 die Planfeststellungsunterlagen in Papierform zugesandt; zu einem früheren Zeitpunkt hat er die Übersendung von Papierunterlagen nicht verlangt.

### **1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit**

Für das Bauvorhaben war gemäß § 3c Abs. 1 Sätze 1 und 5 UVPG i. V. m. Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen. Die Vorprüfung hat gezeigt, dass das Bauvorhaben unter Berücksichtigung der in Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben wird, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären:

Das Vorhaben liegt außerhalb des FFH-Gebietes DE 6430-371 "Aurach zwischen Emskirchen und Herzogenaurach". Auf Grund der Entfernung des Vorhabens zu dem Gebiet können Wirkungen auf die als Schutzziele definierten Lebensraumtypen und Arten ausgeschlossen werden (vgl. hierzu die Ausführungen unter C. 1.4). Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden durch das Vorhaben nicht erfüllt. Die mit dem Vorhaben verbundene randliche Beanspruchung von straßenbegleitenden Biotopen führt zu keinen nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft; eine Kompensation der insoweit entstehenden funktionellen Beeinträchtigungen sieht die Planung vor. Das Landschaftsbild ist im betroffenen Raum durch die bestehende Trasse der B 8 und den dortigen Verkehr bereits derzeit stark vorbelastet und wird durch das Vorhaben nur in geringem Umfang zusätzlich beeinträchtigt.

Die Summenpegel aus dem Straßenverkehrslärm der B 8 bzw. der St 2244 und dem Schienenlärm der Eisenbahnstrecke 5910 Fürth - Würzburg, die auf die in der Umgebung des Vorhabens liegenden Gebäude einwirken, werden durch das Vorhaben nicht bzw. an einem Anwesen nur ganz geringfügig im für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbaren Bereich erhöht; im letztgenannten Fall bewegen sich die Summenpegel noch deutlich unterhalb der eigentumsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle.

Der westlich der Schneemühle geplante Ausfädelungstreifen an der bestehenden Verbindungsrampe B 8 - St 2244 greift nur geringfügig in das Überschwemmungsgebiet der Mittleren Aurach ein. Der dadurch eintretende Retentionsraumverlust wird im Rahmen der festgestellten Planung kompensiert.

Unabhängig davon sind aber alle entscheidungserheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt in den Planunterlagen dargestellt und bei der Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens berücksichtigt worden.

Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17a FStrG i. V. m. Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

### **1.4 Verfahren zur Prüfung der FFH-Verträglichkeit**

In räumlicher Nähe zu Teilen des Bauvorhabens befindet sich das FFH-Gebiet DE 6430-371 "Aurach zwischen Emskirchen und Herzogenaurach".

Nach § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Der eigentlichen Verträglichkeitsprüfung ist also eine Vorprüfung bzw. Erheblichkeitseinschätzung vorgeschaltet. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung ist nur dann er-



forderlich, wenn und soweit erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgebiets nicht offensichtlich ausgeschlossen werden können. Die FFH-Vorprüfung beschränkt sich auf die Frage, ob nach Lage der Dinge ernsthaft die Besorgnis nachteiliger Auswirkungen besteht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.11.2007, NuR 2008, 115-118).

Die FFH-Vorprüfung orientiert sich an den für das FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungszielen. Diese Erhaltungsziele sind der Gebietsmeldung (dem Standard-Datenbogen) zu entnehmen, solange der Schutzzweck des Gebiets noch nicht im Verordnungswege nach dem einschlägigen Naturschutzrecht festgelegt worden ist. Die für die Erhaltungsziele maßgeblichen Gebietsbestandteile sind in der Regel die Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-RL, nach denen das Gebiet ausgewählt worden ist, einschließlich der "darin vorkommenden charakteristischen Arten" (vgl. Art. 1 Buchst. e FFH-RL), sowie die Arten des Anhangs II der FFH-RL, die für die Gebietsauswahl bestimmend waren (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, BVerwGE 130, 299-383).

Für das FFH-Gebiet DE 6430-371 "Aurach zwischen Emskirchen und Herzogenaurach" sind im Standard-Datenbogen der LRT 6430 (Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe) sowie die Grüne Keiljungfer als maßgebliche Gebietsbestandteile genannt. Die Eingriffsbereiche des Vorhabens liegen außerhalb des Schutzgebiets, das von der B 8 bereits derzeit unterbrochen wird. Im Hinblick auf die Entfernung der vom Vorhaben betroffenen Teile der St 2244 und der B 8 zum FFH-Gebiet können auch indirekte und sekundäre Auswirkungen auf die Erhaltungsziele des Gebietes hinreichend sicher ausgeschlossen werden. Lediglich vorübergehende baubedingte Auswirkungen des Vorhabens sind nicht vollkommen auszuschließen. Diese sind aber nur temporär und werden sich zudem nicht stark von den durch den Verkehr auf der B 8 ohnehin verursachten Störungen unterscheiden bzw. abheben. Im Ergebnis können deshalb negative Wirkungen des Vorhabens auf die Lebensraumtypen und Arten des FFH-Gebiets ausgeschlossen werden. Eine Beeinträchtigung des Gebiets durch das Vorhaben im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen ist wegen seiner gänzlich fehlenden Wirkungen auf die Erhaltungsziele ebenso nicht zu erkennen. Auf Grund dessen verfängt auch das Vorbringen des Bund Naturschutz e. V., mit dem Bau des neuen Bahndammes am westlichen Ende des FFH-Gebiets und dem gegenständlichen Vorhaben erfolgten in kurzer Zeit zwei randliche Eingriffe in das Gebiet, deren kumulierte Auswirkungen für die Beurteilung der FFH-Verträglichkeit fehlten, nicht. Auch die höhere Naturschutzbehörde hat bestätigt, dass eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann.

Soweit der Bund Naturschutz in Bayern e. V. die durch die bestehende B 8 verursachte Unterbrechung der Wanderlinie der Grünen Keiljungfer entlang des Mühlbachs infolge des Baus der Ausfädelspur an der bestehenden Verbindungsspanne B 8 – St 2244 und der damit verbundenen teilweisen Verlagerung des Verkehrsflusses näher an den Flusslauf noch verstärkt sieht, kann dem die Planfeststellungsbehörde nicht folgen. Es ist - auch nach Einschätzung der höheren Naturschutzbehörde - nichts dafür ersichtlich, dass die Errichtung der Ausfädelspur und die hierfür notwendigen Geländeänderungen - nicht zuletzt auch im Hinblick auf die Entfernung zum FFH-Gebiet - geeignet sind, das Schutzgebiet erheblich zu beeinträchtigen; weiterer vertiefter Untersuchungen bzw. einer Ergänzung der naturschutzfachlichen Unterlagen bedarf es insoweit nicht. Erst recht besteht keine Veranlassung, wegen dieses Vorbringens auf das Vorhaben zu verzichten. Das vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. für den Fall der Planfeststellung beantragte Monitoring mit besonderem Schwerpunkt auf der B 8-Querung im Talraum ist im Hinblick auf die offensichtlich mangelnde Eignung des Vorhabens zur Beeinträchtigung des FFH-Gebiets ebenso nicht geboten.

## **2. Materieell-rechtliche Würdigung**

### **2.1 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.

### **2.2 Planrechtfertigung**

#### **2.2.1 Notwendigkeit der Maßnahme**

Der Anbau von Zusatzfahrstreifen an der B 8 zwischen der Einmündung der GVS Emskirchen - B 8 ("alte B 8") und der Einmündung der St 2414 in die B 8, der Neubau einer zusätzlichen Verbindungsspanne zwischen der B 8 und der St 2244 östlich der Sixtmühle sowie der Anbau eines Ausfädelungstreifens an der bestehenden Verbindungsrampe B 8 - St 2244 sind aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig. Insoweit ist es nicht erforderlich, dass das Vorhaben unausweichlich ist, sondern es genügt, wenn es vernünftigerweise geboten ist, weil gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, der das Vorhaben notwendig macht (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, BVerwGE 125, 116-325). Vor dem Hintergrund, dass Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind (§ 1 Abs. 1 FStrG) und nach § 3 Abs. 1 FStrG in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern sind, ist ein solcher Bedarf für das Vorhaben anzuerkennen. Derzeit genügen die betroffenen Streckenabschnitte der B 8 nicht dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis.

Die B 8 beginnt an der Bundesgrenze zu den Niederlanden bei Emmerich und führt über Köln, Frankfurt, Würzburg, Nürnberg und Regensburg bis nach Passau. Im Landkreis Neustadt a. d. Aisch - Bad Windsheim verläuft sie in südöstliche Richtung und stellt eine wichtige überregionale Straßenverbindung dar, die u. a. den Wirtschaftsstandort Neustadt a. d. Aisch sowohl an den großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen als auch an das Oberzentrum Würzburg anbindet. Die B 8 weist zwischen Neustadt a. d. Aisch und Emskirchen nach der amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 eine Verkehrsbelastung von 13.363 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von rund 9,5 % auf; dies liegt deutlich über der bayernweiten Durchschnittsbelastung von Bundesstraßen von 9.640 Kfz/24h. Die Verkehrsbelastung wird in Zukunft auch noch weiter ansteigen; so ist für das Jahr 2025 eine Verkehrsmenge von rund 14.500 Kfz/24 h prognostiziert (vgl. Ziffer 2.4.2 der Unterlage 1).

Im Streckenabschnitt zwischen der Einmündung der GVS Emskirchen - B 8 ("alte B 8") und der Einmündung der St 2414 in die B 8 sind bedingt durch die räumliche Linienführung (langgezogene Kurven) kaum Überholmöglichkeiten mit ausreichenden Sichtweiten vorhanden. Dies führt im Zusammenwirken mit dem hohen Schwerverkehrsanteil häufig – insbesondere während des morgendlichen und abendlichen Berufsverkehrs – zu ausgeprägter Kolonnenbildung hinter langsam fahrenden Lkw. Der hieraus resultierende Überholdruck hat zur Folge, dass gehäuft riskante Überholvorgänge zu beobachten sind. Hierdurch leidet die Ver-

kehrssicherheit auf dem Streckenabschnitt erheblich, was sich auch in den Unfallzahlen niederschlägt. So ereigneten sich im Zeitraum vom 01.01.1998 bis 30.09.2014 insgesamt 26 Unfälle auf diesem Abschnitt der B 8. Dabei starb eine Person, zwei Personen wurden schwer- und 21 Personen leichtverletzt. Beinahe zwei Drittel dieser Unfälle sind auf Fehler im Zusammenhang mit Überholvorgängen zurückzuführen. Überdies wirkt sich die dargestellte hohe Verkehrsbelastung und -dichte auch nachteilig auf die Verkehrsqualität der B 8 aus und führt zu einer erheblichen Verringerung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit.

Auch die Einmündung der bestehenden Verbindungsspange B 8 - St 2244 in die B 8 stellt sich als Unfallschwerpunkt dar. Im Zeitraum vom 01.01.1998 bis 30.09.2014 ereigneten sich im Bereich dieser Einmündung 42 Unfälle, bei denen 20 Personen schwer- und 58 Personen leichtverletzt wurden. Knapp 80 % dieser Unfälle sind auf eine Missachtung der Vorfahrtsregeln bzw. Fehler beim Abbiegen oder Einfahren in den fließenden Verkehr zurückzuführen. Zur Entschärfung dieses Unfallschwerpunktes wurde bereits 2004 das sichtbehindernde Straßenbegleitgrün am Knotenpunkt entfernt, im Jahr 2007 wurde das gesamte Straßenbegleitgrün im Bereich der Einmündung zurückgeschnitten. Gleichwohl ist Unfallsituation an der Einmündung weiterhin auffällig; so waren zwischen dem 01.01.2008 und dem 30.09.2014 in diesem Bereich immer noch 16 Unfälle mit acht Schwer- und 22 Leichtverletzten zu verzeichnen.

Die im Hinblick auf die dargestellten Unzulänglichkeiten für das Vorhaben sprechenden Gründe rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen des Vorhabens. Wie nachfolgend noch näher dargestellt wird, sind die entgegenstehenden Belange nicht so gewichtig, als dass sie einen Verzicht auf das planfestgestellte Vorhaben erfordern würden.

Dass das Vorhaben nicht im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten ist, der dem FStrAbG als Anlage beigelegt ist, ist unschädlich. Denn § 1 Abs. 2 FStrAbG bestimmt lediglich positiv, dass die Feststellung des Bedarfs für die in den Bedarfsplan aufgenommenen Vorhaben verbindlich ist. Eine bindende negative Feststellung des Inhalts, dass für nicht in den Bedarfsplan aufgenommene Vorhaben kein Bedarf besteht, ist der Bestimmung hingegen nicht zu entnehmen. Der Nichtaufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan kann je nach den Umständen des Falles allenfalls indizielle Bedeutung für die Bedarfsfrage zukommen. Geht es aber um ein Ausbauprojekt vergleichsweise geringen Umfangs, so ist dessen Nichterwähnung schon mit Rücksicht auf § 3 FStrAbG nicht einmal Indiz für einen fehlenden Bedarf (siehe hierzu BVerwG, Beschluss vom 15.07.2005 - 9 VR 39/04 - juris).

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. weist auf den erfolgten Anbau eines Zusatzfahrstreifens zwischen Neustadt a. d. Aisch und Emskirchen hin und darauf, dass in dem ausgebauten Bereich häufig massive Tempoüberschreitungen zu registrieren seien und die Überholregeln häufig nicht eingehalten würden. Auf Grund der höheren Fahrtgeschwindigkeiten seien Fahrfehler jetzt gefährlicher. Diese Argumentation ist nicht geeignet, dem Vorhaben die planungsrechtliche Rechtfertigung abzuspreeken. In dem angesprochenen Bereich wie auch auf dem gegenständlichen Abschnitt hat sich die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch den Zusatzfahrstreifenanbau nicht geändert bzw. ändert sich nicht; sie beträgt für Pkw wie zuvor 100 km/h (vgl. § 3 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe c) StVO). Dass durch das Vorhaben eine Verkehrslage geschaffen wird, die ähnliche oder sogar noch größere Gefahren wie der jetzige Straßenzustand mit sich bringt, ist – nicht zuletzt auch im Hinblick auf die Ausführungen unter C. 2.2.2 - nicht ansatzweise erkennbar. Sollten die Vorschriften der StVO nicht beachtet werden, obliegt es im Übrigen den Straßenverkehrsbehörden, hiergegen einzuschreiten. Dies gilt auch hinsichtlich der in diesem Zusammenhang erhobenen Forderung, den Schwerlastverkehr auf

der B 8 stärker zu kontrollieren und auf den reinen Zielverkehr zu reduzieren. Bzgl. der in diesem Kontext angesprochenen Ausweitung der Sperrung der B 8 für Lkw über 12 t, um „Mautflüchtlinge“ wieder auf die A 3 zu bringen, ist zudem darauf hinzuweisen, dass die Konzentrationswirkung der Planfeststellung das Treffen von verkehrsrechtlichen Anordnungen im Planfeststellungsbeschluss nur insoweit gestattet, als diese Anordnungen für das zugelassene Vorhaben unmittelbar notwendig sind (vgl. BVerwG, Beschluss vom 07.07.2000 - 4 B 94/99 - juris). Dies ist vorliegend offensichtlich nicht der Fall; das Vorhaben beseitigt die beschriebenen Unzulänglichkeiten auch bei Beibehaltung der derzeit gegebenen verkehrsrechtlichen Randbedingungen (vgl. auch die Ausführungen unter C. 2.2.).

### 2.2.2 Planungsziel

Durch den plangegenständlichen Anbau von Zusatzfahrstreifen mit einer Länge von insgesamt 2,4 km zwischen der Einmündung der GVS Emskirchen - B 8 und der Einmündung der St 2414 in die B 8 werden in diesem Bereich ausreichende Möglichkeiten zum gefahrlosen Überholen von Fahrzeugen geschaffen, wodurch der Überholdruck erheblich verringert, der Verkehrsablauf verstetigt und die Verkehrssicherheit deutlich erhöht wird. Auch die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit wird hierdurch wieder angehoben. Zudem entfallen mit der vorgesehenen zweiten Verbindungsspanne zwischen der B 8 und der St 2244 die bislang notwendigen gefahrträchtigen Linksein- bzw. Linksabbiegevorgänge in die B 8 bzw. von dieser in die bestehende Verbindungsspanne. Hierdurch wird auch die Verkehrssicherheit im Bereich der Einmündung der bestehenden Verbindungsspanne deutlich erhöht; der Neubau dieser Verbindungsspanne wird im Übrigen auch von der örtlichen Unfallkommission gefordert. Der Fahrstreifen der B 8 in Fahrtrichtung Neustadt a. d. Aisch wird zudem im Zulauf auf die bestehende Verbindungsspanne zur St 2244 um einen Ausfädungstreifen ergänzt, um die Rechtsabbieger möglichst früh vom Geradeausverkehr zu trennen, wodurch auch in diesem Bereich der Verkehrsfluss verstetigt und das durch diese Abbiegevorgänge bestehende Unfallpotential verringert wird.

Das Vorhaben ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde erforderlich, um sowohl den derzeitigen als auch den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können.

Soweit diese Notwendigkeit im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wird, geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Das Vorhaben verhindere den vorrangigen Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere der Schiene als umweltverträgliches Verkehrsmittel, durch Bindung von Finanzmitteln. Die für das Vorhaben vorgesehenen Finanzmittel sollten für den Ausbau des öffentlichen Personennah- und -fernverkehrs verwendet bzw. eher für den Straßenunterhalt als für den Straßenausbau ausgegeben werden. Zudem sei das Vorhaben nicht mit den bestehenden Klimaschutzziele vereinbar. Der Verkehr trage erheblich zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen bei; es sei bisher nicht gelungen, die Emissionen im Verkehr nennenswert zu reduzieren. Auch aus Klimaschutzgründen bedürfe es dringend einer Umschichtung der Investitionsmittel hin zum Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs. Das Vorhaben widerspreche den Zielen der Bayerischen Staatsregierung, der Bundesregierung und der EU zum Klimaschutz. Diese Einwendungen verkennen aber den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: Straßenbaumaßnahme). Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die Verkehrspolitik geführt werden; dies würde den Rahmen des Verfahrens sprengen. Es müssen in diesem Zusammenhang vielmehr die gesetzlichen Bindungen und die Aufteilung der Gewalten (Art. 20 Absatz 3 GG) beachtet werden. Insbesondere ist auch in

Blick zu nehmen, dass über den Haushalt des Freistaats Bayern der Landtag (vgl. Art. 70 Abs. 2 BV) bzw. über den Bundeshaushalt der Bundestag (vgl. Art. 110 Abs. 2 i. V. m. Art. 77 Abs. 1 GG) entscheidet. Die Bewältigung der klimatischen Veränderungen, die durch CO<sub>2</sub> mitverursacht werden, ist ebenso nicht Aufgabe der Planfeststellung. Diese Veränderungen sind globaler Natur; auf lokaler Ebene entfaltet CO<sub>2</sub> keine spezifischen nachteiligen Wirkungen.

Soweit dem Vorhaben konkret angelastet wird, neuen Kfz-Verkehr zu erzeugen, kann dem ebenso nicht gefolgt werden. Durch das Vorhaben wird die verkehrliche Kapazität der B 8 mangels eines zusätzlichen durchgehenden Fahrstreifens in eine Fahrtrichtung zwischen zwei Knotenpunkten nicht erhöht und es werden auch keine vollständig neuen Verknüpfungen im Straßennetz geschaffen; die zusätzliche Verbindungsspanne ergänzt lediglich die schon bestehende Spanne und bedient keine anderen als die jetzt schon gegebenen Fahrtbeziehungen. Verkehrsverlagerungen in mehr als zu vernachlässigendem Umfang sind deshalb nach Umsetzung des Vorhabens nicht zu erwarten; ein greifbarer Einfluss des Vorhabens auf die zukünftige Verkehrsentwicklung ist nicht zu erkennen.

## **2.3 Öffentliche Belange**

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

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen. Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Entwicklungsachsen erreichen.

Der Regionalplan der Region Westmittelfranken gibt unter B V 1.4.1.3 (Z) als Ziel vor, die B 8 als Verbindung zwischen dem Verdichtungsraum Würzburg und dem großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung auszubauen. In der Begründung zu diesem Ziel legt der Regionalplan u. a. dar, dass gerade durch die unzureichende Überholmöglichkeit im zweistreifigen Bereich der bestehenden Straße der bedeutenden Funktion dieser Verkehrsachse - insbesondere auch für den Mittelbereich Neustadt a. d. Aisch - nicht Rechnung getragen wird. Eine deutliche Verbesserung soll durch einzeln beschriebene Ausbaumaßnahmen erreicht werden; in der in Bezug genommenen Begründung zu B V 1.4.1.2 wird explizit ein bereichsweiser Anbau von Zusatzfahrstreifen zwischen Neustadt a. d. Aisch und der Grenze der Region Nürnberg zur Verbesserung der Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit genannt.

Die höhere Landesplanungsbehörde hat das Vorhaben begrüßt. Der Regionale Planungsverband Westmittelfranken hat keine Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben.

### **2.3.2 Planungsvarianten**

Aus dem fachplanungsrechtlichen Abwägungsgebot ergibt sich auch die Pflicht, planerische Varianten in Betracht zu ziehen (vgl. z. B. BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009, NuR 2009, 480-481). Die Planfeststellungsbehörde ist hierbei aber nicht verpflichtet, jede nur denkbare Variante genauer zu untersuchen. Insbesondere ist sie nicht genötigt, Alternativen zu prüfen, die auf ein anderes Projekt hinauslaufen (BVerwG, Urteil vom 06.11.2012, BVerwGE 145, 40-67).

### 2.3.2.1 *Beschreibung der Varianten*

Folgende vom Vorhabensträger untersuchte, von Dritten im Verfahren vorgeschlagene oder von der Planfeststellungsbehörde für vertretbar gehaltene Vorhabensalternativen wurden geprüft und in die Abwägung eingestellt:

#### 2.3.2.1.1 Zusatzfahrstreifen an der B 8

##### Nullvariante

Die Nullvariante beinhaltet den Verzicht auf den Anbau von Zusatzfahrstreifen und die Beibehaltung des jetzigen Zustandes sowie vermehrte Verkehrskontrollen und ggf. flankierende straßenverkehrsrechtliche Anordnungen.

##### Variante A

Bei der Variante A bleibt der nördliche Fahrbahnrand der B 8 unverändert. Die Straße wird durchgehend von Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+400 nach Süden um einen Zusatzfahrstreifen verbreitert.

##### Variante B

Die Variante B sieht vor, die B 8 von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+700 nach Norden zu verbreitern. Von Bau-km 1+100 bis Bau-km 2+400 erfolgt die Verbreiterung nach Süden. Zwischen Bau-km 0+700 bis Bau-km 1+100 ist ein Übergangsbereich für den Wechsel der Ausbaurichtung vorgesehen.

##### Variante C

Bei der Variante C bleibt der südliche Fahrbahnrand der B 8 unverändert. Die Straße wird durchgehend von Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+400 nach Norden um einen Zusatzfahrstreifen verbreitert.

Die Varianten sind mit Ausnahme der Nullvariante im Anhang zu Unterlage 1 zeichnerisch dargestellt. Hierauf wird verwiesen.

#### 2.3.2.1.2 Zusätzliche Verbindungsspanne B 8 – St 2244

##### Nullvariante

Die Nullvariante beinhaltet den Verzicht auf den Bau einer zusätzlichen Verbindungsspanne zwischen der B 8 und der St 2244 und die Beibehaltung der bestehenden Situation sowie die Anordnung von Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und vermehrte Verkehrskontrollen.

##### Variante 1

Bei der Variante 1 wird die Verbindungsspanne südwestlich des bestehenden Bauwerks, mit dem die St 2244 über die B 8 überführt wird, in räumlicher Nähe zu den Anwesen der Sixtmühle hergestellt.

##### Variante 2

Die Variante 2 sieht eine Errichtung der Verbindungsspanne südöstlich des Bauwerks, mit dem die St 2244 über die B 8 überführt wird, zwischen der B 8 und dem Mühlbach vor.

### 2.3.2.2 Vergleich der Varianten und Bewertung im Hinblick auf das Gesamtkonzept

#### 2.3.2.2.1 Zusatzfahrstreifen an der B 8

Die Nullvariante scheidet als Alternative aus, da mit ihr das unter C. 2.2.2 insoweit genannte Planungsziel nicht erreicht werden kann. Ohne Zusatzfahrstreifenanbau können keine verkehrssicheren Überholmöglichkeiten geschaffen werden, so dass der gegebene Überholdruck weiterhin unverändert bestehen bliebe. Die hieraus resultierenden verkehrsgefährdenden Überholvorgänge würden im Hinblick auf die zukünftig zu erwartende Verkehrsbelastung sogar noch weiter zunehmen. Die Unfallsituation würde sich mit der Nullvariante ebenso nicht verbessern. Damit könnte gleichzeitig auch die Zielsetzung des § 3 Abs. 1 FStrG mit dieser Variante nicht erreicht werden, so dass sich die Variante überdies auch als anderes Projekt im Rechtssinn darstellt, auf das sich die Planfeststellungsbehörde nicht verweisen lassen muss (vgl. hierzu auch BVerwG, Beschluss vom 30.10.2013 - 9 B 18/13 – juris).

Die Verwirklichung der Variante A beansprucht eine Fläche von insgesamt 23.055 m<sup>2</sup>. Davon stehen 3.800 m<sup>2</sup> nicht im Eigentum des Vorhabensträgers. Zur Umsetzung der Variante B wird eine Fläche von insgesamt 55.240 m<sup>2</sup> benötigt. Hiervon stehen insgesamt 5.250 m<sup>2</sup> nicht im Eigentum des Vorhabensträgers. Die Variante C benötigt zu ihrer Verwirklichung eine Fläche von insgesamt 34.361 m<sup>2</sup>. Von 9.162 m<sup>2</sup> dieser Fläche ist der Vorhabensträger nicht Eigentümer. Somit ist der Flächenbedarf insgesamt sowie die noch zu erwerbende Fläche bei Variante A am geringsten. Zudem befinden sich bei der Variante A die sechs betroffenen Grundstücke ausschließlich im Eigentum der Deutschen Bahn AG und des Marktes Emskirchen. Bei der Variante B gehört hingegen eines der sechs betroffenen Grundstücke einer Privatperson; bei der Variante C gehören sogar neun Grundstücke von den hier betroffenen 16 Grundstücken privaten Eigentümern. Bei einigen der von der Variante C beanspruchten Grundstücken handelt es sich überdies um Gewerbeflächen im nördlich der B 8 liegenden Gewerbegebiet.

Die bauliche Umsetzung der Variante A ist auf Grund der nur einseitigen Verbreiterung der B 8 vergleichsweise einfach. Die bis zu 10 m hohen Böschungen nördlich der B 8 sowie die Fußgängerunterführung im Bereich des Emskirchener Bahnhofs werden nicht angetastet. Allerdings muss der südlich der B 8 verlaufende Abkommensschutzwahl zwischen Eisenbahnlinie und Straße von Bau-km 0+340 bis 0+500 sowie von Bau-km 0+600 bis 1+100 im Dammfußbereich mit Betonschutzwänden abgefangen werden; im Übrigen bleibt der Wall aber erhalten. Die bauliche Umsetzung der Variante B ist im Vergleich dazu diffiziler. Bei dieser Variante müssen von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+050 die bis zu 10 m hohen Böschungen nördlich der B 8 Richtung Norden verbreitert werden. Im Übergangsbereich von Bau-km 0+700 bis 1+100 müssen zudem auf beiden Seiten der B 8 relativ schmale Streifen angebaut werden, was die Abwicklung der Bauarbeiten erschwert und außerdem während der Bauzeit wohl auch eine mehrmalige Änderung der Verkehrsführung notwendig macht. Weil überdies auch keine taugliche Umleitungsstrecke – insbesondere für Schwerlastverkehr – zur Verfügung steht, ist während des Baubetriebs im Übergangsbereich für längere Zeit eine Lichtsignalanlage zur Verkehrsregelung erforderlich. Hierdurch wird die Verkehrsqualität in dieser Zeit massiv beeinträchtigt. Die Variante C ähnelt bzgl. der Baudurchführung der Variante A. Durch die nur einseitige Verbreiterung der B 8 sind auch hier die notwendigen Eingriffe in den Verkehrsablauf relativ gering. Im Unterschied zur Variante A muss aber bei der Variante C der bei Bau-km 1+590 kreuzende öffentliche Feld- und Waldweg tiefer gelegt werden, um eine ausreichende Durchfahrtshöhe für Fahrzeuge zu gewährleisten; von Bau-km 1+480 bis 1+590 muss dieser Weg infolge dessen auch in gewissem Umfang verlegt werden. Zudem muss insbesondere auch die Fußgängerunterführung im Bereich des Emskirchener Bahnhofs bei

Bau-km 2+157 nach Norden verlängert werden. Damit geht eine längere Unterbrechung dieser Fußgängerverbindung vom Altort bzw. Bahnhof zum Gewerbegebiet/Schulzentrum während der Bauzeit einher. Das Regenrückhaltebecken bei Bau-km 1+830 muss bei der Variante C bedingt durch das Heranrücken der Fahrbahn außerdem nach Norden verschoben und teilweise neu gegründet werden.

Bei der Variante A werden drei kartierte Biotope auf ganzer Länge in einem Streifen von bis zu etwa 2 m Breite versiegelt und in einer Tiefe zwischen 2 - 10 m überbaut. Ein weiteres kartiertes Biotop wird auf ganzer Länge bis zu 4 m hoch überschüttet. Das von Rasen und Altgrasflächen unterbrochene Heckenband südlich der B 8 wird auf ganzer Länge in unterschiedlicher Tiefe von 2 - 10 m, am Baubeginn sogar bis zu 15 m, überbaut. Die Variante C führt demgegenüber zur trassennahen Versiegelung von straßenbegleitenden Hecken, daneben ist die Herstellung der neuen Straßenböschungen nördlich der B 8 mit (weiteren) Verlusten von Hecken, Wald- und Waldrandflächen, offenen, mager hergestellten Straßenböschungen sowie einzelnen Laubbäumen und Einfriedungshecken durch Überbauung und Abgrabung verbunden. Überdies muss eine magere, überwiegend felsige Straßenböschung von Bau-km 0+800 - 1+500 abgegraben werden. Kartierte Biotope werden von der Variante C aber nicht tangiert. Die Variante B zeitigt, soweit der Zusatzfahrstreifen nördlich der B 8 angeordnet wird, die gleichen Auswirkungen wie die Variante C. Soweit der Zusatzfahrstreifen bei der Variante B südlich der B 8 angebaut wird, hat die Variante die gleichen Wirkungen wie die Variante A. Von einem der kartierten Biotope, in das die Variante A auf ganzer Länge eingreift, wird deshalb bei der Variante B bedingt durch den Wechsel des Zusatzfahrstreifens von Nord nach Süd nur der östliche Teil des Biotops versiegelt und überbaut. Die übrigen von der Variante A betroffenen Biotope werden bei der Variante B in gleicher Weise beansprucht.

Die vom Vorhabensträger vorgenommene Kostenschätzung hat gezeigt, dass für die Variante B die geringsten Kosten anfallen würden. Die Variante C ist insbesondere wegen des Umbauaufwandes an der Fußgängerunterführung im Bereich des Emskirchener Bahnhofs teurer als die Varianten A und B.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten gibt die Planfeststellungsbehörde der Variante A den Vorzug. Sie stellt bei Berücksichtigung aller betroffenen Belange die insgesamt ausgewogenste Lösung dar und erweist sich insbesondere hinsichtlich Flächenbedarf sowie noch zu erwerbender Flächen günstiger als die anderen Varianten. Auch die bauliche Umsetzung stellt sich bei der Variante A am einfachsten und insgesamt beeinträchtigungsärmsten dar. Die mit der Variante A verbundenen Eingriffe in Biotopstrukturen treten in etwas abgeschwächter Form auch bei der Variante B auf. Bei der Variante C werden diese Biotope zwar verschont, dafür führt diese Variante aber neben der Versiegelung von straßenbegleitenden Hecken insbesondere auch zu Verlusten von Wald- und Waldrandflächen. Nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen sind mit der Variante A nicht verbunden. In Bezug auf die Baukosten weist die Variante A zwar geringfügige Nachteile gegenüber der Variante B auf; hieraus resultiert aber insgesamt nur ein geringer Einfluss auf die Gesamtkosten des Vorhabens. Die Varianten B und C drängen sich im Hinblick auf das Gesagte auch nicht als eindeutig vorzugswürdig auf. Dies gilt auch unter Berücksichtigung des Vorbringens der Polizeiinspektion Neustadt a. d. Aisch. Diese weist auf einen Verkehrsunfall hin, bei dem ein Lkw nahezu bis auf den Gleiskörper der Bahnlinie geschleudert wurde. Auf Grund dessen befürwortet sie zur Gewährleistung des größtmöglichen Abstands zur Eisenbahnlinie die Varianten C und B, die Variante B allerdings nur, sofern Abstand zur Bahnlinie gehalten werden kann. Hierbei übersieht die Polizeiinspektion aber, dass auf mehr als 700 m Länge Betonschutzwände zwischen der B 8 und der Bahnlinie vorgesehen sind, wodurch in diesen Bereichen die Gefahr, dass ein Fahrzeug auf den Gleiskörper abkommt, gegenüber der bestehenden Situation sogar verringert



wird. Dort, wo keine Betonschutzwände geplant sind, ist auf Grund der örtlichen Gegebenheiten und dem Verlauf der Bahnstrecke ebenso kein höheres Risiko wie derzeit für ein Abkommen in den Gleisbereich zu erkennen. Auch die untere Straßenverkehrsbehörde schließt sich der Argumentation der Polizei nicht; sie erachtet die geplanten Betonschutzwände ebenso als ausreichend.

#### 2.3.2.2.2 Zusätzliche Verbindungsspanne B 8 – St 2244

Die Nullvariante scheidet auch hier als Alternative aus, da mit ihr das diesbzgl. unter C. 2.2.2 dargestellte Planungsziel nicht erreicht werden kann. Ohne eine zusätzliche Verbindungsspanne zwischen der B 8 und der St 2244 fänden weiterhin die bislang schon gegebenen gefahrträchtigen Linksein- bzw. Linksabbiegevorgänge in die B 8 bzw. von dieser in die bestehende Verbindungsspanne statt. Die Unfallsituation würde sich deshalb bei dieser Variante auch nicht verbessern; im Hinblick auf die zukünftig zu erwartende Verkehrsbelastung wäre hier im Gegenteil sogar mit einer weiteren Zunahme von Unfallereignissen zu rechnen. Somit könnte mit der Nullvariante gleichzeitig auch die Zielsetzung des § 3 Abs. 1 FStrG nicht erreicht werden, so dass sie sich zudem auch als anderes Projekt im Rechtssinn darstellt, auf das sich die Planfeststellungsbehörde nicht verweisen lassen muss (vgl. hierzu auch BVerwG, Beschluss vom 30.10.2013 - 9 B 18/13 – juris).

Für die Variante 2 müssten Teile der Grundstücke Fl.- Nrn. 731 und 738, Gemarkung Emskirchen, in Anspruch genommen werden. Auf diesen Flächen wurden in der Vergangenheit bereits Kompensationsmaßnahmen für den mit dem Bau der Ortsumgehung Emskirchen verbundenen Eingriff in Natur und Landschaft durchgeführt. Hierdurch haben sich dort Pflanzenbestände unterschiedlicher Ausprägung etabliert, die Merkmale von nach § 30 Abs. 2 BNatSchG bzw. Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG gesetzlich geschützten Biotopen aufweisen. Diese Pflanzenbestände entsprechen in ihren Merkmalen darüber hinaus auch dem LRT 6430, der im Standarddatenbogen des FFH-Gebiets DE 6430-371 "Aurach zwischen Emskirchen und Herzogenaurach" verzeichnet ist. Da die Verbindungsspanne bei der Variante 2 auch in unmittelbarer Nähe zum genannten FFH-Gebiet zu liegen käme, kann eine Verträglichkeit der Variante mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes nicht ohne nähere Untersuchung bejaht werden. Daneben läge die Verbindungsspanne bei der Variante 2 zu einem erheblichen Teil im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Mittleren Aurach und würde die zur Verfügung stehenden Retentionsflächen verringern. Der zwischen den Grundstücken Fl.- Nrn. 731 und 738, Gemarkung Emskirchen, verlaufende Floresbach müsste bei der Variante 2 außerdem in nicht unerheblichem Umfang verrohrt bzw. verlegt werden.

Auf Grund der geschilderten Umstände scheidet die Variante 2 als Alternative aus, ohne dass es noch einer detaillierteren Untersuchung dieser Variante bedürfte. Denn Alternativen, die sich bereits auf der Grundlage einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, können schon in einem früheren Verfahrensstadium ausgeschieden werden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009 - 9 B 10/09 – juris, m. w. N.).

Mangels weiterer geeigneter Alternativen zur Herstellung einer zweiten Verbindung zwischen der B 8 und der St 2244 im Umfeld der bestehenden Verbindungsspanne, die Linksein- bzw. Linksabbiegevorgänge in die B 8 bzw. von dieser in die bestehende Verbindungsspanne entfallen lässt, fällt daher zwangsläufig die Wahl auf die Variante 1. Der Verwirklichung dieser Variante stehen keine unüberwindlichen Hindernisse entgegen; sie wirft auch keine naturschutzrechtlichen und wasserwirtschaftlichen Problemstellungen auf, die mit den bei der Variante 2 auftretenden vergleichbar wären.

### 2.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange und dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Die der Planung zu Grunde liegenden „Richtlinien für die Anlage von Straßen – RAS“ bringen die anerkannten Regeln der Technik für die Anlage von Straßen zum Ausdruck. Eine Straßenplanung, die sich an deren Vorgaben orientiert, verstößt deshalb insoweit nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot (BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, DVBl 2003, 1069-1074). Solche besonderen Umstände liegen auch bei Berücksichtigung der konkreten örtlichen Gegebenheiten und der im Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse nicht vor.

Die Entwurfsgeschwindigkeit wurde für den Bereich des Zusatzfahrstreifenanbaus im Hinblick auf die Funktion der B 8 im gegenständlichen Abschnitt als regionale Straßenverbindung der Straßenkategorie A II (nach den RAS-N) bzw. der Verbindungsfunktionsstufe II (nach den RIN) mit 100 km/h zutreffend festgelegt. Gleiches gilt hinsichtlich der vom Vorhaben berührten Abschnitte der St 2244; auch hier wurde die Entwurfsgeschwindigkeit vom Beginn der Baustrecke bis zur Einmündung der neuen Verbindungsspanne mit 60 km/h und danach bis zum Ende der Baustrecke mit 80 km/h zutreffend festgelegt. Die Entwurfsgeschwindigkeit ist Leitgröße für die Planung von Straßen und maßgebend für die Grenz- und Richtwerte der meisten Entwurfs-elemente, besonders der Kurvenmindestradien, Klothoidenmindestparameter, Höchstlängsneigung und Kuppen- und Wannenmindesthalbmesser. Dadurch beeinflusst sie entscheidend die Streckencharakteristik und damit die Sicherheit und Qualität des Verkehrsablaufs.

Die Entwurfs- und Trassierungselemente des Zusatzfahrstreifens sind durch die bestehende Trasse der B 8 bereits vorgegeben. Die Linienführung der B 8 im Bereich des Zusatzfahrstreifenanbaus genügt den verkehrlichen Anforderungen, so dass diese in der Planung ohne Änderungen beibehalten werden kann. Die Gradienten kann ebenso bestandsnah verlaufen und muss nur geringfügig von den bestehenden Fahrbahnhöhen abweichen. Die bestehende minimale Längsneigung von 0,18 % kann auch beibehalten werden, da diese seit der Verkehrsfreigabe der B 8 keine Probleme bereitet hat und in dem Bereich kein Querneigungswechsel besteht. Die Trassierung der Rampen der neuen Verbindungsspanne entspricht den Vorgaben der AH-RAL-K-2. Auch die für die St 2244 gewählten Trassierungselemente genügen den einschlägigen Grenz- und Richtwerten der RAS-L.

Die Fahrbahn der B 8 erhält im Bereich des Zusatzfahrstreifens einen Regelquerschnitt RQ 15,5 nach den RAS-Q mit einer Fahrbahnbreite von 11,50 m. Dies ist sachgerecht und erforderlich, aber auch ausreichend für die Bewältigung der für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsmenge von rund 14.500 Kfz/24 h. Zu berücksichtigen ist dabei auch, dass das linksseitige Bankett nicht auf die Regelbreite von 2,50 m verbreitert wird, sondern die vorhandene Breite von 1,50 m behält, und das rechtsseitige Bankett lediglich ab ca. Bau-km 1+200 bis zum Ende des Zusatzstreifenanbaus mit einer Breite von 2,50 m ausgeführt wird. Für den vom Vorhaben betroffenen Abschnitt der St 2244 sieht die Planung den Regelquerschnitt RQ 9,5 nach den RAS-Q mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m vor. Auch dies ist sachgerecht und genügt den zukünftigen Verkehrsbedürfnissen. Für die gewählte Ausgestaltung der neuen Verbindungsspanne B 8 – St 2244 gilt dies ebenso. Diese erhält nach der Planung entsprechend Kap. 3.1 der AH-RAL-K-2 den Querschnitt Q 4 als zweistreifige Gegenverkehrsfahrbahn. Im Hinblick auf die kurze Länge der Gegenverkehrsfahrbahn zwischen Fahrbahnteiler und Gabelung der Anschlussäste an die B 8 (nur ca. 30 m) erhält die Spanne dort aus fahrdyna-

mischen Gründen eine etwas größere Breite als nach dem Regelquerschnitt erforderlich wäre. Für die einstreifigen Verbindungsrampen der Verbindungsspanne ist der Querschnitt Q 1 mit einer Fahrbahnbreite von 5,50 m vorgesehen.

Hinsichtlich der technischen Details des Vorhabens im Einzelnen wird auf die Unterlagen 6, 7 und 8 verwiesen.

Zwischenzeitlich wurden zwar die Richtlinien für die Anlage von Straßen – RAS“, die zum Zeitpunkt des Planfeststellungsantrags noch gültig waren, durch die „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen – RAL“ ersetzt. Die Anwendung der neuen Richtlinien auf das gegenständliche Vorhaben würde aber zu keiner von der festgestellten Planung abweichenden Straßendimensionierung führen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die einzelnen Straßenbestandteile nur so groß bemessen wurden, wie es für eine gefahrlose Abwicklung der zukünftigen Verkehrsbelastung jeweils erforderlich ist. Eine (weitere) Reduzierung des Ausbaustandards ist insbesondere im Hinblick auf Verkehrssicherheitsbelange nicht vertretbar.

Soweit die Polizeiinspektion Neustadt a. d. Aisch darauf dringt, an der Einmündung der Verbindungsspanne in die St 2244 trotz Brückenbewehrung (gemeint wohl: Schutzeinrichtungen) größtmögliche Sicht zu gewährleisten, ist darauf hinzuweisen, dass hier die notwendigen Sichtweiten auch bei Errichtung entsprechender Schutzeinrichtungen eingehalten werden.

#### **2.3.4 Immissionsschutz**

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

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch das Vorhaben keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG).

##### **2.3.4.1 Verkehrslärmschutz**

###### **2.3.4.1.1 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge**

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen. In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel - auf die es insoweit allein ankommt - verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die in Unterlage 11.1 bzgl. der Schallimmissionen aus dem Straßenverkehr aufgeführten Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung herangezogen werden, wurden auch nach dieser Berechnungsmethode ermittelt. Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht werden. Besondere Verhältnisse, die hier ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, sind nicht gegeben.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf den zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1003). Die Bildung eines Summenpegels kann lediglich dann geboten sein, wenn ein neuer Verkehrsweg in Zusammenwirkung mit Vorbelastungen durch andere Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führen kann, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in

die Substanz des Eigentums verbunden ist (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1003; Urteil vom 20.05.1998, NVwZ 1999, 67-70; Urteil vom 10.11.2004, UPR 2005, 191-193; Urteil vom 23.02.2005, BVerwGE 123, 23-37).

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

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

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

#### 2.3.4.1.2 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärbelastung ist die Verkehrsprognose. Die für die Immissionsberechnung maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw- Anteil auf den vom Vorhaben betroffenen Abschnitten der B 8 (einschließlich der bestehenden Verbindungsspanne) und der St 2244 sowie auf der neuen Verbindungsspanne wurden vom Vorhabensträger zutreffend mit den der Planung zu Grunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) berechnet. Die u. a. in Tabelle 3 auf S. 13 der Unterlage 11.1 dargestellten Ergebnisse der Straßenverkehrsprognose für das Jahr 2025 beruhen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auf ausreichenden Daten, wurden mit einer geeigneten Methode ermittelt und sind nachvollziehbar; sie bilden damit eine ausreichende Entscheidungsgrundlage. Ein längerer Prognosezeitraum musste nicht gewählt werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, UPR 1996, 346-349).

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist- Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Schallpegelmessungen sind lediglich Momentaufnahmen, die die derzeitige Verkehrsstärke sowie aktuelle Witterungseinflüsse widerspiegeln, aber nicht die zukünftige Situation darstellen können. Die Immissionsberechnungen auf der Grundlage der RLS-90 gewährleisten demgegenüber wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung einer Vielzahl konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und sind für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBI 1985, 1159).

### 2.3.4.1.3 Ergebnis

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

Der Anbau des Zusatzfahrstreifens stellt keinen Straßenneubau im Rechtssinn dar, da die schon vorhandene Straßentrasse lediglich verbreitert wird. Eine wesentliche Änderung im immissionsschutzrechtlichen Sinn dürfte mit dem Zusatzfahrstreifenanbau auch nicht verbunden sein. Die B 8 wird durch diesen nicht um einen durchgehenden Fahrstreifen erweitert. Dies wäre wohl nur dann der Fall, wenn diese Erweiterung auf ganzer Länge zwischen zwei Verknüpfungen (Kreuzungen oder Einmündungen) erfolgen würde (Nr. 10.1 Abs. 2 Spielstrich 1 VLärmSchR 97). Das ist hier aber nicht der Fall; der Fahrstreifenanbau beginnt erst über 130 m östlich der Einmündung der GVS Emskirchen - B 8, endet schon mehr als 80 m vor der Einmündung der 2414 in die B 8 und dient überdies jeder Fahrtrichtung in etwa nur auf halber Ausbaulänge. Er führt deshalb auch nicht zu einer vermehrten Verkehrsaufnahme, sondern lediglich zu einer Verstetigung des Verkehrsablaufs sowie einer Steigerung der Verkehrssicherheit. Nur bei einer beabsichtigten Steigerung der Leistungsfähigkeit der Straße ist aber nach der gesetzgeberischen Konzeption (erneut) sicherzustellen, dass keine nach dem Stand der Technik vermeidbaren schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.02.1995, BVerwGE 97,367/369). Mit dem Anbau des Zusatzfahrstreifens ist daneben auch keine Erhöhung von Beurteilungspegeln in dem für eine wesentliche Änderung durch einen erheblichen baulichen Eingriff notwendigen Umfang verbunden. Wie sich aus der Anlage 1 zu Unterlage 11.1 ergibt, nehmen die Beurteilungspegel an den im Bereich des Zusatzfahrstreifenanbaus liegenden Immissionsorten bei Verwirklichung des Vorhabens gegenüber dem Prognosenullfall vielmehr ausnahmslos ab. Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen bestehen damit insoweit nicht. Im Übrigen kommt es vorliegend aber auch nicht entscheidend darauf an, ob eine wesentliche Änderung im immissionsschutzrechtlichen Sinn vorliegt. Denn selbst dann, wenn man hier eine solche wesentliche Änderung unterstellen würde, würden sich keine Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen ergeben. Die von der B 8 herrührenden Beurteilungspegel an den angesprochenen Immissionsorten überschreiten nämlich nach den Berechnungsergebnissen in Anlage 1 zu Unterlage 11.1 im Planfall nicht die jeweils einschlägigen Immissionsgrenzwerte.

Auch die Errichtung der zweiten Verbindungsspange zwischen der B 8 und der St 2244 stellt keinen Straßenneubau im Rechtssinn dar; hierdurch erhält die bestehende B 8 lediglich eine zusätzliche (kurze) Verknüpfung zum umliegenden Straßennetz. Die neue Verbindungsspange führt zudem nicht zu einer wesentlichen Änderung im immissionsschutzrechtlichen Sinn. Die B 8 wird auch damit nicht um einen durchgehenden Fahrstreifen erweitert; eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der B 8 geht mit der zusätzlichen Verbindungsspange nicht einher. Mit der neuen Verbindungsspange ist darüber hinaus keine Erhöhung von Beurteilungspegeln in dem für eine wesentliche Änderung durch einen erheblichen baulichen

Eingriff notwendigen Umfang verbunden. Nach den in Anlage 1 zu Unterlage 11.1 dargestellten Berechnungsergebnissen nehmen die Beurteilungspegel auch an den zur neuen Verbindungsspanne nächstgelegenen Gebäuden bei Verwirklichung des Vorhabens gegenüber dem Prognosenullfall beinahe durchweg ab. Lediglich an einem Immissionsort nehmen die Beurteilungspegel bei Umsetzung des Vorhabens um höchstens 0,5 dB(A) zu. Die Beurteilungspegel an dem betroffenen Anwesen bewegen sich aber mit 65 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts deutlich unterhalb der für eine wesentliche Änderung maßgeblichen Schwelle von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht. Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen bestehen somit auch insoweit nicht.

Nachdem sich die untersuchten Immissionsorte aber auch im Einwirkungsbereich der Eisenbahnstrecke 5910 Fürth - Würzburg befinden, hat der Vorhabensträger für diese Immissionsorte zusätzlich zu den Beurteilungspegeln aus dem Straßenverkehr auch Summenpegel aus den Straßenverkehrsimmissionen und den Schallimmissionen der Bahnstrecke für das Jahr 2025 berechnet; die derzeit in Bau befindliche neue Aurachtalbrücke wurde hierbei als zukünftige Trasse der Eisenbahnlinie bereits berücksichtigt. Zweck dieser Berechnung ist herauszufinden, ob es durch das Vorhaben in Zusammenwirken mit der Bahnstrecke insgesamt zu einer Lärmbelastung kommt, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist. Hinsichtlich der Ermittlung der Schienenlärmimmissionen für diese Berechnung wird auf die diesbzgl. Ausführungen in Unterlage 11.1 verwiesen. Nach den Ergebnissen der Summenpegelberechnungen, die in Anlage 2.1 zu Unterlage 11.1 dargestellt sind, nehmen auch die Summenpegel an den Immissionsorten im Bereich des Zusatzfahrstreifenanbaus bei Umsetzung des Vorhabens gegenüber dem Prognosenullfall ab bzw. erhöhen sich zumindest nicht. Trotz der hohen absoluten Summenpegel von bis zu 71 dB(A) tags und 72 dB(A) nachts sind deshalb hier auch unter dem Blickwinkel des Grundrechtsschutzes keine Schallschutzmaßnahmen veranlasst (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, DVBl 2008, 1311-1313). Auch bzgl. der zur neuen Verbindungsspanne nächstgelegenen Gebäude sind Schallschutzmaßnahmen unter dem Gesichtspunkt des Grundrechtsschutzes nicht geboten. Auch an diesen Gebäuden nehmen die Summenpegel gegenüber dem Prognosenullfall fast durchgängig ab. Nur an einem einzigen Anwesen nehmen die Summenpegel um max. 0,5 dB(A) zu, wobei diese Erhöhung ausschließlich auf das gegenständliche Vorhaben zurückzuführen ist. An diesem Anwesen treten damit Summenpegel von höchstens 65 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts auf. Da dieses Gebäude aber wegen seiner Lage im Außenbereich in seiner Schutzwürdigkeit wie ein Dorf- bzw. Mischgebiet zu beurteilen ist (vgl. § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV), ist die Grenze der eigentumsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle insoweit mangels erkennbarer Besonderheiten bei 72 dB(A) am Tag bzw. 62 dB(A) in der Nacht zu ziehen (vgl. BayVGH, Urteil vom 05.03.1996, VGHE 49, 77-92). Diese Schwellenwerte werden – wie dargelegt – aber bei weitem nicht erreicht.

Das Sachgebiet 50 der Regierung (technischer Umweltschutz) hat keine Einwände gegen das Vorhaben vorgebracht und sich den Ausführungen in Unterlage 11.1 angeschlossen.

#### 2.3.4.2 *Schadstoffbelastung*

Das Vorhaben steht auch mit den Belangen der Luftreinhaltung in Einklang.

Der Vorhabensträger hat im Vorfeld des Erörterungstermins eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) vorgenommen. Diese hat deutlich gezeigt, dass durch die auf den gegenständlichen Straßenabschnitten zu erwartenden Verkehrsmengen die in der

39. BImSchV festgeschriebenen lufthygienischen Grenz- und Orientierungswerte - soweit diese für die Beurteilung von Straßenverkehrsimmissionen relevante Schadstoffe betreffen - nicht in unzulässiger Weise überschritten werden; dies gilt insbesondere bzgl. der Grenz- und Orientierungswerte für Kohlenmonoxid (CO), Benzol, Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Partikel (PM<sub>10</sub>). Gesundheitsschädigende Beeinträchtigungen der Straßenanlieger sowie schädliche Auswirkungen auf die Umwelt sind damit nicht zu besorgen.

Das Sachgebiet 50 der Regierung (technischer Umweltschutz) hat die genannte Abschätzung des Vorhabensträgers überprüft. Es hat bestätigt, dass die dort prognostizierten Immissionswerte sich im plausiblen Rahmen für einen mit Verkehr stark belasteten Aufpunkt bewegen. Eine nähere Ermittlung der zu erwartenden Immissionsbelastung nach dem „Stand der Technik“, wie vom Sachgebiet 50 ins Spiel gebracht, erscheint deshalb nicht notwendig. Zu berücksichtigen ist insbesondere, dass die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens ist; es besteht keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte dieser Rechtsverordnung vorhabenbezogen sicherzustellen (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.05.2004, BVerwGE 121, 57-67). Die Planfeststellungsbehörde kann danach dem Gebot der Problembewältigung in der Regel vielmehr dadurch hinreichend Rechnung tragen, dass sie die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und der hierfür zuständigen Behörde überlässt. Etwas anderes gilt nur dann, wenn absehbar ist, dass die Verwirklichung des Vorhabens die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Für eine solche Annahme müssen aber besondere Umstände vorliegen. Solche sind hier jedoch nicht zuletzt mit Blick auf die nach der Abschätzung sehr deutliche Unterschreitung der Grenz- und Orientierungswerte der betrachteten Parameter nicht erkennbar.

## **2.3.5 Naturschutz und Landschaftspflege**

### **2.3.5.1 Verbote**

Zwingendes Naturschutzrecht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

#### **2.3.5.1.1 Schutzgebiete / geschützte Flächen / allgemeiner Artenschutz**

In räumlicher Nähe zu Teilen des Bauvorhabens befindet sich das FFH-Gebiet DE 6430-371 "Aurach zwischen Emskirchen und Herzogenaurach". Unter C. 1.4 wurde bereits dargelegt, dass negative Wirkungen des Vorhabens auf die relevanten Lebensraumtypen und Arten des FFH-Gebiets ausgeschlossen werden können und eine Gebietsbeeinträchtigung im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen ebenso nicht zu erkennen ist; hierauf wird Bezug genommen.

In Schutzgebiete nach §§ 20 ff. BNatSchG greift das Vorhaben nicht ein.

Für die Überbauung / Beseitigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope lässt die Planfeststellungsbehörde auf Grund der Ausgleichbarkeit der entstehenden Beeinträchtigungen (siehe hierzu unter C. 2.3.5.3.3) sowie im Hinblick darauf, dass die gewichtigen für das Vorhaben sprechenden Gründe hier auch eine Zurückstellung der Belange des Biotopschutzes rechtfertigen, gemäß Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG mit diesem Beschluss eine Ausnahme zu. Aus den gleichen Gründen lässt die Planfeststellungsbehörde auch die Überbauung bzw. Beseitigung von nach Art. 16 Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG geschützten Landschaftsbestandteilen zu (Art. 16 Abs. 2 i. V. m.

Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG), soweit dies für die Verwirklichung des Vorhabens notwendig ist.

#### 2.3.5.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz

Die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG, die hier nach Maßgabe des § 44 Abs. 5 Sätze 2 bis 5 BNatSchG gelten, stehen der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle). In diesem Zusammenhang ist – basierend auf der Ausrichtung der Verbotstatbestände auf die ökologische Funktionalität der Fortpflanzungs- und Ruhestätten, auf den Erhaltungszustand der lokalen Population bzw. auf die Signifikanz der Individuenverluste – auch die Wirkungsempfindlichkeit zu betrachten. Es können daher zu Beginn der Prüfung die Arten „abgeschichtet“ werden, die auf Grund vorliegender projektbezogener und allgemein verfügbarer Daten oder artspezifischer Verhaltensweisen als nicht relevant für die weiteren Prüfschritte identifiziert werden können. Die Arten, hinsichtlich derer eine Abschichtung nicht möglich ist, sind grundsätzlich einzeln zu prüfen. Außerdem sind, da die Verbotstatbestände überwiegend auf die Aufrechterhaltung der ökologischen Funktionalität von Fortpflanzungs- und Ruhestätten bzw. auf den Erhaltungszustand der lokalen Population bezogen sind, auch zu diesen Sachverhalten Feststellungen zu treffen. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von Art und Ausgestaltung des Vorhabens ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 18.06.2007, NuR 2007, 754-757, und vom 13.03.2008 - 9 VR 9/07- juris). Erforderlich, aber auch ausreichend ist eine am Maßstab praktischer Vernunft ausgerichtete Prüfung (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, BVerwGE 131, 274-315).

Soweit die untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Neustadt a. d. Aisch – Bad Windsheim kritisiert, dass die im Talraum der Aurach zu erwartenden, artenschutzrechtlich relevanten Tiergruppen in Unterlage 12.4 bereits in der Relevanzprüfung über das Kriterium „Lebensraum“ abgeschichtet worden seien und die Unterlage keine Hinweise darauf enthalte, ob, wann und in welchem Umfang Geländeaufnahmen zur Verifizierung der Abschichtung stattgefunden hätten, und deshalb diese Abschichtung nicht für nachvollziehbar und die Bearbeitungstiefe der Unterlage aus fachlicher Sicht für unzureichend hält, kann dem im Hinblick auf das soeben Gesagte nicht gefolgt werden. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der höheren Naturschutzbehörde an, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf Grund seiner konkreten Ausgestaltung nicht so weitreichend sind, als dass noch tiefer gehende Untersuchungen nötig wären; die den Planunterlagen als Unterlage 12.4 beigefügte spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) ist vielmehr – wie die höhere Naturschutzbehörde auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde auch nochmals bestätigt hat - für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend.

Das methodische Vorgehen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern herausgegebenen "Hinweisen zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)" in



der Fassung mit Stand 01/2013 und ist ebenso nicht zu beanstanden. Die Datengrundlagen der Untersuchung sind unter Ziffer 1.2 der Unterlage 12.4 dargestellt, auf die Bezug genommen wird. Die Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen, die in den festgestellten Planunterlagen enthalten sind, wurden dabei berücksichtigt. Auch die neuere Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts im sog. "Freiberg-Urteil" (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011, BVerwGE 140, 149-178), nach der die gesetzliche Freistellung unvermeidbarer Tötungen vom Verbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG im Zusammenhang mit der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten durch § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nicht im Einklang mit Unionsrecht steht, wurde bei der Erstellung der Untersuchung berücksichtigt.

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG unter Berücksichtigung der in den festgestellten Unterlagen vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen weder für Arten des Anhangs IV der FFH-RL noch für europäische Vogelarten i. S. v. Art. 1 V-RL erfüllt werden. Den Einschätzungen der Untersuchung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an, nachdem sich auch die höhere Naturschutzbehörde aus naturschutzfachlicher Sicht mit der Untersuchung einverstanden erklärt hat.

Die untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Neustadt a. d. Aisch – Bad Windsheim hält es aus fachlicher Sicht für nicht nachvollziehbar, warum für die Zauneidechse trotz des umfangreichen Verlustes typischer Habitate wie wärmebegünstigter Raine, Hecken und Waldränder in der artenschutzrechtlichen Untersuchung festgestellt werde, dass keine geeigneten Lebensräume vorhanden seien. Mit einem Vorkommen der Zauneidechse sei vielmehr im gesamten Baubereich zu rechnen. Da keine Erhebung stattgefunden habe, sei im Zuge einer worst-case-Betrachtung von der Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG auszugehen, so dass eine Ausnahme nach § 45 BNatSchG notwendig werde. Zusätzlich würden CEF-Maßnahmen als notwendig erachtet. Auch der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hält es für unwahrscheinlich, dass gerade in dem jetzt überplanten Bereich keine Zauneidechsen vorkämen, nachdem in den südexponierten offenen Böschungen zwischen Bahntrasse und B 8 sich zahlreiche für Zauneidechsen geeignete Biotope fänden. Diese Auffassungen teilt die Planfeststellungsbehörde indes nicht. Der planfestgestellte Zusatzfahrstreifenanbau an der B 8 erfolgt ausschließlich auf der Südseite der bestehenden Straßentrasse. Dieser Bereich unterliegt aber einer starken Beschattung durch den Bewuchs (Hecken und Mischwaldbereiche) auf dem angrenzenden Abkommensschutzwall der Bahnlinie, so dass hier kein geeigneter Lebensraum für die Zauneidechse zu erkennen ist; geeignete Lebensräume finden sich vielmehr auf der südexponierten Nordseite der B 8 und im Bereich der Bahnlinie. Die höhere Naturschutzbehörde hat diese Einschätzung bestätigt. Mangels geeigneten Lebensraums können insoweit von vorne herein artenschutzrechtliche Verbotstatbestände ausgeschlossen werden, weshalb auch für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG keinerlei Notwendigkeit besteht. Gleiches gilt für vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen i. S. v. § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG sowie für ein Monitoring. Für ein Unterlassen des Vorhabens besteht deshalb auch kein Anlass, eine Überarbeitung bzw. Ergänzung der Unterlagen zur artenschutzrechtlichen Beurteilung ist ebenso nicht erforderlich. Dies gilt gleichermaßen im Hinblick auf das Vorbringen des Bund Naturschutz in Bayern e. V., in der artenschutzrechtlichen Untersuchung fehlten Untersuchungen zu den im Floresbach und Regenrückhaltebecken vorkommenden Arten, z. B. Amphibien, wobei letzteres sicher auf Grund der umliegenden strukturgebenden Gehölze als Laichgewässer genutzt werde. In Unterlage 12.4 wird dargelegt, dass im Wirkraum des Vorhabens - in dem auch Teile des Floresbachs sowie das genannte Rückhaltebecken liegen - mangels geeignetem Lebensraum keine im Anhang IV der FFH-RL aufgeführten Amphibienarten vorkommen oder hier zu erwarten sind. Die höhere Naturschutzbehörde hat sich aus naturschutzfachlicher

Sicht mit dem Untersuchungsergebnis einverstanden erklärt. Der Bund Naturschutz e. V. macht zudem selbst nicht geltend, über konkrete Vorkommen von relevanten Arten Kenntnis zu haben.

Soweit der Bund Naturschutz in Bayern e. V. im Nachgang zum Erörterungstermin darauf dringt zu verhindern, dass sich in den vorgesehenen Gabionen Zauneidechsen ansiedeln, und hierzu eine Gestaltung der Gabionen ohne Erdanbindung (Abtrennung durch Vlies) und die Auswahl einer geeigneten (kleinen) Korngröße des Gabionenfüllmaterials befürwortet, besteht dafür im Hinblick auf das zuvor Gesagte aus fachlicher Sicht keine zwingende Notwendigkeit. Gleichwohl gibt die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabensträger vorsorglich mit der Nebenbestimmung unter A. 3.3.6 eine entsprechende Gestaltung der Gabionen vor, um eine Besiedlung der Gabionen von der nahe gelegenen Bahnlinie aus vollkommen sicher auszuschließen; eine noch kleinere Korngröße als dort genannt kommt nicht in Frage, da ansonsten die Standfestigkeit der Gabionen - und damit letztendlich auch die Verkehrssicherheit auf der B 8 - nicht mehr gewährleistet wäre. Im Bereich von Bau-km 1+600 - 1+800 sieht die Planfeststellungsbehörde – auch im Hinblick auf den hier auch nach Umsetzung des Vorhabens gegebenen Abstand zwischen Straße und Bahnlinie – hingegen keinen Anlass für zusätzliche Maßnahmen bzgl. der Zauneidechse.

#### 2.3.5.2 *Berücksichtigung der Naturschutzbelange*

Bei der straßenrechtlichen Planfeststellung ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z. B. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG).

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich durch zumutbaren Aufwand nicht weiter verringern; auf die Beschreibung der vorgesehenen Maßnahmen zur Konfliktminimierung auf S. 7 der Unterlage 12.1 wird verwiesen. Das Vorhaben muss aber nicht im Hinblick auf die im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Vorhaben sprechenden Belange wiegen hier nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde schwerer. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Gesichtspunkte wird das Vorhaben so, wie es beantragt wurde, jedoch für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

#### 2.3.5.3 *Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)*

##### 2.3.5.3.1 Eingriffsregelung

Nach den Bestimmungen des § 15 BNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe (siehe dazu § 14 BNatSchG) in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Unvermeidbare Beeinträchtigungen

hat der Vorhabensträger auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden und 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.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, UPR 2010, 62-64, zur bis 28.02.2010 geltenden Rechtslage).

#### 2.3.5.3.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG, Beschluss vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach dem Bundesnaturschutzgesetz im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

Die vom Vorhabensträger vorgelegte Planung entspricht größtenteils diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot; auf die Beschreibung der vorgesehenen Minimierungs- und Schutzmaßnahmen auf S. 8 (Maßnahmen M 1 - M 4) und S. 9 (Maßnahmen S 1 und S 2) der Unterlage 12.1 wird Bezug genommen. Um hier aber wie geboten alle zumutbaren Möglichkeiten zur Eingriffsminimierung auszuschöpfen, hat die Planfeststellungsbehörde ergänzend die Auflagen A. 3.3.2 und A. 3.3.3 verfügt. Insbesondere die Aufnahme der Auflage A. 3.3.2 in diesen Beschluss war dringend angezeigt. Denn der vorgesehene Einbau von 710 m Betonschutzwänden und 330 m Gabionen führt auch zu einer Verstärkung der Trennwirkung für bodengebundene Lebewesen. Da auf der Nordseite der B 8 gegenüber den geplanten Betonschutzwänden ein ausgedehnter Waldbereich angrenzt, kann nicht ohne weiteres ausgeschlossen werden, dass Säugetiere, die bislang die B 8 noch zügig queren konnten, die Straße wegen der Betonschutzwände zukünftig nicht direkt wieder verlassen können und deshalb für gewisse Zeit auf der Fahrbahn verbleiben und dort umher laufen bzw. die Straße erneut queren. Hierdurch werden sowohl die Verkehrsteilnehmer als auch die Tiere selbst gefährdet. Auf Grund dessen hat die höhere Naturschutzbehörde den im Beschlusstenor verfügten Wildschutzzaun auf der Nordseite der B 8 gegenüber den Betonschutzwänden bzw. Gabionen empfohlen. Mit der Umsetzung dieser Empfehlung in diesem Beschluss wird gleichzeitig auch dem Vorbringen der unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Neustadt a. d. Aisch – Bad Windsheim und des Bund Naturschutz in Bayern e. V. Rechnung getragen, in der landschaftspflegerischen Begleitplanung sei die Erhöhung der Barriere- und Zerschneidungswirkung insbesondere durch die geplanten Betonschutzwände und Gabionen nicht ausreichend gewürdigt. Mit dem Wildschutzzaun werden Tierverluste durch den Straßenverkehr im Bereich der Betonschutzwände weitestmöglich verhindert, da dieser wirkungsvoll ein Gelangen von Tieren auf die B 8 unterbindet. Ein Unterlassen des Vorhabens ist im Hinblick darauf nicht geboten, eine Überarbeitung bzw.

Ergänzung der landschaftspflegerischen Begleitplanung ist ebenso nicht notwendig. Andere gangbare Alternativen zur Vermeidung von Tierverlusten im Bereich der vorgesehenen Böschungssicherungen bestehen nicht. So ist es insbesondere nicht möglich, durch Abflachungen und/oder Unterbrechungen der Böschungssicherungen die Barrierewirkung zu verringern. Denn bei dem südlich der B 8 verlaufenden Böschungsbereich handelt es sich um eine Abkommensschutzsicherung, die Abirren von auf der B 8 fahrenden Fahrzeugen auf die Bahnstrecke verhindern soll; um diese Funktion nicht zu gefährden, kann in diesen Abkommensschutzwahl nicht substantiell eingegriffen werden.

Unter Berücksichtigung der verfügbaren Nebenbestimmungen genügt die festgestellte Planung dem naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebot. Weitere Möglichkeiten, die entstehenden Beeinträchtigungen mit zumutbarem Aufwand (noch weiter) zu verringern, sind nicht erkennbar.

#### 2.3.5.3.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Die Verpflichtung zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (vgl. BVerwG, Beschluss vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565, und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Seit 01.03.2010 steht der Ersatz gleichwertig neben dem Ausgleich (vgl. § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG).

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

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG). Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG).

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Minimierungs- und Schutzmaßnahmen verbleiben bei der Realisierung des Vorhabens im Wesentlichen folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Verlust von straßenbegleitenden Baum- und Strauchhecken
- Versiegelung landwirtschaftlicher Nutzflächen
- Überbauung von Biotopflächen
- Überbauung eines wasserführenden Grabens
- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes
- Erhöhung der bestehenden Trennwirkung

Zur Kompensation dieser Beeinträchtigungen sieht die festgestellte Planung die Ausgleichsmaßnahme A 1 auf dem Grundstück Fl.- Nr. 241, Gemarkung Hohholz,

vor. Gegenstand dieser Maßnahme ist die naturnahe Rückführung einer ehemaligen Erdentnahmestelle mittels Anlage von Sukzessionsflächen auf Rohboden, von Tagwassermulden und wechselfeuchte Standorten, von Erdwällen mit Initialpflanzungen sowie der Ablage anstehender Steine und Felsblöcke. Hinsichtlich der Einzelheiten der Maßnahme wird auf die Beschreibung in Unterlage 12.3 Blatt 1 verwiesen. Die Ausgleichsmaßnahme wird auf einer Fläche durchgeführt, die sich bereits im Eigentum der öffentlichen Hand befindet. Die Maßnahme wurde im Wesentlichen auch bereits im Jahr 2011 umgesetzt; dies ist zulässig und für die Anerkennung als Kompensationsmaßnahme unschädlich (vgl. § 16 BNatSchG). Daneben sind zur Neugestaltung des Landschaftsbildes die Gestaltungsmaßnahmen G 1 (Pflanzung von Bäumen und Grabenverlegung), G 2 (flächige Gehölzpflanzungen) und G 3 (Ansaaten) geplant. Bzgl. der Einzelheiten dieser Maßnahmen wird auf die Beschreibungen auf S. 9 der Unterlage 12.1 sowie die Darstellungen in Unterlage 12.3, Blätter 1 - 4, Bezug genommen.

Gemäß § 15 Abs. 4 BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten, der Unterhaltungszeitraum ist von der Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen. Für Eingriffe mit dauerhafter Beanspruchung von Flächen wie hier ist es aus naturschutzfachlicher Sicht notwendig, auch die entsprechenden Kompensationsflächen dauerhaft bereitzustellen und den jeweiligen Pflegezielen entsprechend auf Dauer zu unterhalten. Dementsprechend wurde unter A. 3.3.4 eine Verpflichtung zur dauerhaften Pflege und Unterhaltung der in den Planunterlagen dargestellten Kompensationsmaßnahmen ausgesprochen.

Insgesamt ist festzustellen, dass bei Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen unter Beachtung der unter A. 3.3 verfügbaren Maßgaben nach Beendigung der Baumaßnahme keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neu gestaltet sein wird.

Die höhere Naturschutzbehörde hat sich unter Maßgabe der bzgl. des Natur- und Landschaftsschutzes verfügbaren Nebenbestimmungen mit dem Vorhaben einverstanden erklärt.

Soweit die untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Neustadt a. d. Aisch - Bad Windsheim vorbringt, durch den Bau der neuen Verbindungsspanne, die dafür notwendigen Eingriffe in den Wasserhaushalt und die Verlegung des Floresbachs im Talraum der Aurach sei über einen längeren Zeitraum mit weitgehenden baubedingten Beeinträchtigungen zu rechnen und eine weitergehende Würdigung in der landschaftspflegerischen Begleitplanung als notwendig erachtet, vermag dem die Planfeststellungsbehörde nicht zu folgen. Die angesprochenen Vorhabenswirkungen sind in den festgestellten Unterlagen bereits bei den Konflikten K 2 und K 5 miterfasst und -bewertet (vgl. S. 7 der Unterlage 12.1 sowie Unterlage 12.2), was auch die höhere Naturschutzbehörde bestätigt hat. Ein Ausgleichsbedarf, der über die festgestellten Kompensationsmaßnahmen hinausgeht, besteht im Hinblick darauf auch nicht.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. bringt vor, mit dem Bau der zusätzlichen Verbindungsspanne zwischen B 8 und St 2244 werde der westlich des Floresbachs liegende Bereich abgetrennt und durch die Einfädelspur der Spanne werde die Untertunnelung der B 8 verlängert. Zwischen dem Floresbach bzw. dem Regenrückhaltebecken und den Flächen zwischen der St 2244 und dem Mühlbach/der Mittleren Aurach bestünden sicher wegen der Anbindung an das Gelände im Umfeld der Sixtmühle Wander- und Austauschmöglichkeiten für mobile Arten. Diese Möglichkeiten würden nun durch die neue Verbindungsspanne unterbrochen; nach Westen abwandernde Tiere würden nun auf die Spanne geraten, die

eine breite Wanderbarriere bilde. Die Biotopkartierung dieses Bereichs sei zudem ca. 25 Jahre alt und stamme zum Teil noch aus der Zeit vor dem Bau der B 8-Trasse. Damit fehlten aussagekräftige Daten zu diesem Bereich.

Durch die neue Spannungsspanne wird tatsächlich der zwischen der B 8 und der St 2244 westlich des Floresbachs liegende Bereich abgetrennt. Dieser Bereich ist allerdings geprägt von Wirtschaftsgrünland und der Bebauung der Sixmühle, so dass die biologische Durchgängigkeit in westlicher Richtung bereits derzeit nur noch eingeschränkt gegeben bzw. auch wenig attraktiv ist. Die höhere Naturschutzbehörde hat bestätigt, dass aus naturschutzfachlicher Sicht wegen der prägenden Leitlinien (Gewässer, Gewässerbegleitstrukturen) der östlich der neuen Spannungsspanne liegende Bereich für eine Verbindung zum Mühlbach und zur Mittleren Aurach wesentlich naheliegender ist. Dass abwandernde Tiere auf die neue Spannungsspanne gelangen, ist aus ihrer Sicht eben wegen der östlich liegenden attraktiveren Lebensräume sehr unwahrscheinlich. Auf Grund dessen sieht die Planfeststellungsbehörde auch keine Veranlassung, die Straße wie gefordert dauerhaft durch eine Kleintiersperre nach Norden, Westen und Süden zu sichern. Die Auffassung, mit der Unterbrechung der Wanderstrecken durch die neue Spannungsspanne werde auch die Wertigkeit der existierenden Ausgleichsfläche beeinträchtigt, kann im Hinblick auf das Gesagte ebenso nicht geteilt werden. Um im Sinne einer wirksamen Umweltvorsorge aber die hinsichtlich der Wanderbeziehungen noch bestehenden Restzweifel zu beseitigen, hat die Planfeststellungsbehörde unter A. 3.3.5 dem Vorhabensträger das vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. im Erörterungstermin bzgl. Amphibien angeregte Monitoring auferlegt. Der Entscheidungsvorbehalt unter A. 7 sichert die Durchführung ggf. sich dabei als notwendig erweisender Abhilfemaßnahmen ab. Ein solcher Entscheidungsvorbehalt nach Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG ist hier auch zulässig; denn die Lösung eines Problems darf einem ergänzenden Planfeststellungsbeschluss vorbehalten werden, wenn eine abschließende Entscheidung im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht möglich, aber hinreichend gewährleistet ist, dass sich im Wege der Planergänzung der Konflikt entschärfen und ein Planungszustand schaffen lässt, der den gesetzlichen Anforderungen gerecht wird, es sei denn, dass sich die Entscheidung ohne die vorbehaltene Teilregelung als ein zur Verwirklichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels untauglicher Planungstorso erweist (vgl. BVerwG, Beschluss vom 31.01.2006, DVBl 2006, 579-583, m. w. N.). Dass geeignete Abhilfemaßnahmen ohne weiteres möglich wären und keinen allzu großen Aufwand verursachen würden, hat der Bund Naturschutz in Bayern e. V. im Erörterungstermin selbst bestätigt. Die mit dem Vorhaben verbundene Verlängerung der Verrohrung des Floresbachs ist in den festgestellten Unterlagen im Rahmen des Konflikts K 5 mit-erfasst und -bewertet (vgl. S 7 der Unterlage 12.1 sowie Unterlage 12.2). Die vorgesehenen Maßnahmen zur Verbesserung der ökologischen Durchgängigkeit des Floresbaches, insbesondere die geplanten Laufstreifenbermen, kompensieren diese Beeinträchtigung nach Mitteilung der höheren Naturschutzbehörde vollständig. Soweit das Fehlen aussagekräftiger Daten bemängelt wird, kann dem ebenso nicht gefolgt werden. In den Jahren 2008 und 2010 wurden auf Veranlassung des Vorhabensträgers naturschutzfachliche Bestandsaufnahmen gemacht. Dabei wurden neben den gesetzlich geschützten Biotopen, die in der amtlichen Biotopkartierung verzeichnet sind, auch die Flächen erfasst, die zwischenzeitlich die Kriterien der Biotopkartierung erreicht haben; auch sie sind in Unterlage 12.2 dargestellt. Von einem Fehlen aktueller Bestandsdaten kann deshalb keine Rede sein. Ein Verzicht auf das Vorhaben ist deshalb nicht angezeigt, eine Überarbeitung bzw. Ergänzung der naturschutzfachlichen Unterlagen ist ebenso nicht notwendig.

## 2.3.6 Gewässerschutz

### 2.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen - z. B. für den Ausbau von Gewässern, Straßenbau im Überschwemmungsgebiet und an Gewässern usw. - erfasst, eines gesonderten Ausspruchs im Beschlusstenor bedarf es insoweit nicht. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der unter A. 3.2 festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

Für die Einfädelspur der neuen Verbindungsspanne muss das bestehende Brückenbauwerk über den Floresbach um 4 m nach Süden verlängert werden. Zudem muss der Floresbach wegen dieser Einfädelspur auf einer Länge von etwa 40 m verlegt werden. Der Plan für diese Gewässerausbaumaßnahmen i. S. v. § 67 Abs. 2 WHG wird mit diesem Beschluss gemäß Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG gleichfalls festgestellt. Diese Feststellung ist zulässig, da bei Beachtung der verfügbaren Auflagen das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird und die Anforderungen nach dem WHG oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften erfüllt werden (§ 68 Abs. 3 WHG).

Die neue Ausfädelspur an der bestehenden Verbindungsspanne B 8 - St 2244 liegt zudem teilweise im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Mittleren Aurach. Durch sie geht insgesamt Retentionsraum im Umfang von 5,580 m<sup>3</sup> verloren. Als Ausgleich sieht die Planung die Schaffung von 6,030 m<sup>3</sup> zusätzlichem Retentionsraum vor (vgl. hierzu Unterlage 13.4), wodurch der eintretende Verlust an Rückhalteflächen vollständig kompensiert wird. Die Planfeststellungsbehörde lässt deshalb das Vorhaben - obwohl der Bau der Ausfädelspur dem Verbot des § 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WHG (Erhöhen der Erdoberfläche) unterfällt - auf der Grundlage von § 78 Abs. 4 Satz 1 Halbsatz 2 WHG zu. Dem Gebot des § 77 WHG, Überschwemmungsgebiete in ihrer Funktion als Rückhalteflächen zu erhalten bzw. bei entgegen stehenden überwiegenden Gründen des Wohls der Allgemeinheit die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen zu treffen, trägt die Planung ebenso Rechnung. Die Allgemeinwohlgründe, die hier dem Erhalt des bestehenden Retentionsraums entgegenstehen, ergeben sich aus den Ausführungen unter C. 2.2. Die insoweit verfügbaren Nebenbestimmungen beruhen auf § 78 Abs. 4 Satz 2 WHG.

Die neue Ausfädelspur an der bestehenden Verbindungsspanne samt der dafür notwendigen Geländeänderungen ist überdies als eine genehmigungspflichtige Anlage i. S. v. § 36 WHG i. V. m. Art. 20 BayWG anzusehen, da diese sich teilweise weniger als 60 m von der Uferlinie der Mittleren Aurach entfernt befindet. Hierfür wird mit diesem Beschluss die Genehmigung nach Art. 20 Abs. 1 BayWG erteilt; Versagungsgründe nach Art. 20 Abs. 4 Sätze 2 und 3 BayWG liegen nicht vor. Die diesbzgl. verfügbaren Nebenbestimmungen zum Wohl der Allgemeinheit beruhen auf Art. 20 Abs. 4 Satz 2 BayWG.

### 2.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das auf den Fahrbahnen anfallende Oberflächenwasser breitflächig über die Bankette abzuführen und zusammen mit dem auf den Böschungsf lächen anfallenden Wasser in straßenbegleitenden Mulden zu sammeln und - teilweise unter Zwischenschaltung von derzeit schon bestehenden Regenrückhal-

te Becken - über Entwässerungsgräben und Durchlässe den Vorflutern zuzuführen. Damit entspricht die festgestellte Planung den in § 55 Abs. 2 WHG niedergelegten Grundsätzen, nach denen Niederschlagswasser ortsnah versickert, verrieselt oder direkt oder über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden soll.

Die geplanten Einleitungen sind gem. §§ 8 und 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gem. § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter A. 4.1 gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen für die Einleitungen können gemäß §§ 12, 15, 55 und 57 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit bzw. Rechtsbeeinträchtigungen oder Nachteile für Dritte sind bei plangemäßer Errichtung und ordnungsgemäßem Betrieb der vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik sowie bei Beachtung der unter A. 4.3 auf der Grundlage von § 13 WHG verfügbaren Nebenbestimmungen nicht zu erwarten. Insbesondere ist durch die Einleitungen auch eine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften nicht zu erwarten, was auch das Wasserwirtschaftsamt Ansbach bestätigt hat. Die Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG erklärt.

Das Wasserwirtschaftsamt Ansbach hat sich mit den in der Planung gewählten technischen Grundsätzen für die Sammlung, Ableitung und Behandlung des Abwassers einverstanden erklärt und bestätigt, dass die Planung die Grundsätze des § 6 WHG beachtet. Fachliche Bedenken gegen die Erteilung der ausgesprochenen wasserrechtlichen Erlaubnisse hat es nicht erhoben. Die vom Wasserwirtschaftsamt geforderte Befristung der gehobenen Erlaubnis bis 31.12.2033 findet keine Umsetzung in diesem Beschluss. Die Gültigkeitsdauer der Erlaubnis muss sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hier maßgeblich daran orientieren, dass das Vorhaben auf Dauer angelegt ist und ununterbrochen eine ordnungsgemäße Entwässerung der Straße gewährleistet sein muss. Eine Befristung wäre mit Blick hierauf nicht sachgerecht. Im Zeitverlauf eintretenden Änderungen der Anforderungen aus dem Gewässer- bzw. Umweltschutzrecht kann ebenso gut durch nachträgliche Inhalts- und Nebenbestimmungen auf der Grundlage des unter A. 4.3.7 enthaltenen Auflagenvorbehalts bzw. von § 13 WHG ausreichend Rechnung getragen werden; zudem gilt auch hier der Widerrufsvorbehalt aus § 18 Abs. 1 WHG.

### **2.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang**

Das Vorhaben beansprucht nur in geringem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt werden. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass der Straßenbau mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (Anschneidungen) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch so weit wie möglich reduziert und bei weitem nicht so erheblich, als dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegen stünden.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach weist darauf hin, dass bei einer unsachgemäßen Auffüllung von landwirtschaftlichen Flächen die Er-



tragsfähigkeit darunter leiden könne und deshalb folgendes beachtet werden sollte: Vorhandener humoser Oberboden solle abgeschoben und fachgerecht zwischenlagert werden. Nach Abschluss der Auffüllung solle diese wieder angedeckt werden. Alle Erdarbeiten seien bei geeigneter Witterung und mit bodenschonenden Geräten durchzuführen. Verdichtungen und Sperrschichten sollten vermieden werden. Eine Auffüllung solle nur mit geeignetem unbelastetem Erdaushub ohne Fremdbestandteile und Verunreinigungen erfolgen. Das Auffüllmaterial solle möglichst homogen sein, damit eine möglichst einheitlich zu bewirtschaftende Wurzelschicht geschaffen werde.

Der Vorhabensträger hat zugesagt, Bodenverdichtungen während der Bauzeit soweit wie möglich zu vermeiden. Die betroffenen Flächen werden nach der abgegebenen Zusage zudem durch Rekultivierungsarbeiten mit geeignetem, unbelastetem Auffüllmaterial ohne Fremdbestandteile und Verunreinigungen wieder in einen dem vorherigen Zustand gleichwertigen Zustand versetzt, wobei auch der vor Beginn der Bauarbeiten abgeschobene und seitlich gelagerte Humus in entsprechender Stärke wieder angedeckt wird.

Des Weiteren weist das Amt darauf hin, dass Wirtschaftswege durch die Maßnahme nicht beschädigt werden dürften. Ggf. seien Schäden jeweils umgehend so weit zu beseitigen, dass die Wege für landwirtschaftlichen Verkehr jederzeit nutzbar seien. Nach Abschluss der Maßnahme sei zumindest der vorherige Zustand wieder herzustellen.

Da nicht vollkommen auszuschließen ist, dass Wege bei der Bauausführung in Mitleidenschaft gezogen werden, hat der Vorhabensträger zur Beweissicherung eine Dokumentation der betroffenen Wege durch Fotografie zugesagt. Durch die Baumaßnahmen nachweislich entstandene Schäden wird er wie zugesagt schnellstmöglich beseitigen bzw. nach Abschluss der Baumaßnahmen mit dem zuständigen Straßenbaulastträger regulieren.

Das Amt fordert zudem, die Zufahrt zu den landwirtschaftlichen Flächen während der Bauarbeiten zu gewährleisten. Dies deckt sich mit der Forderung des Bayerischen Bauernverbandes, der darauf dringt, die an das Vorhaben angrenzenden Nutzflächen während und nach Durchführung der Baumaßnahmen ungehindert bewirtschaftbar zu halten.

Die aus den Planunterlagen ersichtliche Ausgestaltung des öffentlichen Straßen- und Wegenetzes gewährleistet, dass jede landwirtschaftliche Nutzfläche im Umfeld des Vorhabens auch nach dessen Umsetzung angefahren werden kann. Während der Bauzeit können kurzfristige Behinderungen von Wegeverbindungen bzw. geringfügige Umwege wohl nicht gänzlich vermieden werden. Der Vorhabensträger hat aber zugesagt, die entstehenden Beeinträchtigungen auf das unvermeidbare Maß zu begrenzen und die betroffenen Grundstückseigentümer über die örtliche Bauleitung rechtzeitig vorher über entstehende Beeinträchtigungen zu informieren. Im Hinblick darauf sowie in Anbetracht der nur kurzen Baustrecke im Bereich landwirtschaftlich genutzter Flächen (nur knapp 100 m Baulänge) ist für eine Unzumutbarkeit der durch die Bautätigkeiten dennoch resultierenden Einschränkungen nichts ersichtlich; die insoweit temporär entstehenden Erschwernisse sind den Betroffenen im Hinblick auf die für das Vorhaben sprechenden Belange zuzumuten.

Der Bayerische Bauernverband fordert daneben, eine funktionsfähige Grundstücksentwässerung während und nach Durchführung der Baumaßnahme sicherzustellen.

Der Vorhabensträger hat zugesagt, vom Vorhaben berührte Entwässerungsanlagen in Abstimmung mit dem jeweiligen Eigentümer und ggf. dem Wasserwirtschaftsamt sowohl während der Bauzeit als auch nach Durchführung der Baumaßnahme in ihrer Funktion aufrecht zu erhalten. Falls notwendig, werden die Entwässerungsanlagen nach der Zusage des Vorhabensträgers entsprechend angepasst.

Es wird außerdem vom Bayerischen Bauernverband moniert, dass an der neuen Verbindungsspanne eine lediglich 100 m lange Einfädelspur geplant ist. Insbesondere für landwirtschaftliche Gespanne sei eine Einfädelspur von mindestens 150 m Länge notwendig.

Etwas östlich der neuen Verbindungsspanne befindet sich ein Stützpfeiler des Überführungsbauwerks der St 2244 über die B 8. Auf Grund dessen Lage kann ein 150 m langer Einfädelsstreifen mangels Platz nicht umgesetzt werden. Den Rechtseinbiegern in Fahrtrichtung Nürnberg wird mit dem vorgesehenen 100 m langen Einfädelsstreifen aber ein ausreichend zügiges und sicheres Einfädeln in den fließenden Verkehr ermöglicht; dies gilt auch für landwirtschaftliche Fahrzeuge. In jedem Fall tritt damit eine Verbesserung gegenüber der bestehenden Situation ein; derzeit müssen Verkehrsteilnehmer, die von der St 2244 in Fahrtrichtung Nürnberg in die B 8 einfahren wollen, noch an der bestehenden Verbindungsspanne gefahrträchtig links einbiegen.

### **2.3.8 Wald**

Für die Realisierung des Vorhabens müssen rund 0,393 ha Wald i. S. v. Art 2 Abs. 1 BayWaldG zwischen der B 8 und der Eisenbahnlinie Fürth - Würzburg gerodet werden. Schutz-, Bann- oder Erholungswald (Art. 10, 11, 12 BayWaldG) bzw. Naturwaldreservate (Art. 12a BayWaldG) sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Eine besondere Bedeutung misst der aktuell gültige Waldfunktionsplan den von der Rodung betroffenen Waldflächen auch nicht zu.

Spezielle waldrechtliche Versagungsgründe aus Art. 9 Abs. 4 bis 7 BayWaldG sowie andere Rechtsvorschriften, insbesondere die naturschutzrechtliche Eingriffsregelungen nach § 15 BNatSchG, stehen der Rodung nicht entgegen. Die unter C. 2.2 dargestellten Gründe für die Notwendigkeit des Vorhabens wiegen schwerer als das öffentliche Interesse an der ungeschmälernten Erhaltung des betroffenen Waldbestandes, zumal auch nur ein Teil eines schmalen Waldstreifens zwischen zwei stark befahrenen Verkehrswegen betroffen ist. Die geplanten Eingriffe in den Wald sind unvermeidbar und können auch nicht weiter verringert werden. Die für die geplanten Rodungsmaßnahmen erforderliche Erlaubnis nach Art. 9 Abs. 2 BayWaldG wird auf Grund dessen mit diesem Beschluss erteilt (Art. 9 Abs. 8 Satz 1 BayWaldG).

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach fordert, den verbleibenden Waldstreifen zwischen der B 8 und der Bahnlinie während der Bauzeit an der Nordseite mit einem Biotopschutzzaun zu sichern. Die Planfeststellungsbehörde greift diese Forderung auf, um sicherzustellen, dass die im genannten Bereich vom Vorhaben nicht beanspruchten Waldflächen während der Bauarbeiten unangetastet bleiben und insbesondere keine Baustelleneinrichtungen dort errichtet werden. Eine entsprechende Verfügung wurde unter A. 3.4 in diesen Beschluss aufgenommen.

Im Übrigen hat das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach keine Einwendungen gegen die festgestellte Planung erhoben.

### **2.3.9 Denkmalschutz**

Belange der Bau- und Kunstdenkmalspflege sind durch das Vorhaben nicht nachteilig betroffen (vgl. hierzu auch die diesbzgl. Ausführungen unter C. 2.4.2.2). Bodendenkmäler sind im Baubereich weder bekannt noch werden nach dem derzeitigen Kenntnisstand solche dort vermutet. Das Risiko, bei den Bauarbeiten auf Bodendenkmäler bzw. archäologische Funde oder Befunde zu treffen, ist auf Grund der Lage im bereits bebauten Bereich und der bestehenden Denkmalkennntnis als sehr gering einzuschätzen.

Sollten durch die bauausführenden Firmen oder andere am Bau Beteiligte archäologische Befunde und/ oder Funde beim Bau entdeckt werden, ist dies der unteren Denkmalschutzbehörde beim Landratsamt Neustadt a. d. Aisch - Bad Windsheim bzw. dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege unverzüglich anzuzeigen (Art. 8 Abs. 1 DSchG).

### **2.3.10 Gemeindliche Belange**

Der Markt Emskirchen erhebt gegen das Vorhaben keine grundsätzlichen Einwendungen. Vor einer endgültigen Zustimmung zum Vorhaben müsse aber gleichzeitig auch die Kostenfrage für den Ausbauabschnitt östlich von Emskirchen geklärt werden. Der Markt Emskirchen äußere weder ein Verlangen noch sehe er einen gemeindlichen Bedarf für den Ausbau in dem genannten Abschnitt. Er werde sich deshalb finanziell an diesem Bauabschnitt nicht beteiligen. Des Weiteren erhebt er Einwände gegen die erfolgte Ermittlung der für eine Kostenbeteiligung des Marktes Emskirchen maßgeblichen Knotenpunktsbelastung.

Der angesprochene Ausbauabschnitt ist nicht Gegenstand der festgestellten Planung. Die Lösung der in diesem Abschnitt aufgeworfenen Probleme - hierzu gehört auch die Frage einer evtl. Kostenbeteiligung des Marktes Emskirchen - bleibt deshalb dem hierfür durchzuführenden Planfeststellungsverfahren vorbehalten. Im Übrigen ist eine „endgültige Zustimmung“ des Marktes Emskirchen zu dem gegenständlichen Vorhaben nicht nötig; er wurde zu dem Vorhaben gehört, ein baurechtliches Einvernehmen ist nicht erforderlich (§ 38 Satz 1 BauGB).

### **2.3.11 Träger von Versorgungsleitungen**

In der Planfeststellung ist nur über das „Ob und Wie“ der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die von der Planung betroffenen Leitungsträger mit den in Unterlage 7.2 enthaltenen Maßnahmen einverstanden gezeigt haben und von den Leitungsträgern zusätzlich Gefordertes vom Vorhabensträger im Wesentlichen zugesagt wurde, mussten bis auf die Verfügungen unter A. 3.1 keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf diese Regelungen wird verwiesen.

## **2.4 Private Belange, private Einwendungen**

Dem planfestgestellten Vorhaben stehen gewichtige private Belange gegenüber. Solche Belange sind insbesondere dadurch betroffen, dass aus privateigenen Grundstücken Flächen benötigt werden. Diese und andere Belange wurden unabhängig davon, ob entsprechende Einwendungen in jedem Einzelfall erhoben wurden, in die Überprüfung einbezogen, sofern sie aus den Verfahrensunterlagen erkennbar waren.

Die Entscheidung unter A. 6, die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen zurückzuweisen, soweit sie nicht in diesem Beschluss bzw. durch Zusagen des Vorhabensträgers Berücksichtigung gefunden haben oder sich im Laufe des

Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben, stützt sich auf die in den einzelnen Abschnitten dieses Beschlusses bereits dargelegten Überlegungen. Soweit sich hieraus nicht ergibt, dass den Einwendungen unter Beachtung aller Belange nicht stattgegeben werden kann, wird im Folgenden dargelegt, warum und ggf. unter welchen Bedingungen individuelle Betroffenheiten im öffentlichen Interesse hinzunehmen sind.

#### 2.4.1 *Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben werden*

Mehrere Einwender machen geltend, bei dem direkt an die neue Verbindungsspange angebundenen Zufahrtsweg entstehe ein hohes Unfallrisiko beim Ein- und Ausfahren aus bzw. in diesen Weg.

Dass die neue Verbindungsspange nicht an einem anderen Standort verwirklicht werden kann, wurde unter C. 2.3.2.2.2 bereits dargelegt. Wegen der örtlichen Gegebenheiten können die Anwesen der Einwender nur über die neue Verbindungsspange sinnvoll an das öffentliche Straßennetz angebunden werden; andere gangbare Alternativen sind insoweit nicht ersichtlich. Die notwendigen Sichtweiten für ein verkehrssicheres Ein- und Ausfahren sind an der Einmündung des Zufahrtsweges gegeben, zudem ist nach der Verkehrsprognose die Verkehrsbelastung der Spange mit 2.600 Kfz/24 h vergleichsweise gering. Hinzu kommt noch, dass die von der B 8 über die Verbindungsspange auf die St 2244 fahrenden Fahrzeuge an der Einmündung der Spange in die St 2244 ggf. anhalten müssen; auf Grund dessen sowie des an der Einmündung vorgesehenen Fahrbahnteilers ist auch nicht mit allzu hohen Fahrtgeschwindigkeiten zu rechnen, zumal auch der Kreisbogen der Abfahrtsrampe von der B 8 relativ eng ist. Ein verkehrssicheres Ein- und Ausfahren in die bzw. von der Verbindungsspange ist mit der Planung damit gewährleistet. Auf die im Erörterungstermin bekundete Bereitschaft des Vorhabensträgers, auf Wunsch der Einwender die Situation an der Einmündung des Zufahrtsweges zusammen mit der unteren Verkehrsbehörde nach Umsetzung des Vorhabens in Augenschein zu nehmen, wird ergänzend verwiesen.

#### 2.4.2 *Einzelne Einwender*

Soweit neben den unter C. 2.4.1 behandelten Einwendungen weitere individuelle Einwendungen vorgetragen werden, werden diese nachfolgend abgehandelt. Aus Datenschutzgründen werden diese Einwendungen in anonymisierter Form unter einer individuell vergebenen Einwendernummer behandelt.

##### 2.4.2.1 Einwender 1

Der Einwender bringt Bedenken gegen die vorgesehene Ausfädelungspur an der bestehenden Verbindungsspange B 8 - St 2244 vor. Diese komme im Bereich des Mühlbachs nahe am bestehenden Absperrschieber zu liegen. Zum Austausch des Schiebers benötige man einen Schlepper mit Frontlader. Eine ausreichende Zufahrtsmöglichkeit zum Absperrschieber sei durch den Ausfädelstreifen aber nicht mehr gegeben. Er schlägt deshalb vor, die B 8 anders als nach der Planung auf der Westseite zu verbreitern. Am jetzt geplanten Standort der Ausfädelspur befände sich zudem eine Böschungsbepflanzung, die dem Lärmschutz diene und erhalten bleiben solle. Westlich der B 8 sei keine Bepflanzung vorhanden, so dass auch deswegen die Westseite für eine Verbreiterung der B 8 besser geeignet sei.

Eine Verschiebung der B 8 mitsamt des vorgesehenen Ausfädelungsstreifens nach Westen und die damit verbundene kleinräumige Verschwenkung der Straße würde sich nicht in die langgestreckte, ansonsten von Unstetigkeiten freie Linienführung der B 8 einfügen. Eine solche Verschwenkung würde von den Verkehrs-

teilnehmern an dieser Stelle auch nicht erwartet werden und dementsprechend häufiger zu Fehlreaktionen und Fahrfehlern führen; sie ist auf Grund dessen verkehrssicherheitstechnisch sehr bedenklich. Zudem müsste zur Umsetzung des Vorschlags zumindest in gewissem Umfang auch in das FFH- Gebiet DE 6430-371 "Aurach zwischen Emskirchen und Herzogenaurach" eingegriffen werden. Auf Grund dessen tritt die Planfeststellungsbehörde dem Vorschlag nicht näher. Im Übrigen hat der Vorhabensträger im Nachgang zum Erörterungstermin gegenüber der Planfeststellungsbehörde zugesagt, einen Metallschieber an Stelle des derzeit vorhandenen Schiebers aus Holzplatten in das bestehende Bauwerk einzubauen und die Kosten dafür zu übernehmen. Im Hinblick darauf sowie auf die Verlautbarung des Einwenders beim Ortstermin am 18.09.2014, bei Einsetzung eines Metallschiebers seine Forderung nach einer Zufahrtsmöglichkeit zum Absperrschieber nicht mehr aufrechtzuerhalten, betrachtet die Planfeststellungsbehörde die Einwendung insoweit als erledigt. Die angesprochene Böschungsbe-pflanzung kann wegen der für den Ausfädelungstreifen notwendigen Gelände- veränderungen nicht erhalten werden. Sie hat aber - wie Bepflanzungen allgemein - ohnehin keinen messbaren Lärmschutzeffekt, so dass sich ihre Besei- tigung nicht nachteilig auf die Immissionsbelastung des Einwenders auswirkt. Im Übrigen nehmen durch den lärmindernden Fahrbahnbelag (Korrekturfaktor  $D_{\text{Stro}} = -2 \text{ dB(A)}$ ), der für die vom Vorhaben betroffenen Bereiche der B 8 vorgesehen ist, die Beurteilungspegel am Anwesen des Einwenders durchgängig ab (vgl. Anlage 1 zu Unterlage 11.1), so dass sich die dortige Lärmbelastung sogar verringert.

Soweit der Einwender moniert, dass die Einfädelspur an der neuen Verbindungs- spange mit 100 m Länge zu kurz sei, ein gefahrloses Einfädeln mit landwirtschaft- lichen Fahrzeugen nicht ermögliche und deshalb mindestens 150 m lang sein solle, wird auf die diesbzgl. Ausführungen unter C. 2.3.7 verwiesen.

#### 2.4.2.2 Einwender 2, 3 und 4

Die Einwender verweisen darauf, dass der Hausbrunnen, der für die Trinkwasser- versorgung ihres Anwesens genutzt werde, derzeit im Bankettbereich der St 2244 liege. Sollte die mit Vorhaben verbundene Verbreiterung der St 2244 im Bereich ihres Anwesens wie geplant durchgeführt werden, käme der Brunnen in der Straße zu liegen. Durch den dann zu erwartenden starken Eintrag von Sedimenten, Schmutz und Salz werde die Wasserqualität stark beeinträchtigt.

Das Landratsamt Neustadt a. d. Aisch - Bad Windsheim hat mit Bescheid vom 27.02.2014 die Nutzung des Brunnenwassers für Trinkwasserzwecke untersagt, da es hinsichtlich mehrerer Parameter nicht den Anforderungen der Trinkwasser- verordnung entspricht und damit keine Trinkwasserqualität hat. Dieser Bescheid ist mittlerweile unanfechtbar geworden, so dass der Brunnen zum jetzigen Zeitpunkt nicht die Trinkwasserversorgung des Anwesens der Einwender sicherstellt. Den- noch hat der Brunnen für die Einwender einen Nutzwert dahin gehend, dass sie das aus ihm gewonnene Wasser immer noch für gewisse andere Zwecke nutzen dürfen. Auch im Hinblick darauf ist durch das Vorhaben und die damit abschnitts- weise Verbreiterung der St 2244 - infolge der der Brunnen unterhalb der Fahrbahn liegen würde - nicht vollkommen auszuschließen, dass eine Verschlechterung bzgl. der Brunnenwasserqualität eintritt. Im Nachgang zum Erörterungstermin hat der Vorhabensträger aber seine Bereitschaft erklärt, die Kosten eines Ersatzbrun- nen zu übernehmen. Das Wasserwirtschaftsamt Ansbach hat bestätigt, dass grundsätzlich eine Ersatzbohrung für den Brunnen der Einwender auch möglich wäre, auch wenn man den Belastungen, die beim Wasser des bestehenden Brun- nens festgestellt wurden, kaum durch eine Ersatzbohrung in das oberflächennahe Grundwasservorkommen ausweichen kann. Dies ist im Hinblick auf die Reichweite des planfeststellungsrechtlichen Gebots der Konfliktbewältigung aber auch nicht

erforderlich; insoweit ist es ausreichend, dass der Ersatzbrunnen Wasser liefert, das dem Wasser aus dem bestehenden Brunnen von der Qualität her zumindest gleichwertig ist. Daran, dass dies vorliegend der Fall ist, hat die Planfeststellungsbehörde im Hinblick darauf, dass ein Ersatzbrunnen schon allein aus Platzgründen in gewissem Maß von der St 2244 abrücken müsste, keine durchgreifenden Zweifel. Nachdem auch die Einwender nach eigenem Bekunden einen Ersatzbrunnen der Erhaltung des vorhandenen Brunnens vorziehen, hat die Planfeststellungsbehörde unter A. 3.6 dem Vorhabensträger auferlegt, ihnen die für die fachgerechte Herstellung eines Ersatzbrunnens notwendigen Aufwendungen zu erstatten. Die näheren Einzelheiten hinsichtlich Art und Umfang der zur Erstellung des Ersatzbrunnens und dessen Anschluss an die Hausanschlussleitung erforderlichen Maßnahmen sowie zur zeitlichen Koordinierung des Brunnenbaus mit dem Straßenbau bleiben zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen dem Vorhabensträger und den Einwendern vorbehalten, an deren Stelle - soweit erforderlich - aber auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

Die Einwender bringen weiter vor, durch die Annäherung der St 2244 an ihr Anwesen steige die Lärm- und Schadstoffbelastung an. Da die Fahrbahn höher als ihr Grundstück liege, werde auch Schmutz, Rollsplitt, Salze und dgl. auf das Grundstück sowie auf die Hausfassade geschleudert. Weil zwei Gebäude des Anwesens denkmalgeschützt seien, würden dadurch auch denkmalschutzrechtliche Belange betroffen. Es müsse eine Mauer o. ä. als Schutz errichtet werden.

Wie unter C. 2.3.4.1.3 bereits dargelegt, stellt die Errichtung der neuen Verbindungsspanne zwischen der B 8 und der St 2244 - einschließlich der hierfür notwendigen baulichen Anpassungen an der St 2244 - weder einen Straßenneubau im Rechtssinn dar noch führt sie zu einer wesentlichen Änderung im immissionschutzrechtlichen Sinn. Zwar nehmen nach den in Anlage 1 zu Unterlage 11.1 dargestellten Berechnungsergebnissen die Beurteilungspegel am Anwesen der Einwender bei Verwirklichung des Vorhabens um höchstens 0,5 dB(A) zu. Die Beurteilungspegel an dem Anwesen bewegen sich aber mit 65 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts deutlich unterhalb der für eine wesentliche Änderung maßgeblichen Schwelle von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht, so dass Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen nicht bestehen. Zudem ist die Erhöhung der Beurteilungspegel objektiv betrachtet marginal und bewegt sich weit unterhalb der Wahrnehmungsschwelle des menschlichen Ohrs, die bei ca. 3 dB(A) Pegelunterschied erst beginnt. Gleiches gilt hinsichtlich der Summenpegel aus den Schallimmissionen der gegenständlichen Straßenabschnitte und der Bahnstrecke Fürth - Würzburg. Den Einwendern kann deshalb die geringfügige Pegelerhöhung - nicht zuletzt auch mit Blick auf die für das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte - zugemutet werden; nicht hinnehmbare Beeinträchtigungen sind für sie mit dem Vorhaben insoweit nicht verbunden. Hinsichtlich der geltend gemachten Erhöhung der Luftschadstoffbelastung wird auf die Ausführungen unter C. 2.3.4.2 verwiesen. Am Beginn der Baustrecke der St 2244 bleibt der derzeit gegebene geringste Abstand zwischen dem östlichen der beiden denkmalgeschützten Gebäude und dem Fahrbahnrand unverändert. Insofern entstehen im Bereich der westlichen Gebäudeecke keine Beeinträchtigungen, die über die bislang schon gegebenen Einwirkungen durch auf der Straße aufgewirbelte (Klein-)Gegenstände hinausgehen. Im Bereich der weiter von der Straße entfernten östlichen Gebäudeecke rückt die St 2244 zwar um etwa 1,5 m näher an das Gebäude heran. Die Entfernung zum Fahrbahnrand beträgt aber auch nach Umsetzung des Vorhabens immer noch rund 12 m. Im Hinblick darauf kann die Planfeststellungsbehörde hier keine greifbaren Beeinträchtigungen durch auf der Straße aufgewirbelte Gegenstände o. ä. erkennen. Das westliche denkmalgeschützte Gebäude liegt mehr als 10 m vor dem Beginn der Baustrecke der St 2244 und zudem auch etwa 10 m vom Fahrbahnrand entfernt; für dieses sind auf Grund dessen ebenso keine Beeinträchtigungen erkennbar, die über die bislang schon gegebenen Einwirkungen

hinausgehen. Schutzmaßnahmen sind für diese Gebäude deshalb nicht geboten. Auch im Übrigen ist nicht erkennbar, dass durch die im Bereich des Anwesens der Einwender erfolgende Verbreiterung der St 2244 unzumutbare Beeinträchtigungen durch Anflug von (Klein-)Gegenständen entstehen, zumal hier eben bereits von der vorhandenen Fahrbahn ein solcher Eintrag erfolgt, den sich die Einwender als Vorbelastung schutzmindernd entgegen halten lassen müssen. Außerdem muss berücksichtigt werden, dass zumindest Beeinträchtigungen durch Rollsplittflug wegen der beim Ausbau neu aufzubringenden Fahrbahndecke zukünftig nicht mehr zu erwarten sind.

Soweit die Einwender darauf hinweisen, dass durch die Verbreiterung der St 2244 der bestehende Verbindungsweg zwischen dem vorderen und dem hinteren Hofteil gekappt wird, haben sie die Auswirkungen der Planung insoweit zutreffend erkannt. Wie sie ebenso zutreffend erkannt haben, wird deswegen eine neue Zufahrtmöglichkeit zum hinteren Hofbereich geschaffen (vgl. Nr. 4.3 der Unterlage 7.2). Diese tangiert aber keine Pflanzenbestände, die Merkmale von nach § 30 Abs. 2 BNatSchG bzw. Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG gesetzlich geschützten Biotopen aufweisen (siehe Unterlage 12.2). Dennoch wird durch die Unterbrechung der Verbindung zwischen den beiden Hofteilen durch die Straßenböschung z. B. ein Transport von einem Hofteil in den anderen erschwert und ist mit Umwegen verbunden, da hierfür zukünftig die St 2244 und die neue Zufahrt benutzt werden müssen. Es muss allerdings berücksichtigt werden, dass der bestehende Verbindungsweg auf Grundflächen liegt, die sich im Eigentum des Marktes Emskirchen befinden, so dass die Einwender bereits derzeit hierüber nicht frei verfügen können. Zudem würde nach Umsetzung des Vorhabens die bisherige Anbindung des Verbindungswegs an die St 2244 in unmittelbarer Nähe zur vorgesehenen Linksabbiegespur liegen, so dass der Verbindungsweg aus Verkehrssicherheitsgründen ohnehin in der bestehenden Form nicht beibehalten werden könnte. Die entstehenden Erschwernisse sind den Einwendern deshalb jedenfalls im Hinblick auf die für das Vorhaben sprechenden Belange zuzumuten; dass nicht hinnehmbare Nachteile durch die Durchtrennung des Weges entstehen, machen sie selbst nicht geltend.

#### 2.4.2.3 Einwender 5 und 6

Die Einwender weisen darauf hin, dass die neue Verbindungsspanne nur etwa 100 m / 130 m von ihren Anwesen entfernt zu liegen komme. Sie befürchten eine Beeinträchtigung ihrer Lebensqualität. Insbesondere befürchten sie Beeinträchtigungen durch eine höhere Lärmbelastung sowie durch gesteigerte Schadstoffemissionen, auch wegen des Anhaltens und Anfahrens der Fahrzeuge an der Einmündung der Verbindungsspanne in die St 2244.

Wie unter C. 2.3.4.1.3 bereits dargelegt, stellt die Errichtung der neuen Verbindungsspanne zwischen der B 8 und der St 2244 weder einen Straßenneubau im Rechtssinn dar noch führt sie zu einer wesentlichen Änderung im immissionschutzrechtlichen Sinn. Nach den in Anlage 1 zu Unterlage 11.1 dargestellten Berechnungsergebnissen nehmen die Beurteilungspegel am Anwesen der Einwender bei Verwirklichung des Vorhabens vielmehr ausnahmslos ab, so dass sich Lärmbelastung im Vergleich zum Prognosenullfall sogar verringert. Zurückzuführen ist dieser Effekt insbesondere auf den lärmindernden Fahrbahnbelag (Korrekturfaktor  $D_{StrO} = -2 \text{ dB(A)}$ ), der für die vom Vorhaben betroffenen Bereiche der B 8 vorgesehen ist. Die B 8 ist für die Anwesen der Einwender insoweit die Hauptschallquelle, zumal die Anwesen auch näher an der B 8 als an der neuen Verbindungsspanne liegen. Die Summenpegel aus den Schallimmissionen der gegenständlichen Straßenabschnitte und der Bahnstrecke Fürth – Würzburg nehmen an den Anwesen der Einwender auch durchgängig ab. Ansprüche auf Schall-

schutzmaßnahmen bestehen auf Grund dessen nicht. Hinsichtlich der geltend gemachten Erhöhung der Luftschadstoffbelastung wird auf die Ausführungen unter C. 2.3.4.2 verwiesen; eine unvertretbare gesundheitliche Belastung der menschlichen Gesundheit durch das Vorhaben ist Hinblick darauf nicht ersichtlich. Eine spürbare Beeinträchtigung der Lebensqualität der Einwender kann die Planfeststellungsbehörde wegen des Gesagten ebenso nicht erkennen, zumal der Vorhabensträger im Erörterungstermin eine Heckenpflanzung entlang der Böschungsoberkante der neuen Verbindungsspanne auf dem Grundstück Fl.- Nr. 737, Gemarkung Emskirchen, sowie eine Wallschüttung auf den Grundstücken Fl.- Nrn. 735 und 737, Gemarkung Emskirchen, entlang der Böschungsoberkante der B 8 und der Verbindungsspanne außerhalb der freizuhaltenden Sichtfelder - unter dem Vorbehalt ausreichender Überschussmassen - zugesagt hat. Durch diese Wallschüttung werden die Straßenlärmmissionen noch stärker als berechnet gemindert, die Ausbreitung von Luftschadstoffen wird von diesen ebenso gehemmt. Auch die Anpflanzungen verhindern zumindest in gewissem Maß die Ausbreitung von Luftschadstoffen zu den Anwesen der Einwender hin; bei Umsetzung dieser Zusage ist damit erst recht keine Beeinträchtigung der Lebensqualität durch das Vorhaben zu erkennen.

Soweit die Einwender eine Wertminderung ihrer Immobilien durch Lärm- und Schadstoffbelastung und durch optische Beeinträchtigungen des Umfeldes sowie eine nachteilige Auswirkung auf die Vermietbarkeit ihrer Wohnungen aus den gleichen Gründen befürchten, teilt die Planfeststellungsbehörde diese Befürchtungen im Hinblick auf das soeben Gesagte nicht. Unter Berücksichtigung der zugesagten Wallschüttung bzw. Anpflanzung ist jedenfalls eine greifbare Verschlechterung hinsichtlich der wertgebenden Faktoren nicht erkennbar. Im Übrigen wäre sogar dann, wenn eine Wertminderung tatsächlich eintreten bzw. die Vermietung erschwert und nur zu ungünstigeren Bedingungen möglich sein sollte, dies von den Einwendern im Hinblick auf die für das Vorhaben sprechenden Gründe entschädigungslos hinzunehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, UPR 1996, 388-390). Letzteres gilt auch bzgl. des Hinweises, dass ein Grundstück, vom dem ein Teil dauerhaft beansprucht wird, derzeit verpachtet sei und durch den Wegfall der beanspruchten Fläche sich das Restgrundstück in Zukunft schlechter verpachten lasse; auch dies wäre hier ohne finanziellen Ausgleich hinzunehmen. Soweit geltend gemacht wird, durch die zukünftig höhere Schadstoffbelastung könne keine so hohe Pacht mehr erzielt werden, gilt dies gleichermaßen. Zudem ist im Hinblick auf die zugesagte Wallschüttung auch nicht zu erwarten, dass das Vorhaben auf dem verbleibenden Restgrundstück zu höheren Schadstoffdepositionen als derzeit führt.

Einer der Einwender verweist auf einen geplanten Neubau bzw. eine geplante Hauserweiterung im Bereich der Anwesen der Einwender. Ihm sei nicht bekannt gewesen, dass eine Neugestaltung des Straßenverlaufs geplant sei bzw. eine neue Straße so nahe heranrücke.

Nach den vorliegenden Erkenntnissen soll die geplante Hauserweiterung westlich des bestehenden Wohnhauses erfolgen und damit noch weiter als dieses von der neuen Verbindungsspanne entfernt. Unzumutbare Beeinträchtigungen durch Immissionen - gleich welcher Art - sind deshalb mit Blick auf das weiter oben Gesagte auch hinsichtlich der geplanten Hauserweiterung nicht zu erkennen, zudem kommen auch insoweit die positiven Wirkungen der zugesagten Wallschüttung bzw. Anpflanzung zum tragen. Im Übrigen dürfte die unter C. 2.2.1 dargestellte Unfallsituation an der bestehenden Verbindungsspanne B 8 – St 2244 auch dem Einwender als Ortsansässigem nicht unbekannt gewesen sein, so dass er sich auch nicht darauf verlassen durfte, dass im näheren Umfeld der Verbindungsspanne keinerlei Veränderungen am bestehenden Straßennetz vorgenommen werden.



Soweit die Einwender geltend machen, für Kinder sei die neue Verbindungsspanne eine zusätzliche Gefahrenquelle, da die Straße nahe an die Wohnbebauung heran rücke, teilt die Planfeststellungsbehörde diese Einschätzung nicht. Wie bereits dargelegt, liegen die Anwesen der Einwender näher an der B 8 als an der neuen Verbindungsspanne. Der Abstand zwischen den Wohnhäusern der Einwender und der Verbindungsspanne beträgt mindestens 90 m, wogegen die bestehende Trasse der B 8 nur knapp 60 m von den Häusern entfernt liegt. Zudem liegt auch die St 2244 weniger als 40 m von den Häusern entfernt. Im Hinblick darauf kann die Planfeststellungsbehörde keine greifbare Gefahrerhöhung für spielende Kinder o. ä. durch das Vorhaben erkennen; bei Berücksichtigung der zugesagten Wallschüttung bzw. Anpflanzung gilt dies erst recht.

#### 2.4.2.4 Einwender 7

Der Einwender macht geltend, er werde sowohl während der Bauzeit als auch danach erheblichen zusätzlichen Beeinträchtigungen durch Lärm und Luftverunreinigungen ausgesetzt sein, wodurch seine Grundrechte unangemessen beschnitten würden. Durch das Vorhaben werde eine gravierende Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität durch Verkehrslärm entstehen. Außerdem seien gesundheitliche Beeinträchtigungen durch die ständigen Einwirkungen aus dem Verkehr zu befürchten.

Wie unter C. 2.3.4.1.3 bereits dargelegt, stellt die Errichtung der neuen Verbindungsspanne zwischen der B 8 und der St 2244 weder einen Straßenneubau im Rechtssinn dar noch führt sie zu einer wesentlichen Änderung im immissionschutzrechtlichen Sinn. Nach den in Anlage 1 zu Unterlage 11.1 dargestellten Berechnungsergebnissen nehmen die Beurteilungspegel am Anwesen des Einwenders bei Verwirklichung des Vorhabens vielmehr ausnahmslos ab, so dass sich Lärmbelastung im Vergleich zum Prognosenullfall sogar verringert. Zurückzuführen ist dieser Effekt insbesondere auf den lärmindernden Fahrbahnbelag (Korrekturfaktor  $D_{StrO} = -2 \text{ dB(A)}$ ), der für die vom Vorhaben betroffenen Bereiche der B 8 vorgesehen ist. Die B 8 ist für das Anwesen des Einwenders auf Grund ihrer hohen Verkehrsbelastung insoweit die Hauptschallquelle. Die Summenpegel aus den Schallimmissionen der gegenständlichen Straßenabschnitte und der Bahnstrecke Fürth – Würzburg nehmen am Anwesen des Einwenders auch durchgängig ab. Hinsichtlich der geltend gemachten Erhöhung der Luftschadstoffbelastung wird auf die Ausführungen unter C. 2.3.4.2 verwiesen. Ein Eingriff in Grundrechte, insbesondere in das Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG), ist im Hinblick darauf offensichtlich nicht gegeben. Eine spürbare Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität durch Verkehrslärm kann die Planfeststellungsbehörde wegen des Gesagten ebenso nicht erkennen, zumal der Vorhabensträger im Erörterungstermin eine Heckenpflanzung entlang der Böschungsoberkante der neuen Verbindungsspanne auf dem Grundstück Fl.- Nr. 737, Gemarkung Emskirchen, sowie eine Wallschüttung auf den Grundstücken Fl.- Nrn. 735 und 737, Gemarkung Emskirchen, entlang der Böschungsoberkante der B 8 und der Verbindungsspanne außerhalb der freizuhaltenden Sichtfelder - unter dem Vorbehalt ausreichender Überschussmassen - zugesagt hat. Durch diese Wallschüttung werden die Lärmimmissionen am Anwesen des Einwenders z. T. noch stärker als berechnet gemindert, die Ausbreitung von Luftschadstoffen wird von diesen ebenso - zumindest teilweise - gehemmt. Bei Umsetzung dieser Zusage ist erst recht keine Beeinträchtigung der Lebensqualität durch das Vorhaben ersichtlich. Für gesundheitliche Beeinträchtigungen durch das Vorhaben sind deshalb ebenso keine Anhaltspunkte erkennbar. Während der Baudurchführung sind baubedingte Lärmimmissionen und Schadstoffemissionen sicherlich nicht vollkommen zu vermeiden. Im Hinblick auf die nur relativ kurze

Bauzeit der Verbindungsspanne und die Entfernung der Verbindungsspanne vom Anwesen des Einwenders sind unzumutbare Beeinträchtigungen bei Anwendung der insoweit einschlägigen und vom Vorhabensträger zu beachtenden Regelwerke - zu den u. a. die AVV Baulärm gehört (vgl. § 66 Abs. 2 BImSchG) - aber ebenso nicht zu befürchten. Auch in dieser Hinsicht ist deshalb kein Grundrechtseingriff zu erkennen. Evtl. dennoch entstehende Unannehmlichkeiten bzw. Einschränkungen sind dem Einwender im Hinblick auf die triftigen für das Vorhaben sprechenden Gründen zuzumuten.

Soweit der Einwender eine Entwertung seines Grundstücks durch Immissionen, die verkehrsnah Lage sowie durch die Tatsache, dass ein erheblicher Teil des Grundstücks für das Vorhaben benötigt wird, befürchtet, teilt die Planfeststellungsbehörde dies im Hinblick auf das zuvor Gesagte nicht. Unter Berücksichtigung der zugesagten Wallschüttung ist jedenfalls eine greifbare Verschlechterung hinsichtlich der wertgebenden Faktoren des dem Einwender verbleibenden Grundstücksteils nicht erkennbar, zumal das Grundstück auch bereits jetzt durch seine Lage zwischen bzw. in der Nähe mehrerer - z. T. stark befahrener - Verkehrswege erheblich vorbelastet ist. Die vom Grundstück des Einwenders für das Vorhaben auf Dauer beanspruchte Teilfläche beträgt zudem nur rund 20 % der Gesamtfläche; für den Verlust dieser Fläche ist vom Vorhabensträger im Rahmen des Entschädigungsverfahrens Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Inanspruchnahme eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG), so dass insoweit der Einwender im Ergebnis vermögensrechtlich nicht schlechter gestellt ist als ohne Verwirklichung des Vorhabens. Im Übrigen wäre vom Einwender sogar dann, wenn eine Wertminderung wegen der angeführten Gesichtspunkte tatsächlich eintreten sollte, dies im Hinblick auf die für das Vorhaben sprechenden Gründe entschädigungslos hinzunehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, UPR 1996, 388-390).

Bzgl. des Arguments, dass der Einwender nicht bereit sei, für das Vorhaben Flächen seines Grundstücks zur Verfügung zu stellen, da das Grundstück einen unersetzbaren ideellen Wert darstelle, muss darauf verwiesen werden, dass die Notwendigkeit des Vorhabens unter C. 2.2 bereits ausführlich dargelegt wurde; die für das Vorhaben sprechenden Gründe rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von fremdem Grundeigentum (vgl. Art. 14 Abs. 3 GG). Dass die neue Verbindungsspanne nicht an einem anderen Standort unter Verschonung des Grundstücks des Einwenders hergestellt werden kann, wurde unter C. 2.3.2.2.2 aufgezeigt. Soweit der Einwender in diesem Zusammenhang geltend macht, dass die Enteignung auch nur einer Teilfläche seines Grundstückes eine schwere psychische Belastung für ihn bedeuten würde, ist festzustellen, dass eine Enteignung oder eine enteignungsrechtliche Vorwirkung in aller Regel den betroffenen Rechtsinhaber auch psychisch berührt. Anhaltspunkte dafür, dass der Einwender in einem überdurchschnittlichen - etwa sogar gesundheitsgefährdendem - Maße psychisch betroffen sein könnte, sind aber weder vorgebracht noch sonst erkennbar.

Der Einwender macht außerdem geltend, durch das Vorhaben werde sein gewohnter Spazierweg beeinträchtigt, da er künftig von der Verbindungsspanne gekreuzt werde. Wegen der entstehenden Verlärmung und Beeinträchtigung durch Abgase müssten nun weiter entfernte, unbelastete Gebiete zur Erholung aufgesucht werden, wodurch die Lebensqualität verschlechtert werde.

Die festgestellte Planung sieht im Bereich der neuen Verbindungsspanne den Bau eines Gehwegs bzw. eines Geh- und Radwegs entlang der St 2244 vor. An der Einmündung der Verbindungsspanne in die St 2244 ist im Bereich des geplanten Fahrbahnteilers zudem eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen. Ein weiterer geplanter Geh- und Radweg verbindet den Zufahrtsweg zum Anwesen des Einwenders mit den entlang der St 2244 geplanten Wegen. Es

besteht damit auch in Zukunft für den Einwender - in östliche wie in westliche Richtung - eine verkehrssichere fußläufige Wegeverbindung entlang der St 2244. Dass die Naherholung im Umfeld der neuen Verbindungsspanne zukünftig unattraktiver wird, ist nicht von der Hand zu weisen, auch wenn hier schon eine deutliche Vorbelastung durch die vorhandenen Verkehrswege besteht. Im Hinblick auf die für das Vorhaben sprechenden Gründe ist es dem Einwender aber zuzumuten, ggf. auf andere Örtlichkeiten zur Naherholung auszuweichen. Sofern dies vom Einwender als Beeinträchtigung seiner Lebensqualität betrachtet wird, so ist diese jedenfalls nicht tiefgreifend und im Hinblick auf die dargelegte Notwendigkeit des Vorhabens dem Einwender gleichfalls zumutbar.

Nach Ansicht des Einwenders wird es mit dem Vorhaben außerdem unmöglich, sich im Garten zu erholen, da er sich nicht mehr ungestört und unbeobachtet dort aufhalten könne. Zudem entstünden Gefahren für sein Kind, wenn eine stark befahrene Straße direkt an sein Grundstück angrenze. Die neue Verbindungsspanne zerstöre überdies auch in erheblichem Umfang das Landschaftsbild und die Aussicht.

Die neue Verbindungsspanne liegt vom bestehenden Garten des Einwenders etwas mehr als 40 m entfernt. Der Garten weist am östlichen Rand teilweise Bäume bzw. Hecken auf, wodurch er von der neuen Verbindungsspanne zumindest in gewissem Umfang optisch abgeschirmt wird. Durch die im Erörterungstermin zugesagte Heckenpflanzung bzw. Wallschüttung auf den Grundstücken Fl.- Nrn. 735 und 737, Gemarkung Emskirchen, wird die Einsehbarkeit des Gartens noch weiter verringert. Soweit er dennoch in gewissem Maß von der Verbindungsspanne eingesehen werden kann, muss dies dem Einwender im Hinblick auf die für das Vorhaben sprechenden Belange zugemutet werden. Zudem bleibt es dem Einwender unbenommen, den Garten durch weitere Anpflanzungen zusätzlich optisch abzuschirmen. Auf Grund der Entfernung des Gartens zur Verbindungsspanne vermag die Planfeststellungsbehörde auch keine spürbare Gefahrerhöhung für spielende Kinder o. ä. zu erkennen, zumal zwischen dem Restgrundstück des Einwenders und der Verbindungsspanne der bereits erwähnte Geh- und Radweg geplant ist, so dass die Verbindungsspanne nicht unmittelbar an der Grundstücksgrenze entlang verläuft. Das Umfeld des Grundstücks des Einwenders ist im Übrigen bereits heute durch die bestehenden - z. T. stark befahrenen - Verkehrswege erheblich optisch vorbelastet, so dass die durch die Verbindungsspanne zusätzlich entstehende Störung im Ergebnis nicht allzu stark ins Gewicht fällt und dem Einwender im Hinblick auf die für das Vorhaben streitenden Gründe ebenso zuzumuten ist. Soweit der Einwender in diesem Zusammenhang darauf hinweist, dass das Vorhaben den Erholungswert des Gartens durch Lärmbelastung und Schadstoffeintrag vernichten würde, kann die Planfeststellungsbehörde diese Sichtweise mit Blick auf die weiter oben gemachten Ausführungen zur zukünftigen Immissionssituation am Anwesen des Einwenders und die Vorbelastung durch die vorhandenen Verkehrswege nicht teilen; dies gilt auch unter Berücksichtigung der vom Einwender geäußerten Absicht, den Garten umzugestalten und zu vergrößern, zumal dies bis zum Inkrafttreten der Veränderungssperre nach § 9a FStrG - und nach den vorliegenden Erkenntnissen auch bis zum Erlass dieses Beschlusses - auch noch nicht geschehen ist.

Soweit der Einwender vorbringt, er habe bislang nicht gewusst, dass eine Umgestaltung des Straßenverlaufs im geplanten Umfang angedacht sei, muss zudem in Blick genommen werden, dass die unter C. 2.2.1 dargestellte Unfallsituation an der bestehenden Verbindungsspanne B 8 – St 2244 dem Einwender zumindest seit 2008 - seitdem wohnt er nach eigenem Bekunden in seinem Anwesen - nicht verborgen geblieben sein dürfte. Er durfte sich deshalb nicht darauf verlassen, dass im näheren Umfeld der bestehenden Verbindungsspanne keinerlei Veränderungen am bestehenden Straßennetz vorgenommen werden.

## 2.5 Gesamtergebnis der Abwägung

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass der Anbau von Zusatzfahrstreifen an der B 8 zwischen der Einmündung der GVS Emskirchen - B 8 und der Einmündung der St 2414 und der Neubau einer zusätzlichen Verbindungsspanne zwischen der B 8 und der St 2244 östlich der Sixtmühle einschließlich des Anbaus eines Ausfädelungstreifens an der bestehenden Verbindungsrampe B 8 - St 2244 auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf Umwelt und Privateigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Den für das Vorhaben sprechenden Belangen ist der Vorrang einzuräumen; die Herbeiführung der positiven Vorhabenswirkungen - insbesondere die deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit - ist für das öffentliche Wohl dringend geboten. Diese Belange überwiegen im Rahmen der Abwägung unter Gesamtbetrachtung aller einzustellenden Belange die mit unterschiedlichem Gewicht gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange sowie die Umweltauswirkungen. Unter Berücksichtigung der verfügbaren Nebenbestimmungen erscheint die Planungsentscheidung zugunsten des Vorhabens ausgewogen, die entscheidungserheblichen Konflikte sind gelöst. Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen werden durch die konkrete Ausgestaltung der Planung im Zusammenwirken mit den in diesem Beschluss verfügbaren Nebenbestimmungen soweit wie möglich verringert. Die nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen sind nicht so gewichtig, als dass sie den davon Betroffenen sowie der Allgemeinheit nicht zuzumuten wären. Insbesondere werden durch das Vorhaben - weder isoliert noch im Zusammenwirken mit der Bahnlinie Fürth – Würzburg - keine unzumutbaren Immissionsbelastungen hervorgerufen. Die Beurteilungspegel aus dem Straßenverkehr sowie die Summenpegel aus Straßen- und Schienenverkehr werden nur an einem Anwesen und dort auch nur ganz geringfügig im für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbaren Bereich erhöht; die Immissionspegel bewegen sich an diesem Anwesen aber noch deutlich unterhalb der eigentumsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle. Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich, Optimierungsgebote sind beachtet.

Die vorstellbaren Varianten drängen sich nicht als eindeutig vorzugswürdige Alternativen auf.

## 2.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

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

## 3. Kostenentscheidung

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

## D. Rechtsbehelfsbelehrung

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

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof,  
Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München,  
Hausanschrift: Ludwigstraße 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 (§ 17e Abs. 5 FStrG, § 87 b Abs. 3 VwGO).

Der angefochtene Beschluss 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, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Prozessbevollmächtigter kann ein Rechtsanwalt oder eine sonst nach § 67 Abs. 4 VwGO und nach § 5 RDGEG zur Vertretung berechnigte Person oder Organisation sein.

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

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

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter A. 2 genannten Planunterlagen beim Markt Emskirchen sowie bei der Verwaltungsgemeinschaft Diespeck zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden zuvor ortsüblich bekanntgemacht.

W o l f  
Regierungsdirektor