

Regierung von Mittelfranken



Planfeststellungsbeschluss mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für

den 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg im Abschnitt Klebheim bis nördlich Tank- und Rastanlage Aurach (Abschnitt 620, Station 4,815 bis Abschnitt 640, Station 3,520) im Bereich der Gemeinde Heßdorf und der Städte Erlangen und Herzogenaurach

Ansbach, den 30.10.2015

Inhalt	Seite
A. Tenor.....	7
1. Feststellung des Plans	7
2. Festgestellte Planunterlagen.....	7
3. Nebenbestimmungen	11
3.1 Unterrichtungspflichten	11
3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	12
3.2.1 Grundwasser- und Bodenschutz	12
3.2.2 Arbeiten im Wasserschutzgebiet	13
3.3 Natur- und Landschaftsschutz.....	15
3.4 Immissionsschutz.....	16
3.5 Denkmalpflege.....	17
3.6 Sonstige Nebenbestimmungen	17
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	17
4.1 Gegenstand / Zweck	17
4.2 Plan	19
4.3 Erlaubnisbedingungen und –auflagen zu der unter A. 4.1.1 erteilten gehobenen Erlaubnis.....	19
4.4 Erlaubnisbedingungen und –auflagen zu der unter A. 4.1.2 erteilten beschränkten Erlaubnis.....	25
5. Straßenrechtliche Verfügungen.....	26
6. Entscheidung über Einwendungen.....	26
7. Kosten	26
B. Sachverhalt	27
C. Entscheidungsgründe	29
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	29
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung	29
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	29
1.3 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen	30
2. Umweltverträglichkeitsprüfung	32
2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG).....	32
2.1.1 Beschreibung des Vorhabens	32
2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens	32
2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen	33
2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen.....	35
2.1.4.1 Schutzgut Mensch	35
2.1.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen	37
2.1.4.3 Schutzgut Boden	39
2.1.4.4 Schutzgut Wasser.....	40
2.1.4.5 Schutzgut Luft und Klima	42
2.1.4.6 Schutzgut Landschaft	43
2.1.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	44
2.1.4.8 Wechselwirkungen.....	44
2.1.5 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	45
2.1.6 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen	45
2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG).....	46
2.2.1 Schutzgut Mensch	46
2.2.1.1 Teilbereich Wohnen.....	46
2.2.1.2 Teilbereich Erholung.....	48
2.2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen	48
2.2.3 Schutzgut Boden.....	49
2.2.4 Schutzgut Wasser.....	50
2.2.5 Schutzgut Luft und Klima	51
2.2.6 Schutzgut Landschaft.....	51

2.2.7	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter	52
3.	Materiell-rechtliche Würdigung.....	52
3.1	Ermessensentscheidung.....	52
3.2	Abschnittsbildung.....	53
3.3	Planrechtfertigung.....	54
3.3.1	Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)	54
3.3.2	Finanzierbarkeit des Vorhabens.....	56
3.3.3	Planungsziel	57
3.4	Öffentliche Belange.....	57
3.4.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	57
3.4.2	Planungsvarianten	59
3.4.2.1	Trassenvarianten.....	59
3.4.2.2	Technische Alternativen.....	60
3.4.3	Ausbaustandard.....	61
3.4.3.1	Trassierung.....	61
3.4.3.2	Querschnitt	63
3.4.4	Immissionsschutz.....	64
3.4.4.1	Verkehrslärmschutz	64
3.4.4.2	Schadstoffbelastung	97
3.4.5	Bodenschutz	100
3.4.6	Naturschutz und Landschaftspflege	101
3.4.6.1	Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft	101
3.4.6.2	Allgemeiner und besonderer Artenschutz	105
3.4.6.3	Berücksichtigung der Naturschutzbelange im Rahmen der Abwägung	112
3.4.6.4	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung).....	113
3.4.6.5	Abwägung.....	121
3.4.7	Gewässerschutz	121
3.4.7.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	121
3.4.7.2	Befreiung von Verboten von Wasserschutzgebietsverordnungen	122
3.4.7.3	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	124
3.4.7.4	Einwendungen bzgl. der baulichen Gestaltung sowie der Straßenentwässerung der A 3 innerhalb des Wasserschutzgebietes	128
3.4.7.5	Abwägung.....	130
3.4.8	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	130
3.4.8.1	Verbrauch landwirtschaftlicher Nutzfläche	130
3.4.8.2	Landwirtschaftliches Wegenetz / Infrastruktur.....	131
3.4.8.3	Beweissicherung an vorhandenem Wegenetz	133
3.4.8.4	Führung von Wirtschaftswegen auf Weiherdämmen.....	133
3.4.8.5	Für die Bauabwicklung vorübergehend beanspruchte Flächen	133
3.4.8.6	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf landwirtschaftlichen Flächen	134
3.4.8.7	Drainageanlagen	135
3.4.8.8	Schadlose Entwässerung	135
3.4.8.9	Vorhandene Grenzzeichen	136
3.4.8.10	Abwägung.....	136
3.4.9	Wald	136
3.4.10	Fischerei	138
3.4.11	Denkmalpflege.....	141
3.4.12	Kommunale Belange.....	143
3.4.12.1	Landkreis Erlangen-Höchstadt.....	143
3.4.12.2	Gemeinde Heßdorf	143
3.4.12.3	Stadt Erlangen.....	145
3.4.13	Träger von Versorgungsleitungen	148
3.4.14	Sonstige öffentliche Belange.....	148
3.4.14.1	Belange anderer Straßenbaulastträger	148
3.4.14.2	Landesverteidigung	148
3.4.14.3	Klimaschutz	148
3.4.14.4	Naherholung.....	149

3.5	Private Einwendungen	150
3.5.1	Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden	150
3.5.2	Einzelne Einwender.....	156
3.6	Gesamtergebnis der Abwägung.....	172
4.	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	172
5.	Kostenentscheidung	172
D.	Rechtsbehelfsbelehrung	173
E.	Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans	173

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen:

a. a. O.	am angegebenen Ort
AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AK	Autobahnkreuz
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
AS	Anschlussstelle
ASB	Absetzbecken
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BayBO	Bayer. Bauordnung
BayEG	Bayer. Enteignungsgesetz
BayLplG	Bayer. Landesplanungsgesetz
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	Verkehrslärmschutzverordnung
24. BImSchV	Verkehrswege – Schallschutzmaßnahmenverordnung
39. BImSchV	Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen
BMV	Bundesminister für Verkehr
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BV	Bayerische Verfassung
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
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
Lärmschutz- Richtlinien-StV	Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung

NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NuR	Zeitschrift Natur und Recht
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RAA	Richtlinien für die Anlage von Autobahnen
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RAS-L	Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Linienführung
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RHB	Regenrückhaltebecken
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten
RL	Richtlinie
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLW	Richtlinien für den ländlichen Wegebau
ROG	Raumordnungsgesetz
RStO	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
T+R-Anlage	Tank- und Rastanlage
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.95 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europ. Gemeinschaften vom 27.06.1985
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
V-RL	Vogelschutz - Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayer. Straßen- und Wegegesetz

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

Planfeststellungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg im Abschnitt Klebheim bis nördlich Tank- und Rastanlage Aurach (Abschnitt 620, Station 4,815 bis Abschnitt 640, Station 3,520) im Bereich der Gemeinde Heßdorf und der Städte Erlangen und Herzogenaurach

Die Regierung von Mittelfranken erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg im Abschnitt Klebheim bis nördlich Tank- und Rastanlage Aurach (Abschnitt 620, Station 4,815 bis Abschnitt 640, Station 3,520) wird mit den sich aus den Ziffern A. 3 und A. 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

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

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1T	Erläuterungsbericht vom 28.04.2014, geändert am 24.02.2015 und 15.06.2015	
2 Blatt 1	Übersichtskarte vom 28.04.2014 (nachrichtlich)	1:100.000
3.1 Blatt 1	Übersichtslageplan vom 28.04.2014 (nachrichtlich)	1:25.000
5.1 Blatt 1T	Lageplan Bau-km 365+800 – Bau-km 367+500 vom 28.04.2014, geändert am 24.02.2015 und 15.06.2015	1:2.000
5.1 Blatt 2T	Lageplan Bau-km 367+500 – Bau-km 369+300 vom 28.04.2014, geändert am 24.02.2015 und 15.06.2015	1:2.000
5.1 Blatt 3T	Lageplan Bau-km 369+300 – Bau-km 371+000 vom 28.04.2014, geändert am 24.02.2015 und 15.06.2015	1:2.000
5.1 Blatt 4T	Lageplan Bau-km 371+000 – Bau-km 372+800 vom 28.04.2014, geändert am 24.02.2015	1:2.000
5.1 Blatt 5T	Lageplan Bau-km 372+800 – Bau-km 373+685 vom 28.04.2014, geändert am 24.02.2015 und 15.06.2015	1:2.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
6.1 Blatt 1T	Höhenplan BAB A3 Bau-km 365+800 bis Bau-km 367+500 vom 28.04.2014, geändert am 24.02.2015	1:2.000/ 200
6.1 Blatt 2T	Höhenplan BAB A3 Bau-km 367+500 bis Bau-km 369+300 vom 28.04.2014, geändert am 24.02.2015	1:2.000/ 200
6.1 Blatt 3T	Höhenplan BAB A3 Bau-km 369+300 bis Bau-km 371+000 vom 28.04.2014, geändert am 24.02.2015	1:2.000/ 200
6.1 Blatt 4T	Höhenplan BAB A3 Bau-km 371+000 bis Bau-km 372+800 vom 28.04.2014, geändert am 24.02.2015	1:2.000/ 200
6.1 Blatt 5T	Höhenplan BAB A3 Bau-km 372+800 bis Bau-km 373+685 vom 28.04.2014, geändert am 24.02.2015	1:2.000/ 200
6.2 Blatt 1T	Höhenplan AS Erlangen-West – Rampen westlich der BAB A3 – vom 28.04.2014, geändert am 24.02.2015	1:2.000/ 200
6.2 Blatt 2	Höhenplan AS Erlangen-West – Rampen östlich der BAB A3 – vom 28.04.2014	1:2.000/ 200
6.3 Blatt 1	Höhenplan GVS Klebheim – Röttenbach vom 28.04.2014	1:2.000/ 200
6.3 Blatt 2	Höhenplan GVS Niederlindach – Röttenbach vom 28.04.2014	1:2.000/ 200
6.3 Blatt 3	Höhenplan ERH 26 Röhrach – Hannberg vom 28.04.2014	1:2.000/ 200
6.3 Blatt 4	Höhenplan St 2240 Erlangen – Höchststadt vom 28.04.2014	1:2.000/ 200
6.3 Blatt 5	Höhenplan Simon-Rabl-Weg vom 28.04.2014	1:2.000/ 200
6.3 Blatt 6	Höhenplan GVS Untermembach – Dechsendorf vom 28.04.2014	1:2.000/ 200
6.3 Blatt 7	Höhenplan Hauptforstweg vom 28.04.2014	1:2.000/ 200
6.3 Blatt 8	Höhenplan GVS Kosbach – Untermembach vom 28.04.2014	1:2.000/ 200
7 Blatt 1T	Lageplan zu den lärmtechnischen Untersuchungen Bau-km 365+800 – Bau-km 369+750 vom 28.04.2014, geändert am 24.02.2015	1:5.000
7 Blatt 2T	Lageplan zu den lärmtechnischen Untersuchungen Bau-km 369+750 – Bau-km 373+685 vom 28.04.2014, geändert am 24.02.2015 und 15.06.2015	1:5.000
8.1 Blatt 1T	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen Bau-km 365+800 – Bau-km 369+750 vom 28.04.2014, geändert am 24.02.2015 und 15.06.2015	1:5.000
8.1 Blatt 2T	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen Bau-km 369+750 – Bau-km 373+685 vom 28.04.2014, geändert am 15.06.2015	1:5.000
8.2 Blatt 1	Systemplan RHB vom 28.04.2014	1:100,250, 500

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
9.1 Blatt 1T	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 365+800 bis Bau-km 373+685 vom 28.04.2014, geändert am 15.06.2015	1:2.000
9.1 Blatt 2T	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 365+800 bis Bau-km 373+685 vom 28.04.2014, geändert am 15.06.2015	1:2.000
9.1 Blatt 3T	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 365+800 bis Bau-km 373+685 vom 28.04.2014, geändert am 15.06.2015	1:2.000
9.1 Blatt 4T	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 365+800 bis Bau-km 373+685 vom 28.04.2014, geändert am 15.06.2015	1:2.000
9.1 Blatt 5T	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 365+800 bis Bau-km 373+685 vom 28.04.2014, geändert am 15.06.2015	1:2.000
9.1 Blatt 6T	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 365+800 bis Bau-km 373+685 vom 15.06.2015	1:2.000
9.2T	Maßnahmenblätter vom 28.04.2014, geändert am 15.06.2015	
9.3T	Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation vom 28.04.2014, geändert am 15.06.2015	
10.1 Blatt 1T	Grunderwerbsplan Bau-km 365+800 – Bau-km 367+500 vom 28.04.2014, geändert am 24.02.2015 und 15.06.2015	1:2.000
10.1 Blatt 2	Grunderwerbsplan Bau-km 367+500 – Bau-km 369+300 vom 28.04.2014	1:2.000
10.1 Blatt 3T	Grunderwerbsplan Bau-km 369+300 – Bau-km 371+000 vom 28.04.2014, geändert am 15.06.2015	1:2.000
10.1 Blatt 4	Grunderwerbsplan Bau-km 371+000 – Bau-km 372+800 vom 28.04.2014	1:2.000
10.1 Blatt 5T	Grunderwerbsplan Bau-km 372+800 – Bau-km 373+685 vom 28.04.2014, geändert am 15.06.2015	1:2.000
10.1 Blatt 6	Grunderwerbsplan Ausgleichsfläche N7 bei TR Aurach vom 28.04.2014	1:2.000
10.2T	Grunderwerbsverzeichnis vom 28.04.2014, geändert am 24.02.2015 und 15.06.2015	
11T	Regelungsverzeichnis vom 28.04.2014, geändert am 24.02.2015 und 15.06.2015	
14.1	Ermittlung der Belastungsklassen gem RStO 12 vom 28.04.2014 (nachrichtlich)	
14.2 Blatt 1T	Ausbauquerschnitt BAB A 3 mit Dachprofil vom 28.04.2014, geändert am 24.02.2015	1:100
14.2 Blatt 2	Ausbauquerschnitt BAB A 3 mit Sägezahnprofil vom	1:100

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
	28.04.2014	
14.2 Blatt 3T	Ausbauquerschnitt BAB A 3 mit Dachprofil im WSG IIIA und IIIB vom 28.04.2014, geändert am 24.02.2015	1:100
14.3 Blatt 1	Rampenquerschnitt Rampe Q 1, AS Erlangen-West, vom 28.04.2014	1:50
14.4 Blatt 1	Straßenquerschnitt St 2240 Erlangen – Höchststadt vom 28.04.2014	1:50
14.4 Blatt 2	Straßenquerschnitt ERH 26 Röhrach – Hannberg vom 28.04.2014	1:50
14.4 Blatt 3	Straßenquerschnitt Gemeindeverbindungsstraßen vom 28.04.2014	1:50
14.4 Blatt 4	Regelquerschnitt öffentliche Feld- und Waldwege vom 28.04.2014	1:50
14.5 Blatt 1T	Kennzeichnender Querschnitt BAB A 3, Bau-km 366+000, Klebheim, vom 28.04.2014, geändert am 24.02.2015	1:200
14.5 Blatt 2T	Kennzeichnender Querschnitt BAB A 3, Bau-km 368+200, Röhrach, vom 28.04.2014, geändert am 24.02.2015	1:200
14.5 Blatt 3T	Kennzeichnender Querschnitt BAB A 3, Bau-km 369+000, WSZ III, vom 28.04.2014, geändert am 24.02.2015	1:200
14.5 Blatt 4T	Kennzeichnender Querschnitt BAB A 3, Bau-km 369+800, WSZ III, AS Erlangen-West, vom 28.04.2014, geändert am 24.02.2015	1:200
14.5 Blatt 5	Kennzeichnender Querschnitt BAB A 3, Bau-km 370+400, Heßdorf, vom 28.04.2014	1:200
14.5 Blatt 6	Kennzeichnender Querschnitt BAB A 3, Bau-km 371+700, Damm Bannwald, vom 28.04.2014	1:200
14.5 Blatt 7	Kennzeichnender Querschnitt BAB A 3, Bau-km 372+400, Einschnitt Bannwald, vom 28.04.2014	1:200
14.5 Blatt 8T	Kennzeichnender Querschnitt BAB A 3, Bau-km 373+000, Kosbach, vom 28.04.2014, geändert am 24.02.2015	1:200
17.1T	Erläuterungen zum Verkehrslärm vom 28.04.2014, geändert am 24.02.2015	
17.1.1T	Ergebnistabellen Lärmberechnung vom 28.04.2014, geändert am 24.02.2015	
17.2	Erläuterungen zu den Luftschadstoffen vom 28.04.2014 (nachrichtlich)	
18.1T	Erläuterungsbericht zu den wassertechnischen Untersuchungen vom 28.04.2014, geändert am 15.06.2015	

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
18.2T	Berechnungen zu den wassertechnischen Untersuchungen vom 28.04.2014, geändert am 15.06.2015	
19.1T	Textteil zum Landschaftspflegerischen Begleitplan mit Artenschutzbeitrag vom 28.04.2014, geändert am 15.06.2015	
19.2 Blatt 1T	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Bau-km 365+800 bis Bau-km 373+685 vom 28.04.2014, geändert am 15.06.2015	1:5.000
19.2 Blatt 2T	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Bau-km 365+800 bis Bau-km 373+685 vom 28.04.2014, geändert am 15.06.2015	1:5.000

3. Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekanntzugeben:

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH, Am Fernmeldeturm 2, 90441 Nürnberg, mindestens drei Monate vor Baubeginn unter Vorlage des mit ihr abgestimmten Bauzeitenplanes, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsarbeiten und Sicherungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

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

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

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

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

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

3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

3.2.1 Grundwasser- und Bodenschutz

- 3.2.1.1 Bei der auf dem Grundstück Fl.-Nr. 959/1, Gemarkung Heßdorf, vorgesehenen Seitenablagerung von Erdmaterial muss der Abstand zwischen Schüttkörperbasis und höchstem zu erwartenden Grundwasserstand ≥ 1 m im Bereich des Erdzwischenlagers betragen.
- 3.2.1.2 Bei Seitenablagerungen darf nachweislich nur Bodenaushub zur Zwischenlagerung gelangen, der die Zuordnungswerte der Kategorie Z1.1 im Eluat und Feststoff gemäß der LAGA-Mitteilung 20 „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln“ einhält sowie organoleptisch bzw. sensorisch unauffällig ist. Organoleptisch bzw. sensorisch auffälliger Erdaushub (z. B. Auffüllungen, verunreinigter Erdaushub) ist grundsätzlich separat zu lagern, zu deklarieren und im Anschluss ordnungsgemäß zu entsorgen. Eine Zwischenlagerung von verdächtigem Erdmaterial bis zum Vorliegen der Deklarationsanalyse auf dem Erdzwischenlager darf nicht erfolgen. Belastetes Material darf keinesfalls mit nicht oder weniger belastetem Material vermischt werden, um die genannten Zuordnungswerte einzuhalten. Eine Zwischenlagerung von Abbruchmaterialien bestehender Gebäude und Anlagen darf auf dem Erdzwischenlager ebenso nicht erfolgen.
- 3.2.1.3 Die Vorhabensträgerin hat geeignete Maßnahmen zur Böschungssicherung und zum Schutz gegen Erosion für den auf der Seitenablagerungsfläche entstehenden Erdkörper zu ergreifen, z. B. diesen mit Oberboden abzudecken und mit Rasen zu begrünen.
- 3.2.1.4 Vor Beginn der Zwischenlagerung der anfallenden Erdüberschussmengen ist auf der Zwischenlagerungsfläche der humose Oberboden abzutragen und ordnungsgemäß für die spätere Rekultivierung zwischenzulagern.
- 3.2.1.5 Die Zwischenlagerung und Abtragung der Erdüberschussmengen hat so stattzufinden, dass die Wiederherstellung der ursprünglichen Bodenfunktionen gewährleistet werden kann.
- 3.2.1.6 Das Erdzwischenlager ist durch geeignete Maßnahmen vor dem Zutritt Unbefugter sowie vor unerlaubten Ablagerungen zu schützen; treten dennoch unerlaubte Ablagerungen auf, sind diese unverzüglich zu entfernen und ordnungsgemäß zu entsorgen.
- 3.2.1.7 Auf eine bodenschonende Ausführung der Bauarbeiten unter Zuhilfenahme der DIN 19371 ist zu achten.
- 3.2.1.8 Am Fuß der geplanten Erddeponie anfallendes Oberflächenwasser ist schadlos zu beseitigen.
- 3.2.1.9 Für eine ordnungsgemäße Entsorgung bei den Bauarbeiten evtl. anfallender Erdüberschussmengen sind ebenso die Anforderungen der LAGA-Mitteilung 20 „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln“ zu beachten; eine nachteilige Veränderung des Grundwassers darf nicht auftreten.
- 3.2.1.10 Die Sohlen der nach den Planunterlagen neu zu errichtenden Gewässerquerungsbauwerken sind als raue Sohlen auszubilden.

3.2.2 *Arbeiten im Wasserschutzgebiet*

- 3.2.2.1 Bei der gesamten Baumaßnahme sind die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.
- 3.2.2.2 Innerhalb des Wasserschutzgebiets ist ausschließlich die Verwendung von unbelastetem Erdaushub, der die Zuordnungswerte der Kategorie Z 0 im Eluat und Feststoff gemäß der LAGA-Mitteilung 20 einhält sowie organoleptisch bzw. sensorisch unauffällig ist, zulässig; gleiches gilt für die Zwischenlagerung von Erdaushub. Das Material darf nur aus altlastenfreien Flächen stammen. Für die teilweise im Ausbauabschnitt vorgesehene Verfüllung von Weihern gelten diese Anforderungen gleichermaßen, auch außerhalb des Wasserschutzgebietes. Auf Verlangen des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg oder des Zweckverbandes zur Wasserversorgung der Seebachgruppe sind diesen Stellen entsprechende Nachweise vorzulegen.
- 3.2.2.3 Die Verwendung von Recyclingbaustoffen ist im Wasserschutzgebiet nicht zulässig. Ebenso dürfen keine Materialien, die einen schädigenden Einfluss auf das Grundwasser ausüben bzw. dessen Eignung zu Trinkwasserzwecken gefährden könnten, verwendet werden. Dies gilt auch für Isolier- und Anstrichmittel für erdbehührende oder im Freien gelegene Bauteile; diese dürfen ebenso keinerlei grundwassergefährdende Stoffe enthalten. Für Arbeiten, bei denen Material freigesetzt wird (Trennschleifen, Schweißbrennen etc.), gilt dies entsprechend. Schalöle dürfen auch nicht eingesetzt werden; soweit eine Schalung erforderlich ist, sind entsprechende Schalplatten mit Kunststoffbeschichtung ohne weitere Zusätze oder vergleichbares nach vorhergehender Abstimmung mit dem Zweckverband zur Wasserversorgung der Seebachgruppe zu verwenden. Für sämtliche verwendete Materialien ist anhand von Produkt- und Datenblättern zu überprüfen, ob diese für Trinkwasserschutzgebiete geeignet und zugelassen sind; auf Verlangen des Zweckverbandes zur Wasserversorgung der Seebachgruppe sind diesem entsprechende Nachweise vorzulegen.
- 3.2.2.4 Die an der Ausführung des Vorhabens Beteiligten sind darauf hinzuweisen und zu belehren, dass die Arbeiten teilweise in einem besonders sensiblen Gebiet (Wasserschutzgebiet) stattfinden. Das Arbeitspersonal ist zu äußerster Sorgfalt und Sauberkeit anzuhalten. Die ausführenden Firmen sind in die verbotenen und zulässigen Handlungen im Wasserschutzgebiet und in die Auflagen dieses Beschlusses einzuweisen, die Einweisung ist schriftlich zu dokumentieren.
- 3.2.2.5 Die Einhaltung der Schutzmaßnahmen zur Verhinderung einer Verunreinigung des Grundwassers ist laufend zu überwachen. Dafür sind namentlich Verantwortliche zu bestellen, die gegenüber dem Zweckverband zur Wasserversorgung der Seebachgruppe zu benennen sind.
- 3.2.2.6 Alle Arbeiten im Wasserschutzgebiet sind auf das unumgänglich notwendige Maß zu beschränken und in kürzest möglicher Zeit durchzuführen.
- 3.2.2.7 Arbeitsbereich und Arbeitsfläche sind auf das technisch erforderliche Mindestmaß zu beschränken. Der für die Baudurchführung notwendige Oberbodenabtrag (Mutterbodenabtrag) ist auf das unumgänglich notwendige Maß zu beschränken. Der entfernte Oberboden ist nach Möglichkeit so zu entnehmen und zu lagern, dass dieser nach Beendigung der Arbeiten wieder eingesetzt werden kann, sofern die vor der Baumaßnahme durchgeführte Bodenbeprobung keine nachteilige Auswirkung durch den Wiedereinbau des Oberbodens besorgen lässt. Der Oberboden ist zum frühestmöglichen Zeitpunkt wieder anzudecken und zu begrünen. Beschädigungen des Oberbodens sind baldmöglichst auszugleichen und wieder zu begrün-

nen; Verletzungen der Deckschichten sind mit geeignetem unbelastetem Material wieder abzudichten bzw. aufzufüllen. Baufahrzeuge haben ausschließlich die ihnen zugewiesenen Wege bzw. Fahrtrassen zu benutzen. Bei der Rekultivierung der Flächen ist ebenso darauf zu achten, dass der Oberboden nicht verletzt wird bzw. in seinen Ursprungszustand zurück versetzt wird.

- 3.2.2.8 Lagern von Kraftstoffen, Ölen, Schmiermitteln und sonstigen wassergefährdenden Stoffen sind in der engeren Schutzzone des Wasserschutzgebietes nicht zulässig.
- 3.2.2.9 Es dürfen keine Stoffe (Farben, Lacke, Reinigungsmittel etc.), Bauteile und Bauhilfsstoffe (z. B. Trennmittel, Luftporenbildner) eingebracht werden, die den Untergrund nachteilig verändern können.
- 3.2.2.10 Reparieren, Warten und Reinigen von Fahrzeugen und Maschinen ist innerhalb des Wasserschutzgebietes nicht zulässig.
- 3.2.2.11 Beim Auftanken stationärer oder schwer beweglicher Maschinen sind Vorkehrungen zu treffen, die ein Versickern von Treibstoffen in den Untergrund verhindern. Der Kraftstoff ist für jeden Betankungsvorgang anzuliefern.
- 3.2.2.12 Öl- und Treibstoffbindemittel sind in ausreichenden Mengen auf der Baustelle vorzuhalten.
- 3.2.2.13 Baustelleneinrichtungen, Baustofflager und ggf. Aufbereitungsanlagen für Baustoffe sind außerhalb der engeren Schutzzone zu errichten.
- 3.2.2.14 Baumaschinen und –geräte sind gegen Öl-, Schmier- und Treibstoffverluste zu sichern und arbeitstäglich auf Leckagen und Undichtigkeiten zu überprüfen. Es dürfen nur Fahrzeuge und Geräte eingesetzt werden, die dicht sind und keine Leckagen aufweisen. Elektrisch angetriebene Baumaschinen sind solchen mit Verbrennungsmotoren vorzuziehen. In Hydraulikaggregaten sind biologisch abbaubare Hydrauliköle einzusetzen; entsprechende Nachweise sind auf Verlangen dem Zweckverband zur Wasserversorgung der Seebachgruppe vorzulegen.
- 3.2.2.15 Bei abgestellten Baumaschinen und Fahrzeugen sind Schutzvorkehrungen zu treffen, dass wassergefährdende Stoffe nicht in den Untergrund eindringen können.
- 3.2.2.16 Das Entleeren von untergestellten Wannen als Tropfsicherung hat so zu erfolgen, dass ein Austreten wassergefährdender Stoffe zuverlässig vermieden wird.
- 3.2.2.17 Nach Möglichkeit sind notwendige Abort- und Sanitäreinrichtungen (auch Wagen) an die bestehende Ortskanalisation anzuschließen. Besteht diese Möglichkeit nicht, sind transportable Toiletten und Sanitäreinrichtungen mit dichten Sammelbehältern auf geeigneter Fläche einzurichten. Die Fäkalien sind nachweislich regelmäßig abzufahren und außerhalb des Wasserschutzgebietes schadlos zu beseitigen. Ein Ausleeren, Auswaschen und Ausspritzen der Toilettenanlagen im Schutzgebiet ist nicht zulässig.
- 3.2.2.18 Alle während der Arbeiten anfallenden Abfälle dürfen im Wasserschutzgebiet nur in dichten, niederschlagsgesicherten und gegen den Zugriff von Dritten geschützten Containern gelagert werden, eine ordnungsgemäße Entsorgung ist auf Verlangen nachzuweisen.
- 3.2.2.19 Unfälle, die schädliche Einwirkungen auf das Grundwasser haben können, sind sofort der Polizei, dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg, dem Landratsamt Erlangen-Höchstadt und dem Zweckverband zur Wasserversorgung der Seebachgruppe

pe zu melden. Ein Meldeplan mit den entsprechenden Meldewegen und Telefonnummern ist vor Baubeginn zu erstellen.

- 3.2.2.20 Vor Baubeginn und soweit notwendig während der Bauausführung haben örtliche Einweisungen mit einem Vertreter des Zweckverbandes zur Wasserversorgung der Seebachgruppe zu erfolgen.
- 3.2.2.21 Es ist mindestens zwei Wochen vor Beginn der Bauarbeiten dem Zweckverband zur Wasserversorgung der Seebachgruppe ein Bauzeitenplan vorzulegen und auf die betrieblichen Belange der Wasserversorgung / Wassergewinnung abzustimmen. Änderungen müssen mindestens fünf Werktage vor Wirksamkeit der Änderungen abgestimmt werden.
- 3.2.2.22 Grundwasseraufdeckungen sind räumlich wie zeitlich auf das unbedingt erforderliche Maß zu begrenzen.
- 3.2.2.23 Soweit wassergefährdende Stoffe verwendet werden, dürfen diese im Wasserschutzgebiet nur in dichten Kleingebinden transportiert werden, die gegen Austritt durch Umfallen oder ähnliches geschützt sind. Die Verarbeitung der Stoffe hat niederschlagsgeschützt und nur auf großflächig ausgelegten dichten Folien zu erfolgen. Der Arbeitsbereich bzw. der Untergrund des Arbeitsbereiches ist zudem so zu schützen, dass der Untergrund nicht verunreinigt werden kann. Die Verwendung der wassergefährdenden Stoffe hat unter laufender Überwachung durch einen Verantwortlichen zu geschehen.
- 3.2.2.24 Ein nachträgliches Ab-/Auswaschen von wassergefährdenden Stoffen (z. B. durch Starkregenereignis unmittelbar bei oder kurz nach erfolgter Verarbeitung) ist sicher auszuschließen.
- 3.2.2.25 Sollten Wasserhaltungen notwendig werden, sind diese (neben der wasserrechtlichen Behandlung) auch dem Zweckverband zur Wasserversorgung der Seebachgruppe rechtzeitig anzuzeigen. Vor Beginn der Wasserhaltungen ist der Bauzeitenplan hierfür und der/ die Zeitpunkte der Wasserhaltungsmaßnahmen mit dem Zweckverband zur Wasserversorgung der Seebachgruppe abzustimmen; die etwaigen negativen Beeinflussungen des Grundwasserleiters und der Brunnen sind zu minimieren.
- 3.2.2.26 Für Bohrungen gilt, dass diese bis ca. 1 m unter GOK mit einem geeigneten Material (Compactonit, Dämm-Zementsuspension oder vergleichbar) gegen den Zutritt von Tagwasser abzudichten sind. Dies gilt auch, soweit die Bohrungen rückverfüllt werden. Sollten Trennschichten durchteuft werden, sind diese ebenfalls mit geeignetem Material wieder herzustellen. Jede Art von Ausbau/ Rückverfüllung ist in Abhängigkeit von der Geologie und in Abstimmung mit dem Zweckverband zur Wasserversorgung der Seebachgruppe vorzunehmen.
- 3.2.2.27 Eine Gefährdung des Grundwassers durch Überflutung der Baustelle ist zuverlässig auszuschließen.
- 3.2.2.28 Vor dem Einsatz von Bindemitteln ist dessen Art mit dem Zweckverband zur Wasserversorgung der Seebachgruppe abzustimmen, um qualitative Veränderungen im Grundwasserleiter zu vermeiden.

3.3 Natur- und Landschaftsschutz

- 3.3.1 Die im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen N2 und N7 zulässigen forstlichen Bewirtschaftungsmaßnahmen dürfen nicht im Zeitraum vom 1. März bis 30. September erfolgen.

- 3.3.2 Die Kompensationsmaßnahmen N2, N7, N9, N 10.1, N10.2 und N11 sind unmittelbar nach Verfügbarkeit der jeweiligen Grundstücke umzusetzen. Die übrigen Kompensationsmaßnahmen sind spätestens bis zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme (baulich) fertig zu stellen, die sonstigen landschaftspflegerischen Maßnahmen baldmöglichst, spätestens jedoch zwei Jahre nach Beendigung der Straßenbauarbeiten.
- 3.3.3 Zur Umsetzung der artenschutzrechtlichen Konfliktminimierungsmaßnahmen sowie der Kompensations-, Schutz-, Vermeidungs- und Gestaltungsmaßnahmen ist eine ökologische Bauleitung einzusetzen. Sie ist vor Maßnahmenbeginn den örtlich zuständigen unteren Naturschutzbehörden zu benennen. Über die örtlichen Einsätze ist ein Protokoll zu führen, das jeweils unaufgefordert den unteren Naturschutzbehörden zuzuleiten ist.
- 3.3.4 Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind zur Erfassung im Ökoflächenkataster an das Bayerische Landesamts für Umwelt unter Verwendung der erforderlichen Meldebögen zu melden.
- 3.3.5 Soweit es nicht aus technischen Gründen erforderlich ist, sollte auf die Humusierung und Ansaat von Flächen mit Landschaftsrasen verzichtet werden, um einer natürlichen Sukzession den Vorzug zu geben.
- 3.3.6 Die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind entsprechend den Vorgaben der Unterlage 9.2T von der Vorhabensträgerin zu unterhalten und zu pflegen, solange die A 3 im plangegebenständlichen Bereich besteht.

3.4 Immissionsschutz

- 3.4.1 Die Vorhabensträgerin hat spätestens acht Jahre nach Inbetriebnahme des unter lfd. Nr. 1.1 der Unterlage 11 angeführten lärmindernden Fahrbahnbelags mit dem Korrekturwert $D_{StrO} = -5$ dB(A) diesen auf seine akustische Wirksamkeit überprüfen. Soweit notwendig, hat sie unverzüglich Maßnahmen zur Wiederherstellung der akustischen Wirksamkeit zu ergreifen. Die Überprüfung ist anschließend im Abstand von jeweils einem Jahr zu wiederholen; auch hier sind bei Notwendigkeit unverzüglich Maßnahmen zur Wiederherstellung der akustischen Wirksamkeit zu ergreifen. Das Ergebnis der Überprüfungen sowie die ergriffenen Maßnahmen sind jeweils zu dokumentieren.
- 3.4.2 Für die in Unterlage 17.1.1T aufgeführten Fassadenseiten und Geschosse, bei denen in der Spalte „Restüberschreitung nachts dB(A)“ eine noch verbleibende Grenzwertüberschreitung vermerkt ist, besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen. Für die Berechnungspunkte Nrn. 121 bis 128 und Nrn. 131 bis 137 gilt dies allerdings nicht; hier besteht kein derartiger Anspruch.
- 3.4.3 Bezüglich Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen gilt die 24. BImSchV. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in Räumen mit Sauerstoff verbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume.

- 3.4.4 Die im Rahmen der Bauausführung zu erwartenden Schallimmissionen sind möglichst auf die Zeit von 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr und in dieser Zeit auf ein Mindestmaß zu beschränken. Die Regelungen der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) sowie die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - (AVV Baulärm) sind zu beachten.

3.5 Denkmalpflege

- 3.5.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.
- 3.5.2 Die Vorhabenträgerin hat in Bezug auf die für die Beckenanlage ASB/RHB 371-1R beanspruchten Flächen die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich Prospektion) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf einzubeziehen.
- 3.5.3 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern im Bereich der für die Beckenanlage ASB/RHB 371-1R beanspruchten Flächen hat die Vorhabensträgerin die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten für eine wissenschaftliche Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendungen) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im vorgenannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabensträgerin und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

3.6 Sonstige Nebenbestimmungen

Vor Vornahme der während der Bauzeit temporär vorgesehenen Verrohrung von Gewässern sind in den jeweils betroffenen Gewässerabschnitten geeignete Maßnahmen wie z. B. Elektroabfischungen durchzuführen, um die dort vorhandenen Fische zu bergen und an geeigneter Stelle wieder einzusetzen.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand / Zweck

- 4.1.1 Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zur Benutzung des Grundwassers durch die Versickerung von Niederschlagswasser und zur Benutzung der Lindach, der Seebach, des Membaches und des Utzweihers durch Einleiten gesammelter Niederschlagswässer erteilt.

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung des über Entwässerungsgräben und Mulden-Rigolen abgeleiteten Regenwassers und dem Versickern von Regenwasser.

Entwässerungsabschnitt 1a (Bau-km 365+800 – 368+200):

Bezeichnung der Einleitung	Gemarkung	Flurnummern	Benutztes Gewässer
Versickerungsanlage links (breitflächige Versickerung)	Hannberg	200/2, 949, 904, 827, 826, 200/1, 824, 823, 822, 813, 819, 818, 817, 814, 815, 834	Grundwasser
Versickerungsanlage rechts (breitflächige Versickerung)	Heßdorf	1096, 1097, 1107, 1108, 1109, 1110, 1111, 1115, 1116, 1117, 1118, 1119, 200/2, 1123, 1284, 1276, 1277, 1282, 1283, 200/1, 764, 765, 809	Grundwasser

Entwässerungsabschnitt 4 (Bau-km 370+585 – 371+250):

Bezeichnung der Einleitung	Gemarkung	Flurnummern	Benutztes Gewässer
Versickerungsanlage links (breitflächige Versickerung)	Heßdorf	894/9, 902	Grundwasser
Versickerungsanlage rechts (breitflächige Versickerung)	Heßdorf	384/9, 894/5, 894/2, 894/3, 894/6, 913	Grundwasser

Entwässerungsabschnitt 1b (Bau-km 368+200 – 368+480):

Bezeichnung der Einleitung	Gemarkung	Flurnummer	Benutztes Gewässer
Mulden-Rigole 368 – 1L (E 1b1) Bau-km 368+480	Hannberg	200/1	Lindach
Mulden-Rigole 368 - 1R (E 1b2) Bau-km 368+480	Hannberg	812	Lindach

Entwässerungsabschnitt 2 (Bau-km 368+480 – 369+615):

Bezeichnung der Einleitung	Gemarkung	Flurnummer	Benutztes Gewässer
Regenrückhaltebecken RHB 368 – 1L (E 2) Graben Bau-km 368+700	Hannberg	206	Lindach

Entwässerungsabschnitt 3 (Bau-km 369+615 – 370+585):

Bezeichnung der Einleitung	Gemarkung	Flurnummer	Benutztes Gewässer
Regenrückhaltebecken RHB 370 - 1R (E 3) Graben Bau-km 370+490	Heßdorf	73	Seebach

Entwässerungsabschnitt 5 (Bau-km 371+250 – 372+455):

Bezeichnung der Einleitung	Gemarkung	Flurnummer	Benutztes Gewässer
Regenrückhaltebecken RHB 371 - 1R (E 5) Graben Bau-km 371+280	Heßdorf	913/2	Membach

Entwässerungsabschnitt 6 (Bau-km 372+455 – 373+500):

Bezeichnung der Einleitung	Gemarkung	Flurnummer	Benutztes Gewässer
Absetzbecken ASB 373 - 1R (E 6) Graben Bau-km 373+400	Haundorf	1104	Utzweiher

- 4.1.2 Dem Freistaat Bayern wird für die Herstellung der Bauwerksgründungen der Bauwerke 367a, 367b und 370c die beschränkte Erlaubnis zum vorübergehenden Entnehmen und Ableiten von Grundwasser sowie dessen Einleitung in den Mohrbach und die Seebach für die Dauer der Bauzeit erteilt.

4.2 Plan

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

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

- 4.3.1 Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hier-

nach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

- 4.3.2 Umfang der erlaubten Einleitungen von Niederschlagswasser aus den Entwässerungsabschnitten 1a (Bau-km 365+800 – 368+200) und 4 (Bau-km 370+585 – 371+250) (breitflächige Versickerung):

Bezeichnung der Einleitung	Maximal mögliche Versickerungsrate (l/s·ha) beim Bemessungsregen $r_{(D,n)}$, $n = 0,2/a$	ab
Entwässerungsabschnitt 1a (breitflächige Versickerung) Bau-km 365+800 – 368+200	10,7 (l/s·ha)	Inbetriebnahme
Entwässerungsabschnitt 4 (breitflächige Versickerung) Bau-km 370+585 – 371+250	10,7 (l/s·ha)	Inbetriebnahme

- 4.3.3 Umfang der erlaubten Benutzung für das Einleiten von Niederschlagswasser aus den Entwässerungsgräben bzw. Mulden-Rigolen:

Bezeichnung der Einleitung	mittlerer Drosselabfluss Q_{dr} l/s bei $n = 0,2$	ab
Entwässerungsabschnitt 1b (Bau-km 368+200 – 368+480)		
Mulden-Rigole 368 – 1L (E 1b1) Bau-km 368+480	5	Inbetriebnahme
Mulden-Rigole 368 - 1R (E 1b2) Bau-km 368+480	5	Inbetriebnahme
Entwässerungsabschnitt 2 (Bau-km 368+480 – 369+615) Regenrückhaltebecken RHB 368 – 1L (E 2) Bau-km 368+700	50	Inbetriebnahme
Entwässerungsabschnitt 3 (Bau-km 369+615 – 370+585) Regenrückhaltebecken RHB 370 - 1R (E 3) Bau-km 370+490	60	Inbetriebnahme
Entwässerungsabschnitt 5 (Bau-km 371+250 – 372+455) Regenrückhaltebecken RHB 371 - 1R (E 5) Bau-km 371+280	40	Inbetriebnahme

Entwässerungsabschnitt 6 (Bau-km 372+455 – 373+500) Absetzbecken ASB 373 - 1R (E 6) Bau-km 373+400	359	Inbetriebnahme
--	-----	----------------

4.3.4 Gestaltung der Entwässerungsanlagen

4.3.4.1 In den Entwässerungsabschnitten 1a und 4 muss der bewachsene Oberboden in den Versickerungsmulden sowie auf den Böschungen und Banketten, über die das Niederschlagswasser von der Fahrbahn zu den Mulden abläuft, eine Mächtigkeit von mindestens 20 cm aufweisen. Die Bankette können alternativ auch mit wasserundurchlässigem Belag (z. B. Asphalt) ausgeführt werden.

Der fachgerechte Einbau des Bodens muss gewährleistet sein. Hierfür ist Bodenmaterial zu verwenden, das folgende Anforderungen erfüllt:

- Als Oberboden darf nur unbedenkliches und unbelastetes Material eingebaut werden. Bei Verwendung von Boden der Einbauklasse Z 0 gemäß LAGA-Mitteilung 20 darf der Boden nicht aus der Bodenbehandlung oder der Altlastensanierung stammen. Weiterhin darf der Boden nicht aus Recycling-Material bestehen und kein Fremdmaterial beinhalten.
- Hydraulische Leitfähigkeit von $\leq 10^{-5}$ m/s bzw. im Entwässerungsabschnitt 1b von ca. $5 \cdot 10^{-5}$ m/s
- pH-Wert von 6 – 8
- Humusgehalt von 1 bis 3 %
- Der Oberboden muss sich für eine dauerhafte Begrünung eignen.

4.3.4.2 Für die im Entwässerungsabschnitt 1b vorgesehenen Mulden-Rigolen sind die Notüberläufe im Rahmen der Bauausführungsplanung noch darzustellen. Der Wasserstand in den Versickerungsmulden sollte bei Vollenfüllung 30 cm nicht überschreiten. Der bewachsene Oberboden in den Versickerungsmulden und auf den Böschungen und Banketten, über die das Niederschlagswasser von der Fahrbahn zu den Versickerungsmulden abläuft, muss eine Mächtigkeit von mindestens 30 cm aufweisen. Die Bankette können alternativ auch mit wasserundurchlässigem Belag (z. B. Asphalt) ausgeführt werden. Der fachgerechte Einbau des Bodens muss gewährleistet sein. Hierfür ist ebenso Bodenmaterial zu verwenden, das die unter A. 4.3.4.1 genannten Anforderungen erfüllt.

Die Berechnung des Drosselabflusses nach Arbeitsblatt A 111, die Ausführungsplanung der Mulden-Rigolen und die Bewertung der qualitativen Gewässerbelastung sind dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg noch vorzulegen.

Der bewachsene Oberboden der Mulden-Rigolen ist spätestens nach 20 Jahren auf relevante Parameter (u.a. MKW, PAK) zu untersuchen. Je nach Belastung ist ggf. ein Austausch des Oberbodens zu veranlassen.

4.3.4.3 Das Regenrückhaltebecken RHB 368-1L ist mit einem Volumen von mindestens 1068 m^3 (anstatt von geplant 1050 m^3) auszuführen. Die Wasseroberfläche für die Oberflächenbeschickung muss bei OK Tauchrohr im Absetzbecken mindestens $> 182 \text{ m}^2$ betragen. Das Becken ist zudem mit einer Abdichtung entsprechend Nr. 7 der RiStWag zu versehen.

4.3.4.4 Soweit in den Entwässerungsabschnitten 3, 5 und 6 Niederschlagswasser von den befestigten Fahrbahnflächen mit Hilfe von Entwässerungsgräben abgeleitet wird,

müssen die Entwässerungsgräben, die Böschungen und die Bankette, über die Niederschlagswasser von der Fahrbahn zu den Entwässerungsgräben abläuft, mit mindestens 20 cm bewachsenem Oberboden profiliert werden. Die Entwässerungsgräben können alternativ auch mit bindigem Boden erstellt werden. Die Bankette können alternativ mit wasserundurchlässigem Belag (z. B. Asphalt) ausgeführt werden.

- 4.3.4.5 Die im Entwässerungsabschnitt 3 geplanten Rohrquerschnitte der Tauchrohre (2 x DN 800) im Absetzbecken reichen nicht aus, um die erforderliche Rohrquerschnittsfläche von 1,04 m² zu erreichen; es deshalb sind entsprechend größer bemessene Tauchrohre einzubauen. Die Wasseroberfläche für die Oberflächenbeschickung muss bei OK Tauchrohr im Absetzbecken mindestens > 208 m² betragen.

Die im Entwässerungsabschnitt 5 geplanten Rohrquerschnitte der Tauchrohre (2 x DN 700) im Absetzbecken reichen ebenso nicht aus, um die erforderliche Rohrquerschnittsfläche von 0,83 m² zu erreichen; es sind auch hier entsprechend größer dimensionierte Tauchrohre einzubauen. Die Wasseroberfläche für die Oberflächenbeschickung muss bei OK Tauchrohr im Absetzbecken mindestens > 167 m² betragen.

Die im Entwässerungsabschnitt 6 geplanten Rohrquerschnitte der Tauchrohre (2 x DN 600) im Absetzbecken reichen gleichfalls nicht aus, um die erforderliche Rohrquerschnittsfläche von 0,72 m² zu erreichen; es sind damit auch hier entsprechend größer bemessene Tauchrohre einzubauen. Die Wasseroberfläche für die Oberflächenbeschickung muss bei OK Tauchrohr im Absetzbecken mindestens > 144 m² betragen.

Die Berechnungen der Drosselabflüsse nach Arbeitsblatt A 111 für die Entwässerungsabschnitte 2, 3, 5 und 6 sind dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg ebenso noch vorzulegen.

Für den Utzweiher ist noch die qualitative Gewässerbelastung nach Merkblatt DWA-M 153 zu ermitteln und das Ergebnis dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg vorzulegen.

- 4.3.4.6 Bzgl. der Entwässerungsabschnitte 2, 3, 5 und 6 ist zudem jeweils der Nachweis für die horizontale Fließgeschwindigkeit in den Absetzbecken von $V_h = 0,05$ m/s noch gegenüber dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg zu führen. Die Berechnungen des horizontalen Durchflusses und der erforderliche Querschnittsfläche in diesen Absetzbecken ist dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg im Rahmen der Ausführungsplanung noch vorzulegen.

4.3.5 Gewässerunterhaltung und -ausbau

Die Vorhabensträgerin hat wahlweise die Mehrkosten der Unterhaltung der im Rahmen der erlaubten Einleitungen benutzten Gewässer zu tragen, welche durch die erlaubten Gewässerbenutzungen verursacht werden, oder alternativ die betroffenen Flussufer von 5 m oberhalb bis 10 m unterhalb der Einleitungsstellen im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg und dem ansonsten Unterhaltungsverpflichteten zu sichern und zu unterhalten.

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

4.3.6 Bauausführung, Betrieb, Überwachung und Betriebsvorschrift

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

Die Vorhabensträgerin ist für den sachgemäßen Betrieb und die vorschriftsmäßige Überwachung der Entwässerungsanlagen verantwortlich.

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

Der Utzweiher ist so zu betreiben, dass keine Algen in den Steinforstgraben eingetragen werden. Evtl. ist eine Tauchwand am Weiherablauf anzubringen. Ggf. ist der bestehende Weiher zu entschlammen (erforderliche Wassertiefe ca. 1,0 m). Die Einleitungsstelle E6 ist mindestens in der Mitte des Teiches anzuordnen (kein Kurzschluss).

4.3.7 Betrieb und Unterhaltung

4.3.7.1 Personal

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

4.3.7.2 Eigenüberwachung

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

Die Entwässerungsanlagen (Kanalnetz, Abwasserbehandlungs-, Versickerungs-, Absetz-, und Rückhalteanlagen) sind regelmäßig (mindestens jährlich) zu überwachen. Zusätzlich sind die Absetz- und Rückhaltebecken, die Abwasserbehandlungs- und Versickerungsanlagen nach jedem außergewöhnlichen Regenereignis (z. B. Starkregenereignis) zu kontrollieren und von evtl. Schwimmstoffen, Ölschlieren etc. zu säubern.

Bei den Anlagen, die sich im festgesetzten Wasserschutzgebiet befinden, sind die Vorgaben der Wasserschutzgebietsverordnung und die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) zu beachten und einzuhalten.

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

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

Für die Überwachung der Versickerungsanlagen (breitflächige Versickerung) und der Mulden-Rigolen gelten zusätzlich folgende Intervalle für die Überwachung auf Betriebssicherheit und Funktionsfähigkeit:

Anlagenteile	Maßnahmen	Intervalle
Mulden	Mahd (= Mähgut entfernen)	bei Bedarf; mind. jährlich
	Entfernen von Laub und Störstoffen	im Herbst und bei Bedarf
	Wiederherstellen der Durchlässigkeit (Vertikutieren; Schälen, ggf. Bodenaustausch)	bei Bedarf
	Gärtnerische Pflege	bei Bedarf
	Verhinderung der Auskolkung	beim Bau und bei Bedarf

Bei der gärtnerischen Pflege der Mulden zu beachten, dass hierfür keine wassergefährdenden Stoffe / Herbizide verwendet werden dürfen. Bei der Reinigung der Versickerungsanlagen sind keine wassergefährdenden Stoffe einzusetzen.

- 4.3.8 Das Abwasser darf keine für die Gewässer schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen.
- 4.3.9 Es dürfen keine leichtflüchtigen Kohlenwasserstoffe und sonstige schadstoffbelastete Abwässer in die Gewässer gelangen.
- 4.3.10 In die Beckenanlagen dürfen nur die abfließenden Straßenoberflächenwässer von den der Bemessung zu Grunde liegenden Flächen abgeleitet werden.
- 4.3.11 An den Beckenabläufen bzw. Auslaufbauwerken sind Absperrvorrichtungen vorzusehen, die bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen sofort verschlossen werden können.
- 4.3.12 Die Vorhabensträgerin ist verpflichtet, innerhalb von drei Monaten nach Inbetriebnahme dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg und dem Landratsamts Erlangen-Höchstadt eine Fertigung der Bestandspläne zu übergeben.
- 4.3.13 Anzeigepflichten
- 4.3.13.1 Änderungen der erlaubten Art des eingeleiteten Straßenoberflächenwassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise, soweit sie sich auf die Ablaufqualität auswirken können, sind unverzüglich dem Landratsamt Erlangen-Höchstadt und dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig eine erforderliche bau- und wasserrechtliche Genehmigung bzw. Erlaubnis unter Vorlage entsprechender Unterlagen zu beantragen.

4.3.13.2 Außerbetriebnahmen (z. B. durch Wartungs- oder Reparaturarbeiten) der Entwässerungsanlagen sind vorab, möglichst frühzeitig, dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg und dem Landratsamt Erlangen-Höchstadt sowie den betroffenen Beteiligten anzuzeigen. Die Anzeige gibt keine Befugnis zur Überschreitung des Umfangs der erlaubten Benutzung; kann der Umfang der erlaubten Benutzung vorübergehend nicht eingehalten werden, ist vorher ergänzend eine beschränkte Erlaubnis zu beantragen.

4.3.13.3 Sollte bei einem Unfall oder anderen Vorkommnissen verunreinigtes Wasser über die Entwässerungsanlagen in die Gewässer gelangen, ist das Landratsamt Erlangen-Höchstadt, die Polizei sowie das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg sofort zu verständigen.

4.3.14 Bauabnahme

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

4.4 Erlaubnisbedingungen und –auflagen zu der unter A. 4.1.2 erteilten beschränkten Erlaubnis

4.4.1 Folgende Entnahmemengen werden erlaubt:

- Bauwasserhaltung BW 367a: 4 l/s , 350 m³/d , 4 Fundamente a 6 Wochen Gesamtwasserentnahme ca. 60.000 m³
- Bauwasserhaltung BW 367b: 1 l/s , 85 m³/d , 4 Fundamente a 6 Wochen Gesamtwasserentnahme ca. 14.000 m³.
- Bauwasserhaltung BW 370c: 2 l/s , 175 m³/d , 4 Fundamente a 6 Wochen Gesamtwasserentnahme ca. 28.000 m³.

4.4.2 Beginn und Beendigung der einzelnen Maßnahmen sind dem Landratsamt Erlangen-Höchstadt anzuzeigen.

4.4.3 Die entnommene Wassermenge ist in l/s und m³/d und nach Tagen getrennt nach Beendigung der einzelnen Maßnahmen dem Landratsamt Erlangen Höchstadt innerhalb eines Monats schriftlich mitzuteilen.

4.4.4 Bei der Ausführung sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik sowie die festgestellten Planunterlagen zu beachten.

4.4.5 Die Grundwasserentnahme und -einleitung ist auf den zur Durchführung der Baumaßnahmen unbedingt erforderlichen Umfang zu beschränken.

4.4.6 Das im Bereich der Bauwerke 367a und 367b entnommene Grundwasser ist über eine geeignete Absetzanlage zu führen und in den Mohrbach abzuleiten. Das im

Bereich des Bauwerks 370c entnommene Grundwasser ist ebenso über eine geeignete Absetzanlage zu führen und anschließend in die Seebach abzuleiten. Die Absetzanlagen sind so groß zu bemessen, dass Schwebstoffe verlässlich zurückgehalten werden.

- 4.4.7 Nach Beendigung der Baumaßnahmen sind die ursprünglichen Grundwasserverhältnisse wieder herzustellen.
- 4.4.8 Im Bereich der Bauwasserhaltung dürfen keine wassergefährdenden Stoffe gelagert werden.
- 4.4.9 Für wesentliche technische Änderungen an den Benutzungsanlagen sind rechtzeitig zuvor evtl. erforderliche wasserrechtliche Erlaubnisse zu beantragen.

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

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

6. Entscheidung über Einwendungen

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

7. Kosten

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

B. Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand des Vorhabens ist der 6-streifige Ausbau der bis dato 4-streifigen Bundesautobahn A 3 von Abschnitt 620, Station 4,815, bis Abschnitt 640, Station 3,520, auf einer Länge von etwa 7,9 km. Der Ausbauabschnitt beginnt nördlich der Ortschaft Klebheim (Gemeinde Heßdorf) auf Höhe der Klebheimer Seen und endet etwas südlich des Erlanger Stadtteils Kosbach. Der Ausbauabschnitt stellt einen Teilabschnitt des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 3 zwischen dem AK Biebelried und dem AK Fürth-Erlangen dar. Die AS Erlangen- West, die ungefähr in der Mitte des Ausbauabschnitts liegt, wird im Zuge des Vorhabens baulich angepasst. Die bestehenden Kleinparkplätze „Geiersbusch“ (Bau-km 366+500), „Röhrholzer“ (Bau-km 368+100), „Lachgraben“ (Bau-km 371+000) und „Kleinauweier“ (Bau-km 372+750) werden im Zuge des 6-streifigen Ausbaus überbaut.

Das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz wird soweit notwendig den neuen Gegebenheiten angepasst. Im Zuge dessen werden mehrere Über- und Unterführungsbauwerke durch Neubauten ersetzt.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 20.05.2014 beantragte die Autobahndirektion Nordbayern für den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 im Abschnitt Klebheim bis nördlich Tank- und Rastanlage Aurach von Abschnitt 620, Station 4,815 bis Abschnitt 640, Station 3,520 das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 23.06.2014 bis 22.07.2014 bei der Verwaltungsgemeinschaft Heßdorf, der Stadt Erlangen und der Stadt Herzogenaurach nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der jeweiligen Gemeinde oder der Regierung von Mittelfranken bis spätestens 05.08.2014 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben seien und dass nach Ablauf der Einwendungsfrist Einwendungen gegen den Plan ausgeschlossen sind.

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

- Gemeinde Heßdorf
- Stadt Erlangen
- Stadt Herzogenaurach
- Abwasserverband Seebachgrund
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Erlangen
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach
- Amt für Ländliche Entwicklung Mittelfranken
- Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Mittelfranken
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- Bayernwerk AG
- Bezirk Mittelfranken - Fachberatung für das Fischereiwesen
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- E.ON Netz GmbH
- Landratsamt Erlangen - Höchstädt

- Planungsverband Industrieregion Mittelfranken (jetzt: Planungsverband Region Nürnberg)
- Polizeipräsidium Mittelfranken
- Sachgebiet 24 der Regierung (höhere Landesplanungsbehörde)
- Sachgebiet 50 der Regierung (technischer Umweltschutz)
- Sachgebiet 51 der Regierung (höhere Naturschutzbehörde)
- Staatliches Bauamt Nürnberg
- Wasserwirtschaftsamt Nürnberg
- Zweckverband zur Wasserversorgung der Seebachgruppe

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

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 24.02.2015 in Herzogenaurach erörtert. Die Behörden wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen wurde der Erörterungstermin in der örtlichen Tagespresse, im Mittelfränkischen Amtsblatt sowie in den Amtsblättern der Gemeinden, in denen die Planunterlagen zuvor auslagen, bekannt gemacht. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Aus Anlass der im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen hat die Vorhabenträgerin im Nachgang des Erörterungstermins Planänderungen (Tekturen) vorgenommen und in das Verfahren eingebracht. Mit der auf den 24.02.2015 datierten Tektur wird das ursprünglich vorgesehene Lärmschutzkonzept abgeändert. Neben Änderungen der Konstruktionshöhen der geplanten Lärmschutzwände/ -wälle und einzelnen zusätzlichen Schutzmaßnahmen sieht die Tektur insbesondere die Verwendung eines offenporigen Asphalttes auf nunmehr ganzer Länge des Ausbauabschnittes vor. Die Tektur vom 15.06.2015 beinhaltet eine Änderung der ursprünglich vorgesehenen Behandlung des von Bau-km 368+200 bis 368+480 anfallenden Straßenoberflächenwassers; es ist nunmehr vorgesehen, das dortige Niederschlagswasser über Mulden mit bewachsenem Oberboden in ein Rigolensystem hinein zu versickern und von dort in die Lindach abzuleiten. Im Entwässerungsabschnitt 6 (Bau-km 372+455 bis 373+500) soll das hier anfallende Niederschlagswasser nun (nur noch) in einem Absatzbecken behandelt und anschließend ungedrosselt in den Utzweiher abgeleitet werden; das ursprünglich vorgesehene Regenrückhaltebecken ist aus der Planung herausgenommen worden. Schließlich wurden auch mehrere naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen im Zuge dieser Tektur aus der Planung genommen, da die betroffenen Eigentümer sich mit einer Beanspruchung ihrer Grundstücke nicht einverstanden gezeigt haben (Kompensationsmaßnahmen (N1, N3, N4 und N5). Im Gegenzug wurden mit der Tektur neue Kompensationsmaßnahmen zum Gegenstand der Planunterlagen gemacht (Maßnahmen N9, N10.1, N10.2 und N11), welche auf Grundstücken vorgesehen sind, die sich bereits im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung befinden.

Die Regierung hat mit Schreiben vom 12.10.2015 der höheren Naturschutzbehörde, dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach sowie dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg die geänderten Planunterlagen übersandt. Gleichzeitig wurden sie um Stellungnahme zu den Tekturunterlagen gebeten gegen die mit der Tektur vorgenommenen Änderungen Einwendungen zu erheben.

C. **Entscheidungsgründe**

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. **Verfahrensrechtliche Bewertung**

1.1 **Notwendigkeit der Planfeststellung**

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

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

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

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

1.2 **Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit**

Für das Bauvorhaben ist nach § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Es beinhaltet die Änderung eines Vorhabens (nämlich einer Bundesautobahn, die eine Schnellstraße im Sinne der Begriffsbestimmung des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975 darstellt), für das als solches eine UVP-Pflicht besteht (§ 3b Abs. 1 Satz 1 UVPG i. V. m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG). Eine Vorprüfung im Einzelfall i. S. d. § 3c Sätze 1 und 3 UVPG hat ergeben, dass die Änderung bzw. Erweiterung durch den 6-streifigen Ausbau der A 3 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann (vgl. im Einzelnen die Ausführungen unter C. 2 dieses Beschlusses.)

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

Die Umweltverträglichkeitsprüfung schafft die methodischen Voraussetzungen dafür, die Umweltbelange vorab so herauszuarbeiten, dass sie in gebündelter Form in die Abwägung eingehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.11.2004, BVerwGE 122, 207-219). Sie ist ein formalisierter Zwischenschritt im Verwaltungsverfahren, der dafür sorgt, dass die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens im Rahmen der Abwägung das ihnen zukommende Gewicht finden. Die Notwendigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung beschränkt sich dabei auf das konkrete Vorhaben. Varianten und Planungsalternativen müssen nicht selbst Gegenstand der förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung sein. Die Umweltverträglichkeitsprüfung be-

schränkt sich zudem auf den konkreten Planfeststellungsabschnitt. Wird ein Gesamtprojekt aufgespalten und in mehreren Teilschritten ausgeführt, so bildet den rechtlichen Bezugspunkt der Abschnitt, über den in einem eigenständigen Verfahren entschieden wird (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, BVerwGE 112, 140-166, m. w. N.).

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

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

1.3 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. rügt, er sei im Anhörungsverfahren nicht ordnungsgemäß beteiligt worden. Er sieht es als nicht mit Europarecht vereinbar an, dass die Regierung von Mittelfranken das Planfeststellungsverfahren auf der Grundlage des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes durchführt. Das Anhörungsverfahren sei ohne Beteiligung des Bund Naturschutz eingeleitet worden. Unterlagen seien nicht zur Verfügung gestellt worden. Eine Mitteilung im Amtsblatt der Regierung von Mittelfranken sei nicht erfolgt. Durch die Einsichtnahme in behördlichen Räumlichkeiten und in die im Internet nur rudimentär eingestellten Planunterlagen hätten nur wenige Unterlagen gesichtet werden können. Er beantragt deshalb unter Verweis auf die RL 2003/35/EG eine rechtskonforme Anhörung mit entsprechender Frist zur Abgabe der Stellungnahme „ab Übermittlung der vollständigen Unterlagen“.

Dieser Antrag ist abzulehnen. Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. wurde den im Jahr 2014 geltenden Rechtsvorschriften entsprechend am Verfahren beteiligt. Die durch das Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben vom 09.12.2006 (BGBl. I S. 2833, berichtigt in BGBl. 2007 I S. 691) geänderten Vorschriften des FStrG waren und sind von der öffentlichen Verwaltung zwingend anzuwenden (vgl. Art. 20 Abs. 3 GG). Der durch das genannte Gesetz eingefügte § 17a Nr. 2 FStrG bestimmte in der bis 31.05.2015 gültigen - und damit hier insoweit maßgeblichen - Fassung 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 vorliegend durch die ordnungsgemäß erfolgten Bekanntmachun-

gen in den Amtsblättern der Verwaltungsgemeinschaft Heßdorf sowie der Städte Erlangen und Herzogenaurach der zum Zeitpunkt der Planoffenlegung geltenden Rechtslage entsprechend über die Auslegung der Planunterlagen unterrichtet. Eine darüber hinaus gehende Information bzw. Übersendung von Unterlagen war demgegenüber rechtlich nicht geboten. 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 Anerkennungsvoraussetzungen 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. wohl auch genutzte - Möglichkeit, die Planunterlagen während des Auslegungszeitraums über den Internetauftritt der Planfeststellungsbehörde einzusehen. Dass die Planfeststellungsunterlagen hier in vollem Umfang einzusehen waren und wie diese im Einzelnen aufgerufen werden konnten, hat die Planfeststellungsbehörde dem Bund Naturschutz in Bayern e. V. mit Schreiben vom 31.07.2014 - und damit noch vor Ende der Stellungnahme- bzw. Einwendungsfrist - auch explizit bestätigt bzw. mitgeteilt.

Insbesondere war auch die Unterlage 17.1.1 „Ergebnisse lärmtechnischer Untersuchungen“ auf diesem Weg einsehbar. Die schalltechnischen Berechnungen und Rechengänge im Einzelnen mussten demgegenüber nicht zum Gegenstand der ausgelegten Unterlagen gemacht werden, so dass diese insoweit nicht unvollständig waren. Gleiches gilt hinsichtlich der von der Vorhabensträgerin im Einzelnen untersuchten Varianten des (möglichen) aktiven Lärmschutzes und der insoweit jeweils zu erwartenden Kosten, deren Nichtoffenlegung auch von Seiten der privaten Einwender moniert wurde. Die Auslegung der Planunterlagen dient dem Zweck, die Betroffenen in die Lage zu versetzen, Einwendungen zu erheben, die zumindest in groben Zügen erkennen lassen, welche Rechtsgüter als gefährdet angesehen und welche Beeinträchtigungen befürchtet werden. Ausführungen, die wissenschaftlich-technischen Sachverstand erfordern, werden von den Betroffenen dabei aber nicht verlangt. Dementsprechend muss die Auslegung nicht notwendig alle Unterlagen umfassen, die möglicherweise zur vollständigen Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind, sondern kann sich auf die Unterlagen beschränken, deren der Einzelne bedarf, um "als Laie" den Grad seiner Betroffenheit abschätzen und sich das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst machen zu können (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, BVerwGE 139, 150-184). Dem genügten die ausgelegten und im Internet einsehbaren Planunterlagen zu dem gegenständlichen Vorhaben.

Die Vorhabensträgerin hat auch diejenigen in Anhang IV der FFH-RL aufgeführten Tierarten, europäische Vogelarten und in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG genannten Arten, die nach der vorhandenen Lebensraumausstattung im Untersuchungsgebiet vorkommen können, einer vertieften Untersuchung unterzogen. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sind im „Anhang saP“ zur Unterlage 19.1T darstellt. Die Untersuchung war sowohl Gegenstand der bei den vom Vorhaben betroffenen Gemeinden ausgelegten Unterlagen als auch der über die Internetseite der Planfeststellungsbehörde einzusehenden Unterlagen. Die

Rüge des Bund Naturschutz in Bayern e. V., dass eine saP nicht vorgelegt wurde, verkennt dies. Ein Aussetzen des Verfahrens oder dgl. ist deshalb nicht angezeigt.

Im Übrigen ist in Blick zu nehmen, dass auf die früher in Planfeststellungsverfahren für Bundesfernstraßen praktizierte Übersendung der Planunterlagen an Vereinigungen schon vor Inkrafttreten des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben kein Rechtsanspruch bestand (vgl. bereits BVerwG, Beschluss vom 05.10.1993, DVBl 1994, 341-343). Aus der RL 2003/35/EG ergeben sich insoweit ebenso keine über die zitierten Vorschriften des FStrG hinaus gehenden Vorgaben hinsichtlich der Beteiligung von Vereinigungen. Gleiches gilt hinsichtlich der vom Bund Naturschutz in Bayern wohl in Bezug genommenen Entscheidung des EuGH vom 15.10.2009 - Rs. C-263/08. Eine Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen im Amtsblatt der Planfeststellungsbehörde war von Rechts wegen ebenso nicht geboten (vgl. Art. 73 Abs. 5 BayVwVfG).

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand des Vorhabens ist der 6-streifige Ausbau der bislang 4-streifigen BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg von Abschnitt 620, Station 4,815, bis Abschnitt 640, Station 3,520, auf einer Länge von etwa 7,9 km. Der Ausbauabschnitt beginnt nördlich der Ortschaft Klebheim (Gemeinde Heßdorf) auf Höhe der Klebheimer Seen und endet etwas südlich des Erlanger Stadtteils Kosbach. Die Kronenbreite des Ausbauquerschnittes einschließlich Mittelstreifen und Bankette beträgt 36 m; im Bereich von Bau-km 368+215 bis 370+170, in dem die A 3 innerhalb des Wasserschutzgebiets für die öffentliche Wasserversorgung im Verbandsgebiet des Zweckverbandes zur Wasserversorgung der Seebachgruppe liegt, ist eine Kronenbreite von 39,1 m vorgesehen.

Das Vorhaben beansprucht zusätzlich zu den Flächen, die schon jetzt von der bestehenden A 3 in Anspruch genommen werden, insgesamt eine Fläche von 9,2 ha. Davon werden 4,84 ha neu versiegelt. Rund 8,2 ha unbefestigter Fläche werden für Nebenflächen (insbesondere Absetz- und Regenrückhaltebecken) benötigt. Zusätzlich werden 3,78 ha für naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen beansprucht.

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

2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Das Untersuchungsgebiet umfasst das Umfeld des antragsgegenständlichen Trassenabschnitts der A 3 in einem etwa ca. 8,1 km langen und durchschnittlich 800 m breiten Korridor (je ca. 400 m beidseitig der Autobahn). Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes erfolgte anhand der topographischen und naturräumlichen Gegebenheiten im Landschaftsraum entsprechend der zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild.

Der gegenständliche Autobahnabschnitt liegt innerhalb der naturräumlichen Haupteinheit „Mittelfränkisches Becken“. Das Gelände im Untersuchungsgebiet ist vergleichsweise reliefarm. Flache Geländekuppen im Sandsteinkeuper oder stau-nasse Bereiche werden meist von Waldbeständen eingenommen. So gibt es hier u. a. die ausgedehnten Waldflächen der „Mönau“ im Süden sowie der „Grünau“ und des „Käferhölzleins“ östlich von Hannberg und Heßdorf. Dazwischen erstre-

cken sich ausgedehnte Verebnungsbereiche, die meist ackerbaulich genutzt werden. Die Landschaft im Untersuchungsgebiet wird vor allem durch mehrere West-Ost-gerichtete Talmulden gegliedert, in denen u. a. der Seefeldgraben, die Lindach, die Seebach, der Membach und der Steinforstgraben verlaufen. Hier konzentriert sich auch ein Großteil der Grünlandlagen im Untersuchungsgebiet. Es gibt zudem mehrere Weiherketten, die sich vor allem im Nordosten zu einer kompakten Teichlandschaft vereinigen. In den Talräumen findet sich darüber hinaus auch ein Großteil der naturschutzfachlich hochwertigen Flächen im Untersuchungsgebiet (Feucht- und Nasswiesen, Röhrichtbestände, Extensivteiche, Sumpfwald). Trockengeprägte Lebensräume im Untersuchungsgebiet sind hauptsächlich verschiedene Extensivwäcker bzw. Sandackerbrachen nördlich und östlich Klebheim.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich mehrere Landschaftsschutzgebiete (vgl. die Aufzählung auf S. 7 der Unterlage 19.1T) sowie das Wasserschutzgebiet für die öffentliche Wasserversorgung im Verbandsgebiet des Zweckverbandes zur Wasserversorgung der Seebachgruppe. Die „Mönau“ ist als Bannwald ausgewiesen. Europarechtlich geschützte Gebiete werden von dem Vorhaben nicht tangiert.

Im Umfeld der A 3 liegen innerhalb des Untersuchungsgebietes mehrere Siedlungsbereiche. Die Ortschaft Klebheim liegt 340 m von der A 3 entfernt, die Ortschaft Kosbach 120 m. Der westliche der A 3 liegende Teil von Heßdorf reicht bis auf 140 m an die Autobahn heran, der östlich gelegene Gewerbepark sogar bis auf 40 m. Die Ortschaften Niederlindach, Hannberg, Röhrach, Dechsendorf und Untermembach befinden sich in einem Abstand von mehr als 400 m zur Autobahn.

Die bestehende Autobahntrasse durchschneidet das Untersuchungsgebiet. Dabei durchschneidet sie insbesondere auch das Waldgebiet der „Mönau“ relativ mittig, welches im Hinblick auf den großräumigen und lokalen Wildtierverbund von besonderer Bedeutung ist. Der Verkehr auf der A 3 und die mit diesem Verkehr verbundenen Immissionen stellen derzeit die wesentliche Belastungsquelle für das Umfeld der A 3 dar.

Im Übrigen wird auf die detaillierten Beschreibungen unter Ziffer 1 der Unterlage 19.1T sowie die nachfolgenden Ausführungen zu den einzelnen Schutzgütern Bezug genommen.

2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen

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

- Verwendung einer offenporigen Asphaltdeckschicht (lärmmindernder Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$) auf der gesamten Länge des Ausbauabschnittes zur Reduzierung der von der A 3 ausgehenden Schallemissionen.
- Neuerrichtung von Lärmschutzwänden bzw. Erhöhung bestehender Lärmschutzwälle für die Ortschaften Klebheim, Niederlindach, Hannberg, Heßdorf und Kosbach zur zusätzlichen Verringerung der auf diese Ortschaften einwirkenden Verkehrslärmimmissionen. Hierdurch werden gleichzeitig auch die Lebensräume westlich der Autobahn in gewissem Grad abgeschirmt, insbesondere im Bereich der Klebheimer Seen.

- Bau von Absetzbecken und Rückhaltebecken, um die mit dem Fahrbahnwasser mitgeführten Schmutzstoffe weitgehend zurückzuhalten. Damit kann auch das Gefahrenrisiko bei sog. Ölnfällen erheblich minimiert werden. Die Rückhalteeinrichtungen ermöglichen zudem eine gedrosselte Ableitung des Wassers aus dem Rückhaltebecken in die natürlichen Vorfluter.
- Rodungen von Waldflächen und Gehölzbeständen werden außerhalb der Vogelbrutzeit, d.h. nur im Zeitraum zwischen Anfang Oktober und Ende Februar, durchgeführt.
- Beibehaltung bzw. leichte Verbreiterung der bestehenden Querungsbauwerke zur Gewährleistung der ökologischen Durchgängigkeit.
- Befestigte Flächen, die zukünftig nicht mehr benötigt werden, werden entsiegelt und zusammen mit nicht mehr benötigten Straßenebenenflächen entsprechend der naturschutzfachlichen bzw. land- oder forstwirtschaftlichen Eignung rekultiviert. Dies gilt insbesondere für die vier bestehenden kleinen Parkplätze, die aufgelassen werden.
- In den Bereichen, in denen naturnahe Lebensräume direkt an die Autobahn angrenzen, wird die bauzeitige Inanspruchnahme möglichst eng begrenzt. Dies gilt z.B. für die Alteichen-Gruppe am bestehenden Parkplatz auf Höhe Klebheim als potenzieller Quartier-Standort für Fledermäuse, den Waldrandbereich am Nordrand des Parkplatzes auf Höhe Röhrach als potenzieller Mittelspecht-Lebensraum, die Biotophecke nördlich des Simon-Rabl-Weges östlich Heßdorf als potenzieller Brutplatz von Heckenbrütern sowie für die wertvolle Nass- / Extensivwiese nordwestlich Röhrach.
- Baustelleneinrichtungen, Baulager und Baustraßen werden soweit möglich auf Flächen des bestehenden bzw. geplanten Autobahnkörpers ausgewiesen. Für Baustellenzufahrten wird ausschließlich das bestehende Wegenetz genutzt.
- Bauzeitlich beanspruchte Flächen werden nach Beendigung der Baumaßnahmen rekultiviert.
- Errichtung von Biotopschutzzäunen im Bereich empfindlicher Biotopflächen zum Schutz vor Befahren, Vegetationszerstörung, Ablagerung von Baumaterial etc. während des Baubetriebes. Zur weitestmöglichen Erhaltung des Sumpfwaldbestandes am Ostrand des „Käferhölzlein“ südöstlich Hannberg (potenzieller Landlebensraum des Kammmolches) werden zudem Veränderungen unterlassen, die zu einer Entwässerung des Standortes beitragen können.
- Zur Geringhaltung von Stoffeinträgen in die Lindach werden potenzielle Schweb- und Trübstoffeinträge während des Ersatzneubaus der Überführung der Kreisstraße ERH 26 durch geeignete Maßnahmen (z. B. durch Wallschüttungen am Gewässer und möglichst kurzfristige Wiederbegrünung offener Bodenflächen) minimiert. Zu diesem Zweck wird auch auf den Abtrag der alten Böschungsköpfe verzichtet.
- Alt- und totholzreiche Bäume mit Verdacht auf Fledermaushöhlen werden ausschließlich im Oktober außerhalb der Winterruhe der Fledermäuse gefällt, um evtl. in Baumhöhlen übertagende Individuen die Möglichkeit zu geben, die Baumhöhlen zu verlassen.
- Zur Einbindung der ausgebauten Trasse in die Landschaft bzw. Neugestaltung des Landschaftsbildes und Reduzierung von visuellen Beeinträchtigungen der Landschaft durch Fahrbahn, Bauwerke und den fließenden Verkehr sowie zu

Zwecken des Erosions- und Bodenschutzes für neu angelegte Böschungen werden auf den Böschungsf lächen und Stra ßennebenfl ächen verschiedene landschaftsgerechte Gestaltungsma ßnahmen vorgenommen (Pflanzung standortheimischer Hecken- und Gehölzelemente sowie von Einzelb äumen und Str äuchern, Landschaftsrasenansaat, Entwicklung von Sukzessionsfl ächen ohne Ansaat). Hierbei werden u. a. auch Einzelstr äucher sowie eine Dornstrauchhecke am ASB/ RHB östlich He ßdorf zur Sicherung bzw. Verbesserung der potenziellen Biotopfunktion für den Neuntöter gepflanzt.

Im Übrigen wird auf die ausführliche Beschreibung der Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzma ßnahmen unter Ziffer 2.2 sowie unter Ziffern 3.1 – 3.3 der Unterlage 19.1T Bezug genommen.

2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen

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

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

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

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

Sekundär- und Tertiärwirkungen können Nutzungsänderungen, z. B. in Form von Erweiterungen von Siedlungsfl ächen oder weiteren Stra ßenbauma ßnahmen im nachgeordneten Stra ßennetz, sein.

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

2.1.4.1 Schutzgut Mensch

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

2.1.4.1.1 Teilbereich Wohnen

Lärm

In He ßdorf betr ägt die kürzeste Distanz der A 3 zur Wohnbebauung ca. 140 m und in Kosbach ca. 120 m. Die der A 3 am nächsten liegende Wohnbebauung von Klebheim liegt etwas mehr als 300 m von der Autobahn entfernt. Die übrigen Ort-

schaften im Einwirkungsbereich der A 3 liegen teilweise deutlich über 400 m abseits der Autobahn. Das gesamte Gebiet entlang der A 3 ist bereits stark durch die vom Autobahnverkehr ausgehenden Emissionen vorbelastet. Die wesentlichen Wirkungen auf das Wohnumfeld der Menschen ergeben sich dabei in erster Linie aus den vom Verkehr verursachten Lärm- und Schadstoffimmissionen. Hierdurch wird die Wohnqualität in den im Umfeld der Autobahn liegenden Ortschaften beeinträchtigt. Außer im Bereich von Kosbach existieren derzeit noch keine Lärmschutzanlagen für die im Umfeld der A 3 liegenden Siedlungsgebiete.

Laut Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 17.03.2014 für das Jahr 2030 kommt es auf der A 3 zwischen der AS Höchststadt-Ost und der AS Erlangen-West zu einer Zunahme der durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung von 66.638 Kfz/24 h im Jahr 2010 auf 77.000 Kfz/ 24 im Jahr 2030 beim 6-streifigen Ausbau der A 3 zwischen Würzburg und Nürnberg. Zwischen der AS Erlangen-West und der AS Erlangen-Frauenaurach kommt es unter Zugrundelegung des 6-streifigen Ausbaus nach der Prognose zu einer Verkehrszunahme von 65.793 Kfz/24 h im Jahr 2010 auf 77.800 Kfz/24h im Jahr 2030. An den im Umfeld des gegenständlichen Abschnitts A 3 liegenden Gebäuden, die zu Wohnzwecken genutzt werden, kommt es hierdurch zu einer Erhöhung der vom Verkehr auf der A 3 herrührenden Beurteilungspegel um rund 1 dB(A). Diese Beurteilungspegel wurden nach der in § 3 der 16. BImSchV verbindlich vorgegebenen Berechnungsmethode ermittelt; hierzu wurde das allgemein anerkannte Rechenprogramm "CadnaA" eingesetzt.

Durch den bestandsnahen 6-streifigen Ausbau der Autobahn wird die Trasse in Lage und Höhe kaum verändert. Mit den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen in Form eines lärmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturfaktor $D_{\text{Stro}} = -5$ dB(A) (offenporiger Asphalt) und Lärmschutzwänden bzw. einer Steilwall/Wand-Kombination werden sich die Beurteilungspegel in den bebauten Gebieten nach den schalltechnischen Berechnungen im Jahr 2030 gegenüber dem Zustand, der sich in diesem Jahr ohne Ausbau der A 3 ergäbe, teilweise deutlich reduzieren. Zum Teil werden Pegelreduzierungen von bis zu 12 dB(A) nachts erreicht.

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

Luftschadstoffe

Nach dem Ergebnis der von der Vorhabensträgerin für das Prognosejahr 2030 bzgl. des westlichen Ortsrands von Kosbach vorgenommenen Berechnung nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) stellen Stickstoffdioxid (NO_2) und Feinstaub (PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$) die straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffleitkomponenten dar. Der Jahresmittelwert für Partikel PM_{10} liegt nach dieser Untersuchung im Planfall am ungünstigsten Immissionsort bei rund $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$, für Partikel $\text{PM}_{2,5}$ bei rund $14 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und für NO_2 bei knapp $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Es ist mit maximal 20 Überschreitungen im Kalenderjahr des über den Tag gemittelten Immissionsgrenzwerts für Partikel PM_{10} von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sowie mit maximal zwei Überschreitungen des über eine volle Stunde gemittelten Immissionsgrenzwerts für NO_2 von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Kalenderjahr zu rechnen.

Durch die vorgesehenen Lärmschutzwände und die geplante Steilwall/Wand-Kombination wird die Ausbreitung von Luftschadstoffen in Richtung der bebauten Gebiete im Umfeld der A 3 gehemmt; diese abschirmende Wirkung der Lärmschutzanlagen ist bei den dargestellten Berechnungsergebnissen der Luftschadstoffe noch nicht berücksichtigt.

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

Visuelle Beeinträchtigungen

Die Entfernung zwischen dem Fahrbahnrand der A 3 und der nächstgelegenen Wohnbebauung verringert sich gegenüber dem bislang gegebenen Zustand nur um wenige Meter. Die vorgesehenen Lärmschutzanlagen führen einerseits zu einer gewissen optischen Abschirmung des Verkehrs auf der A 3. Andererseits wirken sie wegen ihrer Höhe auch selbst beeinträchtigend und unterbrechen die Sichtbeziehung zur Autobahn. Lärmschutzwände bzw. Steilwall/Wand-Kombinationen sind auf der gesamten Westseite des gegenständlichen Abschnitts der A3 bis südlich der Membachau sowie ostseitig auf Höhe von Kosbach geplant. Nur im Bereich von Kosbach existiert bereits jetzt ein Lärmschutzwall.

Das momentan abschnittsweise vorhandene Straßenbegleitgrün wird zum großen Teil beim Ausbau der A 3 entfernt, so dass diese in die Landschaft einbindenden Elemente entfallen. Bereichsweise werden wieder Straßenbegleitgehölze angepflanzt; bis diese eine gewisse Wuchshöhe erreichen und eine ähnliche optische Wirkung wie das entfernte Begleitgrün entfalten, werden aber mehrere Jahre vergehen.

2.1.4.1.2 Teilbereich Erholung

Die Freiflächen im Umfeld der A 3 sind durch das hohe Verkehrsaufkommen auf der Autobahn schon derzeit hohen Immissionsbelastungen ausgesetzt, so dass die trassennahen Bereiche bereits heute kaum von Erholungssuchenden frequentiert werden. Durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen und die damit verbundene Minderung der Verkehrslärmimmissionen wird die siedlungsnaher Naherholung im Umfeld der A 3 gegenüber dem jetzigen Zustand sogar wieder etwas attraktiver. Die geplanten Lärmschutzwände zeigen in ihrem Wirkungsbereich zudem auch positive Einflüsse auf die Luftqualität auf den Freiflächen an der A 3, da sie in gewissem Umfang auch die Ausbreitung der vom Verkehr auf der Autobahn erzeugten Luftschadstoffe hemmen.

Durch die Autobahn besteht auch bereits momentan ein Trenneffekt zwischen den östlich und westlich davon liegenden Gebieten. Mit dem Ausbau der A 3 wird diese Landschaftszerschneidung in der Grundfläche zwar etwas vergrößert, die bestehende Durchlässigkeit der A 3 in Bezug auf die Nutzung der Freiräume beidseits der Autobahn bleibt jedoch erhalten, da alle vorhandenen Querungsbauwerke und Wegeverbindungen mit dem Ausbau ebenfalls - angepasst an die größere Breite der ausgebauten A 3 - neu errichtet werden.

Während der Bauzeit kann es zeitweise zu Einschränkungen in der Nutzbarkeit von einzelnen Unter- bzw. Überführungen an der A 3 sowie zu zusätzlichen Beeinträchtigungen der Erholungseignung der im Umfeld der Autobahn liegenden Flächen durch Lärm-, Abgas- und Staubemissionen kommen. Zudem wird auch das Landschaftsbild in dieser Zeit in gewissem Grad vorübergehend durch den Baustellenbetrieb optisch beunruhigt und beeinträchtigt.

2.1.4.2 *Schutzgut Tiere und Pflanzen*

Für die Bewertung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen ist als Schutzziel der Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen in ihren Lebensgemeinschaften, in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt, sowie der Schutz ihrer Lebensstätten und Lebensräume und ihrer sonstigen Lebensbedingungen aus-

schlaggebend. Die Bewertung der Bedeutung der Lebensräume richtet sich dabei nach ihrer Strukturdiversität, Flächengröße, Repräsentativität im Naturraum, Artenvielfalt, dem Vorkommen gegenüber schwankenden Naturbedingungen empfindlicher Arten, der Regenerationsfähigkeit und Ersetzbarkeit. Darüber hinaus werden räumlich-funktionale tierökologische Zusammenhänge berücksichtigt und Vorbelastungen und Störungen erfasst. Das Schutzgut Tiere und Pflanzen wurde hinsichtlich des Lebensraumverlusts, der Arealverkleinerung, der Trennwirkung und der Immissionsbelastung untersucht. Die Bestandsbewertung, welche auf einer Erfassung der Biotop- und Nutzungsstruktur, der Auswertung der amtlichen Biotopkartierung und der Artenschutzkartierung sowie faunistischen Übersichtsbegehungen basiert, ist in Unterlagen 19.1T enthalten, auf die verwiesen wird.

Der Anbau von zwei zusätzlichen Fahrstreifen an die A 3 sowie die geplanten Absetz- und Rückhaltebecken und dgl. führen zu dauerhaften Flächenverlusten, wodurch Lebensräume für Tiere und Pflanzen im Nahbereich der Autobahn verloren gehen. Dies betrifft insbesondere das Straßenbegleitgrün entlang des Autobahnabschnittes, das größtenteils verloren geht, sowie trassennahe Waldränder. Hiervon sind auch Wald mit naturnahen Elementen (z.B. mit Eichen bestockte Waldränder) sowie an einzelnen Stellen Biotopwaldstücke betroffen. Daneben wird auch in Lebensräume in Offenlandbereichen, hauptsächlich naturnahe Gewässer mit Gewässerbegleitgehölzen, seggen- oder binsenreiche Nasswiesen, Staudenfluren, Hecken und Feldgehölze, Ruderalflächen, Altgrasbestände, Gras- und Krautfluren sowie in landwirtschaftlich genutzte Flächen eingegriffen. Bei den betroffenen Biotopen handelt es sich größtenteils um Flächen, die bereits jetzt 50 m oder weniger von der bestehenden Autobahntrasse entfernt liegen und damit bereits vorbelastet sind. Außerhalb dieser Zone ergeben sich kleinflächige Eingriffe vor allem durch den Bau der Absetz- und Rückhaltebecken.

Der mittelbare Beeinträchtigungskorridor für die Tier- und Pflanzenwelt, der über die direkte Flächeninanspruchnahme hinausgeht, wird durch den Ausbau der A 3 entsprechend breiter bzw. verlagert. Vor allem im Bereich des Bauanfangs ist mit der Achsverschiebung der A 3 von bis ca. 11 m eine Verschiebung des Wirkkorridors nach Westen verbunden. Da aber auf der Westseite vom Bauanfang bis zum Nordrand der „Mönau“ auch durchgehend Lärmschutzwände errichtet werden, erhöhen sich diesem Teilabschnitt die mittelbaren Beeinträchtigungen durch Verkehrsimmissionen nicht.

FFH- und SPA-Gebiete, Naturschutzgebiete, Nationalparke, Nationale Naturmonumente, Biosphärenreservate, Naturparke, Naturdenkmäler und geschützte Landschaftsbestandteile sind vom 6-streifigen Ausbau der A 3 im gegenständlichen Abschnitt nicht betroffen. Er berührt allerdings mehrere Landschaftsschutzgebiete in den Randbereichen. Betroffen sind folgende Schutzgebiete

- „Grünau“ (LSG-00340.01)
- „Mönau“ (LSG-00340.03)
- „Seebachgrund“ (LSG-00340.05)
- „Steinforstgraben mit Kosbacher Weihern und Dauerwaldstreifen östlich des Main-Donau-Kanals“ (LSG-00340.10)
- „Schutzstreifen beiderseits der Bundesautobahn A 3“ (LSG-00340.13)
- „Mönau“ (LSG-00393.01)
- „Schutz von Landschaftsräumen im Bereich der Stadt Herzogenaurach“ (LSG-00399.01)

In mehrere gesetzlich geschützte Biotope wird mit dem Autobahnausbau ebenso eingegriffen. Die betroffenen Biotope sowie der Umfang der jeweiligen Eingriffe

bzw. Beeinträchtigungen sind in Unterlage 19.2 dargestellt; hierauf wird an dieser Stelle aus Gründen der Übersichtlichkeit Bezug genommen.

Hinsichtlich der streng geschützten Art Laubfrosch ist wegen deren sehr großen Aktionsradius nicht auszuschließen, dass Einzelindividuen dieser Art in den Baustellenbereich gelangen und getötet werden.

Die Möglichkeiten eines Populationsaustauschs für Pflanzen und Tiere sind durch die bestehende Autobahntrasse bereits jetzt sehr eingeschränkt, viele Funktionsbeziehungen sind mit dem Bau der Autobahn komplett durchtrennt worden. Die A 3 stellt schon jetzt eine Barriere für flugunfähige, aber auch für viele flugfähige Arten dar. Die Durchlässe der die A 3 querenden Fließgewässer werden im Rahmen des Ausbaus zumindest in den bestehenden Abmessungen beibehalten. Die Unterführung des Membachs wird um ca. 3 m verbreitert, wodurch zumindest ein eingeschränkter Populationsaustausch für Kleintiere und Gewässerlebewesen ermöglicht wird. Mit der geplanten Grünbrücke im Bereich der „Mönau“ wird zukünftig - insbesondere für Wildtiere - auch wieder ein wirksamer Populationsaustausch zwischen den ausgedehnten Waldteilen westlich und östlich der Autobahn ermöglicht.

Während der Bauabwicklung sind die autobahnnahen Lebensräume zusätzlich baubedingten Auswirkungen wie visuelle Störreizen, Verlärmung, Schadstoffeinträgen, Erschütterungen und Licht ausgesetzt.

2.1.4.3 *Schutzgut Boden*

Der Boden hat Bedeutung als lebendes Substrat, als Träger landschaftsökologischer Leistungen und als wesentlicher landwirtschaftlicher Produktionsfaktor. Daneben erfüllt er eine Filterfunktion. Schutzziel ist die Abwehr schädlicher Bodenveränderungen und die Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf den Boden. Nach den bisherigen Erkenntnissen über Belastungen des Straßenumfeldes durch verkehrsbedingte Schadstoffe sind Belastungen des Straßenumfeldes vor allem beim Auftreten von persistenten und wenig wasserlöslichen Stoffen zu erwarten.

Das Schutzgut Boden ist hier in erster Linie durch Beeinträchtigungen der Speicher- und Regelfunktionen (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktion), der Produktions- und Lebensraumfunktionen, durch Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus und -reliefs sowie durch Bodenverdichtungen und eine Beeinflussung der Grundwasserneubildung betroffen. Durch die im Zuge des Trassenausbaus zusätzlich versiegelten Flächen entsteht zudem im Vergleich zur derzeitigen Situation ein beschleunigter Oberflächenwasserabfluss.

Der 6-streifige Ausbau der A 3 im gegenständlichen Abschnitt ist mit einer Neversiegelung von rund 5 ha Fläche verbunden. Auf dieser Fläche kommt es zu einem dauerhaften Verlust von Boden mit allen Bodenfunktionen. In dem genannten Flächenumfang ist bereits berücksichtigt, dass etwa 3,4 ha Fläche auf Dauer entsiegelt werden. Waldflächen werden in einem Umfang von knapp 3 ha dauerhaft beseitigt.

Das Umfeld der Autobahn unterliegt daneben verkehrsbedingten Schadstoffeinträgen (Abgase, Tausalzlösung, Brems- und Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl etc.). Außerdem besteht hier auch die Gefahr von Schadstoffeinträgen durch Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen (Tanklastzüge, Gefahrguttransporte) auf der A 3. Durch Erweiterung der Verkehrsflächen und die prognostizierte Verkehrssteigerung erhöht sich auch die Luftschadstoff- und Spritzwasserbelastung des an der A 3 liegenden Geländes. Zudem verschiebt sich der Bereich, innerhalb dessen luftgetragene Schadstoffe sowie die im Spritzwasser enthaltenen Stoffe (u. a. auch

Tausalz) zu Beeinträchtigungen der Bodeneigenschaften im Randbereich der Straße führen können und eine Aufnahme dieser Stoffe aus dem Boden durch Vegetationsbestände nicht auszuschließen ist (in etwa 5 – 10 m neben dem Fahrbahnrand), durch den Autobahnausbau tiefer in die an die Trasse angrenzenden Flächen hinein. Die vom Bauanfang bis zum Nordrand der „Mönau“ westlich der A 3 sowie die im Bereich Kosbach auf der Ostseite der Autobahn vorgesehenen Lärmschutzanlagen verringern allerdings dort die Einwirkung von Schadstoffen und aufgewirbeltem Fahrbahnwasser auf die an die Autobahn angrenzenden Flächen.

Im Bereich des Baufeldes kommt es während der Bauabwicklung zu vorübergehenden Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden durch Bodenverdichtungen, welche durch das Befahren mit Baufahrzeugen, die Anlegung von Baustraßen, Arbeits- und Lagerbereichen sowie durch Leitungsbauarbeiten auf. Daneben besteht auch die Gefahr Schadstoffeinträgen durch den Baubetrieb. Die nur während der Bauzeit beanspruchten Flächen werden nach Ende der Bauarbeiten rekultiviert.

2.1.4.4 *Schutzgut Wasser*

Schutzziel ist der Erhalt, die Erneuerung und nachhaltige Sicherung der Wassermenge und -güte der ober- und unterirdischen Gewässer. Im Hinblick auf die Grundwasserneubildung aus Niederschlägen sind alle unversiegelten und nicht überbauten Flächen von hoher Bedeutung.

2.1.4.4.1 Oberflächengewässer

Im Bereich der Lindenweiher wird bei Bau-km 367+200 ein autobahnnahe Extensivteich etwa 2 - 5 m breit überbaut. In den letzten Jahren wurde dieser Teich soweit bekannt nicht mehr fischereilich genutzt. Der intensiver genutzte Neuweiher bei Bau-km 371+200 wird in einem ca. 10 m breiten Streifen überbaut. Auf Höhe von Bau-km 366+950 wird ein Teich in unmittelbarer Autobahnnähe für den Bau eines Wirtschaftswegeteilstücks entlang der A 3 in ähnlicher Breite überbaut; diese Wegeführung geht auf den ausdrücklichen Wunsch des Eigentümers zurück. Einige weitere Fischteiche werden in geringem Umfang am Rand berührt. Durch die mit dem Ausbau auch verbundene Annäherung der Autobahn an die im unmittelbaren Umfeld der Autobahn liegende Weiher sowie die prognostizierte Verkehrssteigerung sind diese Weiher auch in gewissem Umfang stärker als bislang von betriebsbedingten Schadstoffeinträgen betroffen.

Durch die mit dem Autobahnausbau einher gehende zusätzliche Flächenversiegelung kommt es zu einem verstärkten Abfluss von Oberflächenwasser. Zudem führen der veränderte Oberflächenwasserabfluss und die Anlegung von vier Absetz- und Rückhaltebecken zu Veränderungen im örtlichen Gewässersystem.

Die durch den Kfz-Verkehr auf der A 3 erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe werden als Schweb- oder Feststoffe vom Niederschlagswasser abtransportiert. In den geplanten Absetz- und Rückhaltebecken wird das auf den Fahrbahnflächen der Autobahn im Einzugsgebiet der Beckenanlagen anfallende Wasser gereinigt und die mitgeführten Schmutzstoffe weitgehend zurückgehalten, ebenso wie Leichtflüssigkeiten. Die Vorfluter Lindach, Seebach, Membach, Steinforstgraben und Bimbach werden damit gegenüber der jetzigen Situation trotz der prognostizierten höheren Verkehrsbelastung von Schadstofffrachten entlastet. Bislang wurde das anfallende Niederschlagswasser ohne vorherige Behandlung in den Böschungsbereichen versickert bzw. über diese Vorfluter abgeleitet. Die im Winter vom Fahrbahnwasser mitgeführte Tausalzfracht wird durch die Absetz- und Rückhaltebecken nicht ausgereinigt; allerdings werden auch schon jetzt die im von

der A 3 abfließenden Niederschlagswasser gelösten Tausalze in betroffenen Gewässer eingetragen. In mehrere Gewässer, in die bislang Straßenoberflächenwasser eingeleitet wurde - wie etwa den Mohrbach und die am Mohrbach oberhalb des Zusammenflusses von Mohrbach und Lindach liegenden Weiher - wird nach dem Ausbau kein Autobahnwasser mehr eingeleitet. Die vorgesehenen, aus Absetz- und Rückhaltebecken bestehenden Beckenanlagen geben das gereinigte Wasser zudem gedrosselt an die Vorfluter ab, damit die insbesondere bei Starkregenereignissen nicht überlastet werden. Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen kann mit Absperreinrichtungen der Wasserabfluss aus diesen Beckenanlagen komplett unterbunden werden, so dass hier die ausgelaufenen Stoffe nicht in die Vorfluter gelangen können. Letzteres gilt auch für das nördlich des Steinforstgrabens geplante ASB 373-1R. Dieses verhindert auch eine Beeinträchtigung der Wasserqualität des Teiches, in den Wasser aus dem ASB abgeleitet wird. Wasserpegelschwankungen in dem Teich sind nur kurzzeitig zu erwarten und bewegen sich voraussichtlich nur im Zentimeterbereich.

Im Rahmen des Baubetriebs besteht die Gefahr von Schadstoffeinträgen sowie von Einträgen durch Erosion aus dem Baustellenbereich in Oberflächengewässer. Im Bereich der Unterführung der Lindach werden potenzielle Schweb- und Trübstoffeinträge während des Ersatzneubaus der Überführung der Kreisstraße ERH 26 durch geeignete Maßnahmen so weit möglich vermieden; auf den Abtrag der alten Böschungsköpfe wird dazu auch verzichtet. Zur Verhinderung von bauzeitlichen Beeinträchtigungen werden während der Bautätigkeiten zudem der Mohrbach, die Lindach, die Seebach, der Membach und der Steinforstgraben im Kreuzungsbereich mit der A 3 zeitweise verrohrt.

2.1.4.4.2 Grundwasser

Die mit dem 6-streifigen Ausbau der A 3 verbundene Neuversiegelung von rund 5 ha Fläche führt zu einer quantitativen Verringerung der Grundwasserneubildung. Dieser negative Einfluss verringert sich in einem gewissem Umfang dadurch, dass in bestimmten Teilbereichen des Ausbauabschnitts zukünftig eine flächenhafte Versickerung des Straßenoberflächenwassers über die Böschungen bzw. über Sickermulden erfolgt und dadurch zumindest die dort anfallenden Wassermengen zur Grundwasserneubildung beitragen können. Während der Bodenpassage wird das Oberflächenwasser unter die Ausnutzung der Filterwirkung des Bodens sowie durch physikalische, chemische und mikrobiologische Vorgänge in den über dem Grundwasser liegenden Bodenschichten gereinigt. Der Eintrag von aus dem Autobahnverkehr herrührenden Schadstoffen in das Grundwasser wird dadurch minimiert.

Die geplanten Absetz- und Rückhaltebecken sorgen in ihren Einzugsgebieten ebenso für eine Reinigung des von der A 3 abfließenden Oberflächenwassers. Auch bei dem auf einem Teilstück vorgesehenen Mulden-Rigolen-System bewirkt die Filtrierung des Oberflächenwassers durch eine bewachsene Oberbodenschicht eine Vorreinigung des anfallenden Straßenabwassers. Hierdurch werden ebenso Stoffeintragungen ins Grundwasser - beispielsweise über hydraulische Verbindungen zu Oberflächengewässern - reduziert.

Eine dauerhafte Veränderung des Grundwasserspiegels ist im Zuge des Autobahnausbaus nicht vorgesehen. Die bestehenden Grundwasserverhältnisse werden nicht nennenswert beeinflusst.

Etwa zwischen Bau-km 368+200 und 370+200 liegt die ausgebaute A 3 innerhalb der weiteren Schutzzonen III B bzw. III A des Wasserschutzgebiets in der Stadt Erlangen und in der Gemeinde Heßdorf, Landkreis Erlangen-Höchstadt, für die öf-

fentliche Wasserversorgung im Verbandsgebiet des Zweckverbandes zur Wasserversorgung der Seebachgruppe. Ca. zwischen Bau-km 369+200 und 369+650 verläuft der Straßenkörper der 6-streifig ausgebauten A 3 unmittelbar am Rand der engeren Schutzzone II, aber noch außerhalb dieser. In den genannten Streckenabschnitten liegt die A 3 auch heute schon innerhalb der betreffenden Schutzzonen. Im Rahmen der baulichen Erweiterung der A 3 werden von den RiStWag vorgegebene bautechnische Vorkehrungen getroffen, um das verkehrsbedingte Gefährdungspotential für das Grundwasser (z. B. bei Verkehrsunfällen mit einem Abfließen wassergefährdender Stoffe), welches in dieser Form auch heute schon gegeben ist, zu minimieren. Bei den auf einem größeren Teil des Ausbauabschnittes vorgesehenen Absetz- und Rückhaltebecken kann im Havariefall mit Hilfe von Absperrrichtungen der Wasserabfluss aus diesen Anlagen unterbunden werden, so dass im Einzugsbereich dieser Beckenanlagen Beeinträchtigungen des Grundwassers bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen praktisch vollständig verhindert werden können. Derzeit sind keine derartigen bautechnischen Vorkehrungen bzw. Schutzmechanismen vorhanden.

Während der Bauabwicklung ist örtlich wegen des teilweise hoch anstehenden Grundwasserspiegels eine vorübergehende Absenkung des Grundwasserspiegels für die Herstellung der Bauwerksgründungen der Bauwerke 367a, 367b und 370c notwendig. Die Auswirkungen dieser zeitweisen Absenkung sind lokal begrenzt. Es ist zu erwarten, dass sich nach Ende der Absenkung innerhalb vergleichsweise kurzer Zeit wieder Grundwasserverhältnisse wie vor dem Eingriff einstellen werden.

2.1.4.5 *Schutzgut Luft und Klima*

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im Wesentlichen durch gasförmige und feste Rückstände aus Verbrennungsprozessen. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die Ausbreitung dieser Stoffe wird von zahlreichen Faktoren beeinflusst, wie meteorologische Bedingungen, photochemische und physikalisch-chemische Umwandlungsprozesse, Topografie usw. Es besteht eine starke Abhängigkeit von der Entfernung zum Fahrbahnbereich. Wesentlich erscheint der Erhalt von Flächen zur Frisch- und Kaltluftproduktion und der Erhalt der Austauschbeziehungen in Form von Kaltluftbahnen und diffusen Kaltluftströmungen insbesondere in Hinblick auf die Versorgung der Siedlungsgebiete mit Frischluft.

Bereits jetzt gehen erhebliche Luftschadstoffemissionen vom starken Verkehr auf der A 3 aus und beeinträchtigen die Luftqualität im Nahbereich der Autobahn. Die Erweiterung der Autobahn führt zu einer Verlagerung des Beeinträchtigungskorridors tiefer in die an die Trasse angrenzenden Flächen hinein. Die vorgesehenen Lärmschutzwände im Bereich der trassennahen Siedlungen schirmen diese aber in gewissem Umfang gegen Schadstoffemissionen aus dem Autobahnverkehr ab. Die bereichsweise Pflanzung von Straßenbegleitgehölzen auf den durch den Ausbau entstehenden neuen Straßenböschungen trägt ebenso zur Abschirmung sowie zur Deposition von Schadstoffen bei.

Durch die Überbauung und Versiegelung filternder und bioklimatisch wirksamer Waldbestände (Rodung von knapp 3 ha Wald) verringern sich in gewissem Umfang die Flächen mit Funktion für den lufthygienischen Ausgleich. Mit der Versiegelung von Offenland in der landwirtschaftlichen Flur reduziert sich in geringem Umfang zudem der Anteil an Flächen, denen eine Funktion für die Kaltluftentstehung zukommt. Die Höhenlage der A 3 wird in den meisten Bereichen des Ausbauabschnittes weitgehend beibehalten, so dass sich in Bezug auf die luftklimatische Situation keine nachhaltigen Veränderungen ergeben. Lediglich im

Bereich der „Mönau“ und der „Grünau“ bringt der Ausbau höhenmäßige Anpassungen mit sich. Die Tassenanhebungen bewegen sich in beiden Abschnitten im Rahmen von höchstens rund 2 m, wobei vor allem im Bereich der „Mönau“ bereits markante Einschnittböschungen bestehen. Luftklimatisch wirksame Austausch- und Leitbahnen werden mit dem Ausbau der A 3 nicht verändert. Der Luftabfluss im Bereich der Talquerungen ist bereits jetzt durch die Dammlage der A 3 eingeschränkt.

Während der Bauphase werden vorübergehende zusätzliche Beeinträchtigungen der Luftqualität durch die Emissionen der Baufahrzeuge sowie durch Staubemissionen entstehen.

2.1.4.6 *Schutzgut Landschaft*

Die Bewahrung des Landschaftsbildes, also der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft ist Ziel des Landschaftsschutzes. Dabei spielen folgende anlagenbedingte Auswirkungen eines Vorhabens eine wesentliche Rolle für die Beurteilung: Dauerhafte Veränderungen des Landschaftsbildes durch großvolumige oder großflächige Bauwerke, erhebliche Veränderungen der Oberflächengestalt, Unterbrechung, Durchschneidung, Beseitigung von optisch wirksamen Grenzlinien, Zerschneidung von optisch zusammengehörenden Landschaftsteilen, Unterbrechung von Sichtbeziehungen zu optisch wirksamen Leitpunkten.

Das Landschaftsbild im betroffenen Raum ist vor allem durch die bestehende Autobahntrasse sowie Siedlungsentwicklungen bereits erheblich vorbelastet. Die Trasse der A 3 ist zwar immer wieder durch Hecken- und Gehölzbestände an den Böschungen eingegrünt, an anderen Stellen jedoch ungehindert einsehbar. Teilweise entfalteten Böschungslagen wie im Bereich des Seebachtales optische Barrierewirkungen.

Die Höhenlage der A 3 wird im Zuge des Ausbaus weitgehend beibehalten, so dass sich für das Landschaftsbild keine nachhaltigen Veränderungen durch den Ausbau ergeben. Nennenswerte zusätzliche Reliefveränderungen oder Landschaftszerschneidungen ergeben sich nicht. Die höhenmäßigen Anpassungen im Bereich der „Mönau“ und der „Grünau“ zeigen wegen der beidseitigen Waldbestockung und der teilweisen Einschnittlage der Trasse dort nur im unmittelbaren Nahbereich Wirkungen. Eine Fernwirkung geht von Veränderungen der Gradienten der Autobahn in diesen Bereichen nicht aus. Die geplanten Lärmschutzwände tragen einerseits zur optischen Abschirmung des Verkehrs auf der Autobahn bei, wirken allerdings wegen ihrer Höhe selbst beeinträchtigend auf das Landschaftsbild. Auf Höhe von Kosbach existiert östlich der A 3 bereits ein Lärmschutzwall.

Das Straßenbegleitgrün, das momentan abschnittsweise entlang der Autobahn als Einbindungselement vorhanden ist, geht zum großen Teil durch den Ausbau verloren. Auf den entstehenden Straßennebenflächen werden in den Bereichen mit größeren Böschungshöhen wieder Straßenbegleitgehölze gepflanzt. Da diese Neupflanzungen aber eine gewisse Wuchszeit benötigen, bis sie optisch ähnlich wie die bestehenden Begleitgehölze wirken, kommt es im direkten Umfeld der Autobahn trotz der Pflanzungen zu temporären Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Erst nach mehreren Jahren bewirken die neu gepflanzten Gehölze wieder eine landschaftsgerechte Einbindung der Autobahntrasse. Östlich der A 3 auf Höhe Klebheim können wegen des dort vorgesehenen asymmetrischen Ausbaus Gehölzbestände zumindest teilweise erhalten werden. Die Bepflanzung des bestehenden Lärmschutzwalles bei Kosbach kann ebenso zum Teil erhalten werden und wird nach der Errichtung einer zusätzlichen Lärmschutzwandkonstruktion auf der Dammkrone auch durch Neuanpflanzungen ergänzt. In den Bereichen, in de-

nen die Autobahn durch Waldbestände hindurch verläuft, ist sie auch nach dem Ausbau wie bisher kaum einsehbar.

Während der Baudurchführung ist mit zusätzlichen vorübergehenden visuellen Beeinträchtigungen der Landschaft durch die einsehbaren Baustellenbereiche sowie die mit den Bautätigkeiten verbundenen Maschinen- und Fahrzeugbewegungen zu rechnen. Die Baustellenbereiche unterliegen zudem einer zusätzlichen Lärmbelastung durch Baufahrzeuge und den Baubetrieb, ebenso die an die Zu- und Abfahrten für den Baustellenverkehr angrenzenden Bereiche.

2.1.4.7 *Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter*

Ziele sind der Erhalt von schützenswerten Baudenkmälern und Ensembles und sichtbarer wie nicht sichtbarer Bodendenkmäler sowie die Erhaltung der historisch gewachsenen Kulturlandschaft.

Die A 3 quert in der „Mönau“ ein Areal, in dem zahlreiche vorgeschichtliche Grabhügel bekannt sind. Mehrere dieser Grabhügel liegen im Nahbereich der Autobahn. Mit der geplanten Gradientenanhebung der Autobahn um bis zu rund 2 m in diesem Bereich können aber Beeinträchtigungen dieser Grabhügel vermieden werden. Die Lage und das geplante Bau Feld der Grünbrücke gewährleistet ebenso, dass keine unmittelbaren Beeinträchtigungen der Grabhügel entstehen. Dies gilt auch für die Baustellenzufahrten. Hierfür werden bestehende Wege oder Rückegassen genutzt, so dass die im Gelände eindeutig erkennbaren Grabhügel nicht tangiert werden; an kritischen Stellen werden sie mit einem (Biotop-) Schutzzaun geschützt. Es ist nach dem jetzigen Kenntnisstand allerdings nicht auszuschließen, dass sich nördlich und/oder südlich des Grabhügelfeldes weitere Gräber oder Siedlungsreste anschließen. In diesen Streckenabschnitten stellt die gewählte Höhenlage der A 3 aber ebenso sicher, dass nur Bodenabträge innerhalb von Bereichen erfolgen, die bereits beim Neubau der A 3 gestört bzw. überbaut wurden. Innerhalb solcher Bereiche ist davon auszugehen, dass keine Bodendenkmäler mehr zu Tage treten. Bei den in betroffenen Streckenabschnitten geplanten Ersatzneubauten von Brückenbauwerken und dem Neubau der Grünbrücke wird auch nur in Bereiche eingegriffen, die bereits beim damaligen Bau der A 3 überformt wurden. Nur für den Bau der Beckenanlage ASB/RHB 371-1R sind Bodeneingriffe in noch nicht vom Autobahnbau überformtem Gelände notwendig. Hier besteht die Gefahr, dass vor- oder frühgeschichtliche menschliche Hinterlassenschaften zerstört werden. Um dem so weit wie möglich entgegen zu wirken, wurden der Vorhabensträgerin unter A. 3.5 Maßgaben gemacht, um den Erhalt des archäologischen Erbes weitmöglichst zu gewährleisten, notfalls durch fachgerechte Ausgrabung, damit die betroffenen Bodendenkmäler zumindest als Archivquelle erhalten bleiben.

Bau- bzw. Kunstdenkmäler sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Auswirkungen auf andere Kultur- und sonstige Sachgüter sind ebenso nicht zu erwarten.

2.1.4.8 *Wechselwirkungen*

Im Naturhaushalt besteht ein dichtes Wirkungsgefüge zwischen den Schutzgütern Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser und Luft und Klima. Die Auswirkungen auf dieses Wirkungsgefüge - sog. Wechselwirkungen - werden direkt oder indirekt über die Auswirkungen des Autobahnausbaus auf die einzelnen Schutzgüter erfasst. Darüber hinaus gehende Beeinträchtigungen durch Wechselwirkungen sind nicht zu erwarten.

2.1.5 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die in der Planung vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen reduzieren die entstehenden Beeinträchtigungen der betroffenen Schutzgüter in großem Umfang. Dennoch verbleiben Beeinträchtigungen für mehrere der betroffenen Biotoptypen, die einen Bedarf an Kompensationsmaßnahmen auslösen. In der landschaftspflegerischen Begleitplanung ist für die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Offenlandbereiche ein funktioneller Ausgleich durch Schaffung von Extensivgrünland ohne Düngung durch Extensivierung der gegebenen Grünlandnutzung auf einer Fläche von knapp über 0,5 ha. Zudem beinhaltet die Planung einen Offenland- und Gehölzausgleich u. a. mittels Schaffung von Extensivgrünland ohne Düngung und teilweiser Extensivwiesenansaat sowie durch Uferabflachungen mit unregelmäßigen Vorlandabtragen an einem Graben mit Sukzessionsentwicklung zu Bach- und Schilfröhricht auf einer Fläche von insgesamt 0,95 ha. Als Maßnahme zur Wiedervernetzung und Aufhebung der bisherigen Zerschneidungswirkung im Bereich des Waldgebietes „Mönau“ ist dort der Neubau einer Grünbrücke vorgesehen. Zur Kompensation von Wald- und Gehölzverlusten beinhaltet die Planung außerdem auf vier Flächen verteilte Neubegründungen von standortheimischen Misch- bzw. Laubwäldern, teilweise mit Waldmantelpflanzung und Waldsaum, auf einer Fläche von insgesamt rund 2,3 ha (unmittelbar nordöstlich der AS Erlangen-West, nordwestlich von Kosbach, westlich von Steudach und nordwestlich von Neuhaus östlich der A 3).

Zum Schutz von empfindlichen Biotopflächen im Baustellenbereich vor Befahren, Vegetationszerstörung, Ablagerung von Baumaterial etc. während des Baubetriebes ist die Errichtung von temporären Biotopschutzzäunen vorgesehen. Die Gesamtlänge der geplanten Biotopschutzzäune beträgt etwa 4.145 m.

Die Einzelheiten der vorgesehenen Maßnahmen sind in den Unterlagen 9.1, 9.2 und 19.1 beschrieben bzw. dargestellt.

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

Das Bauvorhaben beinhaltet den bestandsorientierten Anbau zweier zusätzlicher Fahrstreifen an die bereits seit Jahrzehnten bestehende A 3. Der geplante Ausbau führt zu keinen Neuzerschneidungen von bzw. Immissionseinwirkungen auf bislang von der A 3 nicht vorbelastete Gebiete. Es ist offensichtlich, dass bei einer derartigen Erweiterung einer vorhandenen Trasse gegenüber einem - kompletten oder auch nur teilweisen - Trassenneubau deutlich geringere Eingriffe und Belastungen bzgl. der in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter eintreten. Jede größere Abweichung vom vorhandenen Trassenkorridor würde zwangsläufig zu Beeinträchtigungen von bislang nicht im Einwirkungsbereich der A 3 befindlichen Bereichen führen. Derartige denkbare Alternativtrassierungen stellen sich deshalb auch ohne detaillierte Untersuchung hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit deutlich schlechter als ein Ausbau der bereits bestehenden Autobahntrasse dar; bei solchen alternativen Trassenführungen müssten schon alleine noch deutlich größere Flächen als für einen bestandsnahen Ausbau neu versiegelt werden. Alternativen zu dem geplanten Ausbau mit geringeren Umweltauswirkungen als dieser sind nicht ansatzweise ersichtlich.

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

1995, 445). Auch § 17 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG, Urteil vom 25.01.1996, DVBl 1996, 677).

2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

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

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt als Umweltrisikoaabschätzung anhand einer dreistufigen ordinalen Skala mit den Begriffen "mittel" - "hoch" - "sehr hoch". Dabei sind der Stufe „mittel“ Auswirkungen zugeordnet, die den Einstieg in die Beeinträchtigung der Schutzgüter und damit u. U. in eine schleichende Umweltbelastung kennzeichnen. Die Stufe „hoch“ ist vor allem durch Gefährdungen rechtlich geschützter Güter gekennzeichnet, die auch bei Fehlen eines konkreten überwiegenden öffentlichen Interesses zulässig sind; u. U. werden unter Vorsorgegesichtspunkten anzusetzende Schwellenwerte überschritten. In dieser Stufe sind auch Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV zu verorten. Auf der Stufe „sehr hoch“ sind deutliche Gefährdungen rechtlich geschützter Güter zu erwarten, die nur unter bestimmten Voraussetzungen zulässig sind. Es findet eine Überschreitung von rechtlich normierten Grenzen der Zulässigkeit von Eingriffen oder sonstigen Beeinträchtigungen statt, die gar nicht oder nur durch Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses zu rechtfertigen sind. Hierzu gehören beispielsweise nach Naturschutzrecht weder ausgleich- noch ersetzbare Eingriffstatbestände, die nur durch die Nachrangigkeit der Belange von Naturschutz und Landschaftspflege gerechtfertigt werden können (§ 15 Abs. 5 BNatSchG) oder erhebliche unvermeidbare, aber kompensierbare Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele von Natura 2000-Gebieten, die allenfalls durch zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (§ 34 Abs. 3 BNatSchG) zu rechtfertigen sind. Überschreitungen der in der höchstrichterlichen Rechtsprechung bzgl. Verkehrslärmimmissionen entwickelten enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle gehören ebenso hierher.

Diese Methode ist sachgerecht, die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere in die Abwägung, ein (vgl. § 12 UVPG, § 17 Satz 2 FStrG).

2.2.1 Schutzgut Mensch

2.2.1.1 Teilbereich Wohnen

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch stellen sich im Teilbereich Wohnen insgesamt - vor allem wegen der mit dem Vorhaben einhergehenden Lärmimmissionen - als Beeinträchtigungen von hoher Intensität dar.

Lärm

Die vom Verkehrslärm der A 3 herrührenden Beurteilungspegel werden nach dem Ausbau wegen des Einbaus eines lärm mindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturfaktor $D_{\text{Stro}} = -5 \text{ dB(A)}$ und der Errichtung von bis zu 6 m hohen Lärmschutzwänden bzw. einer insgesamt 10 m hohen Steilwall/Wand-Kombination im Jahr 2030 zum Teil erheblich geringer sein als ohne einen Ausbau der A 3. Die prognostizierte, vergleichsweise geringe Verkehrszunahme und das kleinräumige Heranrücken der A 3 an Klebheim sind hierbei bereits berücksichtigt; diese Umstände fallen nicht ins Gewicht. Die einschlägigen Taggrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV werden nach Verwirklichung des Vorhabens an allen Wohnanwesen im Umfeld der A 3 eingehalten. Die Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV werden nur an vergleichsweise wenigen Wohngebäuden durch die Lärmimmissionen der A 3 im Prognosehorizont 2030 überschritten. Diese Grenzwertüberschreitungen bewegen sich allesamt unterhalb bzw. im Bereich der Hörschwelle des menschlichen Ohres von 3 dB(A). Die nächtlichen Beurteilungspegel an den betroffenen Anwesen liegen auch unterhalb von dem für Dorf- und Mischgebiete geltenden Nachtgrenzwert von 54 dB(A), so dass hier auch noch von gesunden Wohnverhältnissen ausgegangen werden kann. Von den Nachtgrenzwertüberschreitungen sind aber dennoch insgesamt 96 Anwesen betroffen (fünf in Klebheim, vier in Röhrach, ein Anwesen in Hannberg und je 43 in Heßdorf und Kosbach). Für diese Anwesen besteht ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen nach näherer Maßgabe der Regelungen der 24. BImSchV (vgl. Nebenbestimmungen A. 3.4.2 und 3.4.3); zu diesen passiven Schutzmaßnahmen zählen z. B. Schallschutzfenster.

Die während des Baubetriebs entstehende zusätzliche Lärmbelastung ist nur vorübergehender Natur und wird vorwiegend in einiger Entfernung zu Siedlungsflächen auftreten. Zudem birgt diese Zusatzbelastung im Hinblick auf die bestehende Vorbelastung durch den Verkehrslärm der A 3 nur vergleichsweise geringes Störpotential.

Luftschadstoffe

Durch die zum Jahr 2030 prognostizierte Verkehrssteigerung führt in gewissem Umfang zu höheren Luftschadstoffemissionen auf der A 3. Es kommt aber zu keinen unzulässigen Überschreitungen der lufthygienischen Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV; das zulässige Maß der Überschreitungen des über den Tag gemittelten Immissionsgrenzwerts für Partikel PM_{10} von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sowie des über eine volle Stunde gemittelte Immissionsgrenzwert für NO_2 von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird bei weitem nicht ausgeschöpft. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die berechnete Luftschadstoffbelastung auf den autobahnnahen westlichen Ortsrand von Kosbach bezieht; in bebauten Gebieten, die weiter von der A 3 entfernt liegen, werden die von der Autobahn herrührende Luftschadstoffimmissionen noch niedriger sein. Darüber hinaus werden durch die in der Planung enthaltenen Lärmschutzwände entlang der A 3 die Siedlungen im Untersuchungsraum zusätzlich gegen die Luftschadstoffemissionen von der A 3 abgeschirmt, so sich dass die Belastung, die sich in den bewohnten Gebieten einstellen wird, erst recht auf noch niedrigem Niveau als prognostiziert liegen wird, zumal in Zukunft wegen des zu erwartenden technischen Fortschrittes auch mit einer Verringerung des verkehrsbedingten Schadstoffausstoßes zu rechnen ist.

Visuelle Beeinträchtigungen

Die Errichtung der vorgesehenen Lärmschutzwände bzw. Steilwall/Wand-Kombinationen wirkt ambivalent. Sie führt einerseits zu optischen Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes der Ortschaften entlang der A 3 und unterbricht vorhandene Sichtbeziehungen. Andererseits entfallen zukünftig dadurch aber auch die durch die hohe Verkehrsbelastung erzeugten visuellen Störreize und die damit einher gehende optische Beunruhigung im Bereich dieser Lärmschutzanlagen.

Das Beseitigen des abschnittsweise vorhandenen Straßenbegleitgrüns wirkt sich optisch negativ auf die in der Nähe liegenden Siedlungen aus. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch nur vorübergehender Natur. Nach absehbarer Zeit sorgen die neu gepflanzten Gehölze wieder für eine landschaftsgerechte Einbindung der Autobahntrasse.

2.2.1.2 Teilbereich Erholung

Die siedlungsnahe Naherholung wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Die geplanten Lärmschutzvorkehrungen führen durch die einher gehende Immissionsminderung und optische Abschirmung tendenziell sogar zu einer Steigerung der Attraktivität der im Umfeld der A 3 liegenden Freiflächen für Erholungszwecke. Die durch die vorhandene Autobahntrasse bereits gegebene Trennung der Freiflächen östlich und westlich der A 3 wird im Zuge des Ausbaus nicht merklich verstärkt; die Durchlässigkeit der A 3 bleibt durch die Aufrechterhaltung aller querenden Wegeverbindungen im derzeit bestehenden Maß erhalten.

Die im Rahmen der Baudurchführung eintretenden Einschränkungen bzw. Unterbrechungen von Wegeverbindungen bestehen nur für einen absehbaren Zeitraum, ebenso die zusätzlichen Beeinträchtigungen durch Immissionen und visuelle Einflüsse aus dem Baubetrieb. Diese zeitweisen Zusatzimmissionen mindern zudem im Hinblick auf die gegebene Immissionsbelastung durch starken Verkehr auf der A 3 die Erholungseignung der autobahnnahen Freiflächen kaum noch weiter.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch werden im Teilbereich Erholung deshalb als allenfalls mittlere Beeinträchtigungen angesehen.

2.2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

In Bezug auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen entstehen durch mit dem Vorhaben einher gehende Überbauung, Versiegelung und vorübergehende Inanspruchnahme von Biotopwäldern, Wäldern mit naturnahen Elementen sowie forstwirtschaftlich geprägtem Wald, von Offenland-Biotopflächen, Fließgewässern, Hecken und Feldgehölzen, von landwirtschaftlichen Flächen, Ruderalflächen und Straßenbegleitgehölzen, Altgrasbeständen sowie Gras- und Krautfluren erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft. Die Erweiterung und teilweise Verschiebung des mittelbaren Beeinträchtigungskorridors für die Tier- und Pflanzenwelt durch den Ausbau der A 3 verstärkt dies noch. Zu berücksichtigen ist allerdings auch, dass vom Bauanfang bis zum Nordrand der „Mönau“ - und damit auch im Bereich der geplanten Achsverschiebung - gleichzeitig eine lärmindernde offenporige Asphaltdeckschicht sowie Lärmschutzwände zum Einsatz kommen, wodurch die Beeinträchtigungen für das Schutzgut Tiere und Pflanzen durch von der A 3 herrührende Immissionen deutlich gemindert werden. Daneben ist auch in die Bewertung einzustellen, dass die vom Vorhaben berührten Lebensräume zum großen Teil bereits jetzt 50 m oder weniger von der A 3 entfernt liegen und damit erheblich vorbelastet sind; ihr Wert ist deshalb schon jetzt herabgesetzt. Die Zunahme von Luftschadstoffemissionen durch die prognostizierte Verkehrserhöhung von bis zu etwa 18 % ist - auch im Hinblick auf die bis zum Jahr 2030 zu erwartenden verringerten Schadstoffausstoß von Kraftfahrzeugen - vergleichsweise gering und für das Schutzgut Tiere und Pflanzen nicht von großer Bedeutung. Die Populationsaustauschmöglichkeiten für Pflanzen und Tiere werden durch den Ausbau der A 3 im Hinblick auf die gegebene Trenn- und Barrierewirkung der bereits jetzt stark befahrenen A 3 nicht nennenswert weiter eingeschränkt; die geplante Grünbrücke zeigt in dieser Hinsicht sogar deutlich positive Effekte.

Die dargestellten Beeinträchtigungen werden im Rahmen der Planung nach den Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a Bay-NatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben der Bayerischen Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 21.06.1993 kompensiert. Zu diesem Zweck sind in den Planunterlagen für den im landschaftspflegerischen Begleitplan errechneten Kompensationsbedarf von insgesamt gut 4,8 ha Kompensationsmaßnahmen mit einer anrechenbaren Gesamtfläche von rund 4,96 ha vorgesehen; auf die Beschreibung bzw. Darstellung der Maßnahmen in den Unterlagen 9.1, 9.2T und 19.1T wird Bezug genommen.

Die mit dem 6-streifigen Ausbau verbundenen Eingriffe in bzw. Beeinträchtigungen von verschiedenen Landschaftsschutzgebieten erfolgen ausnahmslos in durch die vorhandene Autobahntrasse schon vorbelasteten Bereichen, in denen bereits jetzt gewisse funktionelle Einschränkungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts gegeben sind. Die Vorhabenswirkungen auf die Landschaftsschutzgebiete sind dabei nur kleinräumig und von geringer Eindringtiefe. Die betroffenen Landschaftsteile werden in ihrer Substanz erhalten. Die vom Autobahnausbau betroffenen gesetzlich geschützten Biotop sind ebenso durch die vorhandene Autobahn bereits erheblich vorbelastet. Die Auswirkungen der Erweiterung der A 3 auf diese Biotop sind auch nur von geringer räumlicher Ausdehnung.

In Bezug auf den Laubfrosch kann ein vorhabensbedingtes Töten bzw. Verletzen von Tieren oder Entwicklungsformen der Art nicht mit vollkommener Sicherheit ausgeschlossen werden. Der Erhaltungszustand der betroffenen lokalen Teilpopulationen östlich bzw. westlich der A 3 ist allerdings als gut anzusehen; sie sind der großen Metapopulation des Höchstatter Weihergebietes bzw. des Aischgrundes zuzuordnen. Bekannte Laichgewässer werden vom Vorhaben nicht berührt, so dass eine Schwächung der lokalen Teilpopulationen ausgeschlossen werden kann. Im Hinblick auf den großen Aktionsradius der Art und der schon jetzt gegebenen Isolierung bzw. Beeinträchtigung der potenziellen Teillebensräume im Wirkraum des Vorhabens ist der mögliche Lebensraumverlust in Bezug auf die lokale Population ebenso irrelevant.

Die während der Baudurchführung zusätzlich zu erwartenden Störungen und Immissionseinträge in autobahnahe Lebensräume sind im Hinblick auf die hier gegebene Vorbelastung und die vorübergehende Natur dieser Vorhabenswirkungen für das Schutzgut Tiere und Pflanzen nur von untergeordneter Bedeutung.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen werden insgesamt - insbesondere wegen der möglichen Tötung von Exemplaren des Laubfroschs und des Eingriffs in naturschutzrechtlich geschützte Flächen - insgesamt dennoch als sehr hoch eingestuft.

2.2.3 Schutzgut Boden

Für das Schutzgut Boden stellt der dauerhafte Verlust von Bodenfunktionen in einer Größenordnung von rund 5 ha trotz der hier anthropogen meist stark beeinflussten Böden die hauptsächliche Beeinträchtigung durch das Vorhaben dar. Eine Entsiegelung von Böden als Ausgleich ist aber in größerem Umfang als in der Planung vorgesehen nicht möglich.

Mit der Erweiterung der A 3 von vier auf sechs Fahrstreifen und der prognostizierten Verkehrszunahme werden sich verkehrsbedingte Schadstoffeinträge in die autobahnnahen Bodenflächen in gewissem Umfang erhöhen bzw. verlagern. Da diese Bodenflächen aber auch heute schon durch das hohe Verkehrsaufkommen auf der A 3 vorbelastet sind, fällt diese Zusatzbelastung nicht besonders ins Gewicht, zumal durch die vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen auf nicht unwe-

sentlicher Länge des Ausbauabschnittes die an die Autobahn angrenzenden Flächen besser als momentan vor luftgetragenen Schadstoffen und aufgewirbeltem Fahrbahnwasser abgeschirmt werden. Dass in Zukunft durch technische Entwicklungen eine Verringerung des Schadstoffausstoßes von Kraftfahrzeugen erwartet ist, ist hier ebenso zu berücksichtigen.

Die während des Baubetriebes für das Schutzgut Boden zusätzlich entstehenden Beeinträchtigungen zeitigen keine dauerhaften Wirkungen, da die nur während der Baudurchführung beanspruchten Flächen nach Abschluss der Bauarbeiten rekultiviert werden.

Insgesamt werden die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden auf Grund der Flächenversiegelung als hohe Beeinträchtigung eingestuft.

2.2.4 Schutzgut Wasser

Mit den in der Planung vorgesehenen Absetzbecken wird das auf der Fahrbahn der A 3 anfallende Wasser im Einzugsgebiet der Beckenanlagen gereinigt und dabei die mitgeführten Schmutzstoffe einschl. Leichtflüssigkeiten weitgehend zurückgehalten. Danach wird das Wasser durch die geplanten Regenrückhaltebecken gedrosselt an die Vorfluter abgegeben; Abflussspitzen treten auch bei starken Regenereignissen nicht auf. Dem ASB 373-1R nördlich des Steinfurstgrabens ist kein Rückhaltebecken nachgeschaltet, das Wasser des Absetzbeckens wird direkt dem südlich angrenzenden Utzweiher zugeführt. Auf Grund dessen Größe treten hier aber dennoch nur kurzzeitig Wasserpegelschwankungen in vernachlässigbarer Größenordnung auf. Bei Unfällen mit Austreten wassergefährdender Stoffen kann der Abfluss aus den Beckenanlagen unterbunden und das Gelangen der ausgelaufenen Stoffe in den Wasserhaushalt verhindert werden. Im Hinblick darauf führt das Vorhaben zu einer deutlichen Minderbelastung der Vorfluter und des Wasserhaushalts gegenüber der derzeitigen Situation, in der das Autobahnabwasser unbehandelt versickert bzw. abgeleitet wird. Mehreren bislang zur Wasserableitung herangezogenen Gewässern wird zukünftig gar kein Autobahnabwasser mehr zugeführt. Außerhalb der Einzugsgebiete der Absetz- und Rückhaltebecken wird das Oberflächenwasser der A 3 flächig versickert bzw. auf einem Teilstück mit einem Mulden-Rigolen-System gesammelt und der Lindach zugeführt. Vor dem Kontakt mit dem Grundwasser bzw. der Einleitung in die Lindach wird das Straßenabwasser jeweils während der Bodenpassage gereinigt. Eine darüber hinaus gehende Vorreinigung des Wassers findet auch heute nicht statt. Einträge von Sedimenten und Schadstoffen aus dem Baubetrieb in Oberflächengewässer werden durch entsprechende Maßnahmen in der Bauabwicklung vermieden bzw. weitest möglich reduziert.

Die quantitative Verringerung der Grundwasserneubildung beschränkt sich auf eine Fläche von knapp 5 ha und reduziert sich zudem durch die teilweise vorgesehene Versickerung des Straßenoberflächenwassers noch weiter. Die Gefahr von Stoffeinträgen in das Grundwasser bei Unfällen besteht auch bereits derzeit. Diese wird durch die innerhalb der weiteren Schutzzonen III B bzw. III A des Wasserschutzgebietes in der Stadt Erlangen und in der Gemeinde Heßdorf, Landkreis Erlangen-Höchstadt, für die öffentliche Wasserversorgung im Verbandsgebiet des Zweckverbandes zur Wasserversorgung der Seebachgruppe erstmals vorgesehenen bautechnischen Schutzvorkehrungen dort aber sehr deutlich verringert. Auch in den außerhalb des Wasserschutzgebietes liegenden Einzugsgebieten der Absetz- und Rückhaltebecken wird diese Gefährdungslage mit der schon beschriebenen Möglichkeit der Abflussunterbindung erheblich verringert.

Die im Zuge der Baudurchführung notwendige vorübergehende Absenkung des Grundwasserspiegels im Bereich der Bauwerke 367a, 367b und 370c ist nur vo-

rüber gehender Natur und wirkt sich nur eng begrenzt aus. Irreversible Grundwassereingriffe stehen nicht zu erwarten.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser werden insgesamt als von hoher Intensität angesehen. In diese Bewertung ist auch der Umstand eingeflossen, dass mehrere Fisch- und sonstige Teiche in unterschiedlicher Tiefe überbaut werden und dazu in gewissem Umfang stärker als bislang von betriebsbedingten Schadstoffeinträgen betroffen sind, auch wenn diese Teiche schon derzeit auf Grund ihrer Nähe zur A 3 von dort herrührenden Immissionseinträgen unterliegen und eine grundlegend veränderte Belastungssituation durch den Ausbau der A 3 nicht entsteht.

2.2.5 Schutzgut Luft und Klima

Die Mehrbelastungen der Luft mit verkehrsbedingten Schadstoffen durch die prognostizierte Verkehrszunahme führen nicht zu einer spürbaren Verschlechterung der lufthygienischen Situation für die Ortschaften im Umfeld der A 3, insbesondere da das Umfeld der A 3 durch die von dort stammenden Emissionen bereits jetzt erheblich durch Luftschadstoffe vorbelastet ist. Unzulässige Überschreitungen der lufthygienischen Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV treten im Jahr 2030 durch den Verkehr auf der Autobahn nicht auf. Zu berücksichtigen ist außerdem, dass im Hinblick auf den technischen Fortschritt in Zukunft auch mit einer Verringerung des verkehrsbedingten Schadstoffausstoßes zu rechnen ist. Daneben sorgen auch die geplanten Lärmschutzwände im Bereich der Ortschaften sowie die vorgesehene Anpflanzung von Straßenbegleitgehölzen für eine gewisse Abschirmung gegen luftgetragene Schadstoffe.

Die mit dem Vorhaben verbundenen Verluste von Flächen mit Funktion für die Kaltluftentstehung sowie die vorhabensbedingte Verringerung der Flächen mit Funktion für den lufthygienischen Ausgleich sind geringfügig und fallen nicht ins Gewicht. Auf luftklimatisch wirksame Austausch- und Leitbahnen hat das Vorhaben keinen Einfluss.

Hinsichtlich der während der Bauabwicklung auftretenden zusätzlichen Beeinträchtigungen für das Schutzgut gilt auch hier, dass diese Beeinträchtigungen nur über einen absehbaren Zeitraum auftreten und keine dauerhaften Auswirkungen dadurch zu erwarten sind. Zudem fallen diese baubedingten Auswirkungen des Vorhabens im Hinblick auf die durch erhebliche Vorbelastung gekennzeichnete lufthygienische Situation im Umfeld der A 3 nicht groß ins Gewicht.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Luft und Klima stellen sich deshalb als Beeinträchtigung von mittlerer Intensität dar.

2.2.6 Schutzgut Landschaft

In Bezug auf das Schutzgut Landschaft ist festzuhalten, dass die gegebene Höhenlage der A 3 größtenteils bestehen bleibt und Reliefveränderungen oder Zerschneidungen der Landschaft in mehr als vernachlässigbarem Umfang nicht stattfinden. Dort, wo die Gradienten der A 3 in sichtbarem Ausmaß verändert wird, wirkt sich dies wegen der schlechten Einsehbarkeit dieser Bereiche nur kleinräumig optisch aus.

Die Lärmschutzwände bzw. Steilwall/Wand-Kombinationen wirken auch auf das Schutzgut Landschaft ambivalent. Sie führen auch hier auf der einen Seite zu optischen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und zu Unterbrechungen von Sichtbeziehungen. Auf der anderen Seite sorgen sie aber für eine Abschirmung

gegenüber dem Verkehr auf der A 3 und den davon erzeugten Störreizen und Beunruhigungen.

Der Verlust der abschnittsweise vorhandenen Straßenbegleitgehölze ist zum großen Teil nur vorübergehend, da auf den entstehenden Straßennebenflächen in gewissem Umfang wieder Gehölzanpflanzungen erfolgen und diese nach entsprechender Aufwuchszeit für eine adäquate Einbindung der Autobahn in die Landschaft sorgen. Der betroffene Landschaftsraum ist bereits erheblich durch menschliche Bautätigkeiten überprägt.

Die während der Baudurchführung zu erwartenden baubedingten Immissions- und visuellen Beeinträchtigungen der Landschaft sind auf den Zeitraum der Bauabwicklung beschränkt. Überdies kann diesen Beeinträchtigungen im Hinblick auf die bestehende Vorbelastung des Landschaftsbildes kein signifikanter Einfluss auf das Schutzgut zugeschrieben werden.

Insgesamt werden die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Landschaft wegen der optischen Wirkungen der Lärmschutzanlagen und der Entfernung der Straßenbegleitgehölze dennoch als hohe Beeinträchtigung angesehen.

2.2.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Dieses Schutzgut ist hier hauptsächlich wegen der im unmittelbaren Umfeld der A 3 liegenden vorgeschichtlichen Grabhügel betroffen. Diese werden mit der gewählten Höhenlage der ausgebauten Autobahn, der Ausgestaltung der vorgesehenen Grünbrücke sowie der geplanten Baustellenerschließung aber von Beeinträchtigungen verschont. Soweit auf Grund ihrer Nähe zum Baustellenbereich notwendig, werden die im Gelände erkennbaren Grabhügel mit einem (Biotop-) Schutzzaun geschützt. Auch wenn es möglich ist, dass sich im Umfeld des bekannten Grabhügelfeldes weitere vorgeschichtliche Hinterlassenschaften im Boden befinden und diese u. U. durch das Vorhaben zerstört werden, so beschränken sich diese evtl. Beeinträchtigungen doch letztendlich auf einen relativ kleinen Bereich und werden durch die hinsichtlich der Denkmalpflege in diesem Beschluss verfüigten Maßnahmen deutlich gemindert, da hierdurch angetroffene Hinterlassenschaften - wenn auch nicht am Fundort und in der vorgefundenen Situation - erhalten bleiben und nicht unwiederbringlich zerstört werden. Andere Kultur- und sonstige Sachgüter werden durch das Vorhaben nicht erkennbar beeinträchtigt.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter werden insgesamt als von hoher Intensität eingestuft.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Ermessensentscheidung

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

3.2 Abschnittsbildung

Die Rechtsfigur der planungsrechtlichen Abschnittsbildung stellt eine richterliche Ausprägung des Abwägungsgebotes dar. Ihr liegt die Erwägung zu Grunde, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklicht werden kann (BVerwG, Beschluss vom 05.06.1992, NVwZ 1992, 1093).

Der 6-streifige Ausbau der A 3 vom AK Biebelried bis zum AK Fürth/Erlangen ist in mehrere Ausbauabschnitte unterteilt, damit die Verfahren überschaubar und handhabbar bleiben. Dies ist zulässig, denn die vorliegende Teilplanung ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen, lässt keine Sachfragen offen, und hat eine eigene Planrechtfertigung (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.06.1992, NVwZ 1993, 572-578). Im Hinblick auf die Länge des Abschnittes AK Biebelried – AK Fürth/Erlangen von etwa 79 km ist eine abschnittsweise Planung nicht nur sachgerecht, sondern sogar unerlässlich, um die Planung angesichts der Problemvielfalt technischer und organisatorischer Art effektiv durchführen zu können. Die Nachteile einer Abschnittsbildung, die darin liegen, dass sich die Baumaßnahme im Hinblick auf spätere Teilabschnitte als überflüssig erweisen kann, sind demgegenüber hier als gering zu bewerten. Es sind keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass eine Realisierung des Vorhabens in Folgeabschnitten an unüberwindbaren Schwierigkeiten scheitern wird. Das Vorhaben ist infolge der Abschnittsbildung auch nicht derart "parzelliert", dass eine Abwägung der von der Planung betroffenen öffentlichen und privaten Belange nicht möglich ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.06.1981, DVBl. 1981, 936-940). Der gegenständliche Bauabschnitt weist auch eine eigenständige Verkehrsfunktion auf, die allerdings vor dem Hintergrund der beabsichtigten und zum Teil bereits in Realisierung begriffenen Gesamtplanung gesehen werden muss (BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, BVerwGE 123, 23-37, m. w. N.); hierzu wird auf die diesbzgl. Ausführungen unter C. 3.3.1 verwiesen. Aus diesen Ausführungen ergibt sich auch für den Fall, dass sich die Verwirklichung der Gesamtplanung verzögern oder diese Planung teilweise aufgegeben werden sollte, der planfestgestellte Bauabschnitt dennoch sinnvoll ist. Denn er ist bereits für sich genommen verkehrswirksam, selbst wenn an beiden Enden des Planfeststellungsabschnittes die sechs Fahrstreifen wieder auf vier zusammengeführt werden müssten. Die Entstehung eines Planungstorsos ist ausgeschlossen, da lediglich eine Verbreiterung der bestehenden A 3 um jeweils einen Fahrstreifen je Richtung erfolgt.

Eine Verkürzung des Rechtsschutzes für Betroffene in anderen Abschnitten tritt hierdurch nicht ein, da der 6-streifige Ausbau der A 3 in diesem Abschnitt nach einem vorhandenen einheitlichen Konzept erfolgt und übergreifende unabdingbare Bindungen nicht eintreten.

Bereits früher planfestgestellte Planungsabschnitte - hier insbesondere der Ausbau des südlich angrenzenden Nachbarabschnitt, der mit Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Mittelfranken vom 05.04.2013, Gz. 32-4354.1-5/09, bestandskräftig planfestgestellt wurde - können nicht unbeachtet bleiben, denn hoheitliche Planung ist in einem dicht besiedelten Land zahlreichen faktischen und rechtlichen Bindungen unterworfen (BVerwG, Urteil vom 26.06.1981, NJW 1981, 2592-2595). Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Frage nach einer besseren Projektalternative oder Variante nur im Rahmen des auf das erste Teilstück beschränkten Planfeststellungsverfahrens aufgeworfen werden könnte (BVerwG, Beschluss vom 02.11.1992, NVwZ 1993, 884-887), sondern eine - im Nachhinein als verfehlt erkannte - Planung darf nicht allein deswegen fortgesetzt werden, weil sie sich an die vorangegangenen Teilabschnitte anschließt. Die Anlieger der noch fehlenden Teilstücke haben ebenso Anspruch auf eine möglichst optimale Stra-

ßenplanung. Die Gesamtkonzeption der Straße wird deshalb, soweit hier von Belang, in die Abwägung mit eingestellt.

3.3 Planrechtfertigung

3.3.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)

Durch die Aufnahme des 6-streifigen Ausbaus der A 3 im Abschnitt AS Pommersfelden – T+R-Anlage Aurach, innerhalb dessen das gegenständliche Vorhaben vollständig liegt, in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Ausbauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs (st. Rspr., siehe z. B. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, DVBl 96, 907-914). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber auf Grund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich. Die Unterteilung des im Bedarfsplan enthaltenen Vorhabens in selbständige Abschnitte lässt die Rechtfertigungswirkung des Bedarfsplans nicht entfallen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24.02.2004 - 4 B 101.03 – juris).

Unabhängig davon ist der 6-streifige Ausbau der A 3 im gegenständlichen Abschnitt aus Gründen des Gemeinwohls auch tatsächlich objektiv notwendig. Hierfür ist es nicht erforderlich, dass das Vorhaben unausweichlich ist, sondern es genügt, wenn es vernünftigerweise geboten ist, weil gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, der das Vorhaben notwendig macht (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, BVerwGE 125, 116-325, m. w. N.). Im Hinblick darauf, dass Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind (§ 1 Abs. 1 FStrG) und nach § 3 Abs.1 Satz 2 FStrG in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern sind, ist hier ein solcher Bedarf für das Vorhaben anzuerkennen:

Die A 3 ist eine hoch belastete Fernverkehrsverbindung, über die der Verkehr aus dem Ruhrgebiet und dem Raum um Frankfurt am Main in den Ballungsraum Nürnberg und weiter über Regensburg nach Österreich und Ungarn bzw. über die A 9 in Richtung München und weiter nach Süden geführt wird. Sie ist Bestandteil der Europastraßen 34, 35, 41, 42, 44, 45 und 56 und muss neben dem starken Wirtschaftsverkehr auch hohe Wochenend- und Urlauberverkehrsspitzen bewältigen.

Nach der von der Vorhabensträgerin vorgelegten Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 17.03.2014 steigt die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung auf der A 3 gegenüber den Ergebnissen der amtlichen Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2010 bis zum Jahr 2030 zwischen der AS Höchststadt-Ost und der AS Erlangen-West von 66.638 Kfz/24 h auf 77.000 Kfz/ 24 bei einem 6-streifigen Ausbau der A 3 zwischen Würzburg und Nürnberg. Zwischen der AS Erlangen-West und der AS Erlangen-Frauenaurach kommt es unter Zugrundelegung des 6-streifigen Ausbaus zu einer Steigerung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung von 65.793 Kfz/24 h im Jahr 2010 auf 77.800 Kfz/24h im Jahr 2030. Dies stellt eine Verkehrszunahme um ca. 15,5 % (Abschnitt AS Höchststadt-Ost – AS Erlangen-West) bzw. 18,2 % (Abschnitt AS Erlangen-West – AS Erlan-

gen-Frauenaurach) dar. Der Schwerverkehrsanteil wird im Jahr 2030 bei beiden genannten Streckenabschnitten bei 18,9 % liegen und damit etwas höher als im Jahr 2010, wo dieser 17,3 bzw. 17,8 % betrug. Zwischen der AS Höchststadt-Ost – AS Erlangen-West liegen nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung die Lkw-Anteile im Jahr 2030 bei 15,9 % tags und 38,2 % nachts, zwischen der AS Erlangen-West und der AS Erlangen-Frauenaurach betragen sie ebenso 15,9 % tags und 38,4 % nachts. Dass die Verkehrsuntersuchung nicht unter Berücksichtigung aller verfügbarer Daten in einer der Materie angemessenen und methodisch einwandfreien Weise erarbeitet worden ist, ist nicht erkennbar. Das Prognoseverfahren ist nicht zu beanstanden, ebenso sind die Ergebnisse nachvollziehbar und schlüssig. Die pauschale Kritik des Bund Naturschutz in Bayern e. V., der die Prognoseergebnisse bzgl. des zukünftigen Kfz-Verkehrs für überholt hält, teilt die Planfeststellungsbehörde deshalb nicht. Soweit der Bund Naturschutz in diesem Zusammenhang vorbringt, angesichts der Verknappung der Ölressourcen und der Notwendigkeit des Klimaschutzes sei zukünftig mit veränderten Rahmenbedingungen zu rechnen, verfängt dies ebenso nicht. Reinen Spekulationen kann im Rahmen einer Verkehrsprognose, die wissenschaftlichen Grundsätzen standhalten muss, nicht Rechnung getragen werden. Dabei ist u. a. auch zu berücksichtigen, dass auf der Grundlage früherer Erfahrungen mit zum Teil erheblichen Benzinpreissteigerungen auch nicht ohne weiteres von einem Zusammenhang zwischen Benzinpreis und Verkehrsmenge ausgegangen werden kann (so BVerwG, Urteil vom 26.10.2005 - 9 A 33.04 - juris). Ob eine weitere Steigerung der Treibstoffpreise eintreten wird, die zu einer signifikanten Verringerung des Verkehrsaufkommens führen wird, kann vorliegend nicht mit ausreichender Wahrscheinlichkeit prognostiziert werden und in eine Verkehrsprognose einfließen. Gleiches gilt in Bezug auf evtl. zukünftige, auf Klimaschutz Gesichtspunkten beruhenden gesetzlichen Änderungen von Umweltstandards, zumal die Gesellschaft unabhängig davon auch weiterhin auf ihre Mobilität angewiesen sein wird. Überdies gibt es mittlerweile alternative Antriebsmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge, welche sich in Zukunft sicherlich noch fortentwickeln und einen größeren Marktanteil einnehmen werden, wodurch die Entwicklung der Kraftstoffpreise für die zukünftige Verkehrsentwicklung noch weiter an Relevanz verlieren wird. Darüber hinaus ist auch abzusehen, dass auch die Verbräuche von mit konventionellen Kraftstoffarten betriebenen Kraftfahrzeuge durch den technologischen Fortschritt in Zukunft noch weiter sinken werden.

Die Verkehrsverhältnisse sind im gesamten Bereich vom AK Biebelried bis zum AK Fürth/Erlangen derzeit schon durch regelmäßig wiederkehrende Überlastungserscheinungen mit stockendem Verkehr bis hin zu punktuellen Stauungen gekennzeichnet, wobei diese Überlastungserscheinungen hauptsächlich zu den Spitzenverkehrszeiten im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr auftreten. Diese Überlastungszustände werden u. a. auch durch die großen Fahrtgeschwindigkeitsdifferenzen zwischen Pkw und Lkw beim bestehenden 4-streifigen Fahrbahnquerschnitt begünstigt. Die Überprüfung der Verkehrsqualität der bestehenden A 3 anhand der einschlägigen Kriterien des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) hat ergeben, dass schon bei der jetzt gegebenen Verkehrsbelastung nur die (zweitschlechteste) Verkehrsqualitätsstufe E erreicht wird. Dies belegt deutlich, dass der vorhandene Querschnitt bereits momentan überlastet ist. Dieser Befund wird zudem auch von den Vorgaben der RAA gestützt. In Bild 4 sind dort die Einsatzbereiche von Regelquerschnitten für Fernautobahnen dargestellt. Danach endet der Einsatzbereich eines 4-streifigen Querschnittes bei etwas weniger als 70.000 Kfz/24 h. Unweigerliche Folge der beschriebenen Überlastungserscheinungen sind insbesondere auch Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit. Unabhängig davon ist auch in den Bereichen bei Bau-km 367+820 und Bau-km 370+345 die derzeit gegebene Längsneigung zu gering, so dass hier entwässerungsschwache Zonen - und damit wegen der Gefahr von Aquaplaning im Hinblick auf die Verkehrssicherheit kritische

Stellen - bestehen. An der AS Erlangen-West sind noch dazu die Längen der Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen beider Richtungsfahrbahnen mit 180 m bzw. 190 m zu kurz. Im Zusammenwirken mit den aus der verkehrlichen Überlastung resultierenden Verkehrssicherheitsbeeinträchtigungen führen die dargestellten straßenbaulichen Defizite darüber hinaus auch zu Auffälligkeiten im Unfallgeschehen innerhalb des Planungsabschnittes (vgl. hierzu die Abbildungen auf S. 14 und 15 der Unterlage 1T).

Im Hinblick auf die oben dargestellte prognostizierte Verkehrsentwicklung wird die Verkehrsqualität auf der A 3 bis zum Jahr 2030 wegen der dann bei weitem nicht mehr gegebenen Fähigkeit des vorhandenen Autobahnquerschnittes zur zufriedenstellenden Abwicklung des Verkehrs noch weiter sinken. Noch deutlich mehr und häufigere Überlastungserscheinungen - und damit einher gehend noch stärkere Verkehrsbehinderungen und -sicherheitseinbußen - sowie vermehrte Unfälle sind zwangsläufig die Folge. Es muss daher festgehalten werden, dass der bestehende Ausbauzustand der A 3 jetzt und erst recht in Zukunft nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht und auch den Anforderungen der Verkehrssicherheit nicht mehr gerecht wird.

Mit der Erweiterung der A 3 von vier auf sechs Fahrstreifen wird dem entgegen gewirkt. Die Leistungsfähigkeit der A 3 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt wird durch den Ausbau deutlich erhöht, der Verkehrsfluss wird verstetigt. Die überlastungsbedingten Verkehrsbehinderungen werden zumindest deutlich zurückgehen, wodurch sich gleichzeitig auch die erzielbare durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit wieder erhöht. Das Konfliktpotential, das mit den Fahrgeschwindigkeitsdifferenzen zwischen Pkw und Lkw verbunden ist, wird durch den zusätzlichen Fahrstreifen je Fahrtrichtung ebenso spürbar entschärft. Die Verkehrssicherheit auf der A 3 wird dadurch sowie durch die im Rahmen des Ausbaus erfolgende Beseitigung von trassierungstechnischen Mängeln nachhaltig gesteigert. Daneben wird durch die vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes auch die Wohnbevölkerung erheblich von Verkehrslärmimmissionen entlastet; diese Maßnahmen bewirken Pegelminderungen von bis zu 11 dB(A) nachts gegenüber dem Zustand, der sich im Prognosehorizont ohne Ausbau der A 3 ergäbe.

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

3.3.2 Finanzierbarkeit des Vorhabens

Der Umstand, dass das Vorhaben im derzeit geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen „nur“ als Vorhaben des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht eingestuft ist, nimmt ihm nicht die Planrechtfertigung. Im Rahmen der gebotenen vorausschauenden Beurteilung, ob dem Vorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen, die eine Realisierung innerhalb eines Zeitrahmens von zehn Jahren aus finanziellen Gründen ausschließen (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, UPR 1999, 355-356), vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen, dass der gegenständliche Ausbau der A 3 aus finanziellen Gründen scheitern wird. Es sind keine zureichenden Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass für das Vorhaben aus Haushaltsgründen keinerlei Verwirklichungsmöglichkeit innerhalb der nächsten zehn Jahre besteht:

Nach den Gesetzgebungsmaterialien zum Fernstraßenausbaubesetz dürfen auch bei Vorhaben des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht in begründeten Fällen die Planung aufgenommen bzw. weiter betrieben werden, wobei dies nach den dortigen Ausführungen auf Grund der netzkonzeptionellen Bedeutung oder wegen des

Zusammenhangs mit benachbarten Projekten des vordringlichen Bedarf zulässig sein soll (BT-Drs. 15/1657, S. 21). Ein solcher Zusammenhang mit benachbarten Projekten des vordringlichen Bedarfs besteht hier. Der 6-streifige Ausbau der A 3 ist aus Richtung Würzburg bis zur AS Schlüsselfeld im vordringlichen Bedarf eingereicht; zwischen der AS Schlüsselfeld und dem AK Fürth/Erlangen ist der Ausbau als weiterer Bedarf mit Planungsrecht eingestuft. Um insbesondere die bestehende und in Zukunft noch weiter zunehmenden Verkehrsbelastung der A 3 in Richtung Nürnberg in den hochbelasteten Sommermonaten aufzunehmen, ist ein durchgehend 6-streifiger Querschnitt zwischen dem AK Biebelried und dem AK Fürth/Erlangen jedoch unabdingbar; erst dann sind alle bestehenden verkehrlichen Engpässe auf der A 3 beseitigt. Hieraus folgt zugleich, dass dem gegenständlichen Vorhaben auch eine netzkonzeptionelle Bedeutung beizumessen ist und spricht auch deutlich für eine Bereitstellung der notwendigen Finanzmittel zur Realisierung des Vorhabens innerhalb der Zehnjahresfrist. Zudem wurde das Vorhaben auch für die derzeit laufende Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans, die voraussichtlich 2016 abgeschlossen wird, vorgeschlagen, was ebenso als Indiz dafür zu werten ist, dass seine Verwirklichung weiterhin als dringend geboten erachtet wird und weiter verfolgt werden soll. Zudem hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur am 26.06.2015 im Rahmen des „Zukunftsforum Infrastruktur“ in Berlin den offiziellen Startschuss für eine „Neue Generation“ von ÖPP-Projekten gegeben, zu welchen auch der 6-streifige Ausbau der A 3 zwischen dem AK Biebelried und dem AK Fürth/Erlangen zählt; die Vorhabensträgerin hat mit der Referenzplanung und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung bereits die Vorbereitung für dieses ÖPP-Projekt aufgenommen. Dies darf als weiteres Indiz gegen eine Unrealisierbarkeit des Vorhabens im relevanten Zeitraum aufgefasst werden, da die damit in die Wege geleitete Privatfinanzierung auch des gegenständlichen Vorhabens erfahrungsgemäß die Vorhabensumsetzung gegenüber einer Finanzierung aus allgemeinen Straßenbaumitteln noch beschleunigt.

3.3.3 Planungsziel

Das Vorhaben zielt im Wesentlichen darauf ab, die Leistungsfähigkeit der A 3 – insbesondere auch in den Spitzenstunden - zu steigern sowie die Verkehrssicherheit auf der A 3 zu erhöhen, die bestehenden trassierungstechnischen Mängel zu beseitigen und die Lärmsituation in den im Umfeld der A 3 liegenden Ortschaften zu verbessern. Es ist - wie sich aus den Darlegungen unter C. 3.3.1 ergibt - erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Diese Aussage schließt auch die am nachgeordneten Straßennetz notwendig werdenden Anpassungs- und/oder Verlegungsmaßnahmen (sog. notwendige Folgemaßnahmen) mit ein. Insbesondere sind mehrere unter- bzw. überführte Straßen und Wege an veränderte Über- und Unterführungsbauwerke anzupassen (vgl. hierzu Ziffer 4.7 der Unterlage 1).

3.4 Öffentliche Belange

3.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung und Erhaltung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen (vgl. Art. 5 Abs. 1 BayLplG). Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Teilräume des Landes notwendig. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen erreichen.

Die Verkehrsinfrastruktur ist laut Kapitel 4.1.1 des Landesentwicklungsprogramms Bayern 2013 in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen. Nach der Begründung zu Kapitel 4.1.1 haben Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen zur Ergänzung des Verkehrs-

wegenetzes so umweltverträglich und ressourcenschonend wie möglich zu erfolgen. In Kapitel B V 1.4.2.1 des Regionalplans der Region Nürnberg (RP 7) wird gefordert, die straßenmäßige Anbindung der Region an den großräumigen und überregionalen Verkehr solle verbessert werden. In der Begründung zu diesem Kapitel wird dargelegt, dass die A 3 die bedeutendste großräumige Straßenverbindung nach Nord- und Westdeutschland ist und eine entscheidende verkehrliche Verbesserung nur durch den 6-streifigen Ausbau der A 3 nördlich von Erlangen erreicht werden kann. Zur Entlastung des großen Verdichtungsraumes Nürnberg/Fürth/Erlangen vom Fern- und Durchgangsverkehr soll auf eine beschleunigte Realisierung der in der Region und den angrenzenden Regionen geplanten Ausbauten der Bundesautobahnen hingewirkt werden (Kapitel B V 1.4.2.4 des RP 7). Nach der Begründung zu dem genannten Kapitel muss das Netz der überregionalen Straßenverbindungen auch im Zusammenhang mit den nicht in der Region gelegenen Verkehrswegen gesehen werden; weiterhin ist danach für die überregionale Anbindung der Region insbesondere der 6-streifige Ausbau der A 3 als großräumige Straßenverbindung von größter Bedeutung. Diese Ausführungen belegen deutlich, dass auch aus landes- und regionalplanerischer Sicht die grundsätzliche Notwendigkeit des Vorhabens anerkannt wird.

Ein Teil des vom Vorhaben betroffenen Gebietes gehört zum landschaftlichen Vorbehaltsgebiet „Aischtal und Weihergebiet des Aischgrundes im Mittelfränkischen Becken“. In landschaftlichen Vorbehaltsgebieten soll der Sicherung und Erhaltung besonders schutzwürdiger Landschaftsteile bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen ein besonderes Gewicht beigemessen werden (Kapitel B I 1.3.1 des RP 7). Landschaftliche Vorbehaltsgebiete sind allerdings keine Schutzgebiete im Sinne des Naturschutzrechts und haben auch keine vergleichbaren Funktionen. Ihre Bedeutung soll insbesondere bei der Abwägung mit anderen Ansprüchen an den Raum gewürdigt werden (Begründung zu Kapitel B I 1.3.1). Diese Würdigung führt hier zur Zulassung des 6-streifigen Ausbaus und der damit verbundenen Eingriffe in das Vorbehaltsgebiet. Das Vorhaben ist - wie sich aus den diesbzgl. Ausführungen unter C. 3.3.1 ergibt - dringend geboten, was vom Regionalplan auch selbst anerkannt wird (s. o.). Eine das Vorbehaltsgebiet noch schonendere Ausbauvariante besteht nicht (vgl. hierzu die Ausführungen C. 3.4.2); die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen sind soweit möglich verringert und in dem aus den Planunterlagen ersichtlichen Umfang unvermeidbar. Im Hinblick darauf muss trotz des dem landschaftlichen Vorbehaltsgebiet beizumessenden besonderen Gewichts das hieran bestehende Integritätsinteresse zurücktreten, zumal der Eingriff in Bezug auf die Gesamtgröße des Gebietes zu vernachlässigen ist und deshalb auch die Erhaltung der dortigen ökologisch wertvollen Feuchtgebiete nicht endgültig vereitelt wird. Die für Natur und Landschaft entstehenden Beeinträchtigungen werden im Übrigen auch vollumfänglich funktionell kompensiert (siehe hierzu unter C. 3.4.6.4.10). Gegen die zur Kompensation vorgesehenen Maßnahmen haben auch die höhere Naturschutzbehörde sowie das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach keine Bedenken geäußert; auch das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat unter fachlichen Maßgaben, die unter A. 3.2 und A. 4 in diesen Beschluss aufgenommen wurden, keine Einwendungen erhoben.

Es kann daher festgehalten werden, dass das Vorhaben den maßgeblichen Zielen und Grundsätzen des Landesentwicklungsprogramms Bayern und des Regionalplans der Region Nürnberg entspricht; es läuft den Belangen der Raumordnung und der Landesplanung nicht zuwider. Die höhere Landesplanungsbehörde sowie der Planungsverband der Region Nürnberg haben im Übrigen keine Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben.

3.4.2 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 dabei aber nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Auch im Bereich der Planungsalternativen ist der Sachverhalt nur so weit zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Die Planfeststellungsbehörde ist befugt, Alternativen, die sich aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem frühen Verfahrensstadium auszuschneiden (vgl. BVerwG, Urteile vom 25.01.1996, BVerwGE 100, 238-256, und vom 20. Mai 1999, UPR 1999, 355-356; Beschluss vom 26.06.1992, DVBl 1992, 1435-1437). Stellt sich im Rahmen einer solchen Vorprüfung heraus, dass das mit der Planung zulässigerweise verfolgte Konzept bei Verwirklichung der Alternativtrasse nicht erreicht werden kann und daher die Variante in Wirklichkeit auf ein anderes Projekt hinausliefere, so kann die Planfeststellungsbehörde diese Variante ohne weitere Untersuchungen als ungeeignet ausscheiden (vgl. Urteil vom 19.05.1998, BVerwGE 107, 1-29).

Im Hinblick darauf brauchte die Planfeststellungsbehörde auch dem Ansinnen des Bund Naturschutz in Bayern e. V., „Alternativen“ zu prüfen, um die Eingriffe in Natur und Landschaft zu vermeiden - wobei derartige „Alternativen“ nach Auffassung des Bund Naturschutz insbesondere in der der Vermeidung unnötigen Verkehrs, der Ertüchtigung öffentlicher Verkehrsmittel, der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn und der Entschleunigung des Kfz-Verkehrs bestehen - nicht näher treten. Die vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. als solche verstandene Projektalternativen sind zum einen ausnahmslos rein verkehrspolitischer Natur und liegen jenseits des rechtlichen Rahmens der Planfeststellung. Zum anderen sind alle diese „Alternativen“ nicht dazu geeignet, das unter C. 3.3.3 genannte Planungsziel zu erreichen, da sie eben keinerlei Verbesserungen oder bauliche Änderungen an der bestehenden Trasse der A 3 beinhalten (vgl. dazu auch die nachfolgenden Ausführungen zur „Null-Variante“ unter C. 3.4.2.1).

3.4.2.1 Trassenvarianten

Wie unter C. 3.3.1 bereits dargelegt, genügt der jetzt gegebene Ausbauzustand der A 3 schon derzeit - und erst recht im Prognosehorizont 2030 - nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis und wird auch den Anforderungen der Verkehrssicherheit nicht gerecht. Bei einem Verzicht auf das Vorhaben („Null-Variante“) würden die bestehenden unzureichenden Verkehrsverhältnisse perpetuiert und damit - im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrsentwicklung - auch deren weitere Verschlechterung vorgegeben. Die unter C. 3.3.3 dargestellten Planungsziele würden dadurch vollkommen verfehlt. Auf Grund dessen scheidet die „Null-Variante“ als Alternative aus, zumal ohne einen Ausbau auch das Gesamtkonzept der 6-streifigen Ausbaus der A 3 vom AK Biebelried bis zum AK Fürth/Erlangen und die dahinter stehende Absicht eines bedarfsgerechten Ausbaus dieses Straßenzugs nicht mehr verwirklicht werden würde.

Die gegenständliche Planung hat den bestandsorientierten Anbau zweier zusätzlicher Fahrstreifen an die bereits seit Jahrzehnten an Ort und Stelle verlaufende A 3 zum Gegenstand. Die bauliche Entwicklung von Gewerbegebieten hat sich zwischenzeitlich auf das vorhandene Bundesfernstraßennetz hin ausgerichtet und es wurden Wohngebiete gewissem Abstand zur Autobahn festgesetzt. Auf Grund dessen ist der vorhandene Korridor des bisherigen Straßenzuges für die Planung des 6-streifigen Ausbaus naheliegend; durch die weitgehende Beibehaltung der

vorhandenen Trasse können neue Eingriffe und Belastungen zum großen Teil vermieden werden. Es sind keinerlei Gründe erkennbar, die ein vollständiges Verlassen der bestehenden Autobahntrasse rechtfertigen könnten. Jede größere Abweichung vom vorhandenen Trassenkorridor würde erhebliche Nachteile mit sich bringen (z.B. für die Belange von Natur und Landschaft, Flächenbedarf, Kosten); solche denkbaren Alternativtrassierungen scheiden deshalb ebenso aus.

3.4.2.2 Technische Alternativen

Vertieft zu betrachten ist hier deshalb nur noch, in welcher Form die beiden zusätzlichen Fahrstreifen an die A 3 angebaut werden. Es besteht zum einen die Möglichkeit einer einseitigen Verbreiterung der A 3 (vgl. Abbildung 6 der Unterlage 1), zum anderen kann die Verbreiterung symmetrisch erfolgen (vgl. dazu Abbildung 7 der Unterlage 1). Bei der Wahl der Ausbauphase sind verschiedene Randbedingungen und Gegebenheiten zu beachten: So muss am Bauanfang (Bau-km 365+800) ein nahtloser Übergang an die (geplante) Trassierung des nördlich angrenzenden Ausbauabschnittes hergestellt werden. Zudem verläuft die bestehende A 3 im Bereich etwa von Bau-km 368+200 bis Bau-km 370+200 innerhalb des Wasserschutzgebietes des Zweckverbandes zur Wasserversorgung der Seebachgruppe. Zwangspunkte für die Planung stellen außerdem die AS Erlangen-West sowie die vorhandene Bebauung im Bereich von Bau-km 370+190 bis Bau-km 370+450 dar. Daneben quert die A 3 auch den Bannwald der „Mönau“ (Bau-km 371+330 bis Bau-km 372+750). Am Bauende muss ebenso ein nahtloser Anschluss in Lage und Höhe an den bereits planfestgestellten südlichen Nachbarabschnitt erfolgen.

Im Hinblick auf diese Gegebenheiten sieht die festgestellte Planung am Beginn des gegenständlichen Abschnittes eine einseitige Verbreiterung der A 3 Richtung Westen mit einer Achsabrückung um ca. 11 m vor. Diese ist notwendig, um die Lage- und Höhentrasse der Planung des 6-streifigen Ausbaus im nördlich angrenzenden Bauabschnitt übernehmen zu können und einen bruchlosen Anschluss zu gewährleisten. Die Planung in dem Nachbarabschnitt, für die derzeit parallel das Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird, sieht zwischen der AS Höchststadt Ost (Bau-km 361+600) und dem Abschnittsende (Bau-km 365+800) eine einseitige Verbreiterung in gleicher Form vor. Dem liegt die Absicht zu Grunde, durch diese Trassierung dort Beeinträchtigungen von auf der östlichen Seite der A 3 liegenden Weiheranlagen sowie des Bucher Waldes, welcher teilweise bis an die bestehende Autobahntrasse heranreicht und zum großen Teil Bestandteil des FFH-Gebietes DE 6331-371 „Teiche und Feuchtflächen im Aischgrund, Weihergebiet bei Mohrhof“ ist, zu vermeiden. Ebenso sollen damit Beeinträchtigungen einer Teilfläche des Europäischen Vogelschutzgebietes DE 6331-471 „Aischgrund“, welche unmittelbar östlich der bestehenden A 3 liegt, minimiert werden. Dies ist sachgerecht und rechtfertigt die gewählte einseitige Verbreiterung der A 3 in dem genannten Bereich; unüberwindliche Hindernisse für den geplanten 6-streifigen Ausbau der A 3 im nördlich angrenzenden Abschnitt sind nicht ersichtlich. Die nach Westen orientierte Fahrbahnverbreiterung am Beginn des gegenständlichen Abschnittes ist in der Folge ebenso gerechtfertigt. Im Anschluss daran ist etwa ab Bau-km 367+100 eine einseitige Verbreiterung der A 3 nach Osten mit einer max. Achsabweichung von ca. 7,50 m bei Bau-km 367+650 vorgesehen. Dies ist ebenso sachgerecht. Diese einseitige Verbreiterung beruht auf der Einpassung von nach den RAA notwendigen trassierungstechnischen Zwischenelementen zwischen dem Kurvenradius am Bauanfang und dem bei ca. Bau-km 368+300 beginnenden Radius und ist fahrdynamischen Gesichtspunkten geschuldet. Sie dient letztendlich der Gewährleistung einer verkehrssicheren Streckenführung und ist unter diesem Blickwinkel auch gerechtfertigt; eine geringe Abweichung von der Bestandsachse als geplant würde die einschlägigen Vorgaben der RAA - welche die anerkannten Regeln der Technik für die Anlage von Autobahnen zum Aus-

druck bringen (vgl. die Ausführungen unter C. 3.4.3) - nicht erfüllen. Ab Bau- km 368+300 bis zum Bauende ist eine symmetrische Verbreiterung der A 3 vorgesehen; dies ist ebenfalls sachangemessen, nicht zuletzt im Hinblick auf die damit verbundene geringe Eingriffstiefe in Flächen beidseits der Autobahn. Hierdurch können Eingriffe in das oben genannte Wasserschutzgebiet auf das geringstmögliche Maß beschränkt werden, zudem erleichtert sie die Bauabwicklung und die Aufrechterhaltung des Verkehrs an der AS Erlangen-West während der Bauzeit. Im Bereich der vorhandenen Bebauung in unmittelbarer Nähe zur A 3 werden die teilweise geringen Entfernungen zur Autobahn nicht mehr als unerlässlich weiter verringert. In den Bannwald der „Mönau“ wird mit der symmetrischen Verbreiterung auch nur in sehr geringem Umfang eingegriffen. Am Bauende gewährleistet diese Ausbauphase außerdem einen nahtlosen Anschluss an die Trassierung des südlich angrenzenden Ausbauschnitts. Soweit im Bereich der symmetrischen Verbreiterung in geringem Umfang Achsabrückungen von der Bestandsachse der A 3 erfolgen - nämlich zwischen Bau-km 370+000 bis Bau-km 370+740 nach Westen und im direkten Anschluss nach Osten bis ca. Bau-km 371+640 - sind diese ebenso trassierungstechnischen Vorgaben der RAA geschuldet (Radiendifferenz zwischen den bestehenden und den geplanten Radien, erforderliche Klothoiden zwischen den Radien) und aus Gründen der Verkehrssicherheit gerechtfertigt.

Die bestehende Höhenlage der Autobahn wird insbesondere auch wegen des bereichsweise hoch anstehenden Grundwassers beibehalten bzw. höchstens geringfügig erhöht, um Eingriff in das Grundwasser oder die überdeckenden Bodenschichten zu umgehen. Lediglich im Bereich der „Mönau“ wird die Gradienten der A 3, die sich im nördlichen Bereich des Waldgebietes in Dammlage befindet, um ca. 2,3 m abgesenkt; weiter südlich im Bereich der Einschnittslage der A 3 wird sie um ca. 2,5 m angehoben. Hierdurch unterbleiben auf die Höhenlage der A 3 zurückzuführende Eingriffe in den dortigen Bannwald. Im Ergebnis stellt sich damit auch die in der Planung gewählte Höhentrassierung als sachgerecht dar.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die gewählte Ausbauphase sich als sachangemessene und schonende Lösung erweist. Eine öffentliche und private Belange insgesamt noch schonendere Alternative ist nicht erkennbar; eine solche drängt sich keinesfalls auf (vgl. zu diesem Maßstab BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009, NuR 2009, 480-481, m. w. N.)

3.4.3 Ausbaustandard

Unbeschadet der Bindungen des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen entspricht die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen – RAA“, verschiedenen „Richtlinien für die Anlage von Straßen – RAS“ sowie den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau – RLW“. Die in diesen Richtlinien vorgegebenen technischen Ausbauparameter bringen die anerkannten Regeln der Technik für die Anlage von Straßen zum Ausdruck. Eine Planung, die sich an diesen Vorgaben orientiert, verstößt insoweit nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot (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.

3.4.3.1 Trassierung

Die festgestellte Planung stellt im verfahrensgegenständlichen Abschnitt der A 3 zutreffend auf eine Fahrgeschwindigkeit von 130 km/h bei Nässe als Bemes-

sungsgrundlage für die Linienführung ab (vgl. Ziffer 3.4 der RAA). Die gewählten Trassierungselemente halten die einschlägigen Mindest- bzw. Maximalwerte, die die RAA für die hier zutreffend zu Grunde gelegte Entwurfsklasse EKA 1 A vorsieht, ein oder unter-/überschreiten die Trassierungsgrenzwerte nicht in unzulässiger bzw. unvertretbarer Weise.

Dies gilt insbesondere auch in Bezug auf die gewählte Trassierung der Anschlussstellenrampen der AS Erlangen-West. Verbindungsrampen in Anschlussstellen, also Rampen, die an einer Ausfahrt beginnen und in einem plangleichen Teilknotenpunkt an der nachgeordneten Straße enden oder umgekehrt gehören nach den RAA zur Rampengruppe II (plangleich – planfrei). Der Radius einer indirekten Rampe hat insoweit bei einer Bemessungsgeschwindigkeit von 40 km/h mindestens 50 m und der Radius einer direkten Rampe bei einer Bemessungsgeschwindigkeit von 60 km/h mindestens 125 m zu betragen (siehe Bild 52 sowie Tabelle 21 der RAA). Bei den westlichen Rampen der AS Erlangen-West unterschreitet der vorgesehene Ausfahrtsradius den von den RAA insoweit vorgegebenen Mindestradius. Er beträgt in der Fahrbahnachse zwar wie vorgegeben 125 m, allerdings bezieht sich die RAA insoweit auf den inneren Fahrbahnrand. Der maßgebliche Radius des Fahrbahnninnenrandes ist folglich mit rund 122 m 3 m zu klein gewählt. Im Hinblick auf nur ganz geringfügige Unterschreitung sind Sicherheitsdefizite dennoch nicht zu besorgen; dies hat auch das Sachgebiet Straßenbau der Regierung bestätigt. Die festgestellte Planung entspricht insoweit also dennoch den Anforderungen der Verkehrssicherheit. Auf der Ostseite der Anschlussstelle ist die direkte Rampe mit Einfahrtsradien von 70 m bzw. 80 m noch wesentlich enger geplant als nach den RAA vorgegeben (notwendiger Mindestradius auch hier 125 m). Dies ist allerdings der zwischen der A 3 und der St 2240 befindlichen weiteren Schutzzone III A des Wasserschutzgebietes des Zweckverbandes zur Wasserversorgung der Seebachgruppe geschuldet. Durch die gewählte Trassierung wird der hier notwendige Eingriff auf das unumgängliche Maß begrenzt; insofern liegen besondere, ein Unterschreiten der Trassierungsvorgaben der RAA rechtfertigende Umstände vor. Nachdem insbesondere auch die notwendigen Sichtweiten noch gegeben sind, ist aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht diese Trassierung insgesamt auch noch vertretbar. Die Einfahrtsradien sind mit der Planung auch immer noch größer als 50 m; ein Einfahrtsradius kleiner 50 m soll nach einem vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Auftrag gegebenen Forschungsbericht des Instituts für Straßen- und Eisenbahnwesens Karlsruhe vermieden werden, da er nur Rampengeschwindigkeiten kleiner 40 km/h zulässt, die in der Realität allerdings von einem Großteil der Fahrzeuge auch bei kleineren Radien stark überschritten werden.

Die Grundsätze der Relationstrassierung sind in der festgestellten Planung berücksichtigt, fahrdynamische Unstetigkeiten treten nicht auf.

Die nach den RAA erforderlichen Haltesichtweiten sind auf der A 3 auf ganzer Länge des Ausbauabschnittes uneingeschränkt gewährleistet. Zusätzliche Aufweitung im Bereich des Mittelstreifens bzw. des Fahrbahnaußenrandes sind deshalb nicht notwendig. Die notwendigen Einfahrsichtweiten im Einmündungsbereich der Rampen der AS Erlangen-West sind sowohl in die A 3 als auch in die St 2240 gewährleistet, ebenso die im Bereich der Kreuzung der A 3 mit der St 2240 erforderlichen Haltesichtweiten. Auch bei den übrigen in Lage bzw. Höhe angepassten kreuzenden Straßen (ERH 26, GVS Klebheim - Röttenbach, GVS Niederlindach – Röttenbach, GVS Untermembach – Dechsendorf, GVS Kosbach – Untermembach) sind die notwendigen Haltesichtweiten gegeben.

Im Hinblick auf diese kreuzenden Straßen ist allerdings festzustellen, dass die Planung für deren Anpassung noch die RAS-L als Bemessungsgrundlage heranzieht, welche zwischenzeitlich aber durch die RAL abgelöst wurde. Da die RAL für

die bestimmte Parameter - z. B. in Bezug auf Wannenhalmmesser - größere Mindestwerte als die RAS-L vorsieht, genügt die auf Basis der RAS-L geplante Anpassung der kreuzenden Straßen hinsichtlich einzelner Parameter den Vorgaben der RAL nicht. Dies verlangt hier jedoch keine Korrektur der Planung. Im Hinblick auf die nur kurzen Anpassungsstrecken der betroffenen Straßen fügen sich die anzupassenden Teilstücke auch mit der gewählten Planung nahtlos in die jeweils bestehende Streckencharakteristik ein und führen nicht zu fahrdynamisch bedenklichen Unstetigkeiten (vgl. dazu Nr. 1.3 der RAL). Überdies würde eine regelkonforme Höhentrassierung auch eine größere Anpassungslänge bedingen und damit im Vergleich zur festgestellten Planung zu größeren Eingriffen in die betreffenden Straßen und entsprechenden Kostensteigerungen führen. Die festgestellte Planung erweist sich im Hinblick darauf im Ergebnis auch in dieser Hinsicht noch als sachgerecht.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten bzgl. der Lage- und Höhentrassierung wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.3 der Unterlage 1T verwiesen.

3.4.3.2 *Querschnitt*

Die zum Jahr 2030 prognostizierte Zunahme des Verkehrs zwischen der AS Höchststadt-Ost und der AS Erlangen-West auf 77.000 Kfz/ 24 und zwischen der AS Erlangen-West und der AS Erlangen-Frauenaurach auf 77.800 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von jeweils 18,9 % macht einen 6-streifigen Querschnitt der A 3 erforderlich. Dies gibt zum einen bereits der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen für die Planfeststellung verbindlich vor (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, DVBl 96, 907-914), zum anderen lässt sich diese Notwendigkeit aber auch aus Bild 4 der RAA ableiten. Diesem Bild entsprechend wurde dem Ausbau im vorliegenden Abschnitt der Regelquerschnitt RQ 36 der RAA mit einer Kronenbreite von 36 m zu Grunde gelegt; im Bereich des Wasserschutzgebiets für die öffentliche Wasserversorgung im Verbandsgebiet des Zweckverbandes zur Wasserversorgung der Seebachgruppe beträgt die Kronenbreite wegen der dort nach den RiStWag notwendigen Schutzvorkehrungen 39,10 m (siehe Unterlagen 11T und 14.2). Diese Querschnittswahl ist sachgerecht und gerechtfertigt.

Im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrsentwicklung sieht die Planung einen Fahrbahnaufbau nach der Bauklasse (Bk) 100 der RStO mit einer Mindestdicke des frostsicheren Oberbaues von 75 cm für die A 3 vor. Für die Rampen der AS Erlangen-West ist ein Ausbau nach Bk 32 bzw. Bk 10 bei einer Mindeststärke des Oberbaues von 75 cm geplant. Wegen weiterer diesbzgl. Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer 4.4.2 der Unterlage 1T sowie die Unterlagen 14.1 und 14.2 verwiesen.

Die Querschnitte der Ein- und Ausfahrrampen der AS Erlangen-West wurden auch nach den insoweit maßgeblichen RAA gewählt; es kommt hier der einstreifige Querschnitt Q1 mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 6 m zur Anwendung (siehe Unterlage 14.3 Blatt 1).

Hinsichtlich der geplanten Querschnitte sowie der Befestigung der Straßen- und Wegeabschnitte, die wegen des 6-streifigen Ausbaus der A 3 verlegt bzw. abgeändert werden müssen (St 2240, ERH 26, GVS Klebheim – Röttenbach, GVS Niederlindach – Röttenbach, GVS Untermembach – Dechsendorf, GVS Kosbach – Untermembach sowie mehrere parallel zur A 3 verlaufende Feld- und Waldwegeteilstücke) wird auf die Tabelle 3 auf S. 26 f. der Unterlage 1T sowie die Unterlagen 11T und 14.4 Bezug genommen.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die für die A 3, die AS Erlangen-West und die anzupassenden sonstigen Straßen und Wege vorgesehenen Querschnitte den

einschlägigen Straßenbaurichtlinien entsprechen bzw. den Fortbestand des derzeitigen Ausbaustandards der anzupassenden sonstigen Straßen und Wege gewährleisten. Damit wurde auch eine jeweils im Detail ausgewogene und sachgerechte Lösung gewählt. Die einzelnen Straßenbestandteile sind so bemessen, dass auf den jeweiligen Straßen- bzw. Wegeabschnitten eine gefahrlose Abwicklung der zukünftigen Verkehrsbelastung sichergestellt ist. Eine Reduzierung des vorgesehenen Ausbaustandards ist insbesondere im Hinblick auf Verkehrssicherheitsbelange nicht vertretbar; Eingriffe in das Grundeigentum, in Natur und Landschaft sowie in landwirtschaftliche Belange sind mit der Planung bereits auf das unumgängliche Maß beschränkt.

3.4.4 Immissionsschutz

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

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

3.4.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

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

Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Lärmschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der dadurch betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke. Innerhalb von Baugebieten sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). So wird bei einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 13.05.2009, BVerwGE 134, 45-59, m. w. N.).

Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Prüfung, ob die Kosten einer aktiven Schallschutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden, aber einen Abwägungsspielraum, der es gestattet, neben dem in § 41 Abs. 2 BImSchG ausdrücklich benannten Kostengesichtspunkt auch andere Belange zu berücksichtigen, die einer aktiven Schallschutzmaßnahme entgegenstehen. Dazu gehören auch öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belange negativ betroffener Dritter - z.B. deren Interesse an der Vermeidung zu dichter Grenzbebauung, dadurch eintretender Verschattung, aber auch einer Lärmverlagerung (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010 – 9 A 43/08 – juris). Auch das Verhältnis der Kosten des Vollschutzes zu den Kosten des Gesamtvorhabens kann ein Gesichtspunkt bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit sein, wenn Vollschutz auf Grund der topographischen oder sonstigen Gegebenheiten nur durch besonders aufwändige Bauarbeiten erreichbar ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.01.2010, NVwZ 2010, 1151-1156); ansonsten stellt dieses Verhältnis regelmäßig kein taugliches Kriterium bei der Verhältnismäßigkeitsbetrachtung dar.

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

3.4.4.1.1 § 50 BImSchG – Trassierung

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

der konkreten Einzelfallumstände. (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, BVerwGE 125, 116-325).

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

Die Planung für den 6-streifigen Ausbau einer Bundesautobahn auf längerer Strecke ist grundsätzlich raumbedeutsam i. S. d. § 50 BImSchG. Es ist infolge dessen eine Linienführung anzustreben, bei der schädliche Umwelteinwirkungen, insbesondere durch Verkehrslärm, auf in § 50 Satz 1 BImSchG genannte Gebiete so weit als möglich vermieden werden. Schutzbedürftige Gebiete sind dabei nach Möglichkeit weiträumig zu umfahren oder durch planerische Maßnahmen zu schützen, z.B. durch Nutzung von Bodenerhebungen als Abschirmung oder durch Führung der Straße im Einschnitt. Bzgl. des Lärmschutzes durch Planung gelten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht. Aus § 50 BImSchG folgt vielmehr, dass diese weitmöglichst unterschritten werden sollen.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte bestandsorientierte Linie hinsichtlich der Anforderung des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Wie unter C. 3.4.2.1 dargelegt, scheiden andere Trassenführungen wegen der damit verbundenen erheblich größeren Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange aus. Durch eine Änderung der Maßnahme, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit nicht weiter verbessert werden. Dort, wo es - insbesondere auch durch die vorgesehenen Achsabrückungen - zu einem geringfügigen Heranrücken der A 3 an Siedlungsbereiche kommt, ist dies aus den unter C. 3.4.2.2 genannten Gründen erforderlich; das Gebot der Trennung unverträglicher Raumnutzungen muss dahinter zurück stehen.

3.4.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen. Die maßgebliche Zumutbarkeitsschwelle wird durch die in der 16. BImSchV bestimmten Grenzwerte normiert, die nach der Schutzwürdigkeit und der Schutzbedürftigkeit der durch Verkehrslärm betroffenen Anlagen und Gebiete variieren. Die Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV im Regelfall abschließend erfolgt (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 13.03.1996, VBIBW 1996, 423-428).

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

Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht werden. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, sind nicht gegeben.

Der nach der 16. BImSchV ermittelte Beurteilungspegel bezieht sich ausschließlich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen, die auf den Immissionsort einwirken, zu bilden (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, NVwZ 96, 1003). Lärm, der nicht gerade auf der zu bauen-

den oder zu ändernden Straße entsteht, wird von den Regelungen der 16. BImSchV nicht erfasst (vgl. BVerwG, Beschluss vom 11.11.1996, UPR 1997, 107-108). Allerdings dürfen ein bereits vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung nicht zu einer Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums beinhaltet (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, NVwZ 96, 1003). Für eine derart hohe Verkehrslärmgesamtbelastung sind hier aber keinerlei Anhaltspunkte ersichtlich.

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

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

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

Soweit im Anhörungsverfahren die Festlegungen der 16. BImSchV angezweifelt bzw. in Frage gestellt werden, kann dem nicht gefolgt werden. Die in diesem Zusammenhang angeführten Vorschriften bzw. Regelwerke wie etwa die TA Lärm, die DIN 18005 oder Richtlinien der WHO sind vorliegend nicht anwendbar (vgl. nur Nr. 1 der TA Lärm sowie Nr. 1 der DIN 18 005 Teil 1). Überdies steht dem Verordnungsgeber nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bei der Festlegung von Immissionsgrenzwerten, die eine abstrakt-generelle Abwägung widerstreitender Interessen erfordert, ein erheblicher Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu, der sich auch auf das Verfahren zur Ermittlung der Immissionsbelastung erstreckt (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, UPR 1996, 346-349; Urteil vom 03.03.1999, UPR 1999, 388-390; Urteil vom 20.12.2000, UPR 2001, 351-352; Urteil vom 14.11.2001, BVerwGE 115, 237-249). Vereinfachungen und Pauschalierungen sind dabei zulässig, auch wenn diese dazu führen, dass der tatsächliche Lärmpegel zu bestimmten Zeiten höher, zu anderen Zeiten niedriger als der Grenzwert liegt (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 a. a. O.) Der Wertungsspielraum wird erst dann überschritten, wenn die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nicht oder nur noch völlig unzulänglich abbildet (BVerwG, Urteile vom 03.03.1999 a. a. O. und vom 20.12.2000 a. a. O.). Offensichtliche Mängel, die Zweifel an der grundsätzlichen Eignung des Berechnungsverfahrens begründen könnten, die voraussichtliche Lärmbelastung wirklickeitsnah abzubilden, sind nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes aber nicht gegeben (so ausdrücklich BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, NuR 2010, 870-879). Auf Grund dessen musste auch den Forderungen, die eine gesonderte Berücksichtigung im Einzelnen benannter (vermeintlicher) besonderer Umstände - die der RLS-90 fremd sind - im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen für notwendig erachten, nicht nachgekommen werden. Die Grenze gesundheitlicher Gefahren wird durch die Immissionsgrenz-

werte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV in Gebieten, die durch eine Wohnnutzung geprägt sind, auch nicht erreicht. Unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten der Zumutbarkeit und Verhältnismäßigkeit enthält die Regelung der Grenzwerte ausreichende Reserven (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, UPR 1996, 346-349).

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen (§ 2 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV). Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete, sowie Anlagen und Gebiete für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) der vorstehenden Tabelle entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen (§ 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV). Die letztgenannte Regelung lehnt sich damit an § 34 BauGB an. Entspricht die Eigenart der näheren Umgebung einem der Baugebiete, die in § 2 Abs. 1 Nrn. 1 bis 4 der 16. BImSchV in offenkundiger Parallele zu der Baugebietseinteilung der BauNVO aufgezählt sind, so sind für das Schutzniveau grundsätzlich die Immissionsgrenzwerte maßgeblich, die in dieser Vorschrift - nach dem Grad der Schutzbedürftigkeit gestaffelt - bestimmten Gebietsarten zugeordnet sind. Durch diese Regelung wird sichergestellt, dass es für den Lärmschutz keinen Unterschied macht, ob sich das betroffene Grundstück in einem Gebiet befindet, das seine besondere Eigenart bauleitplanerischer Festsetzung oder den tatsächlichen baulichen Verhältnissen verdankt (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1008-1010)

Für lediglich im Flächennutzungsplan ausgewiesene, noch unbebaute Gebiete, für die keine rechtswirksamen Bebauungspläne vorliegen und die auch nicht wie ein unbepannter Innenbereich i. S. v. § 34 BauGB schutzbedürftig sind, besteht kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz nach der 16. BImSchV. Abzustellen ist im Rahmen des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV nämlich auf die konkrete bauplanungsrechtliche Situation. Das Maß an Lärmschutz, das der Vorhabenträger zu gewährleisten hat, bestimmt sich grundsätzlich danach, welche bauliche Gebietsqualifizierung dem lärmbeeinträchtigten Bereich im Zeitpunkt der Planfeststellung bzw. Planauslegung zukommt. Bauliche Verhältnisse, die sich erst in der Entwicklung befinden, muss der Planungsträger nur dann berücksichtigen, wenn sie einen Grad der Verfestigung erreicht haben, der die weitgehend sichere Erwartung ihrer Verwirklichung rechtfertigt (BVerwG, Urteil vom 21.09.1996, NVwZ 1996, 1008-1010). Für Gebiete, die nicht bebaut und aus bauplanungsrechtlicher Sicht auch (noch) nicht bebaubar sind, besteht demnach grundsätzlich kein Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem Straßenbaulastträger, selbst wenn im Fall einer späteren Bebauung mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu rechnen wäre.

Zur Klarstellung ist darauf hinzuweisen, dass Natur- und Erholungsräume sowie sonstige ähnliche Flächen außerhalb von Baugebieten, die nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, nicht unter den Begriff der Nachbarschaft i. S. d. Immissionsschutzrechtes fallen. Auch Tiere, gleich ob in freier Wildbahn lebend oder häuslich gehalten, unterfallen nicht dem auf den Schutz des Menschen zielenden Begriff der Nachbarschaft und der darauf abzielenden Grenzwerte für die menschliche Wohnbebauung. Für Tiere gibt es keine entsprechenden normativ festgelegten oder in Fachkreisen allgemein anerkannten Grenz- und Zumutbarkeitswerte (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.04.2000 - 11 A 24.98 - juris).

3.4.4.1.3 Schutzbedürftigkeit der im Einwirkungsbereich der A 3 liegenden Siedlungsgebiete

Im Umfeld des gegenständlichen Ausbauabschnittes liegen mehrere Siedlungen, auf die von der A 3 herrührende Lärmimmissionen einwirken. Insbesondere sind

die Ortschaften Klebheim, Niederlindach, Röhrach, Hannberg, Untermembach und Kosbach vom Lärm der 6-streifigen A 3 betroffen.

Die Vorhabensträgerin hat im Zuge der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen eine Bewertung der Schutzbedürftigkeit dieser Ortschaften auf Basis der Flächennutzungs- und Bebauungspläne der Gemeinde Heßdorf, des Rauminformationssystems Bayern sowie ggf. einer Ortseinsicht vorgenommen. Das Ergebnis dieser Beurteilung ist in Unterlage 7 der ausgelegten Unterlagen dokumentiert.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde in Bezug auf mehrere der genannten Ortschaften eine fehlerhafte Einstufung ihrer Schutzwürdigkeit geltend gemacht. Im Hinblick darauf hat die Planfeststellungsbehörde das Sachgebiet 34 der Regierung von Mittelfranken (Städtebau) gebeten, hinsichtlich dieser Ortschaften zu prüfen, ob hier tatsächlich (noch) um Dorf- bzw. Mischgebiete (im Sinn der BauNVO) vorliegen. Das Sachgebiet 34 hat nach einer Prüfung vor Ort die Beurteilung der Vorhabensträgerin zum großen Teil bestätigt. In kleineren Bereich hat das Sachgebiet 34 allerdings eine von der Einschätzung der Vorhabensträgerin abweichende Gebietseigenart festgestellt. Dies betrifft insbesondere den Bereich des Wiesenwegs in Klebheim und die Bebauung zwischen dem Mohrbachweg und dem Bruckäckerweg in Röhrach. Diese Areale weisen nach der Einschätzung des Sachgebiets 34 die Eigenart eines allgemeinen Wohngebiets auf (vgl. dazu im Detail die der Stellungnahme des Sachgebiets 34 vom 05.12.2014 beigefügten Lageplanausschnitte). Der Einschätzung des Sachgebietes 34 schließt sich die Planfeststellungsbehörde vollumfänglich an. Diese Bewertung hat im Übrigen auch die Vorhabensträgerin in die festgestellte Unterlage 7 übernommen und infolge dessen das der ausgelegten Planung zu Grunde liegende Lärmschutzkonzept überarbeitet (vgl. hierzu z. B. die Roteintragungen unter Ziffern 4.8.1 und 4.8.2 der Unterlage 1T). In diesem Rahmen hat die Vorhabensträgerin zudem auch einzelne Grundstücke, die in den ausgelegten Unterlagen noch als unbebaut dargestellt waren, aber mittlerweile bebaut sind, mit in die lärmtechnische Betrachtung einbezogen; gleiches gilt bzgl. derzeit noch unbebauter Grundstücke im Geltungsbereich von qualifizierten Bebauungsplänen, z. B. am Ortsrand von Niederlindach. Hinsichtlich derjenigen Bereiche, die auch nach Auffassung des Sachgebietes 34 (weiterhin) als Dorfgebiete anzusehen sind, gilt folgendes:

Für diese Areale bestehen keine Bebauungspläne, so dass sie jeweils als unbeplanter Innenbereich i. S. v. § 34 BauGB zu qualifizieren sind. Zur Bestimmung des maßgeblichen Charakters der näheren Umgebung dürfen hier aber nicht lediglich die baulichen Verhältnisse auf einem einzelnen Grundstück und den angrenzenden Grundstücken in den Blick genommen werden. In die Betrachtung mit einzubeziehen ist vielmehr die gesamte Umgebung, auf die sich die bauliche Nutzung, die auf dem Grundstück ausgeübt wird, auswirken kann und die ihrerseits den bodenrechtlichen Charakter dieses Grundstücks prägt. Diese wechselseitige Prägung beurteilt sich nicht allein danach, welche Bebauung in der unmittelbaren Nachbarschaft überwiegt. Reicht die prägende Wirkung entsprechend weit, so ist dem bei dem räumlichen Umgriff Rechnung zu tragen (vgl. BVerwG, Urteile vom 26.05.1978, BVerwGE 55, 369, vom 19.09.1986, BVerwGE 75, 34, und vom 11.02.1993 - 4 C 15.92 - juris).

Bei den insoweit in Rede stehenden Arealen von Klebheim handelt es sich im Wesentlichen um den ursprünglichen Ortskern der Ortschaft. Hier befindet sich u. a. eine Gaststätte sowie ein landwirtschaftlicher Betrieb mit Stallungen. Daneben sind auch etliche Gebäude vorzufinden, die für Wirtschaftsstellen landwirtschaftliche Betriebe typisch sind (Scheune, Ställe) und zumindest in der Vergangenheit solchen dienten. Auch bei den in Unterlage 7 Blatt 1T weiterhin als gemischte Baufläche dargestellten Bereiche von Röhrach sind neben einer Gaststätte verschiedene solcher Gebäude vorzufinden, die für Wirtschaftsstellen landwirtschaftliche

Betriebe typisch sind. Ob diese derzeit noch im Rahmen eines landwirtschaftlichen Betriebes genutzt werden, ist insoweit unerheblich; es genügt, dass eine Wiederaufnahme des Betriebs zulässig wäre (vgl. BVerwG, Beschluss vom 29.05.2001, NVwZ 2001, 1055-1056); dies ist hier nicht zuletzt mit Blick auf die Darstellungen des Flächennutzungsplans der Gemeinde Heßdorf der Fall. Soweit in den betroffenen Bereichen überhaupt Häufungen von nur mit Wohngebäuden bebauten Grundstücken anzutreffen sind, erfüllen diese die Qualifikationsmerkmale eines von ihrer Umgebung abtrennbaren eigenständigen "Gebiets" nicht; sie liegen im Hinblick auf die geschilderten örtlichen Verhältnisse noch im Einwirkungsbereich der sie umgebenden gebietsprägenden Mischbebauung.

In Bezug auf die übrigen Ortschaften im Umfeld der A 3, für die im Anhörungsverfahren eine falsche Beurteilung der Schutzbedürftigkeit geltend gemacht wurde, kann die Frage offen bleiben, ob die in Unterlage 7 Blatt 1T bzw. 2T jeweils dargestellte Schutzbedürftigkeit auch für die von der Autobahndirektion Nordbayern als gemischte Baufläche („M“) angenommenen Bereiche zutrifft. Denn in diesen Areas werden bereits an den am nächsten zur A 3 gelegenen Anwesen die für Wohngebiete geltenden Grenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV nicht überschritten (vgl. hierzu Unterlage 17.1.1T).

3.4.4.1.4 Verkehrslärberechnung

Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden von der Vorhabensträgerin mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Grundlage dieser Berechnung ist die in der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 17.03.2014 ermittelte Verkehrsbelastung. Diese Untersuchung prognostiziert u. a. zwischen der AS Höchststadt-Ost und der AS Erlangen-West eine Verkehrsmenge von 77.000 Kfz/ 24 h und zwischen der AS Erlangen-West und der AS Erlangen-Frauenaurach eine Verkehrsmenge von 77.800 Kfz/24 h im Jahr 2030. An Schwerverkehr sind danach 14.540 Lkw/24 h bzw. 14.740 Lkw/24 h zu erwarten. Hinsichtlich der weiteren Ausgangsdaten der Lärmberechnung, insbesondere der Lkw-Anteile Tag/Nacht, wird auf Ziffer 1.3 der Unterlage 17.1T verwiesen. Dass die Verkehrsuntersuchung nicht unter Berücksichtigung aller verfügbarer Daten in einer der Materie angemessenen und methodisch einwandfreien Weise erarbeitet worden ist, ist nicht erkennbar. Das Prognoseverfahren ist nicht zu beanstanden, ebenso sind die Ergebnisse nachvollziehbar und schlüssig, auch hinsichtlich der zu erwartenden Schwerverkehrsanteile. Ein „Sicherheitszuschlag“ oder dgl. auf die prognostizierten Verkehrsbelastungen - wie teilweise gefordert - ist deshalb nicht angezeigt.

Im Anhörungsverfahren wird verschiedentlich auf einen (vermeintlichen) Widerspruch zwischen den in den Planfeststellungsunterlagen zu dem gegenständlichen Vorhaben enthaltenen Angaben zur zukünftigen Schwerverkehrsbelastung und den diesbzgl. Angaben in den Planfeststellungsunterlagen zur Erweiterung der Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage Steigerwald an der A 3 hingewiesen. In den letztgenannten Unterlagen werde für das Jahr 2025 eine Verkehrsmenge von 17.695 Lkw/24 h zwischen der AS Schlüsselfeld und dem AK Nürnberg prognostiziert. Es müsse davon ausgegangen werden, dass die diesbzgl. Verkehrsmenge im Jahr 2030 noch höher liegen werde. Die vorliegend angestellte Verkehrsprognose sei deshalb nicht logisch nachvollziehbar und stelle eine zu niedrige Verkehrsbelastung als Ausgangspunkt für die lärmtechnischen Berechnungen dar.

Dem kann nicht gefolgt werden. Bei der aus den Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung der Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage Steigerwald zitierten durchschnittlichen täglichen Lkw-Belastung zum Jahr 2025 ($DT_{SV} 2025$) handelt es

sich um einen streckenbezogenen Mittelwert für den Abschnitt von der AS Schlüsselfeld bis zum AK Nürnberg. Dieser setzt sich aus den prognostizierten durchschnittlichen täglichen Lkw-Verkehrsaufkommen für die in diesem Streckenzug gelegenen Teilabschnitte zusammen, aus denen das arithmetische Mittel gebildet wurde. Dem zu Grunde liegen folgende prognostizierte Verkehrsbelastungen:

Abschnitt	DT_{sv} 2025
AS Schlüsselfeld - AS Höchststadt-Nord	15.120
AS Höchststadt-Nord - AS Pommersfelden	15.280
AS Pommersfelden - AS Höchststadt-Ost	14.460
AS Höchststadt-Ost - AS Erlangen-West	14.540
AS Erlangen-West - AS Erlangen-Frauenaurach	14.640
AS Erlangen-Frauenaurach - AK Fürth/Erlangen	15.760
AK Fürth/Erlangen - AS Tennenlohe	21.400
AS Tennenlohe - AS Nürnberg-Nord	20.330
AS Nürnberg-Nord - AS Nürnberg-Behringersdorf	21.280
AS Nürnberg-Behringersdorf - AS Nürnberg-Mögeldorf	21.850
AS Nürnberg-Mögeldorf - AK Nürnberg	19.980

Arithmetisches Mittel:

17.695

Dieser Mittelwert ist auf Grund dessen, dass er die innerhalb der einzelnen Planfeststellungsabschnitte auftretenden Verkehrsbelastungen und – belastungsunterschiede nur unzureichend abbildet, für Zwecke der Verkehrslärberechnung nicht heranzuziehen, sondern die für die jeweiligen Streckenabschnitte prognostizierten (genaueren) Verkehrsmengen. Dies ist vorliegend auch geschehen. Im Übrigen verweist Prof. Kurzak in der bereits genannten Verkehrsuntersuchung von vom 17.03.2014 darauf, dass bzgl. der bundesweiten Jahresfahrleistung im Zeitraum 2020 – 2025 aufgrund der demografischen Entwicklung kein Zuwachs mehr zu erwarten ist und im anschließenden Zeitraum sogar eine beginnende Abnahme. Dies erklärt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinreichend, warum zwischen 2025 und 2030 nur noch allenfalls geringfügige Verkehrssteigerungen auf der A 3 prognostiziert wurden. Diese sind nach Aussage von Prof. Kurzak aufgrund der Wirtschaftskrise ab 2008 für den Abschnitt AK Biebelried bis AS Erlangen-West dennoch als deutlich auf der sicheren Seite liegend anzusehen.

Bei der Lärmberechnung wurde auch berücksichtigt, dass für die Fahrbahndecke im plangegenständlichen Bereich ein Belag vorgesehen ist, für den bei der Berechnung ein Korrekturwert D_{StrO} von -5 dB(A) für dauerhaft lärmindernde Straßenoberflächen nach der Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV und der Tabelle 4 der RLS-90 angesetzt werden darf (vgl. lfd. Nr. 1.1 der Unterlage 11). Diese Anforderung erfüllen derzeit nur offenporige Asphaltdeckschichten. Da diese mit der Zeit ihre Wirkung teilweise einbüßen können, wurden der Vorhabenträgerin mit der Nebenbestimmung unter A 3.4.1 Kontroll- und Abhilfemaßnahmen zur Aufrechterhaltung der akustischen Wirksamkeit des Fahrbahnbelages aufgegeben. Auf Basis der aktuell vorliegenden gesicherten Erkenntnisse darf davon ausgegangen werden, dass offenporige Asphaltdeckschichten für mindestens acht Jahre die angesetzte Lärminderungswirkung aufweisen (vgl. dazu das Statuspapier der Bundesanstalt für Straßenwesen vom 10.02.2009, dem ARS Nr. 3/2009, Gz. S 13/7144.2/02-09/1005908, als Anlage beigelegt). Dementspre-

chend wurde auch die Frist zur erstmaligen Wirksamkeitskontrolle bemessen. Soweit sich hierbei oder den anschließend im jährlichen Turnus zu wiederholenden Kontrollen die Notwendigkeit von Abhilfemaßnahmen ergibt, so hat er solche - wie festgelegt - unverzüglich zu ergreifen. Dies beinhaltet u. U. auch Deckschichterneuerungen. Im Hinblick darauf begegnet der Ansatz des genannten Korrekturwertes in den schalltechnischen Berechnungen keinen Bedenken (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.10.2012, NVwZ 2013, 645-648). Lediglich der Vollständigkeit halber wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass auch ein zweischichtiger offenporiger Asphalt keine gesicherte höhere Lärminderungswirkung als ein einschichtiger offenporiger Belag aufweist (vgl. genanntes Statuspapier).

Soweit im Anhörungsverfahren kritisiert wird, dass in den schalltechnischen Berechnungen Fahrtgeschwindigkeiten von (nur) 130 km/h für PKW und 80 km/h für LKW angesetzt wurden, vermag die Planfeststellungsbehörde dem nicht zu folgen. Nach Anlage 1 der 16. BImSchV und den RLS-90 ist die Stärke der Schallimmissionen von einer Straße oder einem Fahrstreifen u. a. unter Zugrundelegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu berechnen. Dass diese häufig nicht eingehalten wird, spielt dabei keine Rolle. Bei Straßen ohne Geschwindigkeitsbeschränkung - wie vorliegend - ist gemäß Nr. 4.4.1.1.2 der RLS-90 für PKW eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h und für LKW von 80 km/h in Ansatz zu bringen (BVerwG, Beschluss vom 04.09.2003 - 4 B 76/03 - juris). Diese Regelung ist im Übrigen auch mit höherrangigem Recht vereinbar. Der Verordnungsgeber kann zwar grundsätzlich gehalten sein, erheblichen Veränderungen durch entsprechende Anpassungen Rechnung zu tragen. Ein solcher Anpassungsbedarf besteht hier aber nicht; denn die in der RLS-90 festgelegten Höchstwerte beruhen nicht auf rechtlich festgelegten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, sondern auf gemessenen Durchschnittswerten (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, NVwZ 2001, 1154-1160). Eine Wiederholung der schalltechnischen Berechnungen unter Zugrundelegung höherer Fahrzeuggeschwindigkeiten ist demnach nicht geboten.

Die schalltechnischen Berechnungen wurden vom Sachgebiet 50 der Regierung von Mittelfranken (Technischer Umweltschutz) geprüft. Dieses hat - sowohl hinsichtlich der ausgelegten als auch der festgestellten Unterlagen - bestätigt, dass die verwendeten Eingangsdaten plausibel und die durchgeführten Berechnungen korrekt und nachvollziehbar sind. Substantiierte Einwendungen wurden insoweit im Anhörungsverfahren nicht erhoben. Für die Planfeststellungsbehörde besteht deshalb kein Anlass, an den schalltechnischen Berechnungen und der Richtigkeit der diesbezüglichen Ergebnisse zu zweifeln und weitere diesbzgl. Ermittlungen anzustellen. Die Notwendigkeit, einen gutachterlich aufgehellten Sachverhalt weiter zu erforschen, muss sich der Planfeststellungsbehörde nämlich u. a. nur dann aufdrängen, wenn das vorhandene Gutachten unvollständig, widersprüchlich oder aus sonstigen Gründen nicht überzeugend ist, wenn es auf unzutreffenden Annahmen beruht oder durch substantiierte Einwände eines Beteiligten oder durch die übrige Ermittlungstätigkeit der Planfeststellungsbehörde ernsthaft die Frage gestellt erscheint (BVerwG, Beschluss vom 23.02.1994, DVBl. 1994, 763-764, m. w. N.). Solche Gründe sind hier nicht ersichtlich. Soweit im Anhörungsverfahren moniert wurde, dass für bestimmte Anwesen keine Lärmberechnungen durchgeführt wurden, ist auf die vom Sachgebiet 50 der Regierung nicht beanstandete Aussage in Unterlage 17.1T zu verweisen, wonach das Areal, für das Berechnungen durchgeführt wurden, soweit ausgedehnt wurde, dass mit Sicherheit für alle nicht einzeln berechneten Gebäude, auch unter Berücksichtigung ungünstiger topographischer Lage und/oder ungünstigen Reflexionsverhältnissen, eine Immissionsgrenzwertüberschreitung ausgeschlossen werden kann. Es mag einzelne Immissionsorte geben, z. B. im Bereich des Wiesenwegs in Klebheim, geben, für die Berechnungen angestellt wurden, die aber nicht in den Ergebnistabellen in Unterlage 17.1.1T aufgeführt sind. Hieraus ergibt sich für die Betroffenen aber kein Nachteil, denn die Ergebnisse der insoweit angestellten Berechnungen sind bei der unter C. 3.4.4.1.5

ff. erfolgenden Beurteilung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen eingeflossen.

Lärmmessungen - wie sie z. T. im Anhörungsverfahren gefordert wurden - sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissions**berechnung** auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 1985, 1159). So fließen bei der Berechnung etwa auch meteorologische Aspekte zugunsten der Betroffenen mit ein. Die betroffenen Beurteilungspegel gelten für leichten Wind (3 m/s) von der Straße zum Immissionsort hin und/oder für Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsverhältnissen können tatsächlich niedrigere Schallpegel auftreten (vgl. Nr. 4.0 der RLS-90); die rechnerisch ermittelten Werte liegen damit im Interesse der Immissionsbetroffenen auf der sicheren Seite. Der Einfluss von Straßennässe wird - ebenso wie zeitweise auftretende Verhältnisse mit höheren Windgeschwindigkeiten oder ähnliche vorübergehende Erscheinungen - nicht gesondert berücksichtigt, da repräsentative Mittelungspegel notwendig sind. Zudem überdecken u. a. bei stärkerem Wind die dadurch selbst in der Nähe der jeweiligen Immissionspunkte verursachten Geräusche die durch den Verkehr auf der Autobahn verursachten stärker als bei den der RLS-90 zu Grunde liegenden Wetterannahmen (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 18.02.2009 - 7 KS 75/06 - juris). Zudem sind Messungen für das Prognosejahr 2030 gegenwärtig überhaupt nicht möglich; d. h. Messergebnisse zum Zeitpunkt des Ist-Zustandes müssten anhand der bei den Messungen gezählten Pkw und Lkw auf die Prognoseverkehrsmenge umgerechnet werden, um sie mit den Prognoseberechnungen vergleichen zu können. Verkehrslärmmessungen sind überdies auch deshalb zur Ermittlung von Beurteilungspegeln nicht geeignet, da sie nur für den Messzeitraum unter Einfluss der momentanen Witterungsbedingungen und der gegebenen Verkehrsbelastungen gültige Pegelwerte liefern. Diese Ergebnisse lassen sich jedoch wegen der Schwankungen der Witterungs- und Verkehrseinflüsse nicht verallgemeinern und sind zudem wegen der Störgeräusche oft mit Fehlern behaftet. Einzelmessungen führen damit wegen der sich häufig ändernden Verkehrs- und Witterungsverhältnisse zu unterschiedlichen - nicht wiederholbaren - Ergebnissen und können demzufolge für die Beurteilung nicht herangezogen werden. Dies gilt auch für die Beurteilung und Überprüfung der Lärmsituation nach Fertigstellung der Baumaßnahme während der Betriebsphase.

3.4.4.1.5 Beurteilung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen

Die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind im Einzelnen in den Unterlagen 1T, 7 und 11T beschrieben bzw. dargestellt. Die im Einzelnen überprüften Immissionsorte sind Unterlage 17.1.1T aufgeführt und in Unterlage 7 der festgestellten Planunterlagen zeichnerisch dargestellt. Mit diesen Maßnahmen werden an allen Gebäuden in Wohn- und Dorf- bzw. Mischgebieten die jeweils maßgeblichen Taggrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten, so dass insoweit für den Zeitraum „Tag“ Vollschutz erreicht wird. Es kommt hier allerdings trotz der aktiven Lärmschutzmaßnahmen zu Überschreitungen der Nachtgrenzwerte. Wie nachfolgend im Einzelnen dargelegt, entsprechen die planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen dennoch dem Verhältnismäßigkeitsgebot des § 41 Abs. 2 BImSchG (zur Vorgehensweise bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung vgl. die Ausführungen unter C. 3.4.4.1). Soweit dabei konkrete Geldbeträge angegeben werden, sind diese der Übersichtlichkeit halber kaufmännisch gerundet. Der Ermittlung dieser Beträge wurden folgende Kostenansätze zu Grunde gelegt:

- Lärmschutzwände:

267 €/m² netto, entspricht 350 €/m² brutto (einschließlich Baustelleneinrichtung und Kleinleistungen, z. B. Abtreppung der Lärmschutzwände an den jeweiligen Wandenden)

- Offenporiger Asphalt:

5 €/m² brutto für Einbau, 50 €/m² brutto incl. kapitalisierte Kostenanteile für anfallende Unterhaltsmehraufwendungen

Diese Kostenansätze sind sachgerecht und angemessen. Bzgl. der Lärmschutzwände bewegen sich die angesetzten Bruttokosten noch unterhalb der in der Broschüre "Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2013", herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, für das Jahr 2013 angegebenen Durchschnittskosten von Lärmschutzwänden von 375 €/m² (vgl. Tabelle 8 der Broschüre). Für offenporigen Asphalt werden in der Broschüre auf Grund der durch örtliche Besonderheiten möglichen starken Streuung der Kosten keine Durchschnittspreise pro m² angegeben (vgl. S. 24 der Broschüre). Setzt man ungeachtet dieser der Bauweise immanenten Kostenstreuung die für das Jahr 2013 in Tabelle 10 genannte Fläche zu den dort angeführten Kosten in Beziehung, so ergibt sich daraus ein weit höherer Wert für die Einbaukosten pro m² (rund 26 €) als vorliegend angesetzt wurde. Auch der für die Unterhaltsmehraufwendungen bei dieser Art Fahrbahnbelag kapitalisiert in Ansatz gebrachte Betrag pro m² begegnet insbesondere im Hinblick auf seine im Vergleich zu herkömmlichen Asphaltbelägen kürzere Lebensdauer und die damit verbundenen häufiger notwendigen Erneuerungen keinen Bedenken. Die Einbeziehung dieser Unterhaltungsmehrkosten in die Betrachtung ist zulässig und auch geboten, da zu den Kosten aktiver Lärmschutzmaßnahmen neben den Baukosten explizit auch die Unterhaltungskosten zählen (BVerwG, Urteil vom 21.04.1999, UPR 1999, 451).

Der Ausführung von Lärmschutzwällen anstatt von Lärmschutzwänden wurde im gegenständlichen Ausbauabschnitt nicht näher getreten. Dies beruht darauf, dass die geringen Längsneigungsverhältnisse der A 3 sowie das flache Gelände insbesondere im Bereich von Klebheim bis Hannberg dort eine Ableitung des Fahrbahnwassers unter Zwischenschaltung von Absetz- und Rückhaltebecken nicht zulassen, so dass in diesem Bereich nur eine breitflächige Versickerung des anfallenden Wassers über die Böschungsschulter und eine 4 m breite Rasenmulde am Dammfuß erfolgen kann. Bedingt durch diese breite Mulde können aber Erdwälle nicht unmittelbar am Fahrbahnrand errichtet werden und würden damit gegenüber Lärmschutzwänden deutlich größere Konstruktionshöhen erfordern, um eine ähnliche Lärminderungswirkung zu erreichen. Gleichzeitig müssten bei Erdwällen in den Sickermulden aber auch zusätzliche Einläufe und Leitungen eingebaut werden, um auch bei Starkregenereignissen einen ausreichenden Wasserabfluss sicherzustellen und einen Rückstau auf die A 3 und eine Vernässung des Lärmschutzwalles zu verhindern. Bei Lärmschutzwänden sind derartige Entwässerungseinrichtungen nicht notwendig, da diese vom Fahrbahnwasser unterströmt werden können. Zudem besteht für das gegenständliche Vorhaben ohnehin ein nur durch Zulieferung zu deckender Erdmassenbedarf von ca. 165.000 m³ (vgl. S. 59 der Unterlage 1T); dieser würde sich bei Verwendung von Lärmschutzwällen noch deutlich vergrößern. Im Hinblick darauf erweisen sich Lärmschutzwälle hier bereits ohne bis ins Detail gehende Betrachtungen als unwirtschaftlich. Gleiches gilt für gekrümmte Lärmschutzwände und dgl. Derartige besondere Konstruktionsarten bewirken allenfalls ganz geringfügige zusätzliche Pegelminderungen von wenigen Zehntel dB(A) gegenüber gleich hohen geraden Lärmschutzwänden und sind aber in der Investition nicht unerheblich teurer und zudem im Allgemeinen

weniger reparaturfreundlich (vgl. dazu auch BVerwG, Urteil vom 21.04.1999, UPR 1999, 451-453).

Lediglich der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass die Durchführung von Aufforstungsmaßnahmen bzw. großflächigeren Bepflanzungen keine tauglichen Vorkehrungen zur Hemmung der Verkehrslärmausbreitung darstellen. Derartige Maßnahmen entfalten praktisch keine Lärmschutzwirkung, sondern bewirken nur einen Sichtschutz. Dass der individuelle Eindruck hier oft ein anderer sein mag, liegt nach heutigen Erkenntnissen primär daran, dass Lärm subjektiv erfahrungsgemäß lauter erscheint, wenn die Geräuschquelle nicht nur zu hören, sondern auch zu sehen ist. Pflanzenbewuchs als optischer Schutz kann daher zwar das individuelle Lärmempfinden stark dämpfen, bewirkt aber objektiv grundsätzlich keinen relevanten Lärmschutz.

3.4.4.1.6 Lärmschutzkonzept Klebheim

Die Vorhabensträgerin hat in Bezug auf Klebheim unter Berücksichtigung der unter C. 3.4.4.1.3 dargestellten Ergebnisse der Überprüfung der Gebietseigenarten folgende Varianten des aktiven Lärmschutzes untersucht:

a) 6-streifiger Ausbau der A 3 ohne aktiven Lärmschutz

Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	3
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	30
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	22
Maximale Grenzwertüberschreitung gerundet:	7 dB(A)

b) Ursprungsplanung Vorhabensträgerin

3,81	
Länge der Lärmschutzwand:	1.100 m
Höhe der Lärmschutzwand:	4 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	22
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	7
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nacht gerundet	4 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz brutto:	1.540.000 €
Kosten je Schutzfall:	193.000 €

c) Ursprungsplanung Vorhabensträgerin mit zusätzlicher Verwendung eines offenporigen Asphalts

Länge des lärmtechnisch wirksamen offenporigen Asphalts, bezogen auf die Richtungsfahrbahnen	2.000 m
Länge der Lärmschutzwand:	1.100 m
Höhe der Lärmschutzwand:	4 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	17
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	0
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nacht gerundet	2 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz brutto (reine Baukosten):	1.690.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz brutto incl. kapitalisiertem	
Unterhaltsmehraufwand bei offenporigem Asphalt:	2.990.000 €
Kosten je Schutzfall:	230.000 €

d) Vorzugsvariante Vorhabensträgerin

Länge des lärmtechnisch wirksamen offenporigen Asphalts, bezogen auf die Richtungsfahrbahnen	2.000 m
Länge der Lärmschutzwand:	1.100 m
Höhe der Lärmschutzwand:	5 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	5
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	0
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nacht gerundet:	1 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz brutto (reine Baukosten):	2.070.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz brutto incl. kapitalisiertem Unterhaltsmehraufwand bei offenporigem Asphalt:	3.380.000 €
Kosten je Schutzfall:	135.000 €

e) Variante mit 6 m Lärmschutzwand

Länge der Lärmschutzwand:	1.100 m
Höhe der Lärmschutzwand:	6 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	17
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	0
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nacht gerundet:	2 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz brutto:	2.310.000 €
Kosten je Schutzfall:	178.000 €

f) Variante mit 10 m Lärmschutzwand

Länge der Lärmschutzwand:	1.100 m
Höhe der Lärmschutzwand:	10 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	0
Kosten aktiver Lärmschutz brutto:	3.850.000 €
Kosten je Schutzfall:	128.000 €

g) Variante mit 6 m Lärmschutzwand und offenporigem Asphalt

Länge des lärmtechnisch wirksamen offenporigen Asphalts, bezogen auf die Richtungsfahrbahnen	2.000 m
Länge der Lärmschutzwand:	1.100 m
Höhe der Lärmschutzwand:	6 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	0
Kosten aktiver Lärmschutz brutto (reine Baukosten):	2.460.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz brutto incl. kapitalisiertem Unterhaltsmehraufwand bei offenporigem Asphalt:	3.760.000 €
Kosten je Schutzfall:	125.000 €

Näher zu betrachten sind hier nur die Varianten f), g) und d), wobei die letztgenannte Variante Gegenstand der festgestellten Planung ist. Die übrigen der beschriebenen Varianten bleiben im Schutzniveau deutlich dahinter zurück und scheiden deshalb aus.

Die Variante f) gewährleistet danach Vollschutz, ist gleichzeitig aber auch die teuerste aller untersuchten Lösungen. Die Variante g) stellt ebenso Vollschutz sicher und kostet 90.000 € weniger als die zuvor genannte Variante. Bei Variante d) verbleiben fünf Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht, wobei diese

max. 0,4 dB(A) betragen und damit weit unterhalb der Hörbarkeitsschwelle des menschlichen Ohres liegen. Diese Variante kostet nochmals 380.000 € - und damit gut 10 % - weniger als die Variante g). Die Kosten je Schutzfall liegen bei der Variante d) zwar sogar geringfügig höher als bei den beiden Vollschutzvarianten. Allerdings führen die Vollschutzvarianten nur noch zu marginalen - unhörbaren - zusätzlichen Verbesserungen von 0,4 dB(A) bzw. 0,7 dB(A) bei Mehrkosten von beinahe 400.000 € bzw. 470.000 €. Zudem ist zu berücksichtigen, dass in Klebheim ohne Ausbau der A 3 bereits bei Zugrundelegung der Verkehrsbelastung des Jahres 2010 - welche zweifellos auch ohne 6-streifigen Ausbau bis zum Jahr 2030 noch weiter ansteigen wird - bzgl. nicht weniger Gebäude in Orientierung an den Dorf- und Mischgebietsnachtgrenzwerten des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV von 54 dB(A) keine gesunden Wohnverhältnisse gewahrt sind (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 17.03.2005, BVerwGE 123, 152-159) und damit einher gehend die einschlägigen Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV teilweise deutlich überschritten werden. Es besteht somit hier eine erhebliche tatsächliche Vorbelastung der Ortschaft, welche schutzmindernd wirkt. Denn eine vorgefundene, rechtmäßig verursachte Vorbelastung muss an sich grundsätzlich als zumutbar hingenommen werden (st. Rspr.; z. B. BVerwG, Urteil vom 15.03.2000 - 11 A 42.97 - juris). Mit allen Varianten - und damit auch mit der Variante d) – sind aber deutliche Pegelreduzierungen verbunden und auf Grund der dann jeweils deutlichen Unterschreitung der Dorf- und Mischgebietsnachtgrenzwerte in Zukunft ausnahmslos gesunde Wohnverhältnisse im dargestellten Sinn gegeben. Unter Berücksichtigung dessen, des bereits beschriebenen geringen Maßes der Grenzwertüberschreitungen im für menschliche Sinne nicht wahrnehmbaren Bereich bei der Variante d) und der geringen Zahl der von Überschreitungen betroffenen Anwesen (ein Sechstel der insgesamt zu bewältigenden Schutzfälle), kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass der zusätzlichen finanzielle Aufwand, der mit beiden Vollschutzvarianten verbunden ist, als außer Verhältnis stehend anzusehen ist. Die deshalb gewählte Variante d) trägt dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes insgesamt in ausgewogener Weise Rechnung. Sie bewältigt knapp 85 % der insgesamt zu lösenden Schutzfälle, Grenzwertüberschreitungen in einer für das Gehör wahrnehmbaren Dimension treten nicht auf. Die Kosten der Variante stehen in angemessenem Verhältnis zu dem damit erreichbaren Schutzniveau.

3.4.4.1.7 Lärmschutzkonzept Niederlindach

Die Vorhabensträgerin hat bzgl. Niederlindach unter Berücksichtigung der unter C. 3.4.4.1.3 dargestellten Ergebnisse der Überprüfung der Gebietseigenarten folgende Varianten des aktiven Lärmschutzes untersucht:

a) 6-streifiger Ausbau der A 3 ohne aktiven Lärmschutz

Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	34
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	3
Maximale Grenzwertüberschreitung gerundet:	4 dB(A)

b) Ursprungsplanung Vorhabensträgerin

Länge der Lärmschutzwand:	1.000 m
Höhe der Lärmschutzwand:	2 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	26
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	0
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nacht gerundet	3 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz brutto:	700.000 €

Kosten je Schutzfall:	88.000 €
-----------------------	----------

c) Vorzugsvariante Vorhabensträgerin

Länge des lärmtechnisch wirksamen offenporigen Asphalts, bezogen auf die Richtungsfahrbahnen	2.400 m
Länge der Lärmschutzwand:	1.000 m
Höhe der Lärmschutzwand:	2 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	0
Kosten aktiver Lärmschutz brutto (reine Baukosten):	870.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz brutto incl. kapitalisiertem Unterhaltsmehraufwand bei offenporigem Asphalt:	2.440.000 €
Kosten je Schutzfall:	72.000 €

d) Variante mit 3 m Lärmschutzwand

Länge der Lärmschutzwand:	1.000 m
Höhe der Lärmschutzwand:	3 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	15
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	0
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nacht gerundet:	2 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz brutto:	1.050.000 €
Kosten je Schutzfall:	55.000 €

e) Variante mit 4, 5 m Lärmschutzwand

Länge der Lärmschutzwand:	1.000 m
Höhe der Lärmschutzwand:	4,5 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	0
Kosten aktiver Lärmschutz brutto:	1.580.000 €
Kosten je Schutzfall:	46.000 €

Die in der festgestellten Planung gewählte Variante c) gewährleistet Vollschutz für Niederlindach und trägt somit dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes vollumfänglich Rechnung. Eine ins Detail gehende Betrachtung der Varianten untereinander erübrigt sich damit.

3.4.4.1.8 Lärmschutzkonzept Röhrach

Die Vorhabensträgerin hat in Bezug auf Röhrach unter Berücksichtigung der unter C. 3.4.4.1.3 dargestellten Ergebnisse der Überprüfung der Gebietseigenarten folgende Varianten des aktiven Lärmschutzes untersucht:

a) 6-streifiger Ausbau der A 3 ohne aktiven Lärmschutz

Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	21
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	4
Maximale Grenzwertüberschreitung gerundet:	4 dB(A)

Zum Verständnis ist darauf hinzuweisen, dass die Vorhabensträgerin in der ursprünglichen Planfassung für Röhrach auch tatsächlich keinen aktiven Lärmschutz vorgesehen hatte. Bedingt durch die Lärmreflexionen an den auf der Westseite der

A 3 - auch schon in der Ursprungsplanung - vorgesehenen Lärmschutzwänden wäre es dadurch sogar zu geringfügigen Pegelerhöhungen gegenüber einem Ausbau der A 3 ohne jegliche aktive Lärmschutzmaßnahmen in Röhrach gekommen, so dass dann sogar an 26 Anwesen die Nachtgrenzwerte (bei maximaler Grenzwertüberschreitung von gerundet 5 d(BA)) überschritten worden wären.

b) Vorzugsvariante Vorhabensträgerin

Länge des lärmtechnisch wirksamen offenporigen Asphalts, bezogen auf die Richtungsfahrbahnen	1.400 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	4
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	0
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nach gerundet:	2 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz brutto (reine Baukosten):	100.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz brutto incl. kapitalisiertem Unterhaltsmehraufwand bei offenporigem Asphalt:	1.020.000 €
Kosten je Schutzfall:	60.000€

c) Variante mit 5 m Lärmschutzwand

Länge der Lärmschutzwand:	1.300 m
Höhe der Lärmschutzwand:	5 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	6
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	0
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nach gerundet:	2 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz brutto:	2.280.000 €
Kosten je Schutzfall:	152.000 €

d) Variante mit 7 m Lärmschutzwand

Länge der Lärmschutzwand:	1.300 m
Höhe der Lärmschutzwand:	7 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	0
Kosten aktiver Lärmschutz brutto:	3.190.000 €
Kosten je Schutzfall:	152.000 €

e) Variante mit 3 m Lärmschutzwand und offenporigem Asphalt

Länge des lärmtechnisch wirksamen offenporigen Asphalts, bezogen auf die Richtungsfahrbahnen	1.400 m
Länge der Lärmschutzwand:	1.300 m
Höhe der Lärmschutzwand:	3 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	0
Kosten aktiver Lärmschutz brutto (reine Baukosten):	1.470.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz brutto incl. kapitalisiertem Unterhaltsmehraufwand bei offenporigem Asphalt:	2.380.000
Kosten je Schutzfall:	113.000 €

Die unter a) angesprochenen Lärmreflexionen an den westlich der A 3 vorgesehenen Lärmschutzwänden sind auch bei den Varianten b) - e) mit eingerechnet.

Näher zu betrachten sind nur die Varianten d), e) sowie b), wobei die Variante b) Eingang in die festgestellte Planung gefunden hat. Die übrigen der beschriebenen

Varianten bleiben im Schutzniveau dahinter zurück und sind deshalb nicht in Betracht zu ziehen.

Die Varianten d) und e) stellen Vollschutz in Röhrach sicher. Sie kosten allerdings mehr als das Doppelte bzw. Dreifache der Variante b) und bewältigen dabei aber nur vier Schutzfälle mehr als diese Variante; dies entspricht nur in etwa einem Viertel der bereits mit der Variante b) geschützten Anwesen. Auf Grund dieser hohen Kostenunterschiede der Varianten sind die zu leistenden Kosten je Schutzfall bei denjenigen Varianten, die Vollschutz sicherstellen, mit 152.000 € bzw. 113.000 € auch deutlich mehr als doppelt bzw. annähernd doppelt so hoch wie bei der Variante b). Die aufzuwendenden Kosten nehmen damit bei Umsetzung einer der Vollschutzvarianten sprunghaft zu gegenüber der Variante b). Zudem gilt auch für Röhrach, dass die Ortschaft ohne Ausbau der A 3 bereits bei Zugrundelegung der Verkehrsbelastung des Jahres 2010 hinsichtlich etlicher Gebäude die Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden, so dass auch hier eine schutzmindernde tatsächliche Vorbelastung in Rechnung zu stellen ist. In Blick zu nehmen ist daneben auch, dass alle drei näher untersuchten Varianten - auch die von der Vorhabensträgerin gewählte - durchgängig Pegelreduzierungen in Röhrach bewirken, so dass nach erfolgtem Ausbau der A 3 die dortige Lärmbelastung niedriger als derzeit sein wird, wodurch gleichzeitig auch nachteilige Auswirkungen des 6-streifigen Ausbaus auf den Verkehrswert der betroffenen Grundstücke und deren Nutzbarkeit sehr unwahrscheinlich erscheinen. Berücksichtigt man überdies das geringe Maß der Grenzwertüberschreitungen von max. 1,1 dB(A) - was mit Sinnen nicht wahrnehmbar ist - bei der Variante b) sowie die geringe Zahl von nur vier Anwesen, die hier von Überschreitungen betroffen sind (nicht einmal ein Fünftel der insgesamt zu bewältigenden Schutzfälle), so stellt sich im Ergebnis der für die Vollschutzvarianten jeweils zusätzlich notwendige Aufwand als wirtschaftlich unverhältnismäßig dar. Dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes wird mit der gewählten Variante dennoch in ausgewogener Weise Rechnung getragen. Mit dieser können gut 80 % der insgesamt zu lösenden Schutzfälle bewältigt werden, Grenzwertüberschreitungen in einer vom menschlichen Ohr wahrnehmbaren Größenordnung sind nicht anzutreffen. Die Kosten der Variante stehen in angemessenem Verhältnis zu dem damit erreichbaren Schutzniveau.

3.4.4.1.9 Lärmschutzkonzept Hannberg

Folgende Varianten des aktiven Lärmschutzes hat die Vorhabensträgerin in Bezug auf Hannberg unter Berücksichtigung des hinsichtlich Röhrach gegenüber der Ursprungsplanung geänderten Lärmschutzkonzeptes untersucht:

a) 6-streifiger Ausbau der A 3 ohne aktiven Lärmschutz

Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	74
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	48
Maximale Grenzwertüberschreitung gerundet:	6 dB(A)

b) Ursprungsplanung Vorhabensträgerin

Länge der Lärmschutzwand Nord:	650 m
Höhe der Lärmschutzwand Nord:	4 m
Länge der Lärmschutzwand Süd:	850 m
Höhe der Lärmschutzwand Süd:	6 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	12
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	0

Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nacht gerundet	2 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz brutto:	2.700.000 €
Kosten je Schutzfall:	44.000 €

c) Vorzugsvariante Vorhabensträgerin

Länge des lärmtechnisch wirksamen offenporigen Asphalts, bezogen auf die Richtungsfahrbahnen	1.400 m
Länge der Lärmschutzwand Nord:	650 m
Höhe der Lärmschutzwand Nord:	3 m
Länge der Lärmschutzwand Süd:	850 m
Höhe der Lärmschutzwand Süd:	4 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	1
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	0
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nach gerundet:	1 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz brutto (reine Baukosten):	1.980.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz brutto incl. kapitalisiertem Unterhaltsmehraufwand bei offenporigem Asphalt:	2.890.000
Kosten je Schutzfall:	40.000€

d) Variante mit 4 m / 6 m Lärmschutzwand und offenporigem Asphalt

Länge des lärmtechnisch wirksamen offenporigen Asphalts, bezogen auf die Richtungsfahrbahnen	1.400 m
Länge der Lärmschutzwand Nord:	650 m
Höhe der Lärmschutzwand Nord:	4 m
Länge der Lärmschutzwand Süd:	850 m
Höhe der Lärmschutzwand Süd:	6 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	0
Kosten aktiver Lärmschutz brutto (reine Baukosten):	2.800.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz brutto incl. kapitalisiertem Unterhaltsmehraufwand bei offenporigem Asphalt:	3.710.000 €
Kosten je Schutzfall:	50.000 €

e) Variante mit 5 m / 6 m Lärmschutzwand

Länge der Lärmschutzwand Nord:	650 m
Höhe der Lärmschutzwand Nord:	5 m
Länge der Lärmschutzwand Süd:	850 m
Höhe der Lärmschutzwand Süd:	6 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	20
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	0
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nach gerundet:	2 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz brutto:	2.920.000€
Kosten je Schutzfall:	54.000€

f) Variante mit 7 m Lärmschutzwand

Länge der Lärmschutzwand:	1.500 m
Höhe der Lärmschutzwand:	7 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	0
Kosten aktiver Lärmschutz brutto:	3.680.000 €
Kosten je Schutzfall:	50.000 €

Vertieft zu betrachten sind nur die Varianten d), f) und c), wobei in den festgestellten Plänen die letztgenannte beinhaltet ist. Die übrigen Varianten bleiben in ihrem Schutzniveau deutlich hinter den genannten Varianten zurück.

Die Varianten f) und d) bewirken Vollschutz für Hannberg. Bei diesen Varianten müssten allerdings jeweils über 25 % der für die Umsetzung der Variante c) notwendigen Kosten nochmals zusätzlich aufgewendet werden (entspricht absoluten Zusatzkosten von 790.000 € bzw. 820.000 €). Die Vollschutzvarianten bewältigen dabei nur einen einzigen Schutzfall mehr als die Variante c), welche bereits an 73 Anwesen die Einhaltung der einschlägigen Grenzwerte sicherstellt. Die Kosten je Schutzfall sind infolge dessen bei den beiden Varianten, die Vollschutz gewährleisten, mit je 50.000 € auch deutlich höher als bei der in der Planung gewählten Variante; bei dieser betragen die Kosten je Schutzfall 40.000 € und damit ein Fünftel weniger. Die für einen Vollschutz aufzuwendenden Kosten steigen somit auch hier gegenüber der Variante c) sprunghaft an. Zudem ist festzuhalten, dass in Hannberg ohne Ausbau der A 3 bei Zugrundelegung der Verkehrsbelastung des Jahres 2010 an zahlreichen Gebäuden die Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden und dadurch eine schutzmindernde tatsächliche Vorbelastung besteht. In die Betrachtung einzustellen ist ebenso, dass auch die von der Vorhabensträgerin gewählte Variante praktisch durchgängig zu Pegelminderung zwischen 3 und 6 dB(A) in Hannberg führt und damit eine deutlich wahrnehmbare Entlastung bewirkt; die Entlastungswirkung der Vollschutzvarianten ist nur geringfügig höher. Bezieht man dann noch das geringe Maß der Grenzwertüberschreitungen von - keinesfalls wahrnehmbaren und am Rand der Rechengenauigkeit liegenden - 0,1 dB(A) bei der Variante c) sowie den Umstand, dass nur ein Anwesen hier von Überschreitungen betroffen ist, mit ein, so muss auch hier der bei den Vollschutzvarianten zusätzlich notwendige Aufwand als wirtschaftlich außer Verhältnis angesehen werden. Dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes wird mit der gewählten Variante c) - insbesondere im Hinblick auf das erreichte hohe Schutzniveau - dennoch auf jeden Fall ausreichend Rechnung getragen.

3.4.4.1.10 Lärmschutzkonzept Heßdorf

Für die westlich der A 3 liegende Bebauung von Heßdorf hat die Vorhabensträgerin unter Berücksichtigung des bzgl. Röhrach und Hannberg gegenüber der Ursprungsplanung geänderten Lärmschutzkonzeptes folgende Varianten des aktiven Lärmschutzes untersucht:

a) 6-streifiger Ausbau der A 3 ohne aktiven Lärmschutz

Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	85
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	280
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	191
Maximale Grenzwertüberschreitung gerundet:	13 dB(A)

b) Ursprungsplanung Vorhabensträgerin

Länge des lärmtechnisch wirksamen offenporigen Asphalts, bezogen auf die Richtungsfahrbahnen	1.260 m
Länge der Lärmschutzwand Nord:	930 m
Höhe der Lärmschutzwand Nord:	6 m
Länge der Steilwall/Wand-Kombination Mitte:	420 m
Höhe der Steilwall/Wand-Kombination Mitte:	10 m
Länge der Lärmschutzwand Süd:	450 m
Höhe der Lärmschutzwand Süd:	5 m

Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	83
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	18
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nacht gerundet	5 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz brutto (reine Baukosten):	4.310.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz brutto incl. kapitalisiertem	
Unterhaltsmehraufwand offenporigem Asphalt:	5.130.000 €
Kosten je Schutzfall:	26.000 €

c) Vorzugsvariante Vorhabensträgerin

Länge des lärmtechnisch wirksamen offenporigen Asphalts, bezogen auf die Richtungsfahrbahnen	3.200 m
Länge der Lärmschutzwand Nord 1:	660 m
Höhe der Lärmschutzwand Nord 1:	5 m
Länge der Lärmschutzwand Nord 2:	270 m
Höhe der Lärmschutzwand Nord 2:	6 m
Länge der Steilwall/Wand-Kombination Mitte:	420 m
Höhe der Steilwall/Wand-Kombination Mitte:	10 m
Länge der Lärmschutzwand Süd:	450 m
Höhe der Lärmschutzwand Süd:	5 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	43
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	0
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nacht gerundet:	3 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz brutto (reine Baukosten):	4.210.000€
Kosten aktiver Lärmschutz brutto incl. kapitalisiertem	
Unterhaltsmehraufwand bei offenporigem Asphalt:	6.300.000 €
Kosten je Schutzfall:	27.000 €

d) Ursprungsplanung Vorhabensträgerin mit zusätzlicher Verwendung offenporigen Asphalts auf gesamter Abschnittslänge

Länge des lärmtechnisch wirksamen offenporigen Asphalts, bezogen auf die Richtungsfahrbahnen	3.200 m
Länge der Lärmschutzwand Nord:	930 m
Höhe der Lärmschutzwand Nord:	6 m
Länge der Steilwall/Wand-Kombination Mitte:	420 m
Höhe der Steilwall/Wand-Kombination Mitte:	10 m
Länge der Lärmschutzwand Süd:	450 m
Höhe der Lärmschutzwand Süd:	5 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	40
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	0
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nacht gerundet	3 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz brutto (reine Baukosten):	4.450.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz brutto incl. kapitalisiertem	
Unterhaltsmehraufwand bei offenporigem Asphalt:	6.530.000 €
Kosten je Schutzfall:	27.000 €

e) Ursprungsplanung Vorhabensträgerin mit Zusatzwall/-wand entlang der St 2240 nördlich Heßdorf

Länge des lärmtechnisch wirksamen offenporigen Asphalts, bezogen auf die Richtungsfahrbahnen	1.260 m
Länge der Lärmschutzwand Nord:	930 m
Höhe der Lärmschutzwand Nord:	6 m

Länge der Steilwall/Wand-Kombination Mitte:	420 m
Höhe der Steilwall/Wand-Kombination Mitte:	10 m
Länge der Lärmschutzwand Süd:	450 m
Höhe der Lärmschutzwand Süd:	5 m
Länge Zusatzwall/-wand entlang der St 2240:	300 m
Höhe Zusatzwall/-wand entlang der St 2240:	6 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	78
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	12
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nacht gerundet	4 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz brutto (reine Baukosten):	4.710.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz brutto incl. kapitalisiertem	
Unterhaltsmehraufwand bei offenporigem Asphalt:	5.530.000 €
Kosten je Schutzfall:	27.000 €

f) Variante d) mit Zusatzwall/-wand entlang der St 2240 nördlich Heßdorf

Länge des lärmtechnisch wirksamen offenporigen Asphalts, bezogen auf die Richtungsfahrbahnen	3.200 m
Länge der Lärmschutzwand Nord:	930 m
Höhe der Lärmschutzwand Nord:	6 m
Länge der Steilwall/Wand-Kombination Mitte:	420 m
Höhe der Steilwall/Wand-Kombination Mitte:	10 m
Länge der Lärmschutzwand Süd:	450 m
Höhe der Lärmschutzwand Süd:	5 m
Länge Zusatzwall/-wand entlang der St 2240:	300 m
Höhe Zusatzwall/-wand entlang der St 2240:	6 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	38
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	0
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nacht gerundet:	3 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz brutto (reine Baukosten):	4.850.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz brutto incl. kapitalisiertem	
Unterhaltsmehraufwand bei offenporigem Asphalt:	6.940.000 €
Kosten je Schutzfall:	29.000 €

g) Vorzugsvariante Vorhabensträgerin mit Zusatzwall/-wand entlang der St 2240 nördlich Heßdorf

Länge des lärmtechnisch wirksamen offenporigen Asphalts, bezogen auf die Richtungsfahrbahnen	3.200 m
Länge der Lärmschutzwand Nord 1:	660 m
Höhe der Lärmschutzwand Nord 1:	5 m
Länge der Lärmschutzwand Nord 2:	270 m
Höhe der Lärmschutzwand Nord 2:	6 m
Länge der Steilwall/Wand-Kombination Mitte:	420 m
Höhe der Steilwall/Wand-Kombination Mitte:	10 m
Länge der Lärmschutzwand Süd:	450 m
Höhe der Lärmschutzwand Süd:	5 m
Länge Zusatzwall/-wand entlang der St 2240:	300 m
Höhe Zusatzwall/-wand entlang der St 2240:	6 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	41
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	0
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nacht gerundet:	3 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz brutto (reine Baukosten):	4.620.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz brutto incl. kapitalisiertem	

Unterhaltsmehraufwand bei offenporigem Asphalt:	6.710.000 €
Kosten je Schutzfall:	28.000 €

- h) Variante f) mit teilweise höheren Lärmschutzwänden und Mittelwand zwischen den Richtungsfahrbahnen der A 3

Länge des lärmtechnisch wirksamen offenporigen Asphalts, bezogen auf die Richtungsfahrbahnen	3.200 m
Länge der Lärmschutzwand Nord:	930 m
Höhe der Lärmschutzwand Nord:	6 m
Länge der Steilwall/Wand-Kombination Mitte:	420 m
Höhe der Steilwall/Wand-Kombination Mitte:	12 m
Länge der Lärmschutzwand Süd:	450 m
Höhe der Lärmschutzwand Süd:	6 m
Länge Zusatzwall/-wand entlang der St 2240:	300 m
Höhe Zusatzwall/-wand entlang der St 2240:	6 m
Länge Mittelwand zwischen Richtungsfahrbahnen A 3:	1.800 m
Höhe Mittelwand zwischen Richtungsfahrbahnen A 3:	5 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	1
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	0
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nacht gerundet:	1 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz brutto (reine Baukosten):	10.030.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz brutto incl. kapitalisiertem	
Unterhaltsmehraufwand bei offenporigem Asphalt:	12.120.000
Kosten je Schutzfall:	43.000 €

Eine näheren Betrachtung bedürfen hier nur die Varianten c), d), f) g) und h), wobei die Variante c) Gegenstand der festgestellten Planung ist. Die übrigen der beschriebenen Varianten bleiben im Schutzniveau hinter diesen Varianten zurück und sind auszuschneiden.

Die Variante h) gewährleistet praktisch Vollschutz für die westlich der A 3 liegende Bebauung von Heßdorf; nur an einem Anwesen wird der einschlägige Nachtgrenzwert um 0,2 dB(A) überschritten. Diese Variante kostet allerdings jeweils annähernd das Doppelte der übrigen näher zu betrachtenden Varianten, die absoluten Mehrkosten betragen mindestens 5.180.000 €. Die Kosten je Schutzfall liegen bei dieser Variante mit 43.000 € auch deutlich über den Schutzfallkosten der anderen Varianten, die sich zwischen 27.000 und 29.000 € bewegen. Demgegenüber bewältigt die Variante h) jeweils nur in etwa 40 Schutzfälle mehr als die übrigen Varianten; das sind weniger als ein Sechstel der insgesamt zu bewältigenden Schutzfälle. Bei den neben der Variante h) eingehender betrachteten Varianten bewegen sich die nächtlichen Grenzwertüberschreitungen zudem auch ausnahmslos im für das menschliche Ohr unhörbaren Bereich bzw. am Rand der Hörbarkeitsschwelle von 3 dB(A), so dass die Variante h) auch kein deutlich spürbar höheres Schutzniveau bietet. Überdies sind auch in Heßdorf westlich der A 3 ohne deren Ausbau und bereits bei Zugrundelegung der Verkehrsbelastung des Jahres 2010 in Orientierung an den Dorf- und Mischgebietsnachtgrenzwerten von 54 dB(A) in Bezug auf zahlreiche Gebäude keine gesunden Wohnverhältnisse gewahrt, die einschlägigen Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV werden teilweise erheblich überschritten. Diese hohe tatsächliche Vorbelastung wirkt auch hier schutzmindernd. In Anbetracht dessen sieht die Planfeststellungsbehörde die Variante h) als zum Schutzzweck außer Verhältnis stehend an. Der Vollständigkeit halber ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass deswegen auch zusätzliche Maßnahmen, die durchgehend Vollschutz für Heßdorf sicherstellen würden, erst recht wirtschaftlich unverhältnismäßig wären.

Die hernach noch zu betrachtenden Varianten c) und d) unterscheiden sich nur dadurch, dass bei der Variante c) - anders als bei der Variante d) - die Lärmschutzwand nördlich von Heßdorf nicht auf voller Länge mit einer Höhe von 6 m ausgebildet wird, sondern nur im unmittelbar an den Ortsrand anschließenden Bereich (270 m). Der restliche Teil der Lärmschutzwand wird mit einer Höhe 5 m ausgeführt. Die Variante d) bewältigt aber gerade einmal drei Schutzfälle (= 1% der insgesamt zu bewältigen Schutzfälle) mehr als die Variante c). Die Pegelreduzierung, die mit der Variante d) gegenüber der Variante c) erreicht wird, bewegt sich im Bereich von max. 0,4 dB(A) und ist damit weit von der Wahrnehmbarkeitsschwelle entfernt. Bei gleichen Kosten je Schutzfall sind für die Variante d) aber insgesamt 230.000 € mehr als bei der Variante c) aufzuwenden; dies stellt einen nicht unerheblichen Kostensprung im Hinblick auf den nur geringfügigen zusätzlichen Schutzeffekt dar. Unter Berücksichtigung dieser Umstände sowie der schon dargestellten erheblichen Vorbelastung von Heßdorf durch die A 3 kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Schluss, dass auch die Variante d) als wirtschaftlich nicht verhältnismäßig zu ansehen ist.

Die außerdem noch zu untersuchenden Varianten f) und g) bewältigen fünf bzw. zwei Schutzfälle mehr als die Variante c), das entspricht nur rund 2 % bzw. 1% der insgesamt zu bewältigenden Schutzfälle. Bei geringfügig höheren Kosten je Schutzfall sind für diese Varianten absolut 640.000 € bzw. 410.000 € zusätzlich aufzuwenden und damit nochmals mehr als 10 % bzw. beinahe 7 % der für die Variante c) anfallenden Kosten. Die Varianten f) und g), die als Besonderheit ein/e Zusatzwall/-wand entlang der St 2240 nördlich Heßdorf aufweisen, bewirken dabei aber nur zusätzliche Pegelminderungen von max. 0,8 bzw. 0,7 dB(A). Auf Grund dessen muss festgestellt werden, dass auch bei diesen beiden Varianten die gegenüber der Variante c) zusätzlich aufzuwenden Kosten im Hinblick auf den jeweils nur erreichbaren geringen Zusatzeffekt exorbitant ansteigen. Berücksichtigt man weiter auch hier die erhebliche Vorbelastung von Heßdorf durch die A 3, so stellen sich im Ergebnis auch die Varianten f) und g) als wirtschaftlich unverhältnismäßig dar. Es bleibt aber festzuhalten, dass dem gesetzlich vorgegebenen Vorrang des aktiven Lärmschutzes mit der gewählten Variante c) in ausgewogener Weise Rechnung getragen wird. Sie bewältigt insbesondere rund 85 % der insgesamt zu bewältigenden Schutzfälle, vom menschlichen Gehör wahrnehmbare Grenzwertüberschreitungen von mehr als 3 dB(A) treten nicht auf. Die Variante bewirkt außerdem durchgängig deutlich wahrnehmbare Pegelreduzierungen von bis zu rund 13 dB(A). Die Kosten der gewählten Variante von insgesamt 6.300.000 € stehen in vertretbarem Verhältnis zu dem damit erreichbaren Schutzniveau.

Für das unmittelbar östlich der A 3 liegende Gewerbegebiet von Heßdorf sind keine speziellen aktiven Lärmschutzmaßnahmen geboten. In dem Gewerbegebiet werden im Bereich der direkt an die A 3 angrenzenden Musterhaussiedlung zwar die Taggrenzwerte an fünf Gebäuden überschritten. Die Überschreitungen sind mit aufgerundet 1 dB(A) aber nur gering und mit dem Gehör nicht wahrnehmbar. Die betroffenen Gebäude sind zudem schon jetzt sehr hohen Verkehrslärmpegeln von der A 3, was auch hier schutzmindernd wirkt. Überdies ergeben sich durch den im Rahmen des Ausbaus der A 3 auf gesamter Abschnittslänge vorgesehenen offenen Asphalt auch gegenüber dem Zustand ohne Ausbau der A 3 und Zugrundelegung der Verkehrsbelastung des Jahres 2010 bereits Pegelminderungen an den von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäuden. Bei Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und der besondere Bestimmung der Musterhäuser, die nicht dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, sondern reine Besichtigungsobjekte darstellen, erscheinen zusätzliche Aufwendungen für ergänzende Lärmschutzmaßnahmen als unverhältnismäßig. Auch der Umstand, dass die Nachtgrenzwerte an insgesamt 15 Gebäuden überschritten werden, führt zu keiner anderen Beurteilung. Nach § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV ist der jeweilige Immissionsgrenzwert nur für den Zeitraum anzuwenden, in dem die zu schützende Nut-

zung ausgeübt wird. Gebäude in Gewerbegebieten werden aber bestimmungsgemäß regelmäßig aber nur am Tag genutzt; für den Zeitraum Nacht besteht deshalb kein Anlass für Lärmschutzmaßnahmen. Eine Nutzung der insoweit betroffenen Gebäude auch zur Nachtzeit wurde im Rahmen des Anhörungsverfahrens im Übrigen auch nicht geltend gemacht.

3.4.4.1.11 Lärmschutzkonzept Untermembach

In Bezug auf Untermembach hat die Vorhabensträgerin folgende Varianten des aktiven Lärmschutzes untersucht:

a) 6-streifiger Ausbau der A 3 ohne aktiven Lärmschutz

Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	33
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	6
Maximale Grenzwertüberschreitung gerundet:	4 dB(A)

b) Vorzugsvariante Vorhabensträgerin

Länge des lärmtechnisch wirksamen offenporigen Asphalts, bezogen auf die Richtungsfahrbahnen	2.500 m
Länge der Lärmschutzwand:	400 m
Höhe der Lärmschutzwand:	3 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	0
Kosten aktiver Lärmschutz brutto (reine Baukosten):	600.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz brutto incl. kapitalisiertem Unterhaltsmehraufwand bei offenporigem Asphalt:	2.230.000 €
Kosten je Schutzfall:	68.000€

Die letztgenannte Variante ist Gegenstand der festgestellten Planung und stellt Vollschutz für Untermembach sicher. Dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes ist damit hier vollumfänglich Rechnung getragen.

3.4.4.1.12 Lärmschutzkonzept Kosbach

Die Vorhabensträgerin hat in Bezug auf Kosbach insbesondere folgende Varianten des aktiven Lärmschutzes untersucht:

a) 6-streifiger Ausbau der A 3 ohne zusätzlichen aktiven Lärmschutz

Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	11
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	159
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	103
Maximale Grenzwertüberschreitung gerundet:	9 dB(A)

b) Ursprungsplanung Vorhabensträgerin

Länge des lärmtechnisch wirksamen offenporigen Asphalts, bezogen auf die Richtungsfahrbahnen	2.870 m
Länge der Lärmschutzwand Mitte (auf bestehendem Wall):	640 m
Höhe der Lärmschutzwand Mitte (auf bestehendem Wall):	3 m
Länge der Lärmschutzwand Süd 1:	160 m
Höhe der Lärmschutzwand Süd 1:	6 m

Länge der Lärmschutzwand Süd 2 (auf bestehendem Wall):	240 m
Höhe der Lärmschutzwand Süd 2 (auf bestehendem Wall):	2 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	68
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	2
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nacht gerundet:	4 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz brutto (reine Baukosten):	1.390.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz brutto incl. kapitalisiertem	
Unterhaltsmehraufwand bei offenporigem Asphalt:	3.260.000 €
Kosten je Schutzfall:	36.000 €

- c) Variante mit gegenüber Ursprungsplanung Vorhabensträgerin nördlich der GVS Kosbach - Untermembach um 1 m erhöhter Wand

Länge des lärmtechnisch wirksamen offenporigen Asphalts, bezogen auf die Richtungsfahrbahnen	2.870 m
Länge der Lärmschutzwand Mitte 1 (auf bestehendem Wall):	400 m
Höhe der Lärmschutzwand Mitte 1 (auf bestehendem Wall):	4 m
Länge der Lärmschutzwand Mitte 2 (auf bestehendem Wall):	240 m
Höhe der Lärmschutzwand Mitte 2 (auf bestehendem Wall):	3 m
Länge der Lärmschutzwand Süd 1:	160 m
Höhe der Lärmschutzwand Süd 1:	6 m
Länge der Lärmschutzwand Süd 2 (auf bestehendem Wall):	240 m
Höhe der Lärmschutzwand Süd 2 (auf bestehendem Wall):	2 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	62
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	2
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nacht gerundet:	4 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz brutto (reine Baukosten):	1.530.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz brutto incl. kapitalisiertem	
Unterhaltsmehraufwand bei offenporigem Asphalt:	3.400.000 €
Kosten je Schutzfall:	35.000 €

- d) Variante c) mit zusätzlichen Lärmschutzwänden auf der Überführung der GVS Kosbach – Untermembach als Lückenschluss

Länge des lärmtechnisch wirksamen offenporigen Asphalts, bezogen auf die Richtungsfahrbahnen	2.870 m
Länge der Lärmschutzwand Mitte 1 (auf bestehendem Wall):	400 m
Höhe der Lärmschutzwand Mitte 1 (auf bestehendem Wall):	4 m
Länge der Lärmschutzwände auf Überführung GVS:	2 x 30 m
Höhe der Lärmschutzwände auf Überführung GVS:	2 m
Länge der Lärmschutzwand Mitte 2 (auf bestehendem Wall):	240 m
Höhe der Lärmschutzwand Mitte 2 (auf bestehendem Wall):	3 m
Länge der Lärmschutzwand Süd 1:	160 m
Höhe der Lärmschutzwand Süd 1:	6 m
Länge der Lärmschutzwand Süd 2 (auf bestehendem Wall):	240 m
Höhe der Lärmschutzwand Süd 2 (auf bestehendem Wall):	2 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	55
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	0
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nacht gerundet:	3 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz brutto (reine Baukosten):	1.570.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz brutto incl. kapitalisiertem	
Unterhaltsmehraufwand bei offenporigem Asphalt:	3.440.000 €
Kosten je Schutzfall:	33.000 €

- e) Variante d) mit zusätzlicher Lärmschutzwand nördlich des Kleinauweiher (Vorzugsvariante Vorhabensträgerin)

Länge des lärmtechnisch wirksamen offenporigen Asphalts, bezogen auf die Richtungsfahrbahnen	2.870 m
Länge der Lärmschutzwand Nord:	175 m
Höhe der Lärmschutzwand Nord:	4 m
Länge der Lärmschutzwand Mitte 1 (auf bestehendem Wall):	400 m
Höhe der Lärmschutzwand Mitte 1 (auf bestehendem Wall):	4 m
Länge der Lärmschutzwände auf Überführung GVS:	2 x 30 m
Höhe der Lärmschutzwände auf Überführung GVS:	2 m
Länge der Lärmschutzwand Mitte 2 (auf bestehendem Wall):	240 m
Höhe der Lärmschutzwand Mitte 2 (auf bestehendem Wall):	3 m
Länge der Lärmschutzwand Süd 1:	160 m
Höhe der Lärmschutzwand Süd 1:	6 m
Länge der Lärmschutzwand Süd 2 (auf bestehendem Wall):	240 m
Höhe der Lärmschutzwand Süd 2 (auf bestehendem Wall):	2 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	43
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	0
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nacht gerundet:	3 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz brutto (reine Baukosten):	1.810.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz brutto incl. kapitalisiertem	
Unterhaltsmehraufwand bei offenporigem Asphalt:	3.690.000 €
Kosten je Schutzfall:	32.000 €

- f) Variante e) mit südlich des Dorfweiher um 1 m erhöhter Wand

Länge des lärmtechnisch wirksamen offenporigen Asphalts, bezogen auf die Richtungsfahrbahnen	2.870 m
Länge der Lärmschutzwand Nord:	175 m
Höhe der Lärmschutzwand Nord:	4 m
Länge der Lärmschutzwand Mitte 1 (auf bestehendem Wall):	400 m
Höhe der Lärmschutzwand Mitte 1 (auf bestehendem Wall):	4 m
Länge der Lärmschutzwände auf Überführung GVS:	2 x 30 m
Höhe der Lärmschutzwände auf Überführung GVS:	2 m
Länge der Lärmschutzwand Mitte 2 (auf bestehendem Wall):	240 m
Höhe der Lärmschutzwand Mitte 2 (auf bestehendem Wall):	3 m
Länge der Lärmschutzwand Süd 1:	160 m
Höhe der Lärmschutzwand Süd 1:	6 m
Länge der Lärmschutzwand Süd 2 (auf bestehendem Wall):	240 m
Höhe der Lärmschutzwand Süd 2 (auf bestehendem Wall):	3 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	38
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A)	0
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nacht gerundet:	3 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz brutto (reine Baukosten):	1.900.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz brutto incl. kapitalisiertem	
Unterhaltsmehraufwand bei offenporigem Asphalt:	3.770.000 €
Kosten je Schutzfall:	31.000 €

- g) Einhausung der A 3 im Bereich Kosbach

Länge der Einhausung:	1.100 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	0

Kosten aktiver Lärmschutz brutto:	40.000.000 €
Kosten je Schutzfall:	252.000 €

Vertiefter zu betrachten sind nur die Varianten f) und g) sowie die der festgestellten Planung zu Grunde liegende Variante e). Die übrigen untersuchten Varianten bieten nur ein geringeres Schutzniveau als diese Varianten und scheiden deshalb aus.

Mit der Variante g) kann Vollschutz für Kosbach erreicht werden. Die Kosten dieser Variante betragen mit geschätzt rund 40 Mio. € allerdings mehr als das 10fache aller anderen Varianten. Die Variante weist auch sehr hohe Kosten je Schutzfall auf; diese betragen in etwa das Achtfache der Kosten je Schutzfall der übrigen vertieft zu betrachtenden Varianten. In wohl in nicht wenigen Einzelfällen dürften die Kosten je Schutzfall bei der Variante g) deshalb annähernd den Verkehrswert des zu schützenden Anwesens erreichen bzw. u. U. sogar überschreiten. Hinzu kommt, dass auch in Kosbach ohne Ausbau der A 3 und bei Zugrundelegung der Verkehrsbelastung des Jahres 2010 an zahlreichen Gebäuden die einschlägigen Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV teilweise erheblich überschritten werden. In Bezug auf einige Anwesen sind in Orientierung an den Dorf- und Mischgebietsnachtgrenzwerten von 54 dB(A) nicht einmal gesunde Wohnverhältnisse gewahrt. Damit besteht auch hinsichtlich Kosbach eine schutzmindernde hohe Vorbelastung durch die A 3. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte stellt sich Variante g) als wirtschaftlich deutlich außer Verhältnis dar.

Die hernach noch näher zu betrachtenden Varianten e) und f) unterscheiden sich nur hinsichtlich der Höhe der auf einen bestehenden Wall aufgesetzten Lärmschutzwand südlich des Dorfweihers. Die Variante f), bei der diese Wand mit 3 m Höhe ausgebildet wird, bewältigt nur fünf Schutzfälle mehr als die Variante e), bei der die Wand mit 2 m Höhe ausgeführt wird. Dies entspricht rund 3 % der insgesamt zu bewältigenden Schutzfälle. Auch wenn die Kosten je Schutzfall bei der Variante f) geringfügig niedriger sind als bei der Variante e), sind bei der Variante f) absolut dennoch 80.000 € mehr aufzuwenden. Die zusätzlichen Pegelminderungen der Variante f) gegenüber der Variante e) betragen aber nur höchstens 0,3 dB(A) und sind damit weit von der Hörschwelle entfernt. Nimmt man dazu noch die schon beschriebene hohe Vorbelastung von Kosbach durch die A 3, den Umfang der auch bei der Variante e) aufzuwendenden Kosten sowie die auch mit dieser Variante verbundenen, großteils deutlich wahrnehmbaren Pegelreduzierungen von bis zu rund 7 dB(A) in Blick, ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hier auch die Variante f) als wirtschaftlich nicht mehr verhältnismäßig anzusehen. Gleiches gilt auch für die im Verfahren geforderte weitere Erhöhung der Lärmschutzwand Süd 1. Diese würde schon wegen ihrer gegenüber der Lärmschutzwand Süd 2 geringeren Länge eher einen noch geringeren Effekt haben als die im Rahmen der Variante f) untersuchte Erhöhung der letztgenannten Lärmschutzwand, dennoch wäre eine Erhöhung der Lärmschutzwand Süd 1 um 1 m mit zusätzlichen Kosten von 55.000 € verbunden. Dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes wird mit der gewählten Variante e) in ausreichender Weise Rechnung getragen. Mit dieser Variante werden knapp dreiviertel der insgesamt zu bewältigenden Schutzfälle gelöst. Wahrnehmbare Grenzwertüberschreitungen von mehr als 3 dB(A) treten bei der Variante nicht auf. Das erreichte Schutzniveau steht in angemessenem Verhältnis zu den aufzuwendenden Kosten.

3.4.4.1.13 Passive Schutzmaßnahmen / Entschädigungsfestsetzung

Dort, wo trotz Grenzwertüberschreitung nach vorstehenden Ausführungen kein aktiver Lärmschutz vertretbar ist, haben die betroffenen Grundstückseigentümer Anspruch auf passiven Lärmschutz. Die Fassadenseiten und Geschosse, für ein

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

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

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

Wenn der Gesetzgeber die Anwohner von neuen oder wesentlich geänderten Verkehrswegen unter den in den §§ 41 ff. BImSchG genannten Voraussetzungen auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweist, mutet er ihnen damit u. a. den Einbau von Schallschutzfenstern zu. Diese sind nur wirksam, wenn sie geschlossen sind. Etwas Unzumutbares wird den Anwohnern damit in der Regel nicht angesonnen, weil es Stand der Technik ist, Schallschutzfenster bei Bedarf mit geeigneten Lüftungseinrichtungen zu versehen (vgl. auch § 2 Abs. 1 Satz 2 der 24. BImSchV). Folglich ist in Kauf zu nehmen, dass passiver Lärmschutz in der Form von Schallschutzfenstern die Anwohner nicht davor schützt, bei gelegentlichem Öffnen der Fenster erheblichem Verkehrslärm ausgesetzt zu sein (BVerwG, Urteil vom 18.04.1996, NVwZ 1996, 901).

Entschädigungsansprüche für die „Verlärmung“ von schützenswerten Außenwohnbereichen in Wohn- und Dorf-bzw. Mischgebieten sind vorliegend nicht gegeben, da hier der jeweils maßgebliche Taggrenzwert (siehe dazu Nr. 51.1 Abs. 2 der VLärmSchR 97) nicht überschritten wird. Dies ergibt sich mit hinreichender Sicherheit aus den bzgl. der jeweiligen Gebäude errechneten Beurteilungspegeln; diese liegen so weit unter den maßgeblichen Grenzwerten, dass eine ergänzende Berechnung zur Bestätigung dieser Erkenntnis nicht geboten ist. Im Gewerbepark Heßdorf unmittelbar östlich der A 3, insbesondere im Bereich der Musterhaussiedlung, treten allerdings einzelne Taggrenzwertüberschreitungen auf. Im Hinblick auf die besondere Zweckbestimmung der Musterhäuser als reine Besichtigungsobjekte liegen hier aber keine schutzwürdigen Außenwohnbereiche vor, so dass auch insoweit kein Entschädigungsanspruch besteht. Überschreitungen der Nachtgrenzwerte sind für Außenwohnbereiche ohne Belang, da sie von 22 bis 6 Uhr regelmäßig nicht zum dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, so dass von einer nächtlichen Nutzung zu Wohnzwecken beim Außenwohnbereich nicht auszugehen ist (BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, UPR 2000, 351-352, unter Hinweis auf § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV).

3.4.4.1.14 Behandlung weiterer Stellungnahmen und Einwendungen zum Themenkomplex Verkehrslärmschutz

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

Aktiver Lärmschutz für Dechsendorf

Von zahlreichen Personen wird aktiver Lärmschutz auch für Dechsendorf gefordert.

Diese Forderung muss zurückgewiesen werden. Bereits an den in Dechsendorf am nächsten zur A 3 gelegenen Anwesen unterschreiten die von der ausgebauten Autobahn herrührenden Beurteilungspegel von max. 50 dB(A) tags bzw. 47 dB(A) nachts deutlich die für Wohngebiete maßgeblichen Grenzwerte aus § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts (vgl. Berechnungspunkte Nrn. 772 - 774 in Unterlage 17.1.1T). In diesen Beurteilungspegeln sind auch die geltend gemachten Lärmreflexionen an den westlich der A 3 vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen bereits mit eingerechnet. Lärmschutzmaßnahmen sind auf Grund dessen für Dechsendorf aus Rechtsgründen nicht geboten. Die unterhalb der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV liegende Lärmbelastung, insbesondere von Gebieten, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, ist unabhängig davon gesondert in die Abwägung einzustellen. Dabei ist aber auch in Blick zu nehmen, dass die 16. BImSchV den Nutzungskonflikt zwischen Straßenverkehr und lärm betroffener Nachbarschaft dahin gehend löst, dass sie denjenigen, die nicht von Beurteilungspegeln oberhalb der einschlägigen Immissionsgrenzwerte betroffen sind, Lärmschutzansprüche versagt (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.08.1998, NVwZ 1999, 67-70). Die Planfeststellungsbehörde sieht deshalb davon ab, von der Vorhabensträgerin Lärmschutzmaßnahmen für Dechsendorf zu verlangen. Im Übrigen profitiert auch Dechsendorf von der lärm mindernden Wirkung des auf voller Länge des Ausbauabschnittes vorgesehenen offenporigen Asphaltbelags (Korrekturwert $D_{\text{StrO}} = -5$ dB(A)), so dass durch den Ausbau der A 3 gegenüber der Situation ohne Autobahnausbau sogar eine Entlastung von Verkehrslärmimmissionen eintritt (siehe Berechnungspunkte Nrn. 772 - 774 in Unterlage 17.1.1T).

Geschwindigkeitsbegrenzung

Im Anhörungsverfahren wird vielfach gefordert, eine Geschwindigkeitsbegrenzung - zumindest nachts - für den gegenständlichen Abschnitt der A 3 anzuordnen.

Diese Forderung wird zurückgewiesen. Die Konzentrationswirkung der Planfeststellung (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG) gestattet das Treffen von verkehrsrechtlichen Anordnungen im Planfeststellungsbeschluss grundsätzlich nur, soweit diese Anordnungen für das zugelassene Vorhaben unmittelbar notwendig sind (vgl. BVerwG, Beschluss vom 07.07.2000 - 4 B 94/99 - juris). Die Planfeststellungsrichtlinien bestimmen sogar ausdrücklich, dass im Planfeststellungsbeschluss verkehrsrechtliche Regelungen nicht zu treffen sind, sofern sie nicht als konzeptioneller Teil der planfestzustellenden Straßen anzusehen sind (Nr. 33 Abs. 6 der PlaFeR 15). Im Hinblick darauf fehlt der Planfeststellungsbehörde vorliegend die Kompetenz, Geschwindigkeitsbeschränkungen für die A 3 anzuordnen. Insbesondere sind solche nicht aus Verkehrssicherheitsgründen geboten, nachdem die Trassierung der ausgebauten A 3 den Vorgaben der RAA entspricht (vgl. die Ausführungen unter C. 3.4.3.1) und insbesondere die erforderlichen Haltesichtweiten uneingeschränkt gewährleistet sind.

Auch wenn man Geschwindigkeitsbeschränkungen als Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes i. S. v. § 41 Abs. 1 BImSchG ansehen wollte, so dass insoweit eine Regelungskompetenz der Planfeststellungsbehörde gegeben wäre, würde dies vorliegend nicht zur Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen durch die Planfeststellungsbehörde führen. Dies beruht auf folgendem: In den im Umfeld der A 3 liegenden Gebieten, die zumindest auch dem Wohnen dienen, werden mit dem 6-streifigen Ausbau der A 3 die einschlägigen Grenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV am Tag überhaupt nicht und in der Nacht nur um höchstens 3 dB(A) - und damit im Grenzbereich der menschlichen Wahrnehmung - überschritten. Die dortige Lärmbelastung verringert sich zudem durch die vorgesehenen baulichen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes deutlich gegenüber der Situation, die sich ohne Ausbau der A 3 einstellen würde. Die in Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV genannten Richtwerte von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags für reine und allgemeine Wohngebiete bzw. 62 dB(A) nachts und 72 dB(A) tags für Dorf- und Mischgebiete - bei Erreichen derer eine Verpflichtung zur Ergreifung von Maßnahmen anzunehmen ist - werden hier dadurch bei weitem nicht erreicht. Zudem ließe sich durch verkehrsrechtliche Maßnahmen auch eine spürbare Pegelminde rung von mindestens 3 dB(A) (siehe Nr. 2.3 der Lärmschutz-Richtlinien-StV) hier nicht verwirklichen. Eine denkbare Geschwindigkeitsbegrenzung - etwa auf 80 km/h - würde sich nur auf den Pkw-Verkehr auswirken. In der hier nur kritischen Nachtzeit ist jedoch der Lkw-Verkehr mit rund 38 % Verkehrsanteil für die Lärmbelastung ausschlaggebend. Infolge dessen würde sich der Emissionspegel durch eine solche Geschwindigkeitsbeschränkung nur um höchstens 1 dB(A) - weit unterhalb der Hörschwelle des menschlichen Ohres - verringern (vgl. Diagramm II der RLS-90); dies hat auch das Sachgebiet 50 der Regierung bestätigt. Demgegenüber würde durch eine solche Verkehrsregelung als Dauermaßnahme in die besondere Verkehrsfunktion der A 3 eingegriffen und zumindest die Leichtigkeit des Pkw-Verkehrs - für den hier grundsätzlich keine Geschwindigkeitsbeschränkung gilt - beeinträchtigt. Dem kommt angesichts dessen, dass die A 3 integraler Bestandteil des Bundesfernstraßennetzes ist, auch erhebliches Gewicht zu. Im Hinblick darauf stellen sich Geschwindigkeitsbeschränkungen wie gefordert jedenfalls im Ergebnis als unverhältnismäßig dar.

Erhöhung der von der St 2240 ausgehenden Lärmbelastung in Klebheim durch Reflexionen an den entlang der A 3 geplanten Lärmschutzwänden

Mehrfach wird außerdem auf die entlang der A 3 im Bereich von Klebheim geplante Lärmschutzwand hingewiesen, die nördlich von Klebheim in nur geringer Entfernung zur parallel verlaufenden St 2240 liegt. Es wird, befürchtet, dass der vom Verkehr auf der St 2240 emittierte Verkehrslärm an der Lärmschutzwand reflektiert wird und hierdurch eine zusätzliche Lärmbelastung für die Wohnbebauung von Klebheim entsteht.

Diese Befürchtung ist unbegründet. Die von der Vorhabensträgerin diesbzgl. vorgenommene rechnerische Überprüfung hat gezeigt, dass sich trotz der hier vorgesehenen Achsverschiebung der A 3 um etwa 11 m Richtung Westen im Ergebnis keine Pegelerhöhung in Klebheim durch Reflexion des vom Verkehr auf der St 2240 ausgehenden Lärms an der Rückseite der geplanten Lärmschutzwand ergibt. In diesem Zusammenhang darf auch darauf hingewiesen werden, dass durch die angesprochene Lärmschutzwand auch die Lebensräume westlich der Autobahn vom Verkehrslärm der hoch belasteten A 3 in gewissem Grad abgeschirmt werden, insbesondere im Bereich der Klebheimer Seen, so dass hier auch im Wirkbereich der Lärmschutzwand ein Entlastungseffekt eintritt. Zudem ist die St 2240 auch deutlich schwächer belastet als die A 3 (durchschnittlicher täglicher Verkehr an der Zählstelle bei Niederlindach 4.006 Kfz/24 h laut amtlicher Straßenverkehrszählung 2010), so dass auch bei Unterstellung einer Lärmerhöhung durch Reflexion im unmittelbaren Nahbereich der Wand dennoch im Endeffekt eine Lärminderung gegenüber der Situation ohne Errichtung der Lärmschutzwand an der A 3 einträte. Gleiches gilt auch in Bezug auf die Naherholung im betroffenen Bereich. Eine hochabsorbierende Ausführung der Rückwand der Lärmschutzwand oder dgl. ist wie angeregt deshalb nicht geboten.

Ausbildung der geplanten Lärmschutzkonstruktionen am jeweiligen Beginn bzw. Ende

Es wird vielfach gefordert, die geplanten Lärmschutzwände in den in den Planunterlagen genannten Längen in voller Höhe auszuführen und die Abtreppung der Wände außerhalb davon vorzunehmen.

Die Vorhabensträgerin hat diesbzgl. zugesagt, die Lärmschutzwände in der in den festgestellten Planunterlagen genannten Längen in voller Höhe auszubilden und die Verziehung am Anfang bzw. Ende der Lärmschutzanlagen mit einer Neigung von 1:8 auf 1,00 m Höhe außerhalb der jeweils angegebenen Wandlänge vorzunehmen. Der Forderung wird damit entsprochen.

Nördlich von Klebheim geplante PWC-Anlage

Im Anhörungsverfahren wird außerdem auf den nördlichen angrenzenden Ausbauabschnitt der A 3 (AS Höchststadt-Nord – Klebheim) und den dort geplanten Neubau einer PWC-Anlage verwiesen und gefordert, die von dieser Anlage ausgehenden Lärmbelastungen bei der Beurteilung des gegenständlichen Ausbauabschnittes mit zu berücksichtigen.

Diese Forderung ist zurückzuweisen. Der Neubau der genannten PWC-Anlage ist nicht Gegenstand der festgestellten Planung. Es ist außerdem nicht erkennbar, dass der planfeststellungsrechtliche Grundsatz der Problembewältigung dennoch vorliegend eine Berücksichtigung der von der im Nachbarabschnitt geplanten PWC-Anlage ausgehenden Immissionen erfordern würde. Durch das Nichtbetrach-

ten dieses Immissionsbeitrags im gegenständlichen Abschnitt wird insbesondere auch nicht die auf Klebheim einwirkende Lärmbelastung in ihrer realen Dimension verkannt wird (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 19.03.2014, UPR 2014, 392-397), zumal bei hochbelasteten Autobahnen wie der A 3 die von PWC-Anlagen einwirkenden Immissionen regelmäßig von den Immissionen der Richtungsfahrbahnen überstrahlt werden und damit in der Summe zu keinen darüber hinausgehenden Belastungen führen.

In Zukunft höheres Verkehrsaufkommen als prognostiziert

Es wird überdies gefordert, für den Fall, dass das Verkehrsaufkommen sich in Zukunft höher als prognostiziert erweisen sollte, Maßnahmen mit dem Ziel der Erhöhung des Lärmschutzes vorzusehen.

Diese Forderung muss ebenso zurückgewiesen werden.

Wie u. a. unter C. 3.4.4.1.4 bereits dargelegt, ist nicht erkennbar, dass die der Planung zu Grunde liegende Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 17.03.2014 nicht unter Berücksichtigung aller verfügbarer Daten in einer der Materie angemessenen und methodisch einwandfreien Weise erarbeitet worden ist. Das Prognoseverfahren ist vielmehr nicht zu beanstanden, ebenso sind die Ergebnisse nachvollziehbar und schlüssig. Eine höhere Verkehrsbelastung als prognostiziert ist aus heutiger Sicht vernünftigerweise nicht zu erwarten.

Sollten dennoch in Zukunft tatsächlich höhere Verkehrsbelastungen als in der Verkehrsuntersuchung vorausgesagt auftreten, so wäre dies als nicht voraussehbare Wirkung i. S. v. Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG zu qualifizieren. Denn nicht voraussehbar in diesem Sinne sind auch solche Beeinträchtigungen, die die Planfeststellungsbehörde nicht vorhergesehen hat, z. B. weil ihre Annahmen und Prognosen sich später als unzutreffend herausstellen. Gleiches gilt auch für Steigerungen des Verkehrsaufkommens, die in Folge späterer Entwicklungen eintreten und über die Grundannahmen deutlich hinausgehen. In diesem Fall können Betroffene Vorkehrungen oder die Errichtung von Anlagen verlangen, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen. Sie sind der Vorhabenträgerin nachträglich durch Beschluss der Planfeststellungsbehörde aufzuerlegen. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so richtet sich der Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 – 4 BayVwVfG). Ein solcher Anspruch i. S. d. Art. 75 Abs. 2 BayVwVfG besteht insbesondere, wenn durch einen nicht vorhersehbaren Verkehrszuwachs eine spürbare Lärmsteigerung von mindestens 3 dB(A) eintritt (BVerwG, Urteil vom 07.03.2007, NVwZ 2007, 827 ff.), wobei gemäß Nr. 4.0 der RLS-90 schon ab 2,1 dB(A) auf die ganze Zahl aufzurunden ist. Für eine derartige Lärmerhöhung müsste sich der zukünftige Verkehr im Vergleich zum prognostizierten Verkehr in etwa verdoppeln. Eine Lärmzunahme von weniger als 3 dB(A) kann ausnahmsweise auch dann erheblich sein, wenn der Beurteilungspegel die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle übersteigt (BVerwG, a. a. O.).

Die Planfeststellungsbehörde kann und muss nachteilige Wirkungen des Vorhabens, die sich erst später zeigen und mit denen die Beteiligten verständigerweise nicht rechnen können, weil sich ihr Eintritt im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht einmal als möglich abzeichnet, aber nicht schon in der Planfeststellung Rechnung tragen. Für den Schutz gegen derartige, nicht voraussehbare Wirkungen müssen sich die Betroffenen auf die Ansprüche verweisen lassen, die ihnen Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 – 4 BayVwVfG gewährt. Dazu gehören auch solche nachteiligen Wirkungen, deren zukünftiger Eintritt zwar theoretisch denkbar ist, sich aber mangels besonderer Anhaltspunkte noch nicht konkret ab-

sehen lässt. Denn verständigerweise ist nur mit solchen Wirkungen zu rechnen, deren Eintritt sich nicht nur als abstrakte, sondern als konkrete Möglichkeit abzeichnet. Andernfalls bliebe für die Anwendung des Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 - 4 BayVwVfG praktisch kein Raum. Das allgemein jeder Prognose innewohnende Risiko, die spätere Entwicklung könne von der Prognose abweichen, reicht auch nicht für einen Auflagenvorbehalt i. S. d. Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG aus (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.11.2000, NVwZ 2001, 429).

Vorgezogene Herstellung der planfestgestellten Lärmschutzanlagen

Im Anhörungsverfahren wird auch gefordert, die vorgesehenen Lärmschutzanlagen dem Ausbau der A 3 zeitlich vorgelagert zu errichten.

Diese Forderung ist zurückzuweisen. Die Verpflichtung, unter der - vorliegend auch zum Tragen kommenden - Einschränkung des § 41 Abs. 2 BImSchG sicherzustellen, dass die berechneten Beurteilungspegel die sich aus § 2 der 16. BImSchV ergebenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten, besteht Straße erst zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der geänderten Straße (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.03.1997, BVerwGE 104, 123-144).

Schallabsorbierende Verkleidung der geplanten Grünbrücke

Von mehreren Bewohnern von Untermembach wird befürchtet, dass der Autobahnlärm an den Innenwänden der in der „Mönau“ vorgesehenen Grünbrücke reflektiert wird und zu einer Erhöhung der Lärmimmissionen in dem betroffenen Streckenabschnitt führt. Es wird deshalb beantragt, schallabsorbierende Maßnahmen an den Innenwänden der Brücke zu treffen.

Wie unter C. 3.4.4.1.11 dargelegt, gewährleistet das für Untermembach gewählte Lärmschutzkonzept dort Vollschutz. Die schalltechnische Wirkung der Grünbrücke ist in den zu Grunde liegenden Lärmberechnungen bereits berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde sieht deshalb keinen Anlass, von der Vorhabensträgerin kostenträchtige schallhemmende Verkleidungen an der Grünbrücke oder dgl. zu verlangen (vgl. auch die nachfolgenden Ausführungen bzgl. der Abwägung der unterhalb der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV liegenden Lärmbelastung).

3.4.4.1.15 Abwägung hinsichtlich des Verkehrslärmschutzes

Die dem festgestellten Plan zu Grunde liegenden schalltechnischen Berechnungen sind im Ergebnis ebenso wenig zu beanstanden wie die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen. Die Einhaltung der einschlägigen Grenzwerte für den Zeitraum Tag ist durch die Planung an allen Gebäuden in Wohn- und Dorf- bzw. Mischgebieten gesichert; insoweit besteht Vollschutz. Es verbleiben allerdings Überschreitungen der maßgeblichen Nachtgrenzwerte; über die planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen hinausgehende Maßnahmen sind allerdings – wie ausführlich dargelegt – hier nicht mehr verhältnismäßig. Die von Nachtgrenzwertüberschreitungen in Wohn- und Dorf- bzw. Mischgebieten Betroffenen haben aber Anspruch auf passiven Lärmschutz. Eine ungerechtfertigte Ungleichbehandlung der Betroffenen in den unterschiedlichen Ortschaften ist mit dem planfestgestellten Lärmschutzkonzept nicht verbunden; es berücksichtigt insbesondere die unterschiedlichen topographischen Gegebenheiten und Siedlungsstrukturen.

Auch die unterhalb der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV liegende Lärmbelastung, insbesondere von Gebieten, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen,

ist mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellen. Das planfestgestellte Vorhaben führt jedoch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen zu einer deutlichen Entlastung der Betroffenen. Insbesondere bewirken die aktiven Lärmschutzmaßnahmen entlang der Strecke eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation im Vergleich zum Bestand und zur Situation ohne den 6-streifigen Ausbau der A 3. Vor allem ohne Ausbau käme es zu erheblich mehr und deutlich höheren Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte. Im Hinblick darauf kann auch von einer zusätzlichen Verlärmung der in der Nähe der betroffenen Siedlungen liegenden Naherholungsgebiete sowie dieser Siedlungen selbst durch das Vorhaben, wie der Bund Naturschutz in Bayern e. V. meint, nicht die Rede sein. Dies gilt auch bzgl. der zur A 3 hinführenden Straßenverbindungen. Auf diesen ist nach der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 17.03.2014 im Bereich von Erlangen mit seinen hochbelasteten Anschlüssen wegen der bereits teilweise gegebenen 6-streifigen Nutzung der A 3 eine Rückverlagerung von Verkehr, der die A 3 zuvor wegen der starken Belastung mit Schwerverkehr zum Teil gemieden hat, bereits eingetreten, so dass hier keine über die allgemeine Verkehrssteigerung - die nicht dem Vorhaben angelastet werden kann - hinausgehende Verkehrszunahme durch das Vorhaben zu erwarten ist. Die Lärmbelastung der an diesen Straßenzügen liegenden Ortschaften wird sich in Folge dessen nicht dem 6-streifigen Ausbau der A 3 zurechenbar erhöhen.

In Blick zu nehmen ist zudem, dass die 16. BImSchV den Nutzungskonflikt zwischen Straßenverkehr und lärm betroffener Nachbarschaft dahin gehend löst, dass sie denjenigen, die nicht von Beurteilungspegeln oberhalb der einschlägigen Immissionsgrenzwerte betroffen sind, Lärmschutzansprüche versagt (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.08.1998, NVwZ 1999, 67-70). Die Planfeststellungsbehörde sieht deshalb auch unter diesem Blickwinkel davon ab, von der Vorhabensträgerin noch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zu verlangen.

Unter Berücksichtigung des planfestgestellten Lärmschutzkonzeptes kommt den Belangen des Lärmschutzes auch insgesamt kein solches Gewicht zu, als dass dies die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen könnte.

3.4.4.2 *Schadstoffbelastung*

3.4.4.2.1 Schadstoffeintrag in die Luft

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

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

Die in der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegten Grenzwerte für Luftschadstoffe werden durch die vom Verkehr auf dem gegenständlichen Ausbauabschnitt erzeugten Abgase im Prognosejahr 2030 nicht in un-

zulässiger Weise überschritten; auf Unterlage 17.2 wird hierzu Bezug genommen. Die dort für den westlichen Ortsrand von Kosbach vorgenommene Berechnung der lufthygienischen Verhältnisse nach Umsetzung des gegenständlichen Autobahnausbaus anhand der Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) zeigt, dass Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) die straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffleitkomponenten darstellen. Sie zeigt gleichzeitig auch, dass der Jahresmittelwert für Partikel PM₁₀ im Prognosejahr 2030 nur bei rund 22 µg/m³ (54 % des einschlägigen Grenzwertes), für Partikel PM_{2,5} bei rund 14 µg/m³ (56 % des einschlägigen Grenzwertes) und für NO₂ bei knapp 21 µg/m³ (52 % des einschlägigen Grenzwertes) liegt. Es ist nach dieser Berechnung zudem mit nur 20 Überschreitungen im Kalenderjahr des über den Tag gemittelten Immissionsgrenzwerts für Partikel PM₁₀ von 50 µg/m³ sowie mit maximal zwei Überschreitungen des über eine volle Stunde gemittelten Immissionsgrenzwerts für NO₂ von 200 µg/m³ im Kalenderjahr zu rechnen (zulässig wären hier nach der 39. BImSchV 35 bzw. 18 Überschreitungen im Kalenderjahr).

Hervorzuheben ist dabei, dass sich die für das Prognosejahr 2030 berechnete Luftschadstoffbelastung auf den autobahnnahen westlichen Ortsrand von Kosbach bezieht. In bebauten Gebieten, die weiter von der A 3 entfernt liegen, wird die von der Autobahn herrührende Luftschadstoffbelastung auf noch niedrigerem Niveau liegen. Zudem schirmen die in der festgestellten Planung beinhalteten Lärmschutzwände die Siedlungen entlang der A 3 zusätzlich gegen Luftschadstoffimmissionen ab; dieser Abschirmeffekt wurde bei der vorgenommenen Berechnung noch gar nicht berücksichtigt (siehe Nr. 1.3.4 der Unterlage 17.2).

Das Sachgebiet 50 der Regierung hat die Berechnung der lufthygienischen Verhältnisse nach Verwirklichung des Vorhabens überprüft. Es hat bestätigt, dass die errechneten Immissionswerte sich im plausiblen Rahmen für einen verkehrsnahen Aufpunkt bewegen und die Berechnungsergebnisse den Schluss zulassen, dass die Grenzwerte der 39. BImSchV auch in der Realität unter den zu Grunde gelegten Rahmenbedingungen sicher eingehalten werden können. Eine noch weiter ins Detail gehende Ermittlung der zu erwartenden Luftschadstoffbelastung erscheint deshalb der Planfeststellungsbehörde nicht notwendig. Zu berücksichtigen ist insbesondere auch, dass die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens ist; es besteht keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte dieser Rechtsverordnung vorhabensbezogen sicherzustellen; eine solche Verpflichtung folgt auch nicht aus einem Umkehrschluss aus § 50 Satz 2 BImSchG (vgl. BVerwG, Urteile vom 26.05.2004, BVerwGE 121, 57-67, und vom 23.02.2005, BVerwGE 123, 23-37). 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 den Berechnungsergebnissen deutliche Unterschreitung der Grenzwerte bzw. der höchstzulässigen Anzahl an Überschreitungen pro Kalenderjahr nicht erkennbar. Die Beziehung medizinischen Sachverstands war deshalb ebenso nicht geboten.

Gleichwohl ist eine Veränderung der Luftqualität unterhalb der Grenzwerte nach § 50 Satz 2 BImSchG ein abwägungserheblicher Belang. Die Ergebnisse der Berechnung der künftigen Schadstoffbelastung schlagen sich dabei in der Abwägung zwar zulasten des Vorhabens nieder, stellt aber im Ergebnis - nicht zuletzt auch

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

3.4.4.2.2 Schadstoffeintrag in den Boden

Neben dem Schadstoffeintrag in die Luft ist zu berücksichtigen, dass die vorhabensbedingten - insbesondere die mit den Fahrzeugabgasen emittierten Schadstoffe - auch zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen können. Für jeden, der auf den Boden einwirkt, besteht die Pflicht, sich so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden (§ 4 Abs. 1 BBodSchG). Dabei versteht man unter schädlichen Bodenveränderungen solche Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen (§ 2 Abs. 3 BBodSchG). Der Begriff der schädlichen Bodenveränderung i. S. d. § 2 Abs. 3 BBodSchG deckt sich somit insbesondere mit der Formulierung des § 3 Abs. 1 BImSchG, soweit sie durch Immissionen verursacht wird.

Bzgl. vorhabensbedingter Schadstoffeinträge in den Boden gilt folgendes: Gemäß den bestehenden wissenschaftlichen Erkenntnissen ist vor allem im unmittelbaren Nahbereich der Trasse, etwa in einem Streifen von 10 m beiderseits der Trasse, mit nicht unerheblichen Schadstoffeinträgen in den Boden zu rechnen. Diese Belastungen nehmen mit zunehmender Entfernung von der Trasse bzw. mit zunehmender Bodentiefe deutlich ab. Veränderungen gegenüber der Situation vor Durchführung des Vorhabens sind zwar nicht zu vermeiden. Für die hier zu treffende Entscheidung kann die Planfeststellungsbehörde allerdings auf vorliegende Untersuchungen zum Schadstoffeintrag in straßennahe Böden zurückgreifen, die die Zulässigkeit des Vorhabens mit den sich hieraus ergebenden Konsequenzen für Mensch und Tier nicht in Frage stellen. Eine Minimierung wird einerseits durch die plangegenständliche Neugründung von Wald sowie Baum-/Gehölzpflanzungen erreicht, da Bäume und Gehölze als Staub- und Schadstofffilter wirken (zum Umfang der Waldneugründungen und Pflanzungen vgl. Unterlage 9.1), und andererseits durch die trassenbegleitenden Lärmschutzwände. Auch beginnt die landwirtschaftliche Nutzung infolge der vorhabensbedingten Dämme, Einschnitte und Entwässerungseinrichtungen sowie der teilweise parallel zur A 3 verlaufenden Wege in der Regel erst jenseits der genannten Entfernung.

Überdies sind die Schadstoffemissionen des einzelnen Fahrzeugs auf Grund gesetzlicher Maßnahmen bereits heute geringer als zum Referenzzeitraum der angesprochenen Untersuchungen, und werden künftig voraussichtlich noch weiter abnehmen. In der Gesamtschau ist daher davon auszugehen, dass die vorhabensbedingten Schadstoffeinträge in den Boden ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier bleiben werden. Schädliche Bodenveränderungen i. S. d. § 2 Abs. 3 BBodSchG sind nicht zu erwarten. Der mit nicht unerheblichem Gewicht gegen die Planung in die Abwägung einzustellende Aspekt der Schadstoffbelastung des Bodens vermag deshalb nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die für die Planung sprechenden öffentlichen Belange auch angesichts der schon gegebenen Vorbelastung durch die bestehende Autobahntrasse nicht zu überwiegen.

3.4.4.2.3 Schadstoffeintrag in Gewässer

Schadstoffeinträgen in oberirdische Gewässer sowie Gefährdungen des Grundwassers im Bereich der planfestgestellten Trasse wird insbesondere mit dem Entwässerungskonzept, das den festgestellten Planunterlagen zu Grunde liegt, so weit wie möglich vorgebeugt. Erhebliche Schadstoff(mehr)einträge sind im Ergebnis nicht zu erwarten (vgl. die Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zum Schutzgut Wasser sowie unter C. 3.4.7.3). Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass mit den in der Planung vorgesehenen Absetz- und Rückhaltebecken das im Einzugsgebiet dieser Anlagen anfallende Wasser vor Ableitung nun vorgereinigt wird. Außerhalb der Einzugsgebiete der Absetz- und Rückhaltebecken wird das Oberflächenwasser der A 3 nach der Planung flächig versickert bzw. auf einem Teilstück mit einem Mulden-Rigolen-System gesammelt und der Lindach zugeführt. Vor dem Kontakt mit dem Grundwasser bzw. der Einleitung in die Lindach wird das Straßenabwasser jeweils während der Bodenpassage gereinigt. Diese jeweils erfolgende Reinigung des Wassers ist positiv für das Vorhaben in die Abwägung einzustellen.

Der Belang des Schutzes der Gewässer vor Schadstoffeinträgen ist in der Zusammenschau nicht geeignet, das Vorhaben angesichts seiner positiven Auswirkungen in Frage zu stellen.

3.4.4.2.4 Abwägung hinsichtlich des Schadstoffeintrags

Insgesamt kommen im Rahmen der Abwägung weder dem nicht bestreitbaren Beitrag zur allgemeinen Luftverschmutzung noch dem zu erwartenden Eintrag luftgetragener bzw. sonstiger Schadstoffe in straßennah gelegene Grundstücke ein entscheidendes Gewicht gegen das Vorhaben zu, zumal mit der Ausbaumaßnahme auch gewisse Entlastungseffekte (z. B. Hemmung der Luftschadstoffausbreitung durch Lärmschutzwände) verbunden sind.

3.4.5 Bodenschutz

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten und die Herstellung bzw. Erweiterung und Unterhaltung der Anlage kann hier nach BBodSchG zugelassen werden. Das unter C. 3.3.1 dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens; die Belange des Bodenschutzes haben dahinter zurück zu treten. Dabei ist insbesondere auch zu berücksichtigen, dass von der vorhandenen Autobahntrasse schon eine erhebliche Vorbelastung ausgeht, die mit dem Vorhaben nur in vergleichsweise geringem Umfang gesteigert wird, so dass in der Gesamtschau die vorhabensbedingten (zusätzlichen) Schadstoffeinträge ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier bleiben werden. Die Belange des Bodenschutzes stellen die Ausgewogenheit der Planung deshalb nicht in Frage, zumal die in § 2 Abs. 2 BBodSchG genannten Bodenfunktionen grundsätzlich gleichrangig sind. Die Kritik des Bund Naturschutz in Bayern e. V. an dem Flächenverbrauch des Vorhabens verfährt deshalb im Ergebnis ebenso nicht. Soweit er in diesem Zusammenhang meint, der vorhabensbedingte Flächenverbrauch stehe im Widerspruch zu den Zielen der Staatsregierung und der Bundesregierung, den „Flächenfraß“ zu stoppen, greift dies ebenso nicht durch. Aus den damit angesprochenen Zielsetzungen ergibt sich lediglich das allgemeine Bestreben, die für Siedlungs- und Verkehrszwecke erfol-

genden Flächeninanspruchnahmen zu verringern. Eine Unzulässigkeit des gegenständlichen Vorhabens folgt daraus jedoch nicht.

Mit dem geplanten bestandsorientierten Ausbau von zwei zusätzlichen Fahrstreifen angrenzend an die bestehenden Fahrbahnen der A 3 und weitmöglichster Einbindung der vorhandenen Einrichtungen und Querungen wird die Bodenversiegelung auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Die mit ihr einhergehenden negativen Wechselwirkungen auf die Grundwasserneubildung bzw. den Oberflächenwasserabfluss können durch die bereichsweise vorgesehene flächenhafte Versickerung des anfallenden Niederschlagswasser und die Anlage der geplanten Absetz- und Regenrückhalteeinrichtungen bzw. des Mulden-Rigolen-Systems deutlich gemindert werden (vgl. die Ausführungen unter C. 2.1.4.4.2). Weitere zumutbare Verbesserungsmöglichkeiten sind nicht ersichtlich.

3.4.6 Naturschutz und Landschaftspflege

3.4.6.1 Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft

3.4.6.1.1 FFH-/SPA-Gebiete

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich keine FFH- oder SPA-Gebiete.

3.4.6.1.2 Landschaftsschutzgebiete

Im Untersuchungsgebiet sind allerdings mehrere Landschaftsschutzgebiete (§ 26 BNatSchG) ausgewiesen; insoweit wird auf die Auflistung auf S. 7 der Unterlage 19.1T Bezug genommen. Die festgestellte Planung berührt in unterschiedlichem Umfang diese Schutzgebiete. So wird in das Landschaftsschutzgebiet „Grünau“ (LSG-00340.01) im Bereich der östlich der A 3 liegenden Anschlussstellenrampe der AS Erlangen-West randlich eingegriffen. Das Schutzgebiet „Mönau“ (LSG-00340.03) wird entlang der Autobahntrasse auf der Ostseite der A 3 am Rand in Anspruch genommen, zudem wird eine Lärmschutzwand teilweise innerhalb des Gebietes errichtet. Im Zuge der Baudurchführung wird daneben auch zeitweise das Schutzgebiet „Seebachgrund“ (LSG-00340.05) am Gebietsrand beansprucht. Hinsichtlich des Schutzgebietes „Steinforstgraben mit Kosbacher Weihern und Dauerwaldstreifen östlich des Main-Donau-Kanals“ (LSG-00340.10) führt das Vorhaben zu randlichen Eingriffen östlich entlang der A 3 durch die Erweiterung der Verkehrsflächen sowie den Ersatzneubau des Überführungsbauwerks der GVS Kosbach – Untermembach über die A 3 seitlich neben dem Bestand, wobei allerdings in Blick zu nehmen ist, dass auch das bestehende Überführungsbauwerk sich innerhalb des Schutzgebietes befindet. Zusätzliche Auswirkungen ergeben sich bzgl. dieses Schutzgebietes durch die plangegenständliche Neuerrichtung von Lärmschutzwänden für Kosbach, welche teilweise auf schon bestehenden Erdwällen vorgesehen sind. Die geplanten Lärmschutzwände kommen teilweise auch innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Schutzstreifen beiderseits der Bundesautobahn A 3“ (LSG-00340.13) zu liegen. In dieses Schutzgebiet wird zudem auch im Rahmen der baulichen Erweiterung der A 3 eingegriffen, und zwar sowohl auf der Westseite der A 3 im Waldgebiet „Mönau“ und im Bereich von Kosbach als auf der Ostseite der Autobahn südlich von Kosbach. In das Schutzgebiet „Moorbachtal“ (LSG-00340.06) wird hingegen nicht eingegriffen; dieses Gebiet liegt nicht unmittelbarer Nähe zur A 3. Das Schutzgebiet „Mönau“ (LSG-00393.01), das auch nicht unmittelbar an die A 3 angrenzt, wird nur minimal am Rand berührt. Der geplante Ersatzneubau des Überführungsbauwerks der GVS Kosbach – Untermembach neben dem Bestandsbauwerk wirkt sich auch auf das Landschaftsschutzgebiet „Schutz von Landschaftsräumen im Bereich der Stadt Herzogenaurach“ (LSG-00399.01) aus, wobei auch hier das bestehende Überfüh-

rungsbauwerk und die GVS schon derzeit innerhalb des Schutzgebietes liegen. Weiterhin wird in dieses Schutzgebiet teilweise mit der Anlage des ASB 373-1R eingegriffen.

Die genannten Landschaftsschutzgebiete sind - mit Ausnahme der beiden letztgenannten - durch die Verordnung über den Schutz von Landschaftsräumen im Bereich der Stadt Erlangen (Landschaftsschutzverordnung) vom 13.12.2000 in der Fassung vom 15.11.2011 festgesetzt worden. Das Schutzgebiet „Mönau“ (LSG-00393.01) wurde mit Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Mönau“ des Landkreises-Erlangen-Höchstadt vom 24.09.1986 festgesetzt, das Schutzgebiet „Schutz von Landschaftsräumen im Bereich der Stadt Herzogenaurach“ (LSG-00399.01) durch Verordnung über den Schutz von Landschaftsräumen im Bereich der Stadt Herzogenaurach des Landkreises Erlangen-Höchstadt vom 17.12.1986. Diese genannten Verordnungen gelten gemäß Art. 60 Abs. 1 BayNatSchG fort.

In den von der genannten Landschaftsschutzverordnung der Stadt Erlangen geschützten Landschaftsräumen bedürfen u. a. das Anlegen und die Änderung von Straßen, Plätzen, Wegen und Reitwegen (§ 3 Abs. 1 Nr. 4 der Verordnung), wesentliche Änderungen in der Bepflanzung, insbesondere Rodungen, Beseitigungen von Einzelbäumen, Baumgruppen und Aufforstungen, soweit diese außerhalb des Staatswaldes erfolgen (§ 3 Abs. 1 Nr. 8 der Verordnung) sowie die Neuanlage und Veränderungen von Gewässern einschließlich Fischteichen und Gräben, die Änderung der Ufer, des Grundwasserstandes oder des Zu- und Abflusses des Wassers (§ 3 Abs. 1 Nr. 9 der Verordnung) der Erlaubnis. Des Weiteren verbietet § 2 Abs. 1 i. V. m. Abs. 2 Nr. 1 der Verordnung mit Kraftfahrzeugen außerhalb der hierfür zugelassenen Wege und Plätze zu fahren oder zu parken; die Ruhe in der Natur durch Lärm oder auf andere Weise zu stören ist nach § 2 Abs. 2 Nr. 3 der Verordnung ebenso verboten. Die beiden vorgenannten Verordnungen des Landkreises Erlangen-Höchstadt enthalten im Wesentlichen inhaltsgleiche Verbots- bzw. Erlaubnistatbestände (vgl. §§ 2 und 3 bzw. §§ 3 und 4 der Verordnungen). Die Verordnung über den Schutz von Landschaftsräumen im Bereich der Stadt Herzogenaurach des Landkreises Erlangen-Höchstadt verbietet zudem explizit auch, Hecken, Feldgehölze, Windschutzpflanzungen und Pflanzungen, die der Landschaftspflege dienen, zu beseitigen oder zu beschädigen (§ 3 Abs. 2 Buchstabe e) der Verordnung); in § 2 Abs. 2 Buchstabe e) der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Mönau“ findet sich eine annähernd identische Regelung. Die Verordnung über den Schutz von Landschaftsräumen im Bereich der Stadt Herzogenaurach stellt außerdem unter § 4 Abs. 1 Nr. 11 die Zerstörung, Beschädigung, nachhaltige Störung oder Veränderung des charakteristischen Zustandes von Mager- und Trockenstandorten sowie von näher bezeichneten Nass- und Feuchtfleichen noch unter Erlaubnisvorbehalt.

Die vom jeweiligen § 3 Abs. 1 der Landschaftsschutzverordnung der Stadt Erlangen und der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Mönau“ bzw. von § 4 Abs. 1 der Verordnung über den Schutz von Landschaftsräumen im Bereich der Stadt Herzogenaurach geforderte Erlaubnis ist gemäß § 3 Abs. 3 der Verordnung der der Landschaftsschutzverordnung der Stadt Erlangen bzw. § 3 Abs. 2 der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Mönau“ und § 4 Abs. 2 der Verordnung über den Schutz von Landschaftsräumen im Bereich der Stadt Herzogenaurach u. a. dann zu erteilen, wenn das beabsichtigte Vorhaben dem Schutzzweck nicht zuwider läuft bzw. keine gegen diesen gerichtete Wirkungen hervorruft.

Die gegenständliche Planung erfüllt die vorgenannten Erlaubnistatbestände insbesondere durch die Erweiterung der Verkehrsflächen der A 3, die Errichtung von Lärmschutzwänden, den vorgesehenen Ersatzneubau der Überführung der GVS Kosbach – Untermembach einschließlich dadurch notwendiger Anpassungen im

nachgeordneten Straßen- und Wegenetz sowie mit der plangegenständlichen Straßenentwässerung, die u. a. über Entwässerungsgräben erfolgen soll (vgl. unten unter C. 3.4.7.3) und der mit dem Vorhaben teilweise verbundenen Beseitigung von Bewuchs. Innerhalb des mit Verordnung über den Schutz von Landschaftsräumen im Bereich der Stadt Herzogenaurach geschützten Bereichs ist zudem die vorgesehene Neuanlage des ASB 373-1R insoweit von Relevanz. Das Vorhaben ruft aber jedenfalls unter Berücksichtigung der in der festgestellten Planung vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen (siehe unten unter C. 3.4.6.4.9) keine gegen die jeweiligen Schutzzwecke gerichteten Wirkungen hervor. Hierbei ist zum einen von Bedeutung, dass die betroffenen Landschaftsschutzgebiete durch die vorhandene Autobahntrasse entsprechend vorbelastet sind und dadurch bereits gewisse funktionelle Einschränkungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts bestehen. Daneben sind auch die Kleinräumigkeit und die geringe Eindringtiefe der mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen für die Schutzgebiete zu berücksichtigen. Im Ergebnis ist deshalb nicht von einer Minderung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts durch das Vorhaben auszugehen, zumal eben durch die landschaftspflegerische Begleitplanung eine funktionelle Kompensation des erfolgenden Eingriffs sichergestellt wird. Unter Berücksichtigung der vorgenannten Gesichtspunkte ist auch weder zu besorgen, dass die Schönheit, Vielfalt oder Eigenart des Landschaftsbildes Schaden nimmt, noch dass der Erholungswert für die Allgemeinheit geschmälert wird. Auch die Stadt Erlangen geht davon aus, dass die betroffenen Landschaftsteile in ihrer Substanz erhalten werden und der Schutzzweck weiterhin gewährleistet ist; das Landratsamt Erlangen-Höchstadt hat ebenso keine Einwendungen in dieser Hinsicht vorgebracht. Die tatbestandlichen Voraussetzungen für die Erteilung von Erlaubnissen nach den oben genannten Vorschriften der Schutzgebietsverordnungen liegen damit vor; in Folge der Ausgestaltung der Erlaubnisvorschriften als gebundene Entscheidungen sind damit die Erlaubnisse zu erteilen, ohne dass insoweit noch Ermessenserwägungen o. ä. anzustellen wären. Die Erlaubnisse werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung umfasst (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG), eines gesonderten Ausspruchs im Beschlusstenor bedarf es nicht.

Soweit der im Zuge der Bauausführung entstehende Lärm die Ruhe in der Natur stört und es außerdem im Rahmen der Bauabwicklung wohl notwendig werden wird, mit Kraftfahrzeugen außerhalb der hierfür zugelassenen Wege und Plätze zu fahren oder zu parken, stehen die weiter oben genannten Verbote der Schutzgebietsverordnungen inmitten; gleiches gilt hinsichtlich der mit dem Vorhaben teilweise einhergehenden Beseitigung von vorhandenem Bewuchs sowie für plangegenständliche Eingriffe in bestimmte Biotoptypen. Sofern diese Auswirkungen nicht ohnehin von den erteilten Erlaubnissen als Nebenerscheinungen des Ausbaus mitumfasst sein sollten, wird insoweit mit diesem Beschluss eine Befreiung von diesen Verboten auf der Grundlage von § 67 Abs. 1 BNatSchG erteilt. Die Voraussetzungen von § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG liegen hier vor. Die Befreiung von den betreffenden Verboten ist aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig. Hinsichtlich der Allgemeinwohlgründe wird auf die Ausführungen unter C. 3.3 Bezug genommen. Diese Gründe wiegen gegenüber den Belangen des Landschaftsschutzes in den Schutzgebieten erheblich schwerer. Dabei ist insbesondere auch zu berücksichtigen, dass sich die Handlungen, welche Verbotstatbestände erfüllen, nur in einem relativ begrenzten Bereich merklich auswirken werden. Zudem wirkt sich die Vorbelastung durch die bestehende Trasse der A 3 auch insoweit schutzmindernd für die Belange des Landschaftsschutzes aus. Die Befreiung ist auch im Rechtssinn notwendig, namentlich existieren keine gangbaren Alternativen, mit denen die entstehenden Beeinträchtigungen noch weiter verringert werden könnten (vgl. hierzu die Ausführungen unter C. 3.4.2). Ein von Art. 56 Satz 3 BayNatSchG zur Voraussetzung gemachtes Einvernehmen der sonst für die Erteilung von Befreiungen zuständigen Behörde ist im

Rahmen der straßenrechtlichen Planfeststellung im Hinblick auf die in Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG geregelte umfassende Konzentrationswirkung (vgl. Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, § 75 Rdnr. 13 u. 14) nicht notwendig.

3.4.6.1.3 Geschützte Landschaftsbestandteile

Im vom Vorhaben betroffenen Raum sind insgesamt zwei geschützte Landschaftsbestandteile i. S. v. § 29 BNatSchG anzutreffen. Es handelt sich dabei um die Landschaftsbestandteile „Röhracher Sandgrube“ (LB-01036) und „Sandgrube in den Kreuzäckern und Teiche in der Leite“ (LB-00968). Beide geschützte Landschaftsbestandteile liegen jedoch in einiger Entfernung zur A 3 und außerhalb der Beeinträchtigungszone der ausgebauten A 3 (siehe Unterlage 19.2 Blatt 1T). Nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf die genannten geschützten Landschaftsbestandteile sind deshalb nicht zu besorgen.

3.4.6.1.4 Gesetzlich geschützte Biotope

Im Untersuchungsgebiet finden sich auch mehrere Flächen, die dem Schutz des § 30 BNatSchG bzw. des Art. 23 BayNatSchG unterfallen. Hinsichtlich Lage und Beschreibung der betroffenen Flächen wird auf die Anlagen 3 und 4 der Unterlage 19.1T verwiesen, aus denen die Flächen ersichtlich sind. Die genaue Ausdehnung und Abgrenzung der Flächen ist in Unterlage 19.2 zeichnerisch dargestellt.

Nach § 30 Abs. 2 BNatSchG sind Handlungen, die zu einer Zerstörung oder sonstigen erheblichen Beeinträchtigung solcher Biotope führen können, unzulässig. Eine erhebliche Beeinträchtigung oder gar eine Zerstörung von geschützten Biotopen kann ausnahmsweise zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können oder wenn die Maßnahme aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist (Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Soweit das Vorhaben vorliegend derartige Wirkungen mit sich bringt, sind jedenfalls die Voraussetzungen für eine solche Ausnahme hier gegeben. Die mit dem Vorhaben insoweit verbundenen Eingriffe werden - ebenso wie alle anderen des Vorhabens - vollständig kompensiert (vgl. dazu unten unter C. 3.4.6.4.10). Soweit die mit der festgestellten Planung verbundenen kleinräumigen Eingriffe in bzw. Beeinträchtigungen des Biototyps „Sumpfwald“ (WQ) als nicht ausgleichbar i. S. v. § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG einzustufen sind (vgl. Anlage zu Grundsatz 1 der „Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben“ vom 21.06.1993), liegen Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vor, die das Vorhaben notwendig machen. Hinsichtlich der für das Vorhaben sprechenden Gemeinwohlgründe wird auf die Ausführungen unter C. 3.3 Bezug genommen. Diese Gründe sind auch so gewichtig, dass sie die mit dem Vorhaben einher gehenden Auswirkungen auf gesetzlich geschützte Biotope rechtfertigen; sie wiegen gegenüber den Belangen des Biotopschutzes deutlich schwerer. Dabei ist neben der geringen räumlichen Ausdehnung der insoweit eintretenden Beeinträchtigungen auch zu berücksichtigen, dass die betroffenen Biotopbereiche durch die bestehende Autobahntrasse bereits erheblich vorbelastet sind. Gangbaren Alternativen, mit denen die entstehenden Beeinträchtigungen noch weiter verringert werden könnten, existieren zudem auch nicht (vgl. hierzu die Ausführungen unter C. 3.4.2). Die Ausnahme ist von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses mit umfasst (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG), so dass ein gesonderter Ausspruch im Tenor auch hier nicht erforderlich ist.

3.4.6.1.5 Schutz bestimmter sonstiger Landschaftsbestandteile

Gemäß Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG ist es verboten, in der freien Natur Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze oder -gebüsche einschließlich Ufergehölze oder -gebüsche zu roden, abzuschneiden, zu fällen oder auf sonstige Weise erheblich zu beeinträchtigen.

Von den Verboten des Art. 16 BayNatSchG kann eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden oder wenn die Maßnahme aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist, wobei auch diese Entscheidung durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzt wird (Art. 16 Abs. 2 BayNatSchG i. V. m. Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG und Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG).

Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen von Landschaftsbestandteilen der genannten Art werden im Ergebnis vollständig ausgeglichen (siehe hierzu im Einzelnen die Ausführungen unter C. 3.4.6.4). Im Übrigen ergäbe auch eine Abwägung, dass überwiegende Gründe des öffentlichen Interesses (Art. 23 Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG) für das Vorhaben sprechen. Die Belange, die für das Maßnahme streiten, sind so gewichtig, dass sie auch einen Eingriff in die nach Art. 16 BayNatSchG geschützten Landschaftsbestandteile und somit die Entfernung und Beeinträchtigung von Hecken, Feldgehölzen und Gebüschern rechtfertigen würden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass alle Bereiche, die hier in Anspruch genommen werden sollen, bereits erheblichen Vorbelastungen unterliegen.

3.4.6.2 *Allgemeiner und besonderer Artenschutz*

Im Rahmen der Prüfung der naturschutzrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens sind auch die einschlägigen Bestimmungen des Artenschutzrechts zu beachten. Die Vorschriften des Artenschutzrechts dienen allgemein dem Schutz und der Pflege der wild lebenden Tier- und Pflanzenarten. Besondere Bedeutung kommt in Bezug auf die verfahrensgegenständliche Baumaßnahme dem Lebensstätten-schutz des § 39 Abs. 5 BNatSchG und den Zugriffsverboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu.

3.4.6.2.1 Allgemeiner Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen

Dem allgemeinen Artenschutz dienen die in § 39 Abs. 5 BNatSchG niedergelegten Vorschriften des Lebensstätten-schutzes. Dabei überschneiden sich diese Vorschriften teilweise mit den landesrechtlichen Vorschriften zum Schutz bestimmter Landschaftsbestandteile (Art. 16 BayNatSchG) und zu gesetzlich geschützten Biotopen (Art. 23 BayNatSchG).

Nach § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG ist es insbesondere verboten, Bäume in bestimmter Lage, Hecken, lebende Zäune, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden oder auf den Stock zu setzen mit Ausnahme schonender Form- und Pflegeschritte zur Gesunderhaltung der Bäume. Diese Verbote gelten gem. § 39 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG jedoch nicht für - wie vorliegend - nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft (siehe hierzu unten unter C. 3.4.6.4). Mit der Abarbeitung der Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird den betroffenen Artenschutzbelangen durch entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzverpflichtungen bereits Rechnung getragen (so Begründung des angenommenen Änderungsantrags BT-Drs. 16/13430).

Im Übrigen lägen hier auch die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung gem. § 67 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG vor; insoweit wird auf die

diesbzgl. Ausführungen unter C. 3.4.6.1.2 Bezug genommen, die hier sinngemäß gelten.

Zur Ausnahme von den Verboten des Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG wird auf die Ausführungen unter C 3.4.6.1.5 verwiesen.

3.4.6.2.2 Besonderer Artenschutz

3.4.6.2.2.1 Rechtsgrundlagen

Zentrale Vorschriften des besonderen Artenschutzes für das verfahrensgegenständliche Vorhaben sind die Verbotsbestimmungen des § 44 Abs. 1 BNatSchG (Zugriffsverbote). Hiernach ist es verboten,

- wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG),
- wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt dabei vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG),
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) und
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG).

Welche Arten zu den besonders oder streng geschützten Arten gehören, ergibt sich aus § 7 Abs. 2 Nrn. 13 und 14 BNatSchG. Unter einer lokalen Population i. S. d. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG versteht man (aufbauend auf der Legaldefinition des § 7 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG) eine Gruppe von Individuen einer Art, die eine Fortpflanzungs- und Überdauerungsgemeinschaft bilden und einen zusammenhängenden Lebensraum gemeinsam bewohnen. Im Allgemeinen sind Fortpflanzungsinteraktionen und andere Verhaltensbeziehungen zwischen diesen Individuen häufiger als zwischen ihnen und Mitgliedern anderer lokaler Populationen derselben Art.

Für - wie hier - nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft (siehe hierzu unten unter C. 3.4.6.4) gelten die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nur nach folgenden Maßgaben: Sind in Anhang IVa der FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, betroffen, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht vor (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG).

Beeinträchtigungshandlungen, die unvermeidlich im unmittelbaren Zusammenhang mit den zulässigen Einwirkungen auf Fortpflanzungs- und Ruhestätten erfol-

gen, erfüllen gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG auch nicht die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Diese Regelung hält allerdings das Bundesverwaltungsgericht insoweit für europarechtswidrig, als die Aufrechterhaltung der ökologischen Funktionalität der Lebensstätte auch dazu führt, dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG für unvermeidbar mit der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Lebensstätten verbundenen Beeinträchtigung europarechtlich geschützter Tierarten als nicht erfüllt anzusehen ist (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011, BVerwGE 140, 149-178). Für derartige Beeinträchtigungen ist daher unabhängig vom Wortlaut des Gesetzes der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG individuenbezogen zu prüfen.

Bei der Prüfung des Verbotstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist zu berücksichtigen, dass dieser Tatbestand nach der Rechtsprechung des EuGH auch dann erfüllt ist, wenn sich die Tötung als unausweichliche Konsequenz eines im Übrigen rechtmäßigen Verwaltungshandelns erweist. Dass einzelne Exemplare besonders geschützter Arten durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Schaden kommen können, dürfte indes bei lebensnaher Betrachtung nicht völlig auszuschließen sein. Solche kollisionsbedingten Einzelverluste sind zwar nicht direkt "gewollt", müssen aber - wenn sie trotz aller Vermeidungsmaßnahmen doch vorkommen - als unvermeidlich hingenommen werden. Wäre der Tatbestand des Tötungsverbots bereits bei der Kollision eines Einzelexemplars mit einem Kraftfahrzeug erfüllt, könnten Straßenbauvorhaben stets und ausschließlich nur noch im Wege einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zugelassen werden. Damit würden diese nach dem artenschutzrechtlichen Regelungsgefüge als Ausnahmen konzipierten Vorschriften zum Regelfall. Ein sachgerechtes Verständnis des Gesetzes führt daher zu der Auslegung, dass der Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nur erfüllt ist, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben in signifikanter Weise erhöht. Dabei sind Maßnahmen, mittels derer solche Kollisionen vermieden oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, wie Überflughilfen, Leitstrukturen u. ä., in die Betrachtung einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot dann nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen werden, z.B. von einem Raubvogel geschlagen werden (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, NVwZ 2009, 302). Daneben ist auch zu berücksichtigen, dass nach der neueren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine vergleichbare Bagatellgrenze auch bei Maßnahmen zur Errichtung des Vorhabens gilt. Wird das baubedingte Tötungsrisiko durch Vermeidungsmaßnahmen bereits bis zur Schwelle des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Individuen der jeweiligen Art ohnehin unterliegen, gesenkt, kann nach dem Maßstab praktischer Vernunft keine weitergehende artenschutzrechtliche Verantwortlichkeit bestehen (BVerwG, Urteil vom 08.01.2014, BVerwGE 149, 31-52).

Sofern durch die Ausführung des plangegenständlichen Vorhabens die so modifizierten Zugriffsverbote i. S. d. § 44 Abs. 1 BNatSchG verwirklicht werden, können von diesen Verboten im Einzelfall weitere Ausnahmen unter anderem im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Landesverteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art zugelassen werden (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nrn. 4 und 5 BNatSchG). Eine solche Ausnahme darf dabei nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Po-

pulationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 FFH-RL weitergehende Anforderungen enthält.

3.4.6.2.2.2 Bestand und Betroffenheit der auf Grund von Unionsrecht streng oder besonders geschützten Tierarten

Vor dem Hintergrund der dargestellten Rechtslage hat die Vorhabensträgerin diejenigen in Anhang IV der FFH-RL aufgeführten Tierarten, europäische Vogelarten und in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG genannten Arten, die nach der vorhandenen Lebensraumausstattung im Untersuchungsgebiet vorkommen können, in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde einer vertieften Untersuchung unterzogen. Hinsichtlich der im Untersuchungsgebiet im Einzelnen nachgewiesenen bzw. potenziell vorkommenden Tierarten, ihrer Lebensräume und ihrer Lebensgewohnheiten wird an dieser Stelle auf den „Anhang saP“ zur Unterlage 19.1T Bezug genommen, der die Ergebnisse der durchgeführten Untersuchung darstellt.

Der Untersuchung liegen die "Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)" mit Stand 01/2015 zu Grunde, das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der Untersuchung orientiert sich an diesen Hinweisen. Die vorliegende Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.06.2007 - 9 VR 13/06 - juris; BVerwG, Beschluss vom 13.03.2008 - 9 VR 9/07 - juris). Auf Grund dessen ist es auch nicht zu beanstanden, dass diejenigen Arten nicht näher untersucht wurden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das Vorhaben mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle). Es war daneben auch nicht geboten, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Lassen nämlich bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Die höhere Naturschutzbehörde hat die Untersuchungstiefe und die Qualität der Untersuchung nicht beanstandet.

Wie im Einzelnen aus dem „Anhang saP“ zur Unterlage 19.1T sowie den nachfolgenden Darlegungen hervorgeht, werden im Ergebnis bei keiner der dort genannten Tierarten artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt. Dabei sind die unter Ziffer 3.1 des „Anhang saP“ beschriebenen konfliktvermeidenden Maßnahmen berücksichtigt.

Der vorhandene bzw. potentielle Bestand folgender Arten wurde im Hinblick auf die Betroffenheit bei der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens näher überprüft:

- Fledermäuse: Bechsteinfledermaus, Braunes Langohr, Fransenfledermaus, Großer Abendsegler, Große Bartfledermaus, Großes Mausohr, Kleine Bartfledermaus, Kleiner Abendsegler, Mopsfledermaus, Mückenfledermaus, Nordfledermaus, Raufhautfledermaus, Wasserfledermaus, Zweifarbfledermaus, Zwergfledermaus
- Sonstige Säugetiere: Biber, Haselmaus
- Reptilien: Zauneidechse

- Amphibien: Kammolch, Knoblauchkröte, Kreuzkröte, Laubfrosch, Moorfrosch
- Schnecken und Muscheln: Bachmuschel / Gemeine Flussmuschel
- Europäische Vogelarten nach Art. 1 der V-RL: Baumfalke, Baumpieper, Blaukehlchen, Braunkehlchen, Buntspecht, Dorngrasmücke, Eisvogel, Feldlerche, Feldsperling, Gelbspötter, Goldammer, Graugans, Grauspecht, Grünspecht, Habicht, Haubentaucher, Höckerschwan, Kanadagans, Kiebitz, Klappergrasmücke, Kleinspecht, Kuckuck, Mäusebussard, Mittelspecht, Neuntöter, Pirol, Rebhuhn, Sperber, Tafelente, Teichhuhn, Turmfalke, Waldohreule, Waldkauz, Wespenbussard, Wiesenschafstelze, Zwergtaucher

Da das Vorhaben zumindest zu einem kleinflächigen Eingriff in potentiellen Lebensraum des Laubfrosches führt und Laubfrösche sehr große Aktionsradien aufweisen, erscheint es deshalb zumindest als möglich, dass Einzelindividuen dieser Art in den für den Autobahnausbau benötigten Arbeitsbereich gelangen und getötet werden. Im Hinblick auf die weiter oben bereits beschriebene zitierte Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes bzgl. der Bagatellgrenze auch bei Maßnahmen zur Errichtung des Vorhabens wird im Ergebnis aber vorliegend - entgegen der Annahme im „Anhang saP“ - der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht erfüllt. Denn das baubedingte Tötungsrisiko beschränkt sich wie dargelegt auf einzelne Tiere und liegt damit nicht höher als dasjenige, welchem die Laubfroschindividuen ohnehin unterliegen, zumal bekannte Laichgewässer des Laubfroschs vom Vorhaben nicht betroffen sind.

Hinsichtlich der übrigen untersuchten Tierarten kann ebenso festgestellt werden, dass durch das Vorhaben keine der Verbotstatbestände aus § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 erfüllt werden. Insoweit wird vollumfänglich auf die Aussagen im „Anhang saP“ Bezug genommen, die sich die Planfeststellungsbehörde zu Eigen macht.

3.4.6.2.2.3 Artenschutzrechtliche Ausnahmevoraussetzungen

Falls man hier trotz der vorstehenden Ausführungen bzgl. des Laubfrosches davon ausgehen müsste, dass das Eintreten von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 44 Abs. 5 BNatSchG insoweit nicht zu vermeiden wäre, wäre eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG notwendig. Danach müssten hier zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses die Zulassung erfordern, zumutbare Alternativen dürfen nicht gegeben sein und der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten darf sich nicht verschlechtern. Außerdem dürfen Art. 16 FFH-RL und Art. 9 V-RL der Zulassung nicht entgegenstehen. Diese Voraussetzungen liegen hier vor.

Ob zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BayNatSchG) gegeben sind, ist nicht in dem Sinne zu verstehen, dass dies das Vorliegen von Sachzwängen erfordert, denen niemand ausweichen kann. Gemeint ist vielmehr ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.01.2000, NVwZ 2000, 1171). Zeichnen sich die für das Vorhaben sprechenden Belange durch die Qualifikationsmerkmale aus, die den strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen (siehe hierzu insbesondere die Ausführungen unter C. 3.3.1), so rechtfertigen sie es auch, als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses i. S. d. § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG eine Ausnahme zuzulassen (vgl. dazu

BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, BVerwGE 125, 116-325). Dabei muss das öffentliche Interesse, das mit dem Vorhaben verfolgt wird, im einzelnen Fall gewichtiger („überwiegend“) sein als die im konkreten Fall betroffenen Belange des Artenschutzes. Das ist hier der Fall. Der 6-streifige Ausbau der A 3 im vorliegend planfestgestellten Abschnitt ist - wie sich u. a. aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraße ergibt - ein wichtiges Ziel der überregionalen wie auch der transnationalen Verkehrsplanung und damit von hervorgehobenem öffentlichem Interesse. Die A 3 ist u. a. als Europastraße E 43 eine Hauptmagistrale des internationalen Verkehrs, deren Ausbauzustand schon gegenwärtig nicht mehr den erhöhten Anforderungen des tatsächlichen Verkehrsaufkommens entspricht. Auch unter europarechtlichen Gesichtspunkten, die die Berücksichtigung der Schutzziele der FFH-RL mit einbeziehen, entspricht die verfahrensgegenständliche Planung damit dem Postulat eines vernünftigen und von Verantwortungsbewusstsein geleiteten staatlichen Handelns. Daneben sind die auch mit der Realisierung der verfahrensgegenständlichen Planung verbundenen Vorteile für die Allgemeinheit im Interesse der öffentlichen Sicherheit geeignet, eine Ausnahme von den Verboten des § 44 BNatSchG zu rechtfertigen (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG). Zu den hier berücksichtigungsfähigen Aspekten im Sinne dieses Abweichungsgrundes gehören u.a. die Minderung von schädlichen Umwelteinwirkungen für den Menschen sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Verkehrssicherheit. Hierbei sind die besonderen Anforderungen des Habitatschutzes, die dort auch nur Anwendung finden, soweit prioritäre Lebensraumtypen und Arten betroffen sind, nicht anzuwenden. Es reicht aus, wenn das Vorliegen eines solchen Abweichungsgrundes plausibel dargelegt wird, in eindeutigen Situationen kann sogar ausreichen, wenn der Abweichungsgrund augenscheinlich und für jedermann greifbar vorliegt (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, NVwZ 2009, 302). Dass die festgestellte Planung nicht lediglich einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Autobahn dient, sondern zugleich eine nachhaltige Steigerung der Verkehrssicherheit bewirkt, wurde unter C. 3.3.1 bereits im Einzelnen hinreichend dargelegt. Ebenso wurde unter C. 2.2.1.1 bereits detailliert dargestellt, dass die vom Verkehrslärm der A 3 herrührenden Beurteilungspegel zum Teil erheblich geringer sein werden als ohne einen Ausbau der A 3. Insbesondere werden die einschlägigen Taggrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV nach Verwirklichung des Vorhabens an allen Wohnanwesen im Umfeld der A 3 eingehalten. Die Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV werden nur an vergleichsweise wenigen Wohngebäuden durch die Lärmimmissionen der A 3 im Prognosehorizont 2030 überschritten, wobei sich diese Grenzwertüberschreitungen allesamt unterhalb bzw. im Bereich der Hörschwelle des menschlichen Ohres von 3 dB(A) bewegen. Der damit intendierte Schutz der von der Rechtsordnung mit herausragender Bedeutung belegten Rechtsgüter Leben und Gesundheit von Menschen, der durch die Erhöhung sowohl der Leistungsfähigkeit als auch der Verkehrssicherheit der Autobahn und die Minderung der auf menschliche Siedlungen einwirkenden Verkehrslärmimmissionen eine erhebliche Verbesserung erfährt, rechtfertigt eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG somit auch unter dem Gesichtspunkt der öffentlichen Sicherheit.

Zur Erreichung des Planungsziels gibt es auch keine zumutbare Alternative (vgl. § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG), die zu einer geringeren Betroffenheit geschützter Arten führen würde. Die Verpflichtung, technisch mögliche Alternativen zu nutzen, hat dabei keine schrankenlose Bedeutung. Ein Vorhabensträger braucht sich auf eine Alternativlösung nicht verweisen zu lassen, wenn sich die maßgeblichen Schutzvorschriften am Alternativstandort als ebenso wirksame Zulassungssperre erweisen wie an dem von ihm gewählten Standort. Er darf von einer Alternativlösung Abstand nehmen, die technisch an sich machbar und rechtlich zulässig ist, ihm aber Opfer abverlangt, die außer Verhältnis zu dem mit ihr erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen. Eine Alternativlösung darf schließlich gegebenenfalls auch aus naturschutzexternen Gründen als unverhältnismäßiges Mittel verworfen werden (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, BVerwGE 125, 116-325;

BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, NVwZ 2009, 302). Auf die Ausführungen zu möglichen Planungsvarianten für die Autobahntrasse unter C 3.4.2 wird Bezug genommen. Keine dieser Varianten wäre gegenüber der festgestellten Planung aus artenschutzrechtlicher Sicht eindeutig vorzugswürdig. Da es sich um einen bestandsorientierten Ausbau einer bestehenden Autobahn handelt, deren Lage sich in gewissem Umfang aus den Nachbarabschnitten (der südliche angrenzende Abschnitt ist mit Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Mittelfranken vom 05.04.2013, Gz. 32-4354.1-5/09, bereits bestandskräftig planfestgestellt) und der Lage des AK Fürth-Erlangen ergibt, ist auch nicht erkennbar, inwieweit es eine zumutbare Alternative geben könnte. Insbesondere hätten stärkere Abweichungen von der bestehenden Trasse eine deutlich höhere Betroffenheit von Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und europäischer Vogelarten zur Folge. So minimiert die am Beginn des gegenständlichen Abschnittes vorgesehene einseitige Verbreiterung der A 3 Richtung Westen mit einer Achsabrückung um ca. 11 m, welche aus dem nördlichen angrenzenden Ausbauabschnitt übernommen und fortgeführt wird, u. a. dort Beeinträchtigungen für den Moorfrosch. Im Bereich der Lindenweiher hätte eine evtl. mögliche leichte Verdrückung der Trasse nach Westen zur Minimierung von Eingriffen in Gewässerlebensräume gleichzeitig stärkere Eingriffe auf der Westseite und im Bereich des aufzulassenden Kleinparkplatzes „Röhrholzer“ (hier befinden sich Alteichen mit potenzieller Fledermaus-Relevanz) zur Folge. Wesentliche Teile des Sumpfwaldes „Käferhölzlein“ als potenziellem Sommerlebensraum von Amphibien bleiben durch den in diesem Bereich geplanten symmetrischen Ausbau erhalten. Eine eventuelle Verdrückung nach Osten hätte hier nachhaltige Eingriffe in das dortige Landschaftsschutzgebiet sowie das vorhandene Wasserschutzgebiet zur Folge. Auch der Verlust an Waldsubstanz wäre dabei höher. Überdies werden durch den symmetrischen Ausbau auch Eingriffe in die Einschnittsböschung der „Mönau“ und in den angrenzenden Bannwald - abgesehen vom Bereich der geplanten Grünbrücke - vermieden, wodurch angrenzende Lebensräume unbeeinträchtigt bleiben.

Daneben darf sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art in Folge des Vorhabens nicht verschlechtern. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes ist immer dann anzunehmen, wenn sich die Größe oder das Verbreitungsgebiet der betroffenen Population verringert, wenn die Größe oder Qualität ihres Habitats deutlich abnimmt oder wenn sich ihre Zukunftsaussichten deutlich verschlechtern. Bei häufigen und weit verbreiteten Arten führen kleinräumige Beeinträchtigungen einzelner Individuen bzw. lokaler Populationen im Sinne eines gut abgrenzbaren Vorkommens im Regelfall nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes auf biogeographischer Ebene. Bei seltenen Arten können dagegen bereits Beeinträchtigungen lokaler Populationen oder gar einzelner Individuen zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes in der biogeographischen Region auf Landesebene führen. In diesem Fall kommt die Zulassung einer Ausnahme in der Regel nicht in Betracht (vgl. EU-Kommission (2007): Leitfaden zum Strengen Schutzsystem für Tierarten der FFH-Richtlinie, Kap. III.2.3.b), Nr. 51), und zwar auch dann nicht, wenn der Erhaltungszustand in der biogeographischen Region aktuell günstig ist. Vorübergehende Verschlechterungen - z.B. das vorübergehende Verschwinden einer Art aus einem Vorhabensgebiet während der Bautätigkeiten - sind hinnehmbar, wenn mit großer Sicherheit davon ausgegangen werden kann, dass die Population sich kurzfristig wieder erholen und dann die gleiche Größe wie vor der Zulassung der Ausnahme haben wird. Im „Anhang saP“ zur Unterlage 19.1T wird im Einzelnen dargelegt, dass sich trotz des Vorhabens keine (weiteren) negativen Auswirkungen auf die Populationen der jeweils betroffenen besonders geschützten Arten ergeben; dies gilt insbesondere auch für den Laubfrosch. Hierauf wird Bezug genommen. Da schon davon auszugehen ist, dass sich die lokale Population hinsichtlich ihres Erhaltungszustandes nicht in erheblicher Weise verschlechtert, konnte eine Betrachtung des Erhaltungszustandes der jeweiligen Art in ihrem überörtlichen Verbreitungsgebiet entfallen.

Weiter gehende Anforderungen i. S. d. § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG enthält Art. 16 Abs. 1 FFH-RL für FFH-Anhang-IV-Arten. Er verlangt ausdrücklich, dass die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahme ohne Beeinträchtigungen in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen. Damit ist in Fällen, in denen der Erhaltungszustand auf biogeographischer Ebene auch ohne die beeinträchtigende Maßnahme bereits ungünstig ist, die Zulassung von Ausnahmen grundsätzlich auch dann unzulässig, wenn keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes eintritt. Eine Ausnahmeregelung darf nach der Rechtsprechung des EuGH ausnahmsweise nur dann erteilt werden, wenn sachgemäß nachgewiesen wird, dass die Ausnahme den ungünstigen Erhaltungszustand der Populationen nicht weiter verschlechtert und die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes nicht behindern wird (vgl. EuGH, Urteil vom 14.06.2007, - C-342/05 - NuR 2007, 477; BVerwG, Beschluss vom 17.04.2010 - 9 B 5/10 - juris). Nach Art. 1 Buchstabe i der FFH-RL kann der Erhaltungszustand einer Art als „günstig“ bezeichnet werden, wenn eine Art auf Grund ihrer Populationsdynamik ein lebensfähiges Element ihres natürlichen Lebensraumes bildet und langfristig weiter bilden wird, das natürliche Verbreitungsgebiet weder abnimmt noch in absehbarer Zukunft vermutlich abnehmen wird und ein genügend großer Lebensraum das langfristige Überleben der Populationen sicherstellt. Die Anforderungen des Art. 16 Abs. 1 FFH-RL sind hier ebenfalls gegeben. Im Hinblick darauf, dass eine Verschlechterung des gegebenen guten Erhaltungszustandes der lokalen Population des Laubfrosches durch das Vorhaben nicht zu erwarten ist und lediglich eine Tötung von Einzelindividuen während der Bauzeit nicht ausgeschlossen werden kann, ist jedenfalls gewährleistet, dass sich weder der Erhaltungszustand der Laubfroschpopulationen in ihrem Verbreitungsgebiet weiter verschlechtert noch das Vorhaben der Wiederherstellung eines günstigeren Erhaltungszustandes im Wege steht.

Eine Gewährung der - von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG) umfassten - artenschutzrechtlichen Ausnahme entspricht auch pflichtgemäßer Ermessensausübung. Der Ausbau der A 3 ist im gegenständlichen Abschnitt zwingend erforderlich, da ein milderer Mittel, d. h. eine gleich geeignete und zumutbare Alternative, nicht zur Verfügung steht. Die für die Ausnahme sprechenden Belange wiegen im Ergebnis jedenfalls schwerer als die dagegen sprechenden.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben unter keinem Gesichtspunkt zwingende Normen des europäischen Naturschutzrechts bzw. deren nationale Umsetzungsvorschriften entgegenstehen.

3.4.6.3 *Berücksichtigung der Naturschutzbelange im Rahmen der Abwägung*

Bei der Planfeststellung nach § 17 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Besondere Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang - neben dem vorstehend bereits behandelten Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie dem allgemeinen und besonderen Artenschutz - der Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG zu.

3.4.6.4 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.4.6.4.1 Eingriffsregelung

Nach § 14 Abs. 1 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Der Vorhabensträger, der einen Eingriff in Natur und Landschaft vornimmt, ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen) (§ 15 Abs. 2 BNatSchG).

Beeinträchtigungen sind dabei vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG). Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG).

Ein Eingriff darf nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Rang vorgehen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG). Sind die Beeinträchtigungen weder zu vermeiden noch in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen und gehen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range nicht vor, hat der Verursacher eine Ersatzzahlung zu leisten (§ 15 Abs. 6 BNatSchG).

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbstständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, UPR 1997, 329). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, NVwZ 2010, 66, zur bis 28.02.2010 geltenden Rechtslage).

3.4.6.4.2 Vermeidbarkeit

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Falle eines Eingriffs (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) zu unterlassen, striktes Recht dar (so BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565). Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen

unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Die am Ort des Eingriffs selbst zwangsläufig hervorgerufenen Beeinträchtigungen nimmt das Naturschutzrecht als unvermeidbar hin. Das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG zwingt die Planfeststellungsbehörde auch nicht zur Wahl der ökologisch günstigsten Planungsalternative (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, UPR 1997, 329). Ob ein Vorhaben an einem bestimmten Standort zulässig ist, richtet sich nach den materiellen Vorgaben des Fachrechts. Die naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen ergänzen lediglich die fachrechtlichen Zulassungstatbestände. Dabei knüpft die in § 15 Abs. 1 BNatSchG normierte Verpflichtung an die gewählte Variante an, d. h. der Vermeidungsgrundsatz ist nicht bei Auswahl der Alternativen anzuwenden, sondern nur auf die nach Fachplanungskriterien ausgewählte Variante.

3.4.6.4.3 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Eine ausführliche Beschreibung des betroffenen Gebietes, des vorhandenen Bestandes von Natur und Landschaft sowie der Umweltauswirkungen findet sich - neben den Ausführungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung unter C. 2 - in Unterlage 19.1T, auf die hinsichtlich der Einzelheiten Bezug genommen wird. Dort sind die Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt unter Einbeziehung der einzelnen Biotoptypen und tierökologischen Funktionsräume sowie auf das Landschaftsbild detailliert dargestellt.

In den unter A. 2 genannten Unterlagen ist eine sachangemessene ökologische Bestandsaufnahme enthalten. Die zeichnerische Darstellung einschließlich der genauen Lage im Untersuchungsgebiet findet sich im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 19.2). Grundlage der Eingriffsermittlung ist eine detaillierte Bilanzierung der vom Eingriff betroffenen Flächen und der damit verbundenen Funktionen, die in den landschaftspflegerischen Begleitplan, insbesondere in den Bestands- und Konfliktplan, eingeflossen ist. Zweifel daran, dass die Vorhabensträgerin hinreichend aussagekräftiges Datenmaterial zur Beurteilung der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen ermittelt hat, indem sie u. a. repräsentative Tier- und Pflanzenarten bzw. Vegetationsstrukturen als Indikatoren für die Lebensraumfunktionen und die faunistische und floristische Ausstattung herangezogen hat, bestehen nicht (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.01.2004, DVBl. 2004, 642).

3.4.6.4.4 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Angesichts der vorgesehenen, bereits im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung skizzierten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (siehe hierzu C. 2.1.3) lässt sich festhalten, dass das Vorhaben dem naturschutzrechtlichen Gebot, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren, gerecht wird. Die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im Einzelnen im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1T) beschrieben. Hierauf wird Bezug genommen. Zudem hat die Vorhabensträgerin im Hinblick auf die Stellungnahme der Stadt Erlangen im Anhörungsverfahren zusätzlich zugesagt, die amtlich kartierte Biotopfläche ER 1222-001 mit einem Schutzzaun abzusichern und hierzu den am Dorfweiher vorgesehenen Biotop-Schutzzaun autobahnparallel an der Uferböschungsoberkante in Richtung Norden zu verlängern, so dass die Uferböschung des Dorfweihers komplett geschützt ist, und diese Zusage im Rahmen der Tektur vom 15.06.2015 auch in der landschaftspflegerischen Begleitplanung nachvollzogen (siehe Unterlage 9.1 Blatt 5T).

Um eine aus naturschutzfachlicher Sicht optimale Umsetzung zu gewährleisten, wurde der Vorhabensträgerin außerdem u. a. unter A. 3.3.3 aufgegeben, u. a. zur Umsetzung der plangegenständlichen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen eine ökologische Bauleitung einzusetzen, diese vor Maßnahmenbeginn den örtlich zuständigen unteren Naturschutzbehörden zu benennen, über die örtlichen Einsätze ein Protokoll zu führen und dieses jeweils unaufgefordert den unteren Naturschutzbehörden zuzuleiten.

Unter Würdigung und Abwägung aller bekannten Aspekte stellen sich die vorgesehenen Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen als ausreichend dar.

3.4.6.4.5 Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Trotz aller Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verursacht die Planung erhebliche Beeinträchtigungen des Naturhaushalts, des Landschaftsbildes und der Erholungsnutzung. Diese Beeinträchtigungen sind als unvermeidbar anzusehen, da das Vorhaben an der vorgesehenen Stelle unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz nicht mit geringeren Beeinträchtigungen oder gar ohne Beeinträchtigungen verwirklicht werden kann. Dabei verbleiben insbesondere folgende unvermeidbare Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Überbauung, Versiegelung und vorübergehende Inanspruchnahme von Biotopwäldern und Wäldern mit naturnahen Elementen
- Überbauung und Versiegelung von forstlich geprägtem Wald
- Überbauung, Versiegelung und vorübergehende Inanspruchnahme von Offenland-Biotopflächen, Fließgewässern, Hecken und Feldgehölzen
- Überbauung und Versiegelung von landwirtschaftlichen Flächen, Ruderalflächen und Straßenbegleitgehölzen, Altgrasbeständen sowie Gras- und Krautfluren

3.4.6.4.6 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die vom vorhabensbedingten Eingriff ausgehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen müssen - wie unter C. 3.4.6.4.1 bereits dargelegt - durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen oder ersetzt werden (§ 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG), wobei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen seit der Novellierung des BNatSchG zum 01.03.2010 weitestgehend gleichrangig nebeneinander stehen.

Die Pflicht zu möglichen Kompensationsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts striktes Recht (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565; Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998,41). Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG statt (spezifische naturschutzrechtliche Abwägung), wenn die mit einem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Der Unterhaltungszeitraum ist durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen (§ 15 Abs. 4 Sätze 1 und 2 BNatSchG). Im vorliegenden Fall war der Vorhabensträgerin die Unterhaltung und Pflege auf unbestimmte Dauer aufzugeben, da der 6-streifige Ausbau der A 3 zu einer dauerhaften Überbauung/Versiegelung der Eingriffsfläche und dauerhaftem Verlust ökologischer Strukturen führt. Das Kompensationsziel kann deshalb hier nicht nach Ablauf einer begrenzten Zeitspanne erreicht werden, da der Eingriff

fortdauert, solange die A 3 und die daraus resultierenden Beeinträchtigungen bestehen. Der dauerhaft wirkende Eingriff aus dem Bau und dem Betrieb der A 3 und der damit verbundene dauerhafte Flächen- und Strukturverlust können nur durch eine auf Dauer erfolgende Bereitstellung der Ausgleichsflächen kompensiert werden (siehe Nebenbestimmung A. 3.3.6). Die Ausgleichs- und Ersatzflächen sind in ausreichender Form rechtlich gesichert, nachdem sie sich ausnahmslos im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung befinden (vgl. die Angaben auf den Maßnahmenblättern in Unterlage 9.2T).

3.4.6.4.7 Ausgleichbarkeit / Nichtausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen

Die weitere Prüfung setzt die konkrete Klärung voraus, in welchem Umfang das Vorhaben ausgleichbare bzw. nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen hervorruft (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, DVBl. 2001, 386). Ausgehend von der Konfliktsituation bzw. Eingriffssituation ist eine Beurteilung der Ausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen vorzunehmen. Die Prüfung und Beurteilung der Ausgleichbarkeit erfolgt auf der Grundlage der Wertigkeit / Wiederherstellbarkeit der beeinträchtigten Flächen und Funktionen, wobei als Wertmaßstab bzw. Indikator Art und Größe der betroffenen Grundfläche herangezogen werden, mit denen die Funktionen verbunden sind. Dabei prägen sich die Funktionen in erster Linie im Biotoptyp mit dessen jeweiligem Entwicklungs- und Erhaltungszustand aus.

Auf die tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation in Unterlage 9.3T wird Bezug genommen. Dort wird der Eingriff in einzelne Beeinträchtigungen für die jeweiligen Elemente des Naturhaushalts (betroffener Bestand) unterteilt, kurz beschrieben und zu den Konfliktbereichen K1 bis K5 in Beziehung gesetzt. Dem folgen Angaben zur jeweils beeinträchtigten Fläche, die aus dem Eingriff in den Naturhaushalt resultieren. Dabei wird für die jeweilige eingriffsbedingte Beeinträchtigung - bezogen auf die davon jeweils beeinträchtigte Fläche - nach den genannten Kriterien die Ausgleichbarkeit ermittelt. Vorliegend ergibt sich hiernach, dass bis auf Beeinträchtigungen im Umfang von rund 0,2 ha, welche den Biotoptyp „Sumpfwald“ (WQ) betreffen und als nicht ausgleichbar anzusehen sind (vgl. insoweit auch die Ausführungen unter C. 3.4.6.1.4), die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen insgesamt ausgeglichen werden können.

Neben dem Naturhaushalt ist das Landschaftsbild zu betrachten, das zwar nach der Verwirklichung des Vorhabens in seiner ursprünglichen Form nicht wiederhergestellt, aber entsprechend den rechtlichen Vorgaben im Sinne eines Ausgleichs weitgehend landschaftsgerecht neu gestaltet werden kann. In dem betroffenen Landschaftsraum soll ein Zustand geschaffen werden, der in gleicher Art, mit gleichen Funktionen und ohne Preisgabe wesentlicher Faktoren des optischen Beziehungsgefüges den vorher vorhandenen Zustand in größtmöglicher Annäherung fortführt. Dabei ist nicht erforderlich, dass alle optischen Eindrücke unverändert erhalten bleiben. Zwar müssen auch bei einer landschaftsgerechten Neugestaltung die ursprünglichen landschaftsästhetischen Funktionen und Werte wieder vorhanden sein; gegenüber dem Ausgangszustand sind aber auch visuell wahrnehmbare Veränderungen möglich, sofern der grundsätzliche Landschaftscharakter gewahrt bleibt. Der vorgesehenen landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes dienen zum einen die an die bestehende A 3 angepasste Linienführung des 6-streifigen Ausbaus in diesem Abschnitt und die plangegenständlichen Gestaltungsmaßnahmen G1 – G5 auf den Straßenbegleitflächen und auf zusätzlichen Flächen. Zum anderen sind die Kompensationsmaßnahmen zu nennen, die neben ihren Funktionen für den Naturhaushalt auch die Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild in landschaftsgerechter Weise auffangen sollen. Die Einzelmaßnahmen in ihrer Gesamtheit tragen zur landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes und zur vollständigen Ausgleichbarkeit des Eingriffs in das Land-

schaftsbild bei. Im Ergebnis lässt sich zusammenfassend festhalten, dass der vorhabensbedingte Gesamteingriff in Natur und Landschaft fast vollständig ausgleichbar ist und mit der Realisierung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen insoweit auch ausgeglichen wird. Soweit der Gesamteingriff zum ganz geringen Teil nicht ausgleichbar im dargestellten Sinn ist, wird er im Wege des Ersatzes dennoch funktionell kompensiert. Auch die höhere Naturschutzbehörde hat bestätigt, dass durch die plangegenständlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen der Gesamteingriff vollständig kompensiert wird.

3.4.6.4.8 Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichs- und Ersatzflächen

Die Ermittlung des Flächenbedarfs für die Ausgleichs- und Ersatzflächen erfolgt auf der Basis der "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" vom 21.06.1993" (künftig: "Grundsätze") gemäß der gemeinsamen Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern und des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen. Für die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs sind dabei maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen der Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss sowie auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Nach diesen "Grundsätzen" sind für bestimmte, dort näher umschriebene Eingriffsarten je nach Intensität des Eingriffs Flächen für den Ausgleich oder Ersatz vorgesehen, deren Umfang nach bestimmten Faktoren zu bemessen ist. Da wissenschaftlich anerkannte Methoden zur Ermittlung des Ausgleichs derzeit nicht vorliegen, geben die "Grundsätze" im Interesse einer einfachen und gleichmäßigen Beurteilung Grundsätze und Richtwerte für die Ermittlung des Umfangs der Flächen an, auf denen die zur Erreichung des Ausgleichs erforderlichen Maßnahmen durchzuführen sind. Die "Grundsätze" ermöglichen die Ermittlung für den Ausgleichsumfang im Einzelfall auf der Grundlage vereinfachter standardisierter fachlicher Gesichtspunkte und gewährleisten im Regelfall einen flächenmäßig ausreichenden Ausgleich. Für die Planfeststellungsbehörde besteht kein Anlass, die genannten Grundsätze und Richtwerte in Frage zu stellen, zumal in besonderen Einzelfällen von den Grundsätzen und Richtwerten abgewichen werden kann, sofern hierfür eine stichhaltige und individuelle Begründung vorgelegt wird. Die Heranziehung dieser "Grundsätze" wird in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes ausdrücklich nicht beanstandet (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, NVwZ 2001, 1154; Urteil vom 15.01.2004, DVBl. 2004, 642). Die Bayerische Kompensationsverordnung (BayKompV), mit der bayernweit einheitliche Standards für die Anwendung der Eingriffsregelung festgelegt werden, ist zwar mittlerweile zum 01.09.2014 in Kraft getreten; dadurch, dass der Antrag auf Planfeststellung aber bereits am 22.05.2014 bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen ist, sind nach § 23 Abs. 1 BayKompV die Regelungen der Verordnung (noch) nicht anzuwenden.

Auf der Grundlage der bewerteten Bestandserhebung und der ebenfalls bewerteten konkreten eingriffsbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft resultiert in einem weiteren Schritt die Bestimmung des qualitativen Umfangs der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen auf der Basis der oben zitierten "Grundsätze". Auf Unterlage 9.3T wird diesbzgl. verwiesen. Das Kompensationserfordernis ist dort konkret ermittelt. Danach errechnet sich ausgehend von einer insgesamt durch den Eingriff betroffenen Fläche ein flächenmäßiger Kompensationsbedarf von gut 4,8 ha. Dem stehen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in einem anrechenbaren Umfang von rund 3,57 ha und einer funktionalen Kompensation durch

die in der „Mönau“ geplante Grünbrücke in einer Größenordnung von knapp 1,4 ha gegenüber. Das Landschaftsbild bleibt dabei außer Betracht.

Als Ausgleich für das Landschaftsbild sind insbesondere Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen (vgl. Ziffer 3.3 der Unterlage 19.1T und Unterlage 9.1). Die in erster Linie naturschutzfachlich begründeten Kompensationsmaßnahmen übernehmen insoweit eine wichtige komplementäre Funktion.

3.4.6.4.9 Beschreibung, Lage, Umfang und Ausführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die plangegegenständlichen Kompensationsmaßnahmen (wie auch die vorgesehenen sonstigen landschaftspflegerischen Maßnahmen) werden im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (Unterlage 9.1 der festgestellten Planunterlagen) im Einzelnen dargestellt. Dort findet sich auch eine zeichnerische Darstellung der Maßnahmen und ihre genaue Lage und Abgrenzung. Hierauf sowie auf die Beschreibungen unter Ziffer 3.4.2 der Unterlage 19.1T wird Bezug genommen.

Konkret sind als Kompensationsmaßnahmen vorgesehen:

- Wald-Ausgleich Grünau-Ost (Maßnahme N2): Begründung eines standortheimischen Mischwaldes durch Sukzession und Bepflanzung auf einer Fläche von 0,2485 ha.
- Bannwald-Ausgleich Mönau (Maßnahme N6): Begründung eines standortheimischen Laubwaldes durch Sukzession und Bepflanzung mit Waldmantelpflanzung und Anlegung eines Waldsaums auf einer Fläche von 0,2202 ha.
- Wald-Ausgleich Schleifwegäcker (Maßnahme N7): Begründung eines standortheimischen Mischwaldes durch Sukzession und Bepflanzung mit Waldmantelpflanzung und Anlegung eines Waldsaums sowie Einzelgehölzpflanzungen auf einer Fläche von insgesamt 0,8822 ha.
- Grünbrücke Mönau (Maßnahme N8): Errichtung einer 50 m breiten Grünbrücke zur Aufhebung der Zerschneidungswirkung der A 3 im Bereich der „Mönau“, Wiedervernetzung von Lebensräumen und Aufbau eines potentiellen Wildtierkorridors z. B. für den Luchs. Im Benehmen mit den jeweiligen Fachbehörden werden durch die Errichtung der Grünbrücke die mit dem Ausbau der Autobahn verbundenen Beeinträchtigungen mit einem Anteil von 30 % am vorliegend ermittelten Ausgleichs- bzw. Ersatzbedarf kompensiert. Dies entspricht in Fläche umgerechnet hier einem Umfang von gut 1,38 ha. Die Lage der Grünbrücke entspricht im Übrigen auch dem „Konzept zur Erhaltung und Wiederherstellung von bedeutsamen Wildtierkorridoren an Bundesfernstraßen in Bayern“ aus dem Jahr 2008.
- Extensivwiese an den Bucher Weihern (Maßnahme N9): Schaffung von Extensivgrünland ohne Düngung durch Extensivierung der gegebenen Grünlandnutzung auf einer Fläche von 0,53 ha.
- Wald-Ausgleich am Bucher Wald (Maßnahme N10.1): Begründung eines standortheimischen Mischwaldes durch Sukzession und Bepflanzung im Anschluss an südlich liegende Waldflächen mit Waldmantelpflanzung und Anlegung eines Waldsaums über Sukzessionsentwicklung am West-, Nord- und Ostrand auf einer Fläche von 0,9468 ha.
- Offenbiotop am Bucher Wald (Maßnahme N10.2): Schaffung von Extensivgrünland ohne Düngung incl. partiellem Oberbodenabtrag im künftigen Grünlandbereich und Extensivwiesenansaat sowie ostseitige Uferabflachungen durch unregelmäßigen Vorlandabtrag an dem am Westrand der Maßnahmen-

fläche verlaufenden Graben mit Sukzessionsentwicklung zu Bach- und Schilfröhricht auf einer Fläche von insgesamt 0,7443 ha.

- Extensivwiese Mühlacker (Maßnahme N11): Schaffung von Extensivgrünland ohne Düngung durch Extensivierung der gegebenen Grünlandnutzung auf einer Fläche von 0,21 ha.

Die ursprünglich vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen N1, N3, N4 und N5 sind im Zuge der Tektur vom 15.06.2015 aus der Planung herausgenommen worden. Sämtliche diesbezügliche Einwendungen haben sich damit erledigt. An Stelle dieser Maßnahmen sehen die festgestellten Planunterlagen die schon beschriebenen Kompensationsmaßnahmen N9, N10.1, N10.2 und N11 vor.

Darüber hinaus werden zur Kompensation von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes Gestaltungsmaßnahmen an Straßennebenflächen durchgeführt (vgl. Ziffer 3.3 der Unterlage 19.1T sowie Unterlage 9.1).

Einzelne Vorgaben für die konkrete Durch- und Ausführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere auch der Kompensationsmaßnahmen, sind in den Nebenbestimmungen unter A 3.3 angeordnet. So hat die Vorhabenträgerin, um eine rasche Wirksamkeit der plangegegenständlichen Maßnahmen sicherzustellen, nach der Nebenbestimmung A. 3.3.2 die Kompensationsmaßnahmen N2, N7, N9, N 10.1, N10.2 und N11 unmittelbar nach Verfügbarkeit der jeweiligen Grundstücke umzusetzen. Die übrigen Kompensationsmaßnahmen sind spätestens bis zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme (baulich) fertig zu stellen, die sonstigen landschaftspflegerischen Maßnahmen baldmöglichst, spätestens jedoch zwei Jahre nach Beendigung der Straßenbauarbeiten. Auf die Nebenbestimmung A. 3.3.3 bzgl. der Einsetzung einer ökologischen Bauleitung auch zur Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen wird explizit hingewiesen. Soweit es nicht aus technischen Gründen erforderlich ist, sollte nach der Nebenbestimmung A. 3.3.5 auf die Humusierung und Ansaat von Flächen mit Landschaftsrasen verzichtet werden, um einer natürlichen Sukzession den Vorzug zu geben.

Die Nebenbestimmung A. 3.3.1 schränkt die im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen N2 und N7 grundsätzlich zulässigen forstlichen Bewirtschaftungsmaßnahmen dahin gehend ein, dass diese nicht im Zeitraum vom 1. März bis 30. September erfolgen dürfen. Die genannten Kompensationsmaßnahmen dienen neben der funktionellen Kompensation von Eingriffen in den Naturhaushalt - u. a. in Gehölzstrukturen - auch dem flächenmäßigem Erhalt der Waldsubstanz; sie sind also „multifunktionale Kompensationsmaßnahmen“. Bei einer geeigneten Gestaltung und räumlichen Situierung von Kompensationsmaßnahmen und mit ggf. erforderlichen Bewirtschaftungsbeschränkungen können die sich aus der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung sowie den Belange des Waldsubstanzverlustes ergebenden Kompensationserfordernisse auf einer Fläche realisiert und somit die Inanspruchnahme von Flächen für Kompensationsmaßnahmen insgesamt verringert werden. Diese multifunktionale Nutzung und damit die gewünschte Verringerung der Flächeninanspruchnahme bedingen in aller Regel allerdings auch stärkere Einschränkungen hinsichtlich der Bewirtschaftungsmöglichkeiten und damit wirtschaftlichen Nutzungsmöglichkeiten der Flächen. Um die Kompensationsfunktion und Zielsetzung der angeführten Maßnahmen zu gewährleisten, wozu aus fachlicher Sicht u. a. auch die Vermeidung von Störungen während der Vogelbrut- und Aufzuchtzeit notwendig ist, da die beeinträchtigten Gehölzstrukturen außerhalb des Waldes neben anderen ökologischen Funktionen in einem hohen Maße als Brut- und Aufzuchtstätten verschiedener Vogelarten dienen, ist eine sich § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG anlehende Einschränkung für die Bewirtschaftung der betroffenen Flächen geboten. Dies hat die höhere Naturschutzbehörde auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde auch nochmals bestätigt. Daran ist auch im

Hinblick auf die im Anhörungsverfahren und speziell im Erörterungstermin geäußerte Kritik festzuhalten. Insbesondere verfängt das Argument, dass die gesetzlichen Regelungen eine ganzjährige Waldbewirtschaftung zuließen und eine solche Bewirtschaftungseinschränkung praxisfremd sei, nicht. Die in diesem Zusammenhang angeführte „gute fachliche Praxis“ der Waldbewirtschaftung alleine stellt die Zielsetzungen der genannten Kompensationsmaßnahmen nicht sicher, da diese Bewirtschaftungsmaßnahmen z. B. während der Vogelbrutzeit eben nicht ausschließt. Zudem können unabhängig davon Ausgleichsmaßnahmen ohnehin nur als solche anerkannt werden, sofern die mit ihnen bewirkte Aufwertung über die gesetzlichen Bestimmungen des Waldgesetzes zur sachgemäßen bzw. vorbildlichen Waldbewirtschaftung hinausgeht (vgl. dazu auch die „Hinweise zu Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Wald für Eingriffe in Natur und Landschaft nach dem Naturschutzrecht“ vom Juli 2013 der Staatsministerien für Ernährung Landwirtschaft und Forsten, für Umwelt und Gesundheit sowie des Innern). Dies wäre aber ohne eine Bewirtschaftungseinschränkung wie die verfügte nicht der Fall.

Hinsichtlich der Kompensationsmaßnahme N8 (Grünbrücke Mönau) weist die höhere Naturschutzbehörde darauf hin, dass nach den bisherigen Erfahrungen mit bereits vorhandenen Grünbrücken für deren Wirksamkeit eine Beruhigung der Brücke selbst als auch der Zuführungsbereiche unerlässlich ist. Sie erachtet deshalb insbesondere eine jagdliche und forstliche Beruhigung des Bereichs um die Grünbrücke Mönau für erforderlich. Im weiteren Verlauf des Verfahrens hat die Vorhabensträgerin daraufhin mit den Bayerischen Staatsforsten, welcher das inmitten stehende Jagdrevier derzeit in Regie bejagt, eine Vereinbarung über eine Jagdruhezone im Bereich der Grünbrücke Mönau abgeschlossen. Im Rahmen dieser Vereinbarung wird in einem dort näher abgegrenzten Bereich auf beiden Seiten der Grünbrücke auf die Einzeljagd verzichtet. Das Errichten von permanenten Kirrungen o. ä. in der in der Jagdruhezone wird untersagt und die Einzeljagd generell verboten. Jagdliche Aktivitäten werden von der Vereinbarung auch insgesamt nur in ganz beschränktem Umfang zugelassen, z. B. zur Nachsuche krank geschossenen Wildes. Die Bayerischen Staatsforsten haben sich zudem verpflichtet, bei einer Verpachtung des Jagdreviers die geschlossene Vereinbarung in den Pachtvertrag aufzunehmen. Mit dieser Lösung hat sich die höhere Naturschutzbehörde einverstanden gezeigt. Auf das nach dem einschlägigen Maßnahmenblatt in Unterlage 9.2T vorgesehene Wildtier-Monitoring mit Fotofallen zur Wirksamkeit bzw. Funktionskontrolle der Grünbrücke wird an dieser Stelle explizit hingewiesen.

3.4.6.4.10 Funktion und Eignung der Kompensationsflächen

Die oben zitierten "Grundsätze" sind in erster Linie ein Hilfsmittel für die Bestimmung des quantitativen Umfangs von Ausgleichsmaßnahmen. Deren Qualität, d.h. ihre Eignung, den Eingriff in adäquater Weise funktional gleichartig im Sinne eines Ausgleichs zu kompensieren, muss in einem besonderen Schritt überprüft werden.

Im Ergebnis kommt Planfeststellungsbehörde zu dem Schluss, dass sowohl die quantitative und als auch die qualitative Eignung der einzelnen Kompensationsmaßnahmen zur vollständigen Kompensation des Gesamteingriffs gegeben und das vorgesehene Kompensationskonzept in seiner Gesamtheit zur vollständigen Kompensation des Gesamteingriffs nicht zu beanstanden ist. Dem landschaftspflegerischen Begleitplan liegt ein Leitbild bzw. Konzept zu Grunde, das die Vorhabensträgerin schon im Vorfeld der Planfeststellung mit den zuständigen Naturschutzbehörden abgestimmt hat. Das Konzept orientiert sich am vorhandenen Bestand und den raumspezifischen Erfordernissen. Es berücksichtigt die Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen für Natur und Landschaft im Planungsgebiet in ihrer Gesamtheit.

Auch die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden durch geeignete Maßnahmen grundsätzlich kompensiert. Konkret erfolgt vorliegend eine landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes nach einem einheitlichen Konzept durch verschiedene optisch wirksame Maßnahmen, die zusammenwirken und sich gegenseitig ergänzen. Die Maßnahmen haben eine das Landschaftsbild optisch belebende und damit ausgleichende Wirkung für Störungen im Beziehungsgefüge des Landschaftsbildes. Die entstehenden Veränderungen durch den Eingriff in das Landschaftsrelief sowie die visuellen Zerschneidungs- und Trennwirkungen bzw. deren Verstärkungen können dabei insbesondere durch die landschaftsgerechte Einbindung der Trasse bzw. ihrer Erweiterung in die umgebende Landschaft durch Maßnahmen wie z.B. geeignete Gehölzpflanzungen zur Einbindung der Bauwerke und die Neugestaltung von Straßenbegleitflächen aufgefangen werden. Im Ergebnis wird das Landschaftsbild durch die gesamten Regelungen, die für das Landschaftsbild relevant sind, im Sinne eines Ausgleichs landschaftsgerecht neu gestaltet, zumal es vorliegend um den Ausbau einer bestehenden, das Landschaftsbild bereits jetzt prägenden Autobahn geht.

Die höhere Naturschutzbehörde hat bestätigt, dass aus naturschutzfachlicher Sicht der landschaftspflegerische Begleitplan die entstehenden Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zutreffend darstellt und die vollständige Kompensation des Eingriffs mit den vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen bestätigt.

3.4.6.5 *Abwägung*

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die durch das Vorhaben zum Teil erheblich beeinträchtigten Belange von Naturschutz und Landschaftspflege angesichts der von der Vorhabenträgerin vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen und bei Berücksichtigung seiner Zusagen bzw. der ihm auferlegten Nebenbestimmungen nicht in der Lage sind, die für die Planung sprechenden Argumente aufzuwiegen. Dabei wird nicht verkannt, dass das Straßenbauvorhaben einen durchaus schweren Eingriff in Natur und Landschaft mit sich bringt, dem im Rahmen der Abwägung ein ganz erhebliches Gewicht gegen das geplante Vorhaben zukommt. Allerdings ist das landschaftspflegerische Konzept in seiner Gesamtheit geeignet, den Eingriff in Natur und Landschaft in vollem Umfang zu kompensieren, wobei die plangegenständlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen auch nur im notwendigen Umfang land- und forstwirtschaftliche Flächen in Anspruch nehmen (§ 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG). Dadurch ist der Eingriff in Natur und Landschaft im Ergebnis auch gleichzeitig naturschutzrechtlich zulässig.

Insgesamt gesehen entwickeln die verbleibenden Beeinträchtigungen des öffentlichen Belanges Naturschutz und Landschaftspflege deshalb kein solches Gewicht, das die positiven Aspekte der Planung aufzuwiegen und deren Ausgewogenheit als Ganze in Frage zu stellen vermag.

3.4.7 **Gewässerschutz**

3.4.7.1 *Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung*

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Straßenbau in dem mit Verordnung des Landratsamtes Erlangen-Höchstadt über das Wasserschutzgebiet in der Stadt Erlangen und in der Gemeinde Heßdorf, Landkreis Erlangen-Höchstadt, für die öffentliche Wasserversorgung im Verbandsgebiet des Zweckverbandes zur Wasserversorgung der Seebachgruppe vom 15.09.2005 festgesetzten Wasserschutzgebiet, den Ausbau von Gewässern,

für Baumaßnahmen an Gewässern, die Ableitung des Oberflächenwassers usw. mit erfasst. Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser sind im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung dargestellt und bewertet; auf die diesbezüglichen Ausführungen wird verwiesen. Die Auswirkungen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

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

3.4.7.2 *Befreiung von Verboten von Wasserschutzgebietsverordnungen*

Der 6-streifige Ausbau der A 3 erfolgt ca. zwischen Bau-km 368+200 und 370+200 innerhalb den weiteren Schutzzonen III B bzw. III A des Wasserschutzgebiets in der Stadt Erlangen und in der Gemeinde Heßdorf, Landkreis Erlangen-Höchstadt, für die öffentliche Wasserversorgung im Verbandsgebiet des Zweckverbandes zur Wasserversorgung der Seebachgruppe. Etwa zwischen Bau-km 369+200 und 369+650 verläuft der Straßenkörper der ausgebauten A 3 unmittelbar am Rand der engeren Schutzzone II, aber noch außerhalb dieser. Die Wasserschutzgebietsverordnung gilt nach § 106 Abs. 1 WHG fort.

§ 3 Abs. 1 der genannten Wasserschutzgebietsverordnung setzt im Einzelnen in dem Wasserschutzgebiet verbotene bzw. nur beschränkt zulässige Handlungen fest. Durch das gegenständliche Vorhaben sind insbesondere die Verbote bzw. Beschränkungen des § 3 Abs. 1 Nrn. 3.1 (Errichtung von Abwasserbehandlungsanlagen), 3.7 (Errichtung von Abwasserleitungen und zugehöriger Anlagen), 4.1 (Erweiterung von Straßen, Wegen und sonstigen Verkehrsflächen) und 6.16 (Auf- und Einbringen von Materialien auf und in den Boden) tangiert. Im Ergebnis stehen diese jedoch der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen:

Das Absetzbecken der in der weiteren Schutzzone III B geplanten Beckenanlage ASB/RHB 368-1-L wird bereits nach der Planung mittels einer Dichtschicht und einer darüber liegenden Schutzschicht abgedichtet (siehe Ziffer 4.12.4 der Unterlage 1), das Regenrückhaltebecken hat die Vorhabensträgerin nach der Nebenbestimmung unter A. 4.3.4.3 u. a. mit einer Abdichtung entsprechend Nr. 7 der RiStWag zu versehen. Damit ist - wie § 3 Abs.1 Nr. 3.1 der Wasserschutzgebietsverordnung fordert - eine künstliche Sohleabdichtung gegeben, die in Verbindung mit der vorgesehenen Baudurchführung und Unterhaltung der Entwässerungsanlagen im Wasserschutzgebiet entsprechend den Vorgaben der Nrn. 9.1 und 10 der RiStWag (siehe S. 87 der Unterlage 1) und Anwendung der insoweit anerkannten Regeln der Technik - die die Vorhabensträgerin auf Grund von § 4 Satz 1 FStrG ohnehin zu beachten hat (vgl. Marschall/Dünchheim, FStrG, § 4 Rdnr. 10) - auch die Dichtheit und Standsicherheit auf Dauer sichergestellt. Gleiches gilt für das von Bau-km 368+200 bis 368+480 - und damit ebenso in der weiteren Schutzzone III B - zur Oberflächenwasserbehandlung und -ableitung vorgesehene Mulden-Rigolen-System; bei diesem werden die Mulden nach der festgestellten Planung mit geeignetem Material nach unten hin abgedichtet, so dass eine Versickerung in den Untergrund verhindert wird (vgl. Unterlage 18.1 T).

Soweit § 3 Abs. 1 Nr. 3.7 vorliegend Beschränkungen beinhaltet, stellen diese ebenso kein Hindernis für das Vorhaben dar. Die im Geltungsbereich dieser Beschränkungen vorgesehenen Abwassersammelleitungen werden ebenso dicht ausgeführt (vgl. Unterlage 14.2 Blatt 3T). Nach der planfestgestellten Unterlage 1 werden bei der Unterhaltung der Entwässerungsanlagen zudem die Vorgaben in Nr. 10 der RiStWag beachtet (S. 87 oben). Nach Nr. 10.2 der RiStWag richtet sich die Unterhaltung von Entwässerungsleitungen in Wasserschutzgebieten nach dem Arbeitsblatt ATV-DVWK- A 142. Dieses sieht u. a. auch wiederkehrende Prüfun-

gen der Leitungen vor. Eine Wiederholung der (erstmaligen) Dichtheitsprüfung ist danach nach zwei Jahren durchzuführen und in der Regel alle 15 Jahre zu wiederholen. Zwischen diesen Prüfungen sind zwei optische Inspektionen (in gleichem Zeitabstand) durchzuführen, die durch Dichtheitsprüfungen ersetzt werden können. Daneben ist im Hinblick auf die Nebenbestimmung A. 4.3.7.2 jährlich eine einfache Sichtprüfung durchzuführen. Damit ist der Vorgabe der Schutzgebietsverordnung, die Dichtheit der Entwässerungsanlagen entsprechend Tabelle 2 des LfW-Merkblatts Nr. 4.3/6 vom 15.04.2002 zu überprüfen, Genüge getan, nachdem es sich bei den in dieser Tabelle 2 dargestellten Prüfhäufigkeiten um Mindestanforderungen handelt, die sich u. a. aus ohnehin dem genannten ATV-Arbeitsblatt ergeben (siehe Nr. 4.3 des LfW-Merkblattes).

Die sich aus § 3 Abs. 1 Nr. 4 1 der Schutzgebietsverordnung ergebenden Beschränkungen stehen dem Vorhaben ebenso nicht im Weg. Sie verlangen, dass beim Straßenbau in den weiteren Schutzzonen III B und III A die RiStWag in der jeweils geltenden Fassung beachtet werden, eine Dichtheitsprüfung von Rohrleitungen zum Ableiten von Straßenabwasser entsprechend § 3 Abs.1 Nr. 3.7 erfolgt und die Schutzfunktion der Grundwasserüberdeckung nicht wesentlich gemindert wird. Diesen Anforderungen genügt die festgestellte Planung. Die vorliegend nach den RiStWag gebotenen - und technisch umsetzbaren - Entwässerungs- und Schutzmaßnahmen sind in den Planunterlagen enthalten (vgl. Ziffern 4.4.1 und 6.3 der Unterlage 1T sowie Unterlage 14.2 Blatt 3T) bzw. Gegenstand der verfügbaren Nebenbestimmungen. Es handelt sich dabei insbesondere um Entwässerungsmaßnahmen der Stufe 3 (weitere Schutzzone III B) bzw. Stufe 4 (weitere Schutzzone III A) nach Nr. 6.2.6 der RiStWag. Soweit von den einschlägigen Vorgaben der RiStWag abgewichen wird - etwa durch Verzicht auf eine Erdhinterfüllung (Hochbeet) der Betonschutzwände im Mittelstreifen der A 3 innerhalb des Wasserschutzgebietes wie in Bild 11c der RiStWag - ist dennoch ein gleichwertiger Schutzstandard gegeben. Bzgl. des nicht zur Ausführung gelangenden Hochbeets ergibt sich dies daraus, dass durch die im Mittelstreifen vorgesehenen Betonschutzwände (siehe Unterleg 14.5 Blatt 3T) auch ohne eine Ausbildung als Hochbeet eine wirkungsgleiche Abdichtung gegeben ist, wobei das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg dieser Ausführung sowie der geplanten Entwässerung im Bereich des Wasserschutzgebietes aus fachlicher Sicht explizit zugestimmt hat. Auch der Wortlaut der Nr. 6.3.4 der RiStWag zeigt, dass eine Ausführung mit Hochbeet nicht obligatorisch ist. Hinsichtlich dessen, dass die Vorhabensträgerin Dichtheitsprüfungen der Rohrleitungen zum Ableiten von Straßenabwasser vorzunehmen hat, die den Vorgaben von § 3 Abs.1 Nr. 3.7 entspricht, wird auf die diebszgl. Ausführungen weiter oben verwiesen. Die Schutzfunktion der Grundwasserüberdeckung wird durch das Vorhaben ebenso nicht wesentlich gemindert. Im Bereich des Wasserschutzgebietes wird die A 3 nach der festgestellten Planung im Mittel um 0,7 m angehoben. Hier verläuft die Autobahn dann größtenteils in Dammlage, so dass Abgrabungen - außer Oberbodenabträgen - nicht notwendig werden. Im Bereich der rund 200 - 300 m langen Einschnittslage um Bau-km 369+600 herum wird die A 3 sogar um 1,5 m angehoben, so dass Abgrabungen damit auch dort kaum notwendig werden. Eine signifikante Verringerung der bestehenden Grundwasserüberdeckung sowie deren Schutzfunktion ist im Hinblick darauf jedenfalls nicht zu erkennen; das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat aus fachlicher Sicht insoweit auch keine Bedenken geäußert.

Die Beschränkung des § 3 Abs. 1 Nr. 6.16, welcher Auf- und Einbringen von Materialien auf und in den Boden in der weiteren Schutzzone III A nur zulässt, wenn die Anforderungen § 12 BBodSchV dem nicht entgegenstehen, stellt ebenso kein Hindernis für das Vorhaben dar. In den Nebenbestimmungen unter A. 3.2.2.2 wurde der Vorhabensträgerin u. a. aufgegeben, innerhalb des Wasserschutzgebiets ausschließlich unbelasteten Erdaushub, der die Zuordnungswerte der Kategorie Z 0 im Eluat und Feststoff gemäß der LAGA-Mitteilung 20 einhält sowie organoleptisch

bzw. sensorisch unauffällig ist, zu verwenden; die Verwendung von Recyclingbaustoffen im Wasserschutzgebiet wurde unter A. 3.2.2.3 ausdrücklich untersagt. Soweit trotz dieser Auflagen der Beschränkung des § 3 Abs. 1 Nr. 6.16 nicht Genüge getan sein sollte, erteilt die Planfeststellungsbehörde insoweit eine Befreiung von der Wasserschutzgebietsverordnung. Nach § 52 Abs. 1 Satz 2 WHG kann nämlich von Verboten und Beschränkungen einer Wasserschutzgebietsverordnung eine Befreiung erteilt werden, wenn der Schutzzweck nicht gefährdet wird oder überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit dies erfordern. Diese Vorschrift hat Vorrang vor den Ausnahme- und Befreiungsvorschriften der vor dem 01.03.2010 erlassenen Wasserschutzgebietsverordnungen; es gelten nur noch die Befreiungsvorschriften des § 52 Abs. 1 Sätze 2 und 3 WHG (OVG Mecklenburg-Vorpommern, Urteil vom 04.09.2013, NuR 2015, 121-123). Es sind hier jedenfalls überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit gegeben, die eine Befreiung notwendig machen. Hinsichtlich der Allgemeinwohlgründe wird auf die Ausführungen unter C. 3.3.1 Bezug genommen. Diese Gründe überwiegen auch die für eine Veränderung der bestehenden Situation im Wasserschutzgebiet sprechenden Belange, insbesondere mit Blick auf die oben dargestellten, in Zukunft auf der A 3 zu erwartenden verkehrlichen Verhältnisse. Dabei ist insbesondere auch in Blick zu nehmen, dass - wie bereits ausgeführt - derzeit im Ausbauabschnitt keine der unter Nr.6 der RiStWag beschriebenen bautechnischen Vorkehrungen vorhanden sind, so dass das Vorhaben eine Verbesserung des Grund- und Trinkwasserschutzes bewirkt. Gangbare Alternativen für den 6-streifigen Ausbau der A 3, die unter dem Blickwinkel des Grundwasserschutzes vorzugswürdig wären, sind zudem nicht gegeben (vgl. die Ausführungen unter C. 3.4.2), außerdem wurden die zumutbaren Möglichkeiten zur Vermeidung von Eingriffen in das Wasserschutzgebiet im Rahmen der Planung in Kombination mit den verfügbaren Nebenbestimmungen ausgeschöpft, so dass sich die Befreiung von den Verboten der Wasserschutzgebietsverordnung auch im Rechtssinn als tatsächlich erforderlich erweist.

Ob die Beschränkungen bzw. Verbote des § 3 Abs. 1 Nrn. 1.1 und 1.2. der Schutzgebietsverordnung hier überhaupt anwendbar sind, wie der Zweckverband zur Wasserversorgung der Seebachgruppe meint, erscheint zweifelhaft. Hiergegen spricht der Wortlaut der Überschrift über diesen beiden Handlungstatbeständen („ausgenommen in Verbindung mit den nach Nrn. 2 bis 5 zugelassenen Maßnahmen“). Dies ist jedoch nicht von entscheidender Bedeutung, denn jedenfalls kann hiervon, soweit mit dem Vorhaben verbundene Handlungen durch die genannten Vorschriften verboten sind (beispielsweise Aufschlüsse oder Veränderungen der Erdoberfläche in der weiteren Schutzzone III A vorzunehmen) bzw. die vorgegebenen Beschränkungen nicht erfüllt werden können (etwa Geländeauffüllungen nur mit dem ursprünglichen Erdaushub im Zuge von Baumaßnahmen vorzunehmen), ebenso eine Befreiung nach § 52 Abs. 1 Satz 2 WHG erteilt werden. Hinsichtlich der für die Befreiung maßgeblichen Gründe kann auf die obigen Ausführungen verwiesen werden. Die Befreiung wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung umfasst (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG), eines gesonderten Ausspruchs im Beschlusstenor bedarf es deshalb nicht.

Das Verbot von § 3 Abs. 1 Nr. 4.4 (Errichtung von Baustelleneinrichtungen in der engeren Schutzzone) hat die Vorhabensträgerin bei der Umsetzung des Vorhabens zu beachten; dies wird mit der Nebenbestimmung unter A. 3.2.2.13 nochmals klargestellt.

3.4.7.3 *Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse*

Für die Straßenentwässerung der A 3 sind im gegenständlichen Ausbauabschnitt insgesamt acht Entwässerungsabschnitte vorgesehen. In den Entwässerungsabschnitten 1a (Bau-km 365+800 – 368+200) und 4 (Bau-km 370+585 – 371+250) ist

eine breitflächige Versickerung des auf der A 3 anfallenden Niederschlagswassers über 4 m breite Versickerungsmulden mit bewachsenem Oberboden geplant. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen (vgl. § 55 Abs. 2 WHG). Auf den restlichen Teilstücken des Ausbauabschnittes ist eine Versickerung des Wassers nicht möglich bzw. - wie etwa innerhalb des Wasserschutzgebietes - nach den RiStWag nicht zulässig. Hier ist folgendes geplant: Im Entwässerungsabschnitt 1b (Bau-km 368+200 – 368+480) ist vorgesehen, das Straßenoberflächenwasser der A 3 in Mulden mit bewachsenem Oberboden in ein Rigolensystem hinein zu versickern und von dort in die Lindach abzuleiten. Die Mulden werden nach unten hin abgedichtet, so dass eine Versickerung in den Untergrund verhindert wird. In den Entwässerungsabschnitten 2, 3, und 5 wird das auf der A 3 anfallende Niederschlagswasser in Gräben und Regenwasserkanälen gesammelt, in neu zu errichtenden Absetz- und Regenrückhaltebecken gereinigt und zwischengepuffert und anschließend über Gräben in den jeweiligen Vorfluter abgeleitet. Das im Entwässerungsabschnitt 6 anfallende Niederschlagswasser wird ebenso in Gräben und Regenwasserkanälen gesammelt, im geplanten Absetzbecken ASB 373-1R gereinigt und hernach dem Utzweiher zugeführt. Auf Grund der Größe des Utzweihers ist eine Drosselung des Wasserabflusses aus dem Absetzbecken mittels eines Rückhaltebeckens nicht erforderlich (siehe S. 9 der Unterlage 18.1T). Im Entwässerungsabschnitt 7 (Bau-km 373+500 – 373+685) wird das Straßenoberflächenwasser gesammelt und in das mit Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Mittelfranken vom 05.04.2013, Gz. 32-4354.1-5/09 planfestgestellte Absetz- und Rückhaltebecken ASB/RHB 374 - 1L eingeleitet, welches in den Bimbach entwässert. Die im Entwässerungsabschnitt 7 anfallenden Wassermengen wurden im Rahmen der diesem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde liegenden Planung bei der Dimensionierung der genannten Beckenanlage bereits berücksichtigt. Das auf den Brückenbauwerken anfallende Wasser wird über Rohrleitungen jeweils der Streckenentwässerung zugeführt. Hinsichtlich der Berechnung der anfallenden Wassermengen und der Bemessung der Absetz- und Rückhaltebecken wird auf die Unterlage 18.2T Bezug genommen. Die Rückhaltebecken werden generell mit einem Erddamm von den Absetzbecken abgetrennt und als Trockenbecken ausgeführt (siehe Unterlage 8.2 Blatt 1).

Sowohl die beschriebenen Einleitungen in oberirdische Gewässer bzw. ins Grundwasser als auch das zur Herstellung der Bauwerksgründungen der Bauwerke 367a, 367b und 370c bauzeitlich notwendige Entnehmen und Ableiten von Grundwasser sind gem. §§ 8 und 9 Abs. 1 Nrn. 4 und 5 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gem. § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter A. 4.1 gesondert ausgesprochen. Für die Ableitung des im Entwässerungsabschnitt 7 anfallenden Niederschlagswasser ist keine (weitere) Erlaubnis notwendig, da diese Einleitung bereits mit dem genannten Planfeststellungsbeschluss vom 05.04.2013 gestattet wurde.

Die Gestattungen für die Einleitungen in oberirdische Gewässer bzw. ins Grundwasser in den Entwässerungsabschnitten 1a – 6 können gemäß §§ 10, 15 und 57 in Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Für das während Bauzeit für die Herstellung der Bauwerksgründungen der Bauwerke 367a, 367b und 370c notwendige Entnehmen und Ableiten von Grundwasser kommt auf Grund des vorübergehenden Zwecks der Benutzung nur ein beschränkte Erlaubnis in Frage (Art. 15 Abs. 2 BayWG).

Die wasserrechtliche Erlaubnis ist nur zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden (§ 12 Abs. 1 WHG). Schädliche Gewässerveränderungen sind gemäß § 3 Nr. 10 WHG Veränderungen von Gewäs-

sereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem WHG, aus auf Grund des WHG erlassenen oder sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben. Der Begriff des Wohls der Allgemeinheit ist dabei weit zu verstehen. Unabhängig von konkreten Nutzungsabsichten oder Bewirtschaftungszielen sollen schädliche Verunreinigungen ebenso wie sonstige nachteilige Veränderungen der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verhütet werden, damit dieses äußerst sensible Umweltmedium über den gegenwärtigen Bedarf hinaus als intaktes Grundwasserreservat auch für die Zukunft erhalten bleibt. Ist zu erwarten, dass die Benutzung auf das Recht eines anderen nachteilig einwirkt und erhebt der Betroffene Einwendungen, so darf die gehobene Erlaubnis nur erteilt werden, wenn die nachteiligen Wirkungen durch Inhalts- oder Nebenbestimmungen vermieden oder ausgeglichen werden. Ist dies nicht möglich, so darf die gehobene Erlaubnis erteilt werden, wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit dies erfordern; der Betroffene ist dann zu entschädigen (§ 15 Abs. 2 i. V. m. § 14 Abs. 3 WHG).

Bei Beachtung der unter A. 4.3 und A. 4.4 auf der Grundlage von § 13 WHG verfügten Maßgaben, insbesondere im Hinblick auf die vorgesehenen bzw. geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind schädliche Gewässeränderungen oder die Nichterfüllung anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen (§ 12 Abs. 1 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§ 15 Abs. 2 i. V. m. § 14 Abs. 3 und 4 WHG) nicht zu erwarten. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat vielmehr ausdrücklich bestätigt, dass die beantragten dauerhaften Einleitungen in oderirdische Gewässer und das Grundwasser den Anforderungen der §§ 57 und 60 WHG genügen und unter Berücksichtigung der Maßgaben unter A. 4.3 mit den gewählten technischen Grundsätzen für die Sammlung und Ableitung des Abwassers aus wasserwirtschaftlicher Sicht Einverständnis besteht. Es hat zudem explizit bestätigt, dass durch diese Einleitungen eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit bei planmäßiger Errichtung und ordnungsgemäßem Betrieb nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und Beachtung der angeordneten Benutzungsbedingungen und -auflagen nicht zu erwarten ist und insbesondere auch eine im Hinblick auf die Nutzungserfordernisse erhebliche nachteilige Veränderung der Beschaffenheit der betroffenen Gewässer durch die Niederschlagswassereinleitung nicht zu befürchten ist. Auf Grund dessen hat es - unter Berücksichtigung der verfügten Benutzungsbedingungen und -auflagen - auch keine Bedenken gegen diese Einleitungen geäußert. Damit stellen sich gleichzeitig auch die im Anhörungsverfahren bzgl. der im Entwässerungsabschnitt 1a geplanten Versickerung des Straßenoberflächenwassers geäußerten Bedenken als unbegründet dar. Insbesondere ist auch hinsichtlich des Klebheimer Sees nicht erkennbar, dass es trotz der plangegenständlichen Achsverschiebung am Bauanfang durch die vorgesehene Versickerung in stärkerem Umfang als derzeit zu von der A 3 herrührenden Stoffeinträgen kommen wird. Momentan wird das auf der A 3 anfallende Niederschlagswasser in diesem Bereich über die Böschungen versickert bzw. über offene Gräben ins angrenzende Gelände abgeleitet; eine Vorreinigung des Wassers findet nicht statt. In den geplanten Versickerungsmulden wird dagegen zukünftig das Wasser während der Bodenpassage durch konzentrationsmindernde Rückhalte- und Abbauvorgänge gereinigt und dadurch die Schadstofffracht des Wassers minimiert. Negative Auswirkungen auf die Flora und Fauna im Bereich der Klebheimer Seen sind durch die geplante Entwässerung deshalb nicht zu erwarten. Auch bei Gefahrgutunfällen oder dgl. auf der A 3 ist die hierbei potentiell entstehende Umweltgefährdung nicht höher als gegenüber der gegebenen Entwässerungssituation, da zukünftig sich evtl. ausgetretene Stoffe nicht unkontrolliert über Gräben ausbreiten können, sondern in den Mulden verbleiben, die dann entsprechend ausgekoffert o. ä. werden können.

Das Landratsamt Erlangen-Höchstadt als Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG erklärt; die insoweit zur Maßgabe gemachten fachlichen Vorgaben des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg wurden in den Beschlusstenor aufgenommen. Soweit die fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft des Landratsamtes selbst zur fachlichen Beurteilung berufen war (bzgl. des bauzeitlichen Entnehmens und Ableitens von Grundwasser), hat es unter Maßgabe der unter A. 4.4 aufgenommenen Nebenbestimmungen ebenso keine Bedenken gegen das Vorhaben geäußert.

Im Hinblick auf die vom Wasserwirtschaftsamt Nürnberg konkret geforderte Regelung bzgl. der Unterhaltung der im Rahmen der erlaubten Einleitungen benutzten Gewässer ist allerdings darauf hinzuweisen, dass sich hier für eine solche Übertragung der Unterhaltungslast keine Grundlage findet. Nach Art. 22 Abs. 3 BayWG obliegt zwar den Unternehmern von Wasserbenutzungsanlagen oder sonstigen Anlagen in oder an Gewässern die Unterhaltung des Gewässers insoweit, als sie durch diese Anlagen bedingt ist. Gleichzeitig legt Art. 26 Abs. 3 BayWG aber fest, dass Baulastträger öffentlicher Verkehrsanlagen und Eigentümer sonstiger Anlagen (nur) die Mehrkosten der Unterhaltung der Gewässer zu tragen haben, die durch die Anlagen verursacht werden, soweit sie nicht nach Art. 22 Abs. 3 und 4 die Unterhaltung selbst ausführen. Art. 26 Abs. 3 BayWG geht dabei u. a. von dem Gedanken aus, dass im Verhältnis zwischen öffentlichen Baulastträgern derjenige die Maßnahmen zur Unterhaltung ausführen soll, in dessen Aufgabenbereich sie grundsätzlich fallen, selbst wenn sie von einem anderen Baulastträger verursacht werden (vgl. Schwendner in: Sieder/Zeitler, Bayerisches Wassergesetz, Art. 26, Rn. 30). Die Pflichten des Anlagenunternehmers werden von dieser Vorschrift auf die Tragung einer Kostenlast beschränkt, um den ordentlichen Unterhaltungslastträgern größtmögliche Wirtschaftlichkeit bei der Ausführung der Unterhaltungsarbeiten zu ermöglichen, z. B. durch einheitlichen Einsatz des Maschinenparks (Drost, Das neue Wasserrecht in Bayern, Band II, Art. 26 BayWG, RdNr. 26). Im Hinblick darauf sieht die Planfeststellungsbehörde von einer verbindlichen Übertragung der Unterhaltungslast in dem vom Wasserwirtschaftsamt gewünschten Sinn ab, sondern eröffnet der Vorhabensträgerin unter A. 4.3.5 eine Wahlmöglichkeit, ob sie nur die Unterhaltungsmehrkosten für die im Rahmen der erlaubten Einleitungen benutzten Gewässer übernimmt, welche durch die erlaubten Gewässerbenutzungen verursacht werden, oder ob die betroffenen Flussufer von 5 m oberhalb bis 10 m unterhalb der Einleitungsstellen selbst sichert und zu unterhält.

Soweit von verschiedener Seite - u. a. auch von der Gemeinde Heßdorf und vom Bayerischen Bauernverband - im Anhörungsverfahren die Aufnahme eines Verfahrensvorbehalts nach § 14 WHG gefordert wird, ist dieses Ansinnen zurückzuweisen. Voraussetzung für einen solchen Verfahrensvorbehalt ist, dass zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung nachteilige Wirkungen nicht bloß theoretisch möglich sind, sondern greifbare Anhaltspunkte für die Möglichkeit nachteiliger Einwirkungen bestehen (vgl. BayVGH, Beschluss vom 03.06.2008, BayVBl, 276-277). Der Verfahrensvorbehalt ist in diesem Verfahren aber vielmehr als vorsorgliche Maßnahme gefordert worden. Ein nur rein vorsorglich verfügter Entscheidungsvorbehalt wäre aber rechtswidrig (vgl. Knopp in Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp, WHG AbwAG, § 14 WHG, Rd. Nrn. 144 u. 148). Konkrete Anhaltspunkte für möglicherweise eintretende nachteilige Einwirkungen sind weder vom Wasserwirtschaftsamt Nürnberg noch von den Einwendern vorgetragen worden. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass im Falle nachteiliger Auswirkungen nach § 13 Abs. 1 WHG Inhalts- und Nebenbestimmungen zu den erteilten wasserrechtlichen Erlaubnissen von Gesetzes wegen auch nachträglich verfügt werden können, so dass die Möglichkeit für ein behördliches Einschreiten nach Beginn der erlaubten Gewässerbenutzungen auch ohne Verfahrensvorbehalt besteht. Auf Grund dieser Möglichkeit ist gleichzeitig auch der vom Wasserwirtschaftsamt Nürnberg und der fachkundi-

gen Stelle für Wasserwirtschaft des Landratsamtes Erlangen-Höchststadt für notwendig gehaltene Auflagenvorbehalt überflüssig; ein solcher Vorbehalt würde nur deklaratorisch wirken und wäre ein bloßer Hinweis auf die bestehende Rechtslage (vgl. Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, § 36, Rdnr. 33).

3.4.7.4 *Einwendungen bzgl. der baulichen Gestaltung sowie der Straßenentwässerung der A 3 innerhalb des Wasserschutzgebietes*

Der Zweckverband zur Wasserversorgung der Seebachgruppe verweist darauf, dass die ausgebaute A 3 auf einer Länge von ca. 450 m praktisch direkt an der Grenze der engeren Schutzzone des bestehenden Wasserschutzgebietes verläuft, sich die A 3 im Zustrombereich seiner Wassergewinnungsanlagen befindet und deshalb als potentielle Gefährdung der Wassergewinnung und Trinkwasserversorgung mit hoher Eingriffsschwere zu bewerten sei. Auf Grund dessen fordert er, bei der Gestaltung der Anlagen wie auch bei der Ausführung der Maßnahme die für die engere Schutzzone geltenden Regeln und Richtlinien anzuwenden.

Diese Forderung ist zurückzuweisen. Die RistWag stellen insoweit allein darauf ab, innerhalb welcher Schutzzone ein Vorhaben bzw. dessen Bestandteile zu liegen kommen. Nachdem hier aber - wie weiter oben dargelegt - das Vorhaben noch außerhalb der engeren Schutzzone liegt, sind über die geplanten Maßnahmen bzw. die im Tenor verfügten Maßgaben hinaus keine weiter gehenden Schutzvorkehrungen geboten. Nicht übersehen werden darf hier außerdem, dass momentan im Ausbauabschnitt keinerlei der unter Nr.6 der RiStWag beschriebenen bautechnischen Vorkehrungen vorhanden sind, so dass das Vorhaben auch mit den plangegenständlichen Vorkehrungen eine deutliche Verbesserung hinsichtlich des Grund- und Trinkwasserschutzes mit sich bringt. Überdies hat auch das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg aus fachlicher Sicht keine weiter gehenden bautechnischen Schutzmaßnahmen oder dgl. gefordert.

Der Zweckverband wendet sich zudem gegen die in der ausgelegten Planfassung von Bau-km 368+200 bis Bau-km 368+480 innerhalb des Wasserschutzgebietes geplante breitflächige Versickerung des Straßenoberflächenwassers.

Diesem Vorbringen trägt die festgestellte Planung Rechnung. Sie sieht in dem betreffenden Streckenabschnitt vor, das auf der A 3 anfallende Niederschlagswasser über Mulden mit bewachsenem Oberboden in ein Rigolensystem hinein zu versickern und von dort in die Lindach abzuleiten. Die Mulden werden dabei nach unten hin abgedichtet, so dass eine Versickerung in den Untergrund verhindert wird. Soweit der Zweckverband im Erörterungstermin Bedenken hinsichtlich des dauerhaften Funktionierens des Mulden-Rigolen-Systems, u. a. auch wegen der gegebenen Gefahr von Verstopfungen, geäußert hat, ist auf die Nebenbestimmung A. 4.3.7.2 zu verweisen. Die dort vorgegebene Überwachung auch des Mulden-Rigolen-Systems gewährleistet nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die dauerhafte Funktionsfähigkeit des Systems; das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat keine darüber hinausgehenden Kontroll- bzw. Unterhaltungsmaßnahmen verlangt, auch hinsichtlich der Dimensionierung des Systems hat es keine Bedenken geäußert. Eine Grundwassermonitoring oder dgl., wie vom Zweckverband verlangt, ist im Hinblick darauf nicht angezeigt.

Soweit der Zweckverband fordert, für die vorgesehenen Abtragsmaßnahmen innerhalb des Schutzgebietes einen detaillierten Plan mit Tiefenangaben sowie eine Darstellung der entsprechenden Baugrunduntersuchungen vorzulegen, ist zum einen darauf hinzuweisen, dass insoweit detaillierte Tiefenangaben der Unterlage 6.1 Blätter 2T und 3T entnommen werden können. Zum anderen hat die Vorhabensträgerin zugesagt, dem Zweckverband im Zuge der Ausführungsplanung noch detaillierte Querschnitte sowie das Baugrundgutachten zur Verfügung zu stellen.

Auf die Forderung des Zweckverbandes, diejenigen Wege im Wasserschutzgebiet, die als Baustellenzufahrten genutzt werden sollen, gemäß den RiStWag auszubilden, da gerade bei dem vorauszusetzenden erheblichen Schwerlastverkehr auf Sicherungsmaßnahmen nicht verzichtet werden könne, hat die Vorhabensträgerin gegenüber der Planfeststellungsbehörde zugesagt, evtl. Baustraßen bzw. bestehende Straßen, die als solche genutzt werden, gemäß Nr. 9 der RiStWag auszubilden. Damit ist der Forderung Genüge getan. Sollte die nicht ganz eindeutig formulierte Forderung dahin zu verstehen sein, dass mit ihr darüber hinausgehende bautechnische Maßnahmen nach den RiStWag eingefordert werden, so wäre sie insoweit zurückzuweisen. Für Maßnahmen, die über das von der Vorhabensträgerin Zugesagte hinausgehen, findet sich hier in den RiStWag keine Grundlage; im Übrigen hat auch das Wasserwirtschaftsamt nichts Weitergehendes gefordert.

Das Gesundheitsamt beim Landratsamt Erlangen-Höchstadt moniert widersprüchliche Aussagen in den Planunterlagen bzgl. der Entwässerung der Autobahn innerhalb des Wasserschutzgebietes. Es widerspricht zudem ebenso einer Versickerung des Straßenoberflächenwassers im Wasserschutzgebiet; im Bereich des Wasserschutzgebietes seien die RiStWag strikt einzuhalten. Zudem weist das Gesundheitsamt ebenfalls auf die unmittelbare Nähe der engeren Schutzzone zur ausgebauten A 3 hin und fordert deshalb bei den Baumaßnahmen besondere Sicherungsmaßnahmen betreffend Baustelleneinrichtung/Fahrzeuge/Kontamination etc.

Hinsichtlich der bemängelten Widersprüchlichkeit der Unterlagen ist darauf hinzuweisen, dass sich aus der ausgelegten Fassung der Planfeststellungsunterlagen hinreichend deutlich ergab, dass innerhalb des Wasserschutzgebietes nur von Bau-km 368+200 bis 368+480 - und damit auf einer Länge von nur 280 m - eine Versickerung des auf der A 3 anfallenden Niederschlagswassers vorgesehen war (vgl. etwa Unterlage 8.1 Blatt 1 und Unterlage 18.1 in der ursprünglichen Fassung). Eine Versickerung in dem genannten Streckenabschnitt sehen aber die planfestgestellten Unterlagen unabhängig davon nicht vor. Wie bereits weiter oben dargelegt, ist dort nun geplant, das auf der A 3 anfallende Oberflächenwasser in Mulden mit bewachsenem Oberboden in ein Rigolensystem hinein zu versickern und von dort in die Lindach abzuleiten. Die Mulden werden nach unten hin abgedichtet, so dass eine Versickerung in den Untergrund verhindert wird. Der betroffene Streckenabschnitt liegt innerhalb der weiteren Schutzzone II B, so dass diese Art der Oberflächenwasserbehandlung auch den RiStWag entspricht (vgl. Nrn. 6.2.6.4 und 8.2 der RiStWag). Die im Erörterungstermin geäußerten Bedenken hinsichtlich des Mulden-Rigolen-Systems (Wartungsintensivität, Verstopfungsanfälligkeit) sieht die Planfeststellungsbehörde durch die Nebenbestimmung A. 4.3.7.2, die zu einer dort näher vorgegebenen Überwachung auch des Mulden-Rigolen-Systems verpflichtet, ausgeräumt; das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat keine darüber hinausgehenden Kontroll- bzw. Unterhaltungsmaßnahmen verlangt. Soweit das Gesundheitsamt besondere Schutzmaßnahmen innerhalb des Wasserschutzgebietes fordert, ist darauf hinzuweisen, dass die nach den RiStWag gebotenen - und technisch umsetzbaren - Entwässerungs- und Schutzmaßnahmen in den Planunterlagen enthalten (vgl. Ziffern 4.4.1 und 6.3 der Unterlage 1T sowie Unterlage 14.2 Blatt 3T) bzw. Gegenstand der verfügbaren Nebenbestimmungen sind. Hierbei handelt sich insbesondere um Entwässerungsmaßnahmen der Stufe 3 (weitere Schutzzone III B) bzw. Stufe 4 (weitere Schutzzone III A) nach Nr. 6.2.6 der RiStWag. Sollten vom Gesundheitsamt darüber hinaus gehende Vorkehrungen - etwa solche, die innerhalb der engeren Schutzzone des Wasserschutzgebietes zu treffen wären - gemeint sein, so muss die Forderung insoweit zurückgewiesen werden. Die RiStWag stellen insoweit allein darauf ab, innerhalb welcher Schutzzone ein Vorhaben bzw. dessen Bestandteile zu liegen kommen. Nachdem hier aber das Vorhaben außerhalb der engeren Schutzzone zu liegen

kommt, sind über die geplanten Maßnahmen bzw. die im Tenor verfügten Maßgaben hinaus keine weiter gehenden Schutzvorkehrungen geboten. Auch das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg keine weitergehenden Maßnahmen gefordert.

3.4.7.5 *Abwägung*

Den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes wird durch die verfahrensgegenständliche Planung sowie die ergänzend angeordneten Nebenbestimmungen hinreichend Rechnung getragen. Durch die Anlage von Entwässerungseinrichtungen, insbesondere der geplanten Absetz- und Rückhaltebecken, und der damit verbundenen erstmaligen Schaffung einer geregelten Entwässerung ist davon auszugehen, dass insgesamt eine Verbesserung der wasserwirtschaftlichen Situation eintreten wird. Im Ergebnis entfalten die Belange des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Rahmen der Abwägung daher kein entscheidendes Gewicht gegen die beantragte Straßenbaumaßnahme. Sie sind nicht geeignet, die für den 6-streifigen Ausbau der A 3 im gegenständlichen Abschnitt sprechenden Belange zu überwiegen.

3.4.8 **Landwirtschaft als öffentlicher Belang**

Die Belange der Landwirtschaft sind sowohl unter agrarstrukturellen Gesichtspunkten als auch mit Blick auf die individuelle Betroffenheit einzelner Betriebe berührt. Ursächlich hierfür ist in erster Linie der vorhabensbedingte Verbrauch bisher landwirtschaftlich genutzter Flächen. Hinzu kommen weitere mittelbare Auswirkungen, insbesondere in Folge von Flächenanschneidungen sowie das - zumindest bauzeitliche - Entstehen von Umwegen im landwirtschaftlichen Wegenetz.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe wurden im Anhörungsverfahren nicht geltend gemacht und sind auch im Übrigen nicht erkennbar.

3.4.8.1 *Verbrauch landwirtschaftlicher Nutzfläche*

Der gesamte Flächenbedarf für das planfestgestellte Vorhaben beträgt einschließlich der Ausgleichs- und Ersatzflächen gut 70,8 ha. Da darin rund 57,9 ha bereits derzeitige Straßenflächen (einschl. Begleitgrün und Nebenflächen) enthalten sind, werden letztlich rund 13 ha an zusätzlicher Fläche benötigt. Die Vergrößerung des Querschnitts und die Erweiterung der Fahrbahnbreite durch den 6-streifigen Ausbau sind - wie an verschiedenen Stellen bereits dargelegt - im Hinblick auf die Verkehrsprognose, den Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich (vgl. insbesondere die Ausfüggungen unter C. 3.3 und C. 3.4.3). Durch die gewählte Ausbauweise (siehe dazu die Ausführungen unter C. 3.4.2.2) und die Verwendung von Lärmschutzwänden und eines lärmindernden Fahrbahnbelages (anstatt von Erdwällen) ist der Flächenverbrauch bereits so weit wie möglich minimiert worden. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlich notwendigen Kompensationsmaßnahmen sowie die sonstigen landschaftspflegerischen Maßnahmen, noch weiter verringert werden. Insbesondere muss an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass die Vorhabensträgerin im Hinblick auf den Flächenverbrauch durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen den Vorgaben des § 15 Abs. 2 BNatSchG Rechnung trägt. In diesem Zusammenhang ist zudem darauf hinzuweisen, dass die Vorhabensträgerin durch die plangegegenständliche Wiedervernetzungsmaßnahme in Gestalt der Grünbrücke in der „Mönau“ auch der Landwirtschaft einen zusätzlichen Flächenverbrauch in Höhe von ca. 30 % erspart und dadurch einen Beitrag zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden leistet. Auf die Ausführungen zum Naturschutz und zur Landschaftspflege unter C 3.4.6 wird insoweit verwiesen.

Soweit das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach in diesem Zusammenhang darauf verweist, dass durch eine Verschiebung des ASB/RHB 373-1 R parallel zur Autobahn eine bessere Bewirtschaftung der Restfläche des Grundstücks Fl.-Nr.1104 gegeben wäre, wurde dem dahinter stehenden Wunsch nach einer weitestmöglichen Verschonung dieser Fläche im Rahmen der Tektur vom 15.06.2015 Rechnung getragen. Diese Tektur, die Gegenstand der festgestellten Planung geworden ist, sieht vor, den Utzweiher auf dem benachbarten Grundstück Fl.-Nr. 1105 als Vorfluter zu nutzen und nur noch ein Absetzbecken (ohne Rückhaltebecken) im Grenzbereich der beiden Grundstücke zu errichten. Hierdurch verringert sich zum einen der direkte Flächenverlust beim Grundstück Fl.-Nr. 1104, zum anderen ist der verbleibende Grundstücksteil durch die neue Lage des Absetzbeckens in der südöstlichen Grundstücksecke gegenüber der ursprünglichen Planung auch deutlich besser bewirtschaftbar.

3.4.8.2 *Landwirtschaftliches Wegenetz / Infrastruktur*

Schon jetzt trennt die bestehende A 3 die landwirtschaftlich genutzten Flächen diesseits und jenseits der Autobahn voneinander. Um die jeweils auf der anderen Seite der Autobahn liegenden landwirtschaftlichen Flächen erreichen zu können, sind schon jetzt in gewissem Umfang Mehrwege über die bestehenden Straßen- und Wegequerungen in Kauf zu nehmen. An dieser Situation wird sich durch die Baumaßnahme nichts Wesentliches ändern. Die Erschließung der nicht dauerhaft beanspruchten land- und forstwirtschaftlichen Grundstücke bleibt insgesamt sichergestellt, auch während der Bauzeit. In diesem Zusammenhang gilt es zudem festzuhalten, dass es grundsätzlich keinen Rechtsanspruch auf den unveränderten Bestand öffentlicher Straßen und Wege gibt, und Betroffenen, die vorhabensbedingt größere Umwege in Kauf nehmen müssen, insofern kein Rechtsanspruch auf Abhilfe oder Entschädigung zusteht (vgl. Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG). § 8a Abs. 4 FStrG schützt als Rechtsposition in diesem Sinne nur allgemein Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, NVwZ 1990, 1165). § 8a FStrG garantiert dagegen nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Zuständen zumutbare Erreichbarkeit. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition in diesem Sinne dar. Allerdings sind Anliegerinteressen auch unterhalb der Schwelle des § 8a FStrG, sofern sie nicht als geringfügig ausnahmsweise außer Betracht zu bleiben haben, in die Abwägung einzustellen; sie können jedoch durch überwiegende Gemeinwohlbelange zurückgedrängt werden (BVerwG, Beschluss vom 11.05.1999, BayVBl. 1999, 634). Entsprechendes gilt hinsichtlich der forstwirtschaftlich genutzten Wege. Soweit der Interessen der Eigentümer- bzw. Bewirtschafter der betroffenen landwirtschaftlichen Flächen unter diesem Blickwinkel durch Planung überhaupt beeinträchtigt werden, muss festgestellt werden, dass jedenfalls die für das Vorhaben sprechenden Belange (siehe insbesondere unter C. 3.3) die mit diesen Personen entstehenden Erschwernisse rechtfertigen. Hinsichtlich der insoweit erhobenen Einwendungen gilt im Einzelnen folgendes:

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach fordert, während des gesamten Bauvorhabens die Auswirkungen auf landwirtschaftlich genutzte Flächen und ihre Bewirtschaftung so gering wie möglich zu halten. Besonders in Hauptarbeitsspitzen wie Aussaat- und Erntezeiten seien die Zufahrtsmöglichkeiten sicher zu stellen. Die im Zuge des Vorhabens entstehenden negativen Beeinträchtigungen der Felddrainagen und Entwässerungsgräben seien umgehend zu beseitigen. In die gleiche Richtung trägt auch der Bayerische Bauernverband vor. Er meint, es sei grundsätzlich darauf hinzuwirken, dass während und vor allem nach Durchführung der Baumaßnahme sowohl die Grundstückserschließung als auch

das Entwässerungssystem wieder voll funktionsfähig hergestellt wird. Die ordnungsgemäße Bewirtschaftung der Grundstücke und Restflächen während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme sei sicherzustellen.

Die Vorhabensträgerin hat diesbzgl. zugesagt, die Zuwegungen zu den betroffenen Grundstücken sowie die Funktionsfähigkeit des jeweiligen Entwässerungssystems sowohl während als auch nach Durchführung der Bauarbeiten zu gewährleisten; evtl. ausbaubedingt auftretende Beeinträchtigungen von Feldrainagen und Entwässerungsgräben würden kurzfristig beseitigt. Damit wird den Betroffenen gleichzeitig auch eine ordnungsgemäße Flächenbewirtschaftung ermöglicht.

Der Bayerische Bauerverband weist darauf hin, dass die Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Nutzflächen durch die Unterbrechung kommunaler land- bzw. forstwirtschaftlicher Erschließungsstraßen und Wege behindert werde; die Vorhabensträgerin sei deshalb zu verpflichten, Umwege während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme zu vermeiden bzw. eine Entschädigung in Geld zu leisten.

Das derzeit vorhandene Wegenetz steht nach Beendigung der Bauarbeiten in gleichem Umfang wieder zur Verfügung, so dass nach Verwirklichung des Vorhabens keine Mehrwege für die Bewirtschafter der landwirtschaftlichen Flächen entstehen. Soweit der Bayerische Bauernverband eine Vermeidung von Umwegen während der Bauzeit fordert, trägt dem die Planung so weit wie möglich Rechnung. Die Ersatzneubauten der Überführungsbauwerke der St 2240, der ERH 26 und der GVS Kosbach – Untermembach über die A 3 sind jeweils seitlich neben dem Bestand vorgesehen, so dass der Verkehr auf diesen Straßen während der Bauzeit größtenteils aufrecht erhalten werden kann. Die Überführung der GVS Niederlindach–Röttenbach wird nach der festgestellten Planung als Vorwegmaßnahme bereits vor Beginn des eigentlichen Autobahnausbaus in ihrer bestehenden Lage neu errichtet (siehe S. 94 der Unterlage 1T). Während des Neubaus dieser Überführung kann der Verkehr die Kreisstraße ERH 26 bzw. der landwirtschaftliche Verkehr zusätzlich die GVS Klebheim – Röttenbach nutzen. Die letztgenannte Straße liegt nur etwa 1,1 km von der GVS Niederlindach–Röttenbach entfernt. Nach der Fertigstellung der neuen Überführung der GVS Niederlindach – Röttenbach über die A 3 dient diese wiederum als Ausweichstrecke für die GVS Klebheim–Röttenbach, deren Überführung über die A 3 ebenso in der Bestandslage neu errichtet wird. Für die zu erneuernden Unterführungen des Simon-Rabl-Wegs, der GVS Untermembach – Dechsendorf und des Hauptforstweges stehen während der Bauphase die St 2240 nördlich dieser Straßen bzw. Wege sowie die GVS Kosbach – Untermembach südlich davon als Ausweichrouten zur Verfügung. Die jeweils nächstgelegene, während der Bauzeit befahrbare Quermöglichkeit der A 3 liegt auch hier nur allerhöchstens 1,2 km entfernt. Gangbare und mit vernünftigem wirtschaftlichem Aufwand umsetzbare Möglichkeiten, die während der Bauzeit in Kauf zu nehmenden Umwege noch (weiter) zu verringern, kann die Planfeststellungsbehörde hier nicht erkennen. Gleichzeitig ist auch unter Berücksichtigung des Vorbringens der Betroffenen im Anhörungsverfahren nicht erkennbar, dass Mehrwege entstehen, die auch nur im begrenzten Zeitraum der Baudurchführung das Maß des Zumutbaren übersteigen. Überdies gibt es - wie bereits dargelegt - grundsätzlich keinen Rechtsanspruch auf den unveränderten Bestand öffentlicher Straßen und Wege, so dass Betroffenen, die vorhabensbedingt größere, aber noch zumutbare Umwege in Kauf nehmen müssen, ohnehin kein Rechtsanspruch auf Abhilfe oder Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG zusteht. Die Forderung des Bayerischen Bauernverbandes muss deshalb, soweit sie auf zusätzliche Abhilfemaßnahmen oder eine Geldentschädigung abzielt, zurückgewiesen werden.

3.4.8.3 *Beweissicherung an vorhandenem Wegenetz*

Der Bayerische Bauernverband fordert, der Vorhabensträgerin eine Beweissicherung an den bestehenden Straßen und Wegen aufzuerlegen, da durch den Baustellenverkehr erhebliche Schäden daran zu erwarten seien und die Schadensbehebung zu Lasten der Vorhabensträgerin zu erfolgen habe.

Soweit der Baustellenverkehr nach der Planung der Vorhabensträgerin über öffentliche Straßen und Wege abgewickelt werden soll, muss darauf hingewiesen werden, dass die Benutzung dieser Straßen im Rahmen ihrer Widmung als Gemeingebrauch jedermann - und damit grundsätzlich auch Baufahrzeugen - gestattet ist (Art. 14 Abs. 1 BayStrWG). Soweit über den Gemeingebrauch hinaus Baustellenverkehr über die Straßen und Wege in der Baulast der Gemeinde Heßdorf bzw. der Stadt Erlangen sowie der Bayerischen Staatsforsten abgewickelt werden soll, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, dies rechtzeitig vor Baubeginn mit der jeweiligen Gemeinde bzw. den Bayerischen Staatsforsten abzustimmen. Sollten öffentlichen Feld- und Waldwege, die zur Andienung der Baustelle unverzichtbar sind, nicht ausreichend tragfähig sein, so wird die Vorhabensträgerin nach ihrer Zusage die Wege entsprechend der aufzunehmenden Belastung ausbauen und Schäden am nachgeordneten Wegenetz durch das Befahren mit Baufahrzeugen nach Abschluss der Bauarbeiten wieder beseitigen. Die Vorhabensträgerin hat zudem zugesagt, vor Baubeginn auf ihre Kosten eine Beweissicherung in Form einer fotografischen und schriftlichen Dokumentation des zum Begehungszeitpunkt vorgefundenen Zustandes zu veranlassen und dem jeweiligen Straßenbaulastträger vor Baubeginn zu überlassen. Sie wird außerdem die jeweiligen Straßenbaulastträger rechtzeitig vorher unterrichten, um ihnen die Teilnahme an der Begehung ihrer Straßen und Wege zu ermöglichen. Damit ist der Forderung Genüge getan.

3.4.8.4 *Führung von Wirtschaftswegen auf Weiherdämmen*

Der Bayerische Bauernverband kritisiert die geplante Verlegung eines Wirtschaftsweges im Bereich des Weihers auf dem Grundstück Fl.-Nr. 930, Gemarkung Hannberg auf einen bestehenden Weiherdamm. Die Weiherdämme seien nicht in der Lage, diesen Wirtschaftsweg aufzunehmen. Hier sei ggf. eine alternative Wegeführung notwendig.

Im Erörterungstermin hat der Eigentümer des genannten Grundstücks gleichartige Bedenken geäußert und auf Nachfrage erklärt, ihm sei es lieber, wenn der Weg unter Inkaufnahme eines Eingriffs in seinen Weiher auch in Zukunft wie bisher entlang der A 3 parallel zu dieser geführt werde. Hierauf hat die Vorhabensträgerin zugesagt, die Planung insoweit abzuändern und den Wirtschaftsweg nunmehr auch im Bereich des Weihers entlang der A 3 zu führen. Die entsprechend abgeänderte Wegeführung ist Teil der festgestellten Planung geworden (siehe Unterlage 5.1 Blatt 1T). Der Forderung wurde damit unter Berücksichtigung der Interessen des betroffenen Eigentümers Rechnung getragen.

3.4.8.5 *Für die Bauabwicklung vorübergehend beanspruchte Flächen*

Bzgl. der nach den Planunterlagen vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen beantragt der Bayerische Bauernverband, dass die Abwicklung der Entschädigungsregelungen sowie Festsetzung von Rekultivierungsarbeiten nach Beendigung der Baumaßnahme nicht durch die bauausführenden Firmen erfolgt, sondern durch den Baulastträger in direkter Zuständigkeit und Haftung. Für die betroffenen Grundstücke sei vorher eine ordnungsgemäße Beweissicherung, d. h. Erfassung des jetzigen Zustandes, auf Kosten des Baulastträgers durchzuführen.

Die Vorhabensträgerin hat eine ordnungsgemäße Wiederherstellung vorübergehend beanspruchter landwirtschaftlicher Flächen zugesagt. Nach Fertigstellung des Vorhabens werden nach der Zusage der Vorhabensträgerin insbesondere auch die vorübergehend beanspruchten Flächen zusammen mit den betroffenen Landwirten begangen und evtl. verbliebene Schäden festgehalten, um sie im Rahmen der Bauabnahme gegenüber den bauausführenden Firmen geltend zu machen und anschließend sachgerecht beseitigen zu lassen. Dieses Vorgehen erscheint sachgerecht. Ein vernünftiger Grund, warum zwingend die Vorhabensträgerin selbst die Abwicklung der benannten Verfahrensschritte übernehmen soll, ist - zumal auch ihre personellen Ressourcen begrenzt sind - nicht erkennbar. Soweit der Forderung mit der abgegebenen Zusage nicht entsprochen wurde, wird sie deshalb zurückgewiesen. Bzgl. der geforderten Beweissicherung hat die Vorhabensträgerin zugesagt, vor Baubeginn auf ihre Kosten eine Beweissicherung der nach den Grunderwerbsunterlagen vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen in Form einer fotografischen und schriftlichen Dokumentation des zum Begehungszeitpunkt vorgefundenen Zustandes veranlassen und diese Dokumentation den betroffenen Grundstückseigentümern vor Baubeginn überlassen. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten wird nach der Zusage bei der Durchführung dieser Beweissicherung hinzugezogen und die jeweiligen Grundstückseigentümer zudem rechtzeitig zuvor unterrichtet, um ihnen die Teilnahme an der Begehung ihrer Grundstücke zu ermöglichen. Dieser Forderung wird damit vollumfänglich Rechnung getragen.

Soweit u. a. der Bayerische Bauernverband für die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen außerdem beantragt, den betroffenen Grundstückseigentümern und -bewirtschaftern eine Haftungsfreistellung mittels des Planfeststellungsbeschlusses zu gewähren hinsichtlich möglicher Rückstände und Bodenverunreinigungen, ist dieses Ansinnen zurückzuweisen. Eine solche Freistellung würde im Endeffekt zu einer weitreichenden schadensurheber- und verschuldensunabhängigen "Garantiehftung" der Vorhabensträgerin führen, für welche die fernstraßenrechtliche Planfeststellung keinen Raum bzw. keine rechtliche Grundlage bietet und u. U. - etwa bei bislang nicht bekannten Altlasten - auch zu einer nicht gerechtfertigten Belastung der Vorhabensträgerin mit Sanierungskosten führen würde. Die Frage der Haftung und Kostentragung für die Beseitigung möglicher Rückstände und Bodenverunreinigungen richtet sich deshalb auch im Rahmen der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens einzelfallbezogen nach den allgemeinen bodenschutzrechtlichen Vorschriften. Es ist nicht erkennbar, dass die betroffenen Eigentümer bzw. Bewirtschafter hierdurch unverhältnismäßig benachteiligt werden. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin zugesagt, nach Abschluss der Bauarbeiten die beanspruchten Flächen wieder ordnungsgemäß herrichten zu lassen, was auch die Beseitigung baubedingter Verschmutzungen mit umfasst. Im Zusammenwirken mit der zugesagten Dokumentation des Ausgangszustandes der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen ist dem berechtigten Interesse, von Bodenverunreinigungen u. ä. infolge der Straßenbauarbeiten verschont zu werden, damit auch ohne die gewünschte Haftungsfreistellung in ausreichendem Maß Rechnung getragen.

3.4.8.6 *Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf landwirtschaftlichen Flächen*

Der Bayerische Bauernverband meint, dass eine Einbeziehung von Flächen als ökologische Ausgleichsflächen nur dort von statten gehen könne, wo die Zustimmung der Grundeigentümer gegeben sei. Er beantragt, die ökologische Ausgleichsverpflichtung über produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen zu befriedigen. Der Vorhabensträgerin sei aufzuerlegen, sich um geeignete Ausgleichs- und Ersatzflächen auf einvernehmlichem Wege zu bemühen und dann konkret diese Grundstücke in das Planfeststellungsverfahren einzubringen.

Die Vorhabensträgerin hat hierzu dargelegt, dass sie beabsichtige, Kompensationsmaßnahmen ausschließlich auf bundeseigenen Flächen oder auf Flächen, die freihändig erworben werden können, zu realisieren. Die in den festgestellten Planunterlagen enthaltenen Kompensationsmaßnahmen sind auch tatsächlich nur auf Flächen im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung vorgesehen (vgl. Unterlage 19.1T). Diese Maßnahmen lassen zudem zum großen Teil - zumindest in eingeschränktem Umfang - auch weiterhin eine land- bzw. forstwirtschaftliche Nutzung der betroffenen Flächen zu. Dies gilt insbesondere bzgl. der vorgesehenen Waldneugründungen (Kompensationsmaßnahmen N6, N7 und N10.1), die grundsätzlich weiterhin forstwirtschaftlich genutzt werden können (siehe Unterlage 9.2T), aber auch hinsichtlich der für den zu leistenden Offenlandausgleich geplanten Maßnahmen (Kompensationsmaßnahmen N9, N10.2 und N11), die zumindest extensiv bewirtschaftet werden können. Hierdurch wird vorliegend so weit wie möglich vermieden, dass derzeit bewirtschaftete Flächen durch die zu erbringenden Kompensationsmaßnahmen vollständig aus der Nutzung genommen werden (vgl. § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG). Einer intensiveren Bewirtschaftung der für diese Maßnahmen vorgesehenen Flächen steht jeweils die konkrete Zweckbestimmung der Maßnahmen entgegen; zudem darf nicht übersehen werden, dass produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen auch nicht beliebig für alle Arten von Kompensation geeignet sind (vgl. Anlage 4.1 BayKompV). Im Übrigen hat auch das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten aus agrarstruktureller Sicht keine Einwendungen gegen das planfestgestellte Kompensationskonzept geäußert.

3.4.8.7 *Drainageanlagen*

Der Bayerische Bauernverband fordert, berührte Drainanlagen unter Mitwirkung des Wasserwirtschaftsamtes und im Einverständnis mit den betroffenen Grundstückseigentümern funktionsfähig umzugestalten.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, soweit Grundstücksdrainagen während der Bauarbeiten berührt werden, darauf zu achten, dass eine ordnungsgemäße Grundstücksentwässerung gewährleistet wird und auch nach Fertigstellung des Vorhabens keine Verschlechterung gegenüber den bisherigen Verhältnissen verbleibt. Damit wird der Forderung im gebotenen Maß Rechnung getragen.

3.4.8.8 *Schadlose Entwässerung*

Vom Bayerischen Bauernverband wird weiterhin gefordert, soweit Oberflächenwasser in bestehende Wassergräben und Vorfluter eingeleitet wird, diese so auszubauen, dass das Wasser schadlos abfließen kann. Inwieweit über die im Plan festgelegten Entwässerungsmaßnahmen hinaus weitere Maßnahmen notwendig seien, sei noch vor Baubeginn zu regeln.

Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat die festgestellte Planung aus fachlicher Sicht überprüft und unter Maßgabe der verfügbaren Nebenbestimmungen keine Bedenken dagegen vorgebracht (siehe die Ausführungen unter C. 3.4.7.3). Insbesondere hat es keine Zweifel an der Leistungsfähigkeit der vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen sowie der benutzten Vorfluter geäußert; solche liegen unter Berücksichtigung der verhältnismäßig geringen Einleitungsmengen, die unter A. 4.1 festgeschrieben wurden, auch fern. Die Planfeststellungsbehörde sieht im Hinblick darauf keine Notwendigkeit für die Anordnung zusätzlicher Maßnahmen bzw. weiterer Entwässerungseinrichtungen. Die Forderung ist deshalb zurückzuweisen.

3.4.8.9 *Vorhandene Grenzzeichen*

Der Bayerische Bauerverband meint auch, vor Beginn der Baumaßnahmen sei der Vorhabensträgerin aufzuerlegen, mit dem Vermessungsamt bzw. den örtlichen Siebenern eine Bestandsaufnahme über die vorhandenen Grenzzeichen durchzuführen. Soweit Grenzsteine infolge der Baumaßnahmen beschädigt bzw. beseitigt würden, sei die Wiederherstellung auf Kosten der Vorhabensträgerin sicherzustellen.

Die Vorhabensträgerin hat diesbzgl. dargelegt, dass ihr alle bestehenden Grenzsteine bekannt sind, da die entsprechenden geometrischen Daten bereits digital bei der Vermessungsverwaltung eingeholt wurden und auch der Planung zu Grunde liegen. Im Hinblick darauf ist eine nochmalige Bestandsaufnahme vor Ort überflüssig. Sollten Grenzsteine bedingt durch die Baumaßnahmen beschädigt bzw. beseitigt werden, hat die Vorhabensträgerin - wie gefordert - eine Wiederherstellung auf ihre Kosten zugesagt.

3.4.8.10 *Abwägung*

Im Ergebnis sind die privaten Belange der einzelnen landwirtschaftlichen Betriebe, insbesondere in Bezug auf den grundrechtlich verbürgten Eigentumsschutz (Art. 14 GG), der durch die Flächeninanspruchnahme unmittelbar und erheblich beeinträchtigt wird - mit sehr hohem Gewicht auf Seiten der gegen das Vorhaben streitenden Belange in die Abwägung einzustellen, ohne dass diese jedoch angesichts der überwiegenden, für das Vorhaben sprechenden Belange die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage zu stellen vermöchten. Gleiches gilt bzgl. der zu berücksichtigenden agrarstrukturellen Aspekte. Das Vorhaben ist ohne die Inanspruchnahme von überwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzten und im Eigentum Dritter stehender Grundstücksflächen nicht zu verwirklichen. Unter Berücksichtigung aller Belange, insbesondere der öffentlichen Belange des Straßenverkehrs, des Natur- und Landschaftsschutzes, der Belange der Wasserwirtschaft und der überwiegend privaten Interessen an einer möglichst ungeschmälerter Erhaltung des Besitzstandes bzw. der derzeit land- und forstwirtschaftlich genutzten Grundstücke, ist das öffentliche Interesse an dem planfestgestellten Ausbau der A 3 als gewichtiger zu bewerten. Die sich aus der Flächeninanspruchnahme für den Einzelnen ergebenden Nachteile sind den Betroffenen im Interesse des Gemeinwohles zuzumuten. Eine annehmbare Alternativlösung, die die land- bzw. forstwirtschaftlich genutzten Grundstücke nicht oder in geringerem Umfang bzw. in anderer, schonenderer Weise in Anspruch nehmen würde, ohne dabei andere Grundstücke nicht mindestens in gleichem Umfang zu beeinträchtigen oder andere zu berücksichtigende öffentliche Belange schwerwiegend zu beeinträchtigen, ist nicht zu erkennen (vgl. bereits die Ausführungen unter C. 3.4.2).

3.4.9 **Wald**

Für die Realisierung des Vorhabens müssen insgesamt rund 3,2 ha Wald i. S. v. Art 2 Abs. 1 BayWaldG gerodet werden. Etwa 0,24 ha des zu rodenden Waldbestandes stellt Bannwald (Art. 11 BayWaldG) dar; hierin eingerechnet ist die Rodung einer Ersatzaufforstungsfläche im Umfang von 0,2 ha, da diese als Ausgleich für eine bereits erfolgte Bannwaldbeseitigung geschaffen wurde und deshalb einer Bannwaldrodung gleichkommt. Daneben sind Waldflächen, denen vom aktuellen Waldfunktionsplan besondere Funktionen zugewiesen werden (insbesondere Klimaschutz, Lärmschutz, Immissionsschutz), im Umfang insgesamt ca. 2,95 ha von den plangegenständlichen Rodungen betroffen; hinsichtlich der diesbzgl. Einzelheiten wird auf die Darstellung auf S. 73T der Unterlage 19.1T Bezug genommen.

Spezielle waldrechtliche Versagungsgründe aus Art. 9 Abs. 4 bis 7 BayWaldG sowie andere Rechtsvorschriften, insbesondere die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG, stehen der Rodung nicht entgegen. Insbesondere gefährdet die plangegegenständliche Waldrodung auch nicht die Ziele des geltenden Waldfunktionsplans oder widerspricht diesem, nachdem die mit der Rodung verbundenen Waldverluste zum größten Teil nur wenige Meter in die Tiefe reichen und insgesamt von so geringem Umfang sind, so dass die betroffenen Waldfunktionen allenfalls in vernachlässigbarem Umfang beeinträchtigt werden; zudem kommt das Vorhaben ohnehin in einem vergleichsweise walddreichem Raum zu liegen. Die Erhaltung des Waldes verdient auch nicht den Vorrang vor den unter C. 3.3 aufgeführten, für das Vorhaben sprechenden Gründen. Vielmehr kommt hier den für die Umsetzung des Vorhabens streitenden Belangen, insbesondere der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der A 3 sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf dieser, unter Einstellung aller maßgeblichen Gesichtspunkte ein deutlich höheres Gewicht zu. Die mit dem Vorhaben einher gehenden Eingriffe in den Wald sind zudem in dem aus den festgestellten Plänen ersichtlichen Umfang unvermeidbar und können nicht ohne erhebliche Beeinträchtigungen anderer Belange noch weiter minimiert werden. Die für die geplanten Rodungsmaßnahmen erforderliche Erlaubnis nach Art. 9 Abs. 2 BayWaldG wird deshalb mit diesem Beschluss erteilt (Art. 9 Abs. 8 Satz 1 BayWaldG). Diese schließt auch die vorgesehene Rodung von Bannwaldflächen ein. Diese wird zugelassen, da mit der Kompensationsmaßnahme N6 sichergestellt wird, dass angrenzend an den vorhandenen Bannwald Wald neu begründet wird, der hinsichtlich seiner Ausdehnung und seiner Funktionen dem zu rodenden Wald zumindest annähernd gleichwertig werden kann (Art. 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG).

Um die Flächensubstanz des Waldes insgesamt weitestgehend zu erhalten, sieht die Planung neben der bereits beschriebenen Bannwaldneubegründung auch für die außerhalb von Bannwald verloren gehenden Waldflächen Ersatzaufforstungen im Umfang von insgesamt rund 2,08 ha vor (Kompensationsmaßnahmen N2, N7 und N10.1). Diese Erstaufforstungen bedürfen keiner gesonderten Erlaubnis (Art. 16 Abs. 4 BayWaldG). Die ca. 0,85 ha an Waldfläche, die nur während der Bauzeit in Anspruch genommen werden, werden unmittelbar nach Fertigstellung des Vorhabens wieder aufgeforstet (siehe S. 74T der Unterlage 19.1T).

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach hat aus forstfachlicher Sicht keine Einwendungen gegen die festgestellte Planung erhoben. Mit den vorgesehenen Ersatzaufforstungsflächen hat es sich einverstanden erklärt und bestätigt, dass durch die plangegegenständlichen Aufforstungsmaßnahmen und die Wiederaufforstung der bauzeitlich beanspruchten Waldflächen der entstehende Waldverlust ausgeglichen wird. Soweit es hinsichtlich der Ausgleichsflächen N2, N6 und N7 gefordert hat, dass die Sukzessionsfläche max. 15% betragen soll, d.h. 85% der jeweiligen Aufforstung durch Pflanzmaßnahmen zu erbringen werden sollte, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, mind. 85% der jeweiligen Aufforstungsfläche durch Bepflanzung herzustellen. Die ursprünglich vorgesehene Ausgleichsmaßnahme N3, mit der das Amt für Ernährung Landwirtschaft und Forsten unter Detailvorgaben ebenso einverstanden war, ist durch die Tektur entfallen, dafür wurde zusätzlich die Maßnahme N10.1 in die Planung aufgenommen. Hinsichtlich dieser Maßnahme hat das Amt ebenso gefordert, den Anteil der Sukzession auf max. 15% zu begrenzen, um baldmöglichst einen standortheimischen Mischwald zu erreichen. Auch dies hat die Vorhabensträgerin gegenüber der Planfeststellungsbehörde zugesagt. Diese Zusagen sind - wie alle von der Vorhabensträgerin im Verfahren abgegebenen Zusagen - mit der Regelung unter A.1 gegenüber der Vorhabensträgerin verbindlich gemacht worden, so dass die gewünschte Abänderung der einzelnen Maßnahmenblätter aus Rechtsgründen entbehrlich ist. Gleiches gilt für eine unabhängig davon gewünschte lediglich redaktionelle Korrektur auf 73T der Unterlage 19.1T. Der Vorschlag, auf den im Os-

ten der Maßnahme N 10.1 vorgesehenen Waldmantel und -saum zu verzichten, um so einen direkten Anschluss an das angrenzende Weidengehölz zu erreichen, wurde der Vorhabensträgerin zugeleitet; diese hat im Rahmen der Ausführungsplanung in eigener Verantwortung zu prüfen, inwieweit sie diesem näher treten will. Eine Regelung in diesem Beschluss ist insoweit nicht geboten.

Soweit das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach hinsichtlich der als Ausgleichsmaßnahme N8 geplanten Grünbrücke gebeten hat, frühzeitig mit den Bayerischen Staatsforsten die Details insbesondere hinsichtlich der Erschließung während der Bauphase und nach Fertigstellung des Vorhabens abzusprechen, hat die Vorhabensträgerin eine entsprechende rechtzeitige Abstimmung zugesagt. Die geforderte regelmäßige Übermittlung der Ergebnisse des plangelegentlichen Wildtier-Monitorings im Bereich der Grünbrücke an die Forstverwaltung und die Bayerischen Staatsforsten hat die Vorhabensträgerin ebenso zugesagt. Nachdem das Waldgebiet der „Mönau“ außerdem Staatswald ist, hat die Vorhabensträgerin auf die Anregung des Amtes, frühzeitig Gespräche mit den Bayerischen Staatsforsten bzgl. der Erschließung der Baustelle im Allgemeinen zu führen, auch eine rechtzeitige Abstimmung der Baumaßnahme mit den Bayerischen Staatsforsten zugesagt. Soweit das Amt Fehler in der ursprünglichen Fassung der Unterlage 19.1 moniert hat, wurden diese im Rahmen der Tektur vom 15.06.2015 bereinigt, soweit die entsprechenden Passagen nicht ohnehin aus Anlass dieser Tektur überarbeitet wurden.

3.4.10 Fischerei

Der Bezirk Mittelfranken - Fachberatung für das Fischereiwesen - weist darauf hin, dass während der Bauzeit nach der Planung Gewässer im Zuge von Brückenbauarbeiten zeitweise verrohrt werden und fordert deshalb, vor Beginn der Verrohrungsarbeiten in den betroffenen Bereichen Elektroabfischungen durchzuführen, um die vorhandenen Fische zu bergen und an geeigneter Stelle wieder einzusetzen.

Die Vorhabensträgerin hat insoweit zwar dargelegt, dass die Herstellung der Verrohrungen mittels einzelner Teilrohrstücke mit begrenzter Länge erfolgt und auf Grund dessen eine ausreichende Fluchtzeit für die Fische gegeben sei, so dass ein vorheriges Abfischen als nicht notwendig zu erachten sei. Diesbzgl. hat Bezirk Mittelfranken allerdings darauf hingewiesen, dass bestimmte Fischarten wie z. B. Aale bei den Verrohrungsarbeiten in ihren Unterständen verblieben und keine Fluchtreaktionen zeigten, so dass bei der geplanten Vorgehensweise billigend in Kauf genommen werde, dass Tieren Schaden zugefügt bzw. diese getötet würden, und auf die §§ 1 und 17 TierSchG verwiesen. § 1 Satz 2 TierSchG verlangt, dass niemand einem Tier ohne vernünftigen Grund Schmerzen, Leiden oder Schäden zufügen darf; § 17 Nr. 1 TierSchG stellt die Tötung eines Wirbeltiers ohne vernünftigen Grund unter Strafe. Im Hinblick darauf wurde der Vorhabensträgerin unter A. 3.6 aufgegeben, vor Vornahme der während der Bauzeit temporär vorgesehenen Verrohrung von Gewässern in den jeweils betroffenen Gewässerabschnitten geeignete Maßnahmen wie z. B. Elektroabfischungen durchzuführen, um die dort vorhandenen Fische zu bergen und an geeigneter Stelle wieder einzusetzen, da ein vernünftiger Grund in dem genannten Sinn hier nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht gegeben ist. Eine Bergung des Fischbestandes würde mit Blick auf den Gesamtumfang und die Baukosten wohl keinen nennenswerten Zusatzaufwand und auch keine unverhältnismäßige hohe Kostenbelastung verursachen, auch wenn die insoweit entstehenden Kosten bislang nicht bekannt sind; auch die Vorhabensträgerin hat dies nicht geltend gemacht. Auf Grund dessen kann jedenfalls der mit einem Bergen verbundene zusätzliche Aufwand für die

Vorhabensträgerin nicht als triftig und von einem schutzwürdigen Interesse getragen anerkannt werden, der unter den konkreten Umständen schwerer wiegt als das Interesse des Tieres an seiner Unversehrtheit und an seinem Wohlbefinden (vgl. zu diesem Maßstab Lorz/Metzger, TierSchG, § 1 Rn. 62).

Soweit der Bezirk Mittelfranken fordert, die Durchmesser der Verrohrungen so groß wie möglich zu wählen, hat die Vorhabensträgerin dies zugesagt. Gleichermaßen hat die Vorhabensträgerin zugesagt, die Verrohrungen ca. 20 cm tief in den Gewässerboden einzubringen und nach Ende der Baumaßnahmen die verrohrten Bereiche wieder in den ursprünglichen Zustand zu versetzen; auch der dementsprechenden Forderung wird damit entsprochen.

Der Bezirk Mittelfranken hält außerdem vor Beginn der Baumaßnahmen ein fischereiliches Beweissicherungsverfahren für notwendig, das den Ist-Zustand der betroffenen Gewässerabschnitte und Teichanlagen dokumentiert. Im Zuge dessen sollten auch die Erträge der Teichwirte in den Teichanlagen sowie die Wasserparameter aller betroffenen Gewässer erfasst werden, um nach Bauende aussagekräftige Daten vorzuhalten.

In Bezug auf die Teiche auf den Grundstücken Fl.-Nrn. 930 und 904, Gemarkung Hannberg, in die im Rahmen des Vorhabens unmittelbar eingegriffen wird, hat die Vorhabensträgerin die Durchführung eines solchen fischereilichen Beweissicherungsverfahrens zugesagt. Im Übrigen sieht die Planfeststellungsbehörde mit der Vorhabensträgerin keinen Anlass für eine entsprechende Beweissicherung. Mit der in der festgestellten Planung vorgesehenen Behandlung des Straßenoberflächenwassers (siehe hierzu die Ausführungen unter C. 3.4.7.3) erfolgt gegenüber der jetzigen Situation eine deutliche Verbesserung in Bezug auf die Qualität des in die Vorfluter abgeleiteten Wassers. Hinsichtlich der Teichanlagen und Oberflächengewässer, in die nicht direkt im Rahmen des Ausbaus eingegriffen wird, sind im Hinblick darauf keine Anhaltspunkte für nachteilige Veränderungen der dortigen Wasserqualität ersichtlich, so dass der Eintritt von auf die erlaubten Gewässereinleitungen zurückzuführenden Schäden insoweit nicht zu besorgen ist. Im Übrigen wurde im Anhörungsverfahren insoweit eine derartige Beweissicherung selbst von Seiten der Betroffenen nicht gefordert.

Soweit der Bezirk Mittelfranken gefordert hat, alle Fischereiberechtigten der Teiche und Fließgewässer an dem Verfahren zu beteiligen, wurde dem mit der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen in den von dem Vorhaben betroffenen Gemeinden und der eröffneten Möglichkeit zur Erhebung von Einwendungen bereits hinreichend Rechnung getragen (zum Verfahrensablauf vgl. die Ausführungen unter B.3). Im Übrigen wurde der Vorhabensträgerin unter A. 3.1.3 aufgegeben, den Fischereiberechtigten der betroffenen Gewässer möglichst frühzeitig den Zeitpunkt des Baubeginns sowie das Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers mitzuteilen.

Der Forderung, die geplanten Regenrückhaltebecken so zu gestalten, dass eine Vorklärung des Oberflächenwassers gewährleistet ist und bei Ölunfällen durch entsprechende Absperrvorrichtungen ein möglicher Schaden für die Fließgewässer abgewendet werden kann, trägt die festgestellte Planung Rechnung. Die vorgesehenen Absetzbecken gewährleisten eine Vorreinigung des Straßenoberflächenwassers (vgl. dazu auch die Ausführungen unter C. 3.4.7.3), außerdem stellen sie bei Ölunfällen die Rückhaltung von bis zu 30 m³ Leichtflüssigkeiten sicher (siehe Unterlage 18.2T). Der Einbau von Absperrrichtungen wurde zudem unter A. 4.3.11 auch nochmals ausdrücklich als Nebenbestimmung in diesen Beschluss aufgenommen. Die geplanten Beckenanlagen sorgen unter Berücksichtigung der verfügbaren Nebenbestimmungen auch dafür, dass - wie gefordert - die Gewässereinleitungen von den Vorflutern so abgebaut werden können,

dass keine schädlichen Gewässerveränderungen auftreten (vgl. wiederum die Ausführungen unter C. 3.4.7.3); das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat explizit bestätigt, dass insbesondere auch eine im Hinblick auf die Nutzungserfordernisse erhebliche nachteilige Veränderung der Beschaffenheit der betroffenen Gewässer durch die Niederschlagswassereinleitung nicht zu befürchten ist. Insbesondere sind die Beckenanlagen bei Beachtung der im Beschlusstenor enthaltenen Maßgaben auch ausreichend groß dimensioniert; eine Vergrößerung der Anlagen darüber hinaus hält auch das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg nicht für erforderlich. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin eine ausreichende Dimensionierung der Regenentlastungsbauwerke - und damit auch der Notüberläufe - auch nochmals explizit zugesagt.

Soweit der Bezirk fordert, dass sowohl während als auch nach der Bauzeit das eingeleitete Wasser keine wassergefährdenden Stoffe enthalten dürfe, ist dem mit den Nebenbestimmungen unter A. 4.3.8 und A. 4.3.9 sowie der expliziten Zusage der Vorhabensträgerin, darauf zu achten, dass keine wassergefährdenden Stoffe in die Vorfluter eingeleitet werden, ausreichend Rechnung getragen.

Im Hinblick auf die Forderung, eine Behinderung der Fischereiausübung während der Bauzeit auszuschließen, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, das ordnungsgemäße Ausüben des Fischereirechts während der Bauzeit so weit wie möglich und vertretbar zu ermöglichen. Unzumutbare Beeinträchtigungen der Fischereiausübung sind im Hinblick auf die festgestellte Planung nicht zu erkennen, insbesondere auch da die weiter oben schon angesprochene Verrohrung von Gewässern sich nur auf kurze Teilstücke beschränkt und zudem auch nur vorübergehender Natur ist. Soweit während der Bauphase dennoch Einschränkungen für die Fischereiberechtigten entstehen, sind diese vor dem Hintergrund der für das Vorhaben sprechenden Gründe im Ergebnis gerechtfertigt und müssen von den Betroffenen im Rahmen der Sozialbindung ihrer Rechte (vgl. Art. 14 Abs. 2 GG) hingenommen werden. Geeignete Maßnahmen, die die entstehenden Beeinträchtigungen noch mindern könnten, hat der Bezirk nicht vorgeschlagen; für die Planfeststellungsbehörde sind solche auch derzeit nicht erkennbar. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin auch zugesagt, bzgl. der Fischereiausübungsrechte entstehende Nachteile auszugleichen, soweit die rechtlichen Voraussetzungen hierfür vorliegen.

Bzgl. der Zwischenlagerung von Erdaushub hat die Vorhabensträgerin zudem forderungsgemäß zugesagt, darauf zu achten, dass bei Niederschlägen evtl. abgeschwemmtes Aushubmaterial nicht in Gräben bzw. in Vorfluter oder Teiche gelangt. Speziell zur Geringhaltung von Stoffeinträgen in die Lindach sieht die festgestellte Planung überdies explizit die Minimierung potenzieller Schweb- und Trübstoffeinträge während des Ersatzneubaus der Überführung der Kreisstraße ERH 26 durch geeignete Maßnahmen vor (z. B. durch Wallschüttungen am Gewässer und möglichst kurzfristige Wiederbegrünung offener Bodenflächen minimiert; zu diesem Zweck wird auch auf den Abtrag der alten Böschungsköpfe verzichtet (vgl. schon die Ausführungen unter C. 2.1.3).

Ein - vom Bezirk offenbar angenommenes - Anschneiden des Grundwasserspiegels sowie ein dauerhaftes Entwässern der Baufläche ist in der Planung nicht vorgesehen, so dass ein Trockenfallen von Gewässern bzw. Gräben nicht zu befürchten ist.

Soweit der Bezirk Mittelfranken fordert, bei Veränderungen an Gewässern im Zuge der Ausgleichsmaßnahmen rechtzeitig beteiligt zu werden, hat dies die Vorhabensträgerin ebenso zugesagt.

3.4.11 Denkmalpflege

Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege werden durch die festgestellte Planung nicht berührt; dies hat auch das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege bestätigt.

Hinsichtlich der Belange der Bodendenkmalpflege hat das Landesamt ausgeführt, dass das Bauvorhaben ein großes Areal in der „Mönau“ quere, in dem zahlreiche vorgeschichtliche Grabhügel bekannt seien. Dieser Friedhof habe eine lokale Bekanntheit erhalten durch den sog. Kosbacher Altar, der sich etwa 500 m östlich der Autobahn im Wald befinde und 1913 entdeckt worden sei. Heute könne an diesem Platz, der auch auf den topographischen Karten eingetragen sei, eine Rekonstruktion dieses ungewöhnlichen, wahrscheinlich eisenzeitlichen Befundes, der aus Pfeilerartigen Steinsetzungen bestehe, besichtigt werden. Durch die Baumaßnahmen könnten sowohl Grabhügel als auch in den Boden eingetiefte Gräber zerstört werden. Nördlich und südlich des Grabhügelfeldes könnten sich zudem weitere Gräber oder/und Siedlungen anschließen. Aus diesem Grund seien beide an das Grabhügelfeld anschließenden Abschnitte als Verdachtsflächen zu betrachten.

Infolge dessen hält das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege eine Ausgrabung dort für notwendig, wo nach dem Oberbodenabtrag bzw. auf der Höhe des bauseitig erforderlichen Arbeitsniveaus archäologische Befunde und Funde auftreten. In bereits überbauten und neu gestalteten Bereichen sei davon auszugehen, dass keine Bodendenkmäler mehr auftreten könnten. Im Bereich der Verdachtsflächen sollte nach Auffassung des Landesamtes spätestens drei Monate vor dem Baubeginn mit den Untersuchungen und den ggf. notwendigen archäologischen Ausgrabungen begonnen werden, um eine Baubehinderung auszuschließen. Die Rodung im Bereich des Grabhügelfeldes solle in Abstimmung mit dem Landesamt stattfinden. Der Bodenabtrag solle mit einem Bagger mit Humuslöffel durchgeführt werden. Das weitere Vorgehen im Hinblick auf eine konservatorische Überdeckung oder einer Ausgrabung sei davon abhängig, auf welcher Höhe die Befunde und Funde auftreten und wie stark durch die Baumaßnahme in den Boden eingegriffen werde. Im Bereich des Bodendenkmals müsse der Bodenabtrag unter der Aufsicht eines Grabungstechnikers einer Grabungsfirma durchgeführt werden. Beim Auftreten von archäologischen Funden und Befunden innerhalb des Arbeitsstreifens werde die Grabungsfirma die Ausgrabung, Dokumentation und Bergung vornehmen. Die Baufirma müsse in ihrem Zeitplan für diese Arbeiten ein Zeitfenster zwischen Bodenabtrag und Baubeginn berücksichtigen.

Die Vorhabensträgerin hat insoweit überzeugend dargelegt, dass sich die beiden angesprochenen Verdachtsflächen (V-5-6331-0007 und V-5-6331-0008) unmittelbar unter der bestehenden A 3 befinden und in dem betroffenen Bereich die Höhentrasse so gewählt wurde, dass ein Oberboden- bzw. Erdabtrag nur innerhalb der Bereiche, die bereits beim Neubau der A 3 gestört bzw. überbaut wurden, notwendig wird. Gleiches gilt nach Darlegung der Vorhabensträgerin für die Ersatzneubauten der im Bereich der beiden Verdachtsflächen liegenden Brückenbauwerke und den Neubau der Grünbrücke (Ausgleichsmaßnahme N8); diese Bauwerke werden - mit Ausnahme der Überführung der GVS Kosbach – Untermembach - in gleicher Achslage wie bestehend wieder errichtet bzw. im bereits durch die A 3 überformten Bereich neu gebaut. Somit erfolgt im Ergebnis ein Oberboden- bzw. Erdabtrag nur innerhalb der Bereiche, die bereits durch die erstmalige Herstellung der Bauwerke bzw. der A 3 gestört bzw. überbaut wurden. Auch die äußere Erschließung des Baufeldes macht keinen Oberboden- bzw. Erdabtrag nötig, da diese über die bereits vorhandenen Straßen und Wege erfolgt (vgl. Ziffer 9.4 der Unterlage 1T). Die im Bereich der beiden Verdachtsflächen geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen werden ebenso nur in Bereichen, die bereits überformt sind, ausgeführt. Lediglich die Beckenanlage ASB/RHB 371-

1R bedingt einen Oberboden- bzw. Erdabtrag in einem Bereich der noch nicht beim Neubau der A 3 überformt wurde. In geringem Umfang kann daneben zwar auch noch zusätzlich ein Oberbodenabtrag für die in seitlich versetzter Lage wieder herzustellende Überführung der GVS Kosbach - Untermembach notwendig werden; die Überführung liegt allerdings weder derzeit noch zukünftig im Bereich der Verdachtsflächen. Eine mögliche Beeinträchtigung von Bodendenkmälern ist damit letztendlich auf den Umgriff der Beckenanlage ASB/RHB 371-1R beschränkt, welche unmittelbar südlich der GVS Untermembach – Dechsendorf geplant ist.

Das Vorhaben kann insbesondere im Hinblick darauf auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern, zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange (vgl. die Ausführungen unter C. 3.3) gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor. Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.

Die unter A. 3.5 verfügten Schutzauflagen dienen dabei dem vorrangigen, von der Vorhabensträgerin im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundenen Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Die sich aus A. 3.5.2 und A. 3.5.3 ergebenden Verpflichtungen wurden zur Klarstellung explizit auf die für die genannte Beckenanlage in Anspruch genommene Fläche begrenzt, nachdem - wie dargelegt - auf Grund der Ausgestaltung der Planung überhaupt nur hier Beeinträchtigungen für Bodendenkmäler möglich erscheinen. Obgleich die damit u. a. auch angeordnete fachkundige Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde im Rahmen von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträgerin und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt. Die Grundzüge der Planung werden durch diese Regelung nicht tangiert, weil durch diese Regelung für den Fall, dass - wider Erwarten - keine Einigung zwischen der Vorhabensträgerin und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zustande kommt, lediglich über einzelne Schutzauflagen entschieden werden muss, die für das Vorhaben - auch angesichts der gewichtigen Belange, die für die Planung sprechen - nicht von entscheidender Bedeutung sind (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 74 Rdnr. 138). Damit ist auch dem Grundsatz der Konfliktbewältigung ausreichend Rechnung getragen.

Durch die unter A. 3.1.2 angeordnete frühzeitige Anzeige des Beginns von Erdarbeiten kann zum einen die Durchführung der bodendenkmalpflegerischen Maßnahmen abgestimmt werden, welche in der Vereinbarung zwischen Vorhabensträgerin und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festgelegt wurden. Zum anderen erhält das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hierdurch auch Gelegenheit, nach erfolgtem Oberbodenabtrag auch Flächen in Augenschein zu

nehmen, für die auf Grund der bestehenden Erkenntnislage keine Voruntersuchungen angezeigt sind.

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

Angesichts der bestehenden Ungewissheit über eine mögliche Betroffenheit bislang unbebauter Bodendenkmäler sprechen die Belange der Denkmalpflege zwar mit nicht unerheblichem Gewicht gegen das Vorhaben. Dennoch sind die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme streitenden Gründe so gewichtig, dass die Belange der Denkmalpflege diese nicht zu überwiegen vermögen. Im Übrigen hat auch das Landesamt für Denkmalpflege selbst auch von Seiten der Bodendenkmalpflege keine grundsätzlichen Einwände gegen das Vorhaben geäußert. Die Ausgewogenheit der Planung ist unter Berücksichtigung der getroffenen Nebenbestimmungen jedenfalls gewahrt.

3.4.12 Kommunale Belange

3.4.12.1 *Landkreis Erlangen-Höchstadt*

Der Landkreis Erlangen-Höchstadt weist darauf hin, dass die Gemeinde Heßdorf evtl. an der St 2240 östlich der AS Erlangen-West eine beidseitige Bushaltestelle auf Höhe des Gewerbeparks Heßdorf errichten möchte und dies auch eine Umgestaltung einer Lichtsignalanlage nötig mache. Deshalb müsse beim Ausbau der Anschlussstelle darauf geachtet werden, dass die bestehenden Signalisierungen im Bereich der St 2240 abgestimmt würden. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, diesen Hinweis an das für die St 2240 und damit auch die angesprochene Lichtsignalanlage zuständige Staatliche Bauamt Nürnberg weiterzugeben.

Soweit vor dem Ersatzneubau der Überführung der ERH 26 über die A 3 der Abschluss einer Vereinbarung zwischen der Vorhabensträgerin und dem Landkreis Erlangen-Höchstadt für erforderlich gehalten wird, hat die Vorhabensträgerin den rechtzeitigen Abschluss einer entsprechenden Vereinbarung zugesagt.

3.4.12.2 *Gemeinde Heßdorf*

Die Gemeinde Heßdorf moniert u. a., dass die ausgelegten Planunterlagen im Bereich zwischen der A 3 und dem Simon-Rabl-Weg Entwässerungseinrichtungen und Ausgleichsmaßnahmen vorsehen, da dieser Bereich für die Gemeinde ein optionales Entwicklungsgebiet dar und daher frei zu halten sei. Die geplanten Anlagen könnten ebenso an anderer Stelle errichtet werden.

Die angesprochenen Kompensationsmaßnahmen N4 und N5 sind im Rahmen der Tektur vom 15.06.2015 aus der Planung herausgenommen worden und deshalb nicht Gegenstand der festgestellten Planung. Insoweit wird dem Anliegen der Gemeinde damit Rechnung getragen. Hinsichtlich der angesprochenen Beckenanla-

ge ASB/RHB 370-1 R sieht die Planfeststellungsbehörde mit der Vorhabensträgerin keine Veranlassung, die Planung insoweit abzuändern. Eine Verlegung der Beckenanlage insbesondere in den von der Gemeinde im Nachgang zum Erörterungstermin vorgeschlagenen Bereich der Grundstücke Fl.-Nrn. 82, 83 und 86, Gemarkung Heßdorf, östlich der A 3 wäre gegenüber der in der Planung gewählten Variante mit nicht unerheblichen Nachteilen verbunden. Zum einen befindet sich das Grundstück Fl.-Nr. 86, Gemarkung Heßdorf, innerhalb des festgesetzten Wasserschutzgebietes des Zweckverbandes zur Wasserversorgung der Seebachgruppe, so dass bei einer Errichtung der Beckenanlage die Vorgaben aus Nr. 8.4.5 RiStWag zum Tragen kommen, die u. a. eine ausreichende Dichtigkeit der Sohle und Böschungen des Regenrückhaltebeckens bzw. eine Abdichtung nach Nr. 7 der RiStWag fordern. Diese Vorgaben würden den bautechnischen Aufwand bei der Baudurchführung erhöhen und dementsprechend auf die für das Vorhaben aufzuwendenden Kosten in die Höhe treiben. Zum anderen würde die Beckenanlage an dem vorgeschlagenen Alternativstandort auch zumindest zum gewissen Teil im Überschwemmungsgebiet der Seebach zu liegen kommen, so dass durch die Errichtung der Beckenanlage dort Retentionsraum verloren ginge, wofür von der Vorhabensträgerin wiederum ein Ausgleich zu erbringen wäre. Demgegenüber stehen ortsplanerische Belange der Gemeinde Heßdorf, die auch nicht unerheblich ins Gewicht fallen. Vorliegend ist allerdings insbesondere in Rechnung zu stellen, dass nach eigener Angabe der Gemeinde im Erörterungstermin das betreffende Areal im gemeindlichen Flächennutzungsplan derzeit nur als landwirtschaftliche Fläche dargestellt ist, also nicht einmal ansatzweise eine verfestigte Planungsabsicht nach außen hin verlautbart ist. Selbst wenn eine konkrete Bauleitplanung noch nicht in Angriff genommen wurde, kann nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes zwar das Abwägungskriterium des sogenannten Freihaltebelangs bereits in die Abwägung mit einbezogen werden (BVerwG, Urteil vom 26.05.1994, UPR 1994, 342-344). Im Hinblick auf die bislang noch unkonkreten Planungsabsichten und -vorstellungen der Gemeinde kann dem aber hier kein großes Gewicht beigemessen werden. Insbesondere mit Blick auf die dargelegten Nachteile des Alternativstandortes muss im Ergebnis deshalb der gemeindliche Wunsch nach Freihaltung der mit dem ASB/RHB 370-1 R überplanten Flächen zurückstehen.

Die Gemeinde Heßdorf spricht daneben die ihrer Ansicht nach von den Planunterlagen teilweise abweichende Schutzbedürftigkeit von Ortsteilen vor Verkehrslärmimmissionen sowie Fragen der Verhältnismäßigkeit aktiver Lärmschutzmaßnahmen und der Gewährleistung der schalltechnischen Wirksamkeit des vorgesehenen Fahrbahnbelages an. Hierzu wird auf die entsprechenden Ausführungen unter C. 3.4.4.1 verwiesen.

Soweit die Gemeinde moniert, in den ausgelegten Planunterlagen sei nicht dokumentiert gewesen, welche Varianten des aktiven Lärmschutzes untersucht wurden, und aus diesen sei auch nicht erkennbar, welche baulichen Lärmschutzmaßnahmen für den sog. „Vollschutz“ erforderlich seien, so dass die vorgenommene Abwägung deshalb in dieser Hinsicht als unvollständig und das Lärmschutzkonzept als nicht nachvollziehbar und überarbeitungsbedürftig zu betrachten sei, verfängt dies nicht. Die Auslegung der Planunterlagen dient dem Zweck, die Betroffenen in die Lage zu versetzen, Einwendungen zu erheben, die zumindest in groben Zügen erkennen lassen, welche Rechtsgüter als gefährdet angesehen und welche Beeinträchtigungen befürchtet werden. Ausführungen, die wissenschaftlich-technischen Sachverstand erfordern, werden von den Betroffenen dabei aber nicht verlangt. Dementsprechend muss die Auslegung nicht notwendig alle Unterlagen umfassen, die möglicherweise zur vollständigen Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind, sondern kann sich auf die Unterlagen beschränken, deren der Einzelne bedarf, um "als Laie" den Grad seiner Betroffenheit abschätzen und sich das Interesse, Einwendungen zu

erheben, bewusst machen zu können (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, BVerwGE 139, 150-184). Diesen Anforderungen genügten die ausgelegten Unterlagen mit der Darstellung der Details des gewählten Lärmschutzkonzeptes, die Darstellung aller untersuchten Varianten des aktiven Lärmschutzes in den Planunterlagen war dagegen nicht geboten. Im Übrigen obliegt die Überprüfung, ob bzw. welche Maßnahmen aktiven Lärmschutzes sich im Einzelfall als verhältnismäßig darstellen, letztendlich der Planfeststellungsbehörde und nicht der Vorhabensträgerin. Hinsichtlich der näheren Einzelheiten der erfolgten Überprüfung des - von der Vorhabensträgerin zudem mit der auf den 24.02.2015 datierten Tektur geänderten - Lärmschutzkonzeptes und deren Ergebnis wird auf die Ausführungen unter C. 3.4.4.1.5 – 3.4.4.1.12 Bezug genommen.

Hinsichtlich der Forderungen des Bayerischen Bauernverbandes, die sich auch die Gemeinde Heßdorf zu Eigen gemacht hat, wird insbesondere auf die diesbzgl. Ausführungen unter C. 3.4.8 verwiesen.

Soweit die Gemeinde Heßdorf hinsichtlich einzelner ihrer vom Vorhaben betroffenen Grundstücke Forderungen erhoben hat (Erwerb der von den Grundstücken Fl.-Nr. 808, Gemarkung Hannberg, und Fl.-Nr. 1460, Gemarkung Heßdorf, verbleibenden Restflächen durch die Vorhabensträgerin), hat die Vorhabensträgerin zugesagt, soweit Splitterflächen verbleiben, im Rahmen der sich an das Planfeststellungsverfahren anschließenden Grunderwerbsverhandlungen einen vollständigen Erwerb durch sie anzubieten. Auf die Forderung, im Hinblick auf die Neuverlegung des Weges Fl.-Nr. 809, Gemarkung Hannberg, die Zufahrt zum gemeindlichen Grundstück Fl. Nr. 811, Gemarkung Hannberg, zu gewährleisten, hat die Vorhabensträgerin die explizite Zusage abgegeben, die Zufahrtsmöglichkeit zu dem Grundstück sicherzustellen (vgl. dazu auch Unterlage 5.1 Blatt 2T). Auf den Hinweis der Gemeinde, dass teilweise noch weitere fiskalische Wegeverbindungen betroffen sind und auch hier die Andienung der benachbarten Grundstücke gewährleistet bleiben muss, hat die Vorhabensträgerin ebenso zugesagt, insoweit eine Zufahrtsmöglichkeit zu gewährleisten.

3.4.12.3 Stadt Erlangen

Die Stadt Erlangen erhebt im Wesentlichen Forderungen hinsichtlich der Verfahrensgestaltung, der Grunderwerbsmodalitäten und der Bauabwicklung. Hierzu ist im Einzelnen folgendes auszuführen:

Das Landratsamt Erlangen-Höchststadt wurde wie verlangt zu dem Vorhaben angehört. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege wurde ebenso im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu dem Vorhaben gehört (siehe die Ausführungen unter C. 3.4.11). Dieses hat bestätigt, dass Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege durch die festgestellte Planung nicht berührt werden. Insbesondere wegen der großen räumliche Entfernung des Vorhabens zur Altstadt der Stadt Erlangen ist auch ohne weiteres einleuchtend, dass sich das Vorhaben nicht bis dorthin auswirkt. Eine Abstimmung der Gestaltung des Vorhabens mit der Stadt im Sinne der historischen Altstadt ist deshalb nicht veranlasst.

Der Forderung, sofern sich auf den vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen Gehölzbestände oder Bäume befinden, diese gemäß DIN 18920 vor jeglichen Baueinwirkungen zu schützen, kann nicht nachgekommen werden. Diese Flächen sind für die bauliche Umsetzung des Vorhabens als Arbeitsstreifen und Zuwegungen, für Baustelleneinrichtungen und Baustofflager etc. notwendig, so dass die Flächen, um dieser Zweckbestimmung gerecht zu werden, zwangsläufig von Gehölzbeständen bzw. Bäumen freigemacht werden müssen. Der Umgriff der hierfür beanspruchten Flächen wurde bereits so weit wie möglich verringert (vgl. die Ausführungen unter C. 3.4.6.4.4). Im Übrigen werden die damit verbundenen

Eingriffe in Natur und Landschaft mit den vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen auch funktionell kompensiert (vgl. die Ausführungen unter C. 3.4.6.4.9 und 3.4.6.4.10).

Hinsichtlich des Wunsches der Stadt Erlangen, beim Grunderwerb darauf zu achten, dass keine Splittergrünflächen verbleiben, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, soweit solche Flächen verbleiben sollten, der Stadt Erlangen im Rahmen der sich an das Planfeststellungsverfahren anschließenden Grunderwerbsverhandlungen einen vollständigen Erwerb anzubieten.

Die Vorhabensträgerin hat zudem zugesagt, alle temporär in Anspruch zu nehmenden Flächen wieder in den ursprünglichen Zustand zu versetzen und dort alle eingebrachten Fremdmaterialien rückstandslos zu entfernen. Den diesbzgl. Forderungen wird damit entsprochen.

Daneben fordert die Stadt Erlangen, bei der Anlage von Pflanzungen und Begrünungen eine insgesamt 5-jährige fachgerechte Fertigstellungs- und Entwicklungspflege im Rahmen der Herstellung auszuführen. Die Vorhabensträgerin verweist demgegenüber auf die „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Landschaftsbauarbeiten im Straßenbau – Ausgabe 2005 (ZTV La-StB05)“. Diese bundesweit eingeführten Bedingungen, die insoweit als anerkannte Regeln der Technik anzusehen sind, sehen eine insgesamt 3-jährige fachgerechte Fertigstellungs- und Entwicklungspflege vor. Die Planfeststellungsbehörde sieht mit der Vorhabensträgerin hier keinen Anlass, einen noch längeren Zeitraum für die zu leistende Fertigstellungs- und Entwicklungspflege festzusetzen, auch wenn bei der Stadt Erlangen eine abweichende Verwaltungspraxis bestehen mag. Die Forderung wird deshalb zurückgewiesen.

Die von der Stadt geforderte formelle Übergabe bei Eingriffen in Flächen, die sich in ihrer Zuständigkeit bzw. Unterhaltungspflege befinden, hat die Vorhabensträgerin zugesagt.

Über die Forderung, für die geplanten vorübergehenden Inanspruchnahmen Mietverträge mit der Stadt abzuschließen, ist hier nicht zu entscheiden. Die Abwicklung der plangegenständlichen Grundstücksinanspruchnahmen ist nicht Gegenstand des Regelungsprogramms der Planfeststellung, so dass der Planfeststellungsbehörde insoweit eine Entscheidung verwehrt ist. Gleiches gilt bzgl. des Hinweises, dass Grundstücke verpachtet sind und auf die Kündigungsfristen zu achten sei. Über die Forderung, von verschiedenen Grundstücken verbleibende unwirtschaftliche Restflächen mit zu erwerben, ist hier ebenso nicht zu entscheiden. Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf auch insoweit keine Regelungen treffen (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346).

Ein Anlass dafür, dass die Vorhabensträgerin wie gefordert das auf dem Grundstück Fl.-Nr. 660/3, Gemarkung Großdechendorf, lastende Abwasserleitungsrecht übernimmt, besteht nicht, da dieses Grundstück nach den festgestellten Unterlagen nur zu einem ganz geringen Umfang vorübergehend während der Bauzeit in Anspruch genommen wird und die Stadt Erlangen Grundeigentümerin bleibt.

Soweit die Stadt Erlangen auf die fiskalische Wegefläche Fl.-Nr. 1094, Gemarkung Haundorf, hinweist und fordert, eine ggf. erforderliche Andienung der angrenzenden Grundstücke zu erhalten, hat dies die Vorhabensträgerin zugesagt. Sie hat ebenso zugesagt, in Bezug auf die Grundstücke Fl.-Nrn. 890/1 und 1078, Gemarkung Kosbach, die hier bestehenden Gestattungsverträge (Wasserleitungsrecht) zu beachten und zu übernehmen.

Die Stadt Erlangen fordert daneben, mit dem Neubau von Lärmschutzwänden im Bereich Kosbach die Baulast (wohl gemeint: an den bestehenden Lärmschutzwällen), die derzeit der Stadt Erlangen obliege, insoweit neu zu regeln und die Kosten für den notwendigen Grunderwerb zu ersetzen. Die Vorhabensträgerin hat im Nachgang zum Erörterungstermin hierzu gegenüber der Planfeststellungsbehörde dargelegt, dass in der von der Stadt in diesem Zusammenhang angeführten Vereinbarung bereits festgeschrieben wurde, dass die Vorhabensträgerin bei einem 6-streifigen Ausbau der A 3 für die komplette Lärmschutzanlage einschließlich der derzeit schon vorhandenen Lärmschutzwälle die Unterhaltungslast und das Eigentum übernimmt. Eine diesbzgl. Regelung in diesem Beschluss erscheint im Hinblick darauf entbehrlich. Hinsichtlich der Frage, ob bzw. inwieweit Kosten für den Grunderwerb zu erstatten sind, gilt ebenso, dass dies nicht Teil des Regelungsprogramms der Planfeststellung ist, so dass der Planfeststellungsbehörde insoweit eine Entscheidung verwehrt ist.

Soweit gefordert wird, vor der vorübergehenden Inanspruchnahme von öffentlich gewidmeten Flächen dafür eine Sondernutzungserlaubnis bei der Verkehrsbehörde der Stadt Erlangen zu beantragen, hat dies die Vorhabensträgerin zugesagt.

Die Stadt dringt außerdem darauf, zum Schutz der amtlich kartierten Biotopfläche ER 1222-001 diese auf der Westseite mit einem Schutzzaun abzusichern. Die Vorhabensträgerin hat daraufhin gegenüber der Planfeststellungsbehörde die Errichtung eines Biotop-Schutzzauns entlang der Fläche zugesagt. Der am Dorfweiher vorgesehene Biotop-Schutzzaun wird nach der Zusage autobahnparallel an der Uferböschungsoberkante in Richtung Norden verlängert, so dass die Uferböschung des Dorfweihers komplett geschützt ist. Diese Zusage hat die Vorhabensträgerin im Zuge der Tektur vom 15.06.2015 auch in der landschaftspflegerischen Begleitplanung nachvollzogen (siehe Unterlage 9.1 Blatt 5T).

Die von der Stadt auch angesprochene kartierte Biotopfläche ER 1225-006 liegt ca. 50 m von der A 3 entfernt und wird nach den festgestellten Plänen nicht - wie von der Stadt Erlangen angenommen - vorübergehend in Anspruch genommen (siehe Unterlage 10.1 Blatt 3T). Die bauzeitliche Inanspruchnahme von Flächen beschränkt sich in dem betroffenen Streckenabschnitt auf einen wenige Meter breiten autobahnparallelen Streifen. Im Hinblick auf die Entfernung dieses Arbeitsstreifens von der Biotopfläche ist auch ein Biotop-Schutzzaun, wie er gefordert wurde, für den Schutz der Fläche nicht notwendig. Im Übrigen werden mit der Feststellung der unter A. 2 genannten Unterlagen, zu denen auch die landschaftspflegerischen Maßnahmenpläne und die zugehörigen Maßnahmenblätter gehören, die dort enthaltenen Vorgaben für die Vorhabensträgerin verbindlich gemacht, so dass es einer zusätzlichen diesbzgl. Auflage nicht bedarf. Eine 3-jährige Fertigstellungs- und Entwicklungspflege gehört, wie oben bereits dargelegt, zu den von der Vorhabensträgerin zu beachtenden anerkannten Regeln der Technik. Die dauerhafte Pflege und Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen wurde der Vorhabensträgerin unter A. 3.3.6 aufgegeben. Der Forderung, entsprechendes sicherzustellen, wird damit entsprochen.

Hinsichtlich der Forderungen

- die Leistungsfähigkeit der während der Bauzeit vorgesehenen temporären Verrohrung des Steinforstgrabens nachzuweisen,
- zur Verbesserung der ökologischen Durchgängigkeit die Sohle des Gewässers unterhalb des Bauwerks 373b mit natürlichem Bodensubstrat mit einer Dicke von mind. 20 cm auszubilden und die Sohlstabilisierung mit silikathaltigen Wasserbausteinen (Burgpreppacher Sandstein o. gleichwertig) auszuführen, sowie
- die Gewässeranbindung an den Steinforstgraben bzw. an den Dorfweiher naturnah auszubilden und mit dem Amt für Umweltschutz und Energiefragen der Stadt Erlangen abzustimmen und dabei auch die Ausbildung der Sohle des Bachbettes unter dem Brückenbauwerk abzustimmen

hat die Vorhabensträgerin jeweils entsprechende Zusagen abgegeben.

Hinsichtlich der Forderung, auch im Bereich von Dechsendorf die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen zu realisieren, wird auf die diesbzgl. Ausführungen unter C. 3.4.4.1.14 verwiesen.

3.4.13 Träger von Versorgungsleitungen

Als öffentliche Belange sind im Rahmen der Abwägung im Planfeststellungsverfahren auch die Interessen der Träger der öffentlichen Ver- und Entsorgung, die im Bereich der Straßenbaumaßnahme Leitungen, Kabel o.ä. betreiben, zu berücksichtigen. Dabei ist aber nur auf das „Ob und Wie“ von Leitungsänderungen einzugehen, nicht jedoch z. B. über die Kostentragung zu entscheiden, die sich nach bürgerlichem Recht bzw. nach bestehenden oder noch zu treffenden vertraglichen Vereinbarungen richtet (vgl. § 8 Abs. 10 FStrG) bzw. bei Änderungen an Fernmeldeleitungen nach den Vorschriften des TKG. Da sich die betroffenen Leitungsträger mit den in Unterlage 11T beinhaltenen Maßnahmen einverstanden gezeigt haben, müssen hier keine insoweit näheren Regelungen getroffen werden. Auf die unter A. 3.1.1 ausgesprochenen Verpflichtungen wird hingewiesen.

3.4.14 Sonstige öffentliche Belange

3.4.14.1 Belange anderer Straßenbaulastträger

Das Staatliche Bauamt Nürnberg hat als für die St 2240 zuständige Straßenbaubehörde um weitere Beteiligung hinsichtlich der notwendigen baulichen und verkehrstechnischen Anpassungen im Bereich der AS Erlangen-West gebeten. Dies hat die Vorhabensträgerin entsprechend zugesagt.

3.4.14.2 Landesverteidigung

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr weist darauf hin, dass die A 3 im betroffenen Streckenabschnitt Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes ist und deshalb die Einhaltung der Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge - RABS - zu fordern sei. Die Vorhabensträgerin weist diesbzgl. darauf hin, dass die Vorgaben der RABS mit der festgestellten Planung eingehalten werden.

3.4.14.3 Klimaschutz

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. sieht in dem Vorhaben einen „Anschlag“ auf den Klimaschutz, der allen gesetzlichen Vorgaben zum Erhalt von Natur und der Förderung des öffentlichen Verkehrs widerspreche. Obwohl die UNO bereits 2006

ihren beklemmenden Bericht zum Klimawandel vorgestellt habe, setze die Vorhabensträgerin weiter auf den Ausbau des klimaschädlichen Kfz-Verkehrs. Die Bundesrepublik Deutschland und der Freistaat Bayern seien jedoch an den internationalen Beschluss zum „Kyoto-Protokoll“ gebunden und damit verpflichtet, die Emissionen von CO₂ und die anderer für das Klima schädlicher Abgase zu verringern.

Der Klimaschutz stellt einen wichtigen, die Umwelt insgesamt betreffenden öffentlichen Belang dar. Dieser kann aber u. a. im Hinblick auf die insoweit relevanten Immissionsbeiträge aus ganz verschiedenen Quellen nicht im Rahmen eines Einzelvorhabens bewältigt werden; die Umsetzung klimapolitischer Erwägungen ist auch nicht Gegenstand des Prüf- bzw. Abwägungsprogramms in einem - wie vorliegend - vorhabensbezogenen Zulassungsverfahren (vgl. BayVGH, Urteil vom 19.02.2014 - 8 A 11.40040 u. a. - juris). Mangels hinreichender technischer und wissenschaftlicher Erkenntnisse über die diesbzgl. Wirkungszusammenhänge kann eine nachteilige Veränderung des globalen Klimas auch nicht dem Immissionsbeitrag einer einzelnen Anlage zugerechnet werden (vgl. VGH BW, Urteil vom 20.7.2011 - 10 S 2102/09 - juris m. w. N). Soweit auf das sog. „Kyoto-Protokoll“ (Zusatzprotokoll zur Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen vom 11.12.1997) verwiesen wird, ist zudem festzustellen, dass dieses völkerrechtliche Abkommen zwar erstmals verbindliche Zielwerte für den Ausstoß von Treibhausgasen in den Industrieländern festlegt, es allerdings weitgehend den ratifizierenden Staaten überlässt, wie sie dieses Ziele konkret erreichen. Eine Unzulässigkeit des gegenständlichen Vorhabens lässt sich hieraus jedenfalls nicht ableiten. Wegen des dargestellten rechtlichen Rahmens verfängt auch die Argumentation des Bund Naturschutz, durch den Ausbau der A 3 würde der Kfz-Verkehr begünstigt und damit weiterer Verkehr induziert und durch die Induktion zusätzlichen Verkehrs würden auch zusätzliche Mengen klimarelevanter Gase emittiert, nicht. Eine nähere Untersuchung der bestehenden CO₂-Emissionssituation sowie eine Prognose der zusätzlichen CO₂-Emissionen - wie vom Bund Naturschutz gefordert - ist deshalb ebenso nicht geboten.

3.4.14.4 *Naherholung*

Nach Art. 141 Abs. 3 Satz 1 BV ist der Genuss der Naturschönheiten und die Erholung in der freien Natur, insbesondere das Betreten von Wald und Bergweide, das Befahren der Gewässer und die Aneignung wildwachsender Waldfrüchte in ortsüblichem Umfang jedermann gestattet. Diese Vorschrift räumt dem Einzelnen damit ein Grundrecht auf den Genuss der Naturschönheiten und auf Erholung in der freien Natur ein. Dagegen räumt diese Bestimmung dem Einzelnen keinen grundrechtlichen Anspruch auf unveränderten Fortbestand bestimmter Landschaftsgebiete ein (vgl. z. B. BayVerfGH, Entscheidung vom 13.09.2012, BayVBl 2013, 301-305).

Soweit der Bund Naturschutz in Bayern e. V. in diesem Zusammenhang meint, durch das Vorhaben werde die Landschaft weiter belastet und die Naherholung würde in einem größeren Bereich als dem heute durch die Autobahn beeinträchtigten nachteilig beeinflusst, insbesondere würden die Erholungswaldgebiete „Grünau“ und „Mönau“ sowie die Weiherlandschaften schwer beeinträchtigt, kann dem nicht gefolgt werden. Auf die diesbzgl. Ausführungen unter C. 2.1.4.1.2, 2.1.4.6, 2.2.1.2 und 2.2.6 wird an dieser Stelle Bezug genommen. Im Hinblick darauf ist es den Bürgern jedenfalls auch nach wie vor in zumutbarer Weise möglich, von ihrem Grundrecht aus Art. 141 Abs. 3 Satz 1 BV Gebrauch zu machen.

3.5 Private Einwendungen

3.5.1 *Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden*

Im Rahmen der im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden u. a. wiederholt Forderungen, Bedenken und Anregungen, die in praktisch identischem Wortlaut auch vom Bayerischen Bauernverband vorgebracht wurden, vorgetragen. Diesbzgl. wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen unter C. 3.4.8 Bezug genommen.

Die den Verkehrslärmschutz betreffenden Einwendungen wurden bereits unter C. 3.4.4.1 inhaltlich abgehandelt.

Soweit sich die Einwendungen daneben noch mit anderen Fragen beschäftigen, die auch bereits an anderer Stelle des Planfeststellungsbeschlusses, etwa bei der Umweltverträglichkeitsprüfung, bei der Planrechtfertigung oder bei den öffentlichen Belangen, die in die Abwägung eingestellt wurden, abgehandelt worden sind, wird gleichfalls auf die entsprechenden Textpassagen in diesem Beschluss verwiesen.

Soweit darüber hinaus weitere Punkte mehrfach vorgebracht werden, werden diese nachfolgend behandelt.

Hinsichtlich der Einzelheiten des Vorbringens der Einwender wird auf die Einwendungsschreiben und die Erwiderungen der Vorhabensträgerin sowie den sonst geführten Schriftwechsel ergänzend Bezug genommen.

3.5.1.1 Flächenverlust bzw. –inanspruchnahme

Bei Realisierung des 6-streifigen Ausbaus der A 3 im gegenständlichen Abschnitt werden zahlreiche Grundstücke verschiedener privater Eigentümer dauerhaft oder vorübergehend beansprucht. Im Einzelnen wird hierzu auf die Grunderwerbspläne (Unterlage 10.1) und das Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) Bezug genommen. Die Auswirkungen des Vorhabens lassen sich - wie bereits an verschiedenen Stellen dieses Beschlusses dargelegt - nicht weiter durch eine schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o.ä. verringern.

Der Schutz des Eigentums ist mit den direkt auf den Grundentzug gerichteten Planfestsetzungen unmittelbar tangiert und deshalb als privater Belang in die zu treffende Abwägung im Planfeststellungsverfahren einzustellen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass das Privateigentum in diesem Zusammenhang vor Eingriffen überhaupt geschützt wäre. Vielmehr ist auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG der Abwägung unterworfen. Das heißt, die Belange der Eigentümer können bei der Abwägung gegebenenfalls zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt nicht, dass die dauerhafte oder vorübergehende Inanspruchnahme von Eigentumsflächen sowie ggf. von Pachtflächen in der Abwägung mit erheblichem Gewicht gegen die Planung zu Buche schlägt. Dennoch haben es die Betroffenen hinzunehmen, dass in der Gesamtabwägung auf Grund der Argumente, die für das Projekt sprechen, zugunsten des Bauvorhabens, das im öffentlichen Wohl steht, entschieden wird und sie gezwungen sind, gegen Entschädigung vorübergehend bzw. endgültig auf ihren Besitz oder ihr Eigentum bzw. die Bewirtschaftung von Pachtflächen zu verzichten, soweit es die mit diesem Beschluss festgestellten Planunterlagen vorsehen. Dies gilt sowohl für die Inanspruchnahme der Flächen für die Straßentrasse selbst als auch für landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen. Denn auch für Letztere besitzt der Vorhabensträger aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses grundsätzlich ein

Enteignungsrecht (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, DVBl. 1997, 68; Gerichtsbescheid vom 10.09.1998, RdL 1999, 20).

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (§ 19 FStrG i. V. m. Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Vorhabensträgerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass der Belang der Grundstücksinanspruchnahme im Rahmen der Abwägung sehr schwer wiegt, jedoch nicht dazu führt, dass diesem Belang angesichts der überwiegenden Vorteile der Planung hier der Vorrang einzuräumen ist.

3.5.1.2 Übernahme von Restflächen

Bei nur teilweiser Inanspruchnahme von Grundstücken kann es vorkommen, dass im Einzelfall unwirtschaftliche Restflächen im Eigentum des Betroffenen verbleiben. Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit lediglich enteignungsrechtliche Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht.

Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzugs. Eine Anordnung der Übernahme der verbleibenden Restfläche des Grundstücks durch den Vorhabensträger im Planfeststellungsbeschluss kommt daher auch im Hinblick auf die Folgewirkungen nicht in Betracht (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346; BVerwG, Urteil vom 07.07.2004, BayVBl. 2005, 120). Auch diese Entscheidung ist gemäß § 19 FStrG i. V. m. Art. 6 Abs. 3 BayEG dem Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein.

3.5.1.3 Ersatzlandgestellung

Über die Frage der mehrfach im Anhörungsverfahren geforderten Gestellung von Ersatzland für Flächenverluste hat die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich nicht zu entscheiden, da Art. 14 BayEG insoweit eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung enthält (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.03.1980, NJW 1981, 241, und Urteil vom 05.11.1997, UPR 1998, 149). Wird - wie vorliegend - durch den Flächenentzug die betriebliche Existenz eines Eigentümers weder vernichtet noch gefährdet, kann sich die Planfeststellungsbehörde damit begnügen, diesen hinsichtlich seiner Forderung nach Ersatzland auf das nachfolgende Enteignungsverfahren zu verweisen (BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, NVwZ-RR 1999, 629). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde nach Billigkeitsgrundsätzen, also nach denselben Grundsätzen wie

bei fachplanerischen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Allerdings ist diese enteignungsrechtliche Vorschrift so ausgestaltet, dass eine Enteignung selbst dann nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z.B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nrn. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann.

Bei möglichen Existenzgefährdungen hätte die Frage von Ersatzland im Rahmen der Abwägung bei der Gewichtung des betreffenden privaten Belangs eine erhebliche Bedeutung. Aber auch hier wäre zu beachten, dass die Planfeststellung noch nicht unmittelbar den Grundverlust bedeutet, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und letztlich auch erst dort zu lösen ist. Das Bereitstellen von Ersatzland ist eine besondere Art der enteignungsrechtlichen Entschädigung, die in der Planfeststellung auch unter dem Blickwinkel der Existenzgefährdung grundsätzlich nicht abschließend erörtert und beschieden werden müsste (BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, NVwZ 2001,1154).

3.5.1.4 Abschneiden von Zufahrten

Verschiedene Einwander befürchten ein vorhabensbedingtes Abschneiden von Grundstückszufahrten zu von ihnen näher bezeichneten Grundstücken.

Diese Befürchtungen sind unbegründet. Wie unter C. 3.4.8.2 bereits dargestellt wurde, bleibt die Erschließung der nach der Planung nicht dauerhaft beanspruchten land- und forstwirtschaftlichen Grundstücke insgesamt sichergestellt, auch während der Bauzeit. Die Vorhabensträgerin hat zudem auch - wie an der genannten Stelle ebenfalls bereits ausgeführt - explizit zugesagt, die Zuwegungen zu den betroffenen Grundstücken sowohl während als auch nach Durchführung der Bauarbeiten zu gewährleisten. Auf die Darstellungen in der Unterlage 5.1 wird Bezug genommen. Eine ersatzlose Entziehung von zur Grundstückserschließung notwendigen Zufahrten ist mit dem 6-streifigen Ausbau der A 3 nicht verbunden.

In Bezug auf die Grundstücke Fl.-Nrn. 311 und 312, Gemarkung Hannberg, hat die Vorhabensträgerin zudem klarstellend zugesagt, evtl. vorhandene Zufahrten zur ERH 26 nach Abschluss der Bauarbeiten in Abstimmung mit dem Eigentümer in gleicher Lage wieder herzustellen. Während der Bauarbeiten können die Grundstücke über den öffentlichen Feld- und Waldweg Fl.-Nr. 314/1, Gemarkung Hannberg, angefahren werden.

Bzgl. des Grundstücks Fl.-Nr. 902, Gemarkung Heßdorf, hat die Vorhabensträgerin ebenso klarstellend zugesagt, die von der festgestellten Planung berührte Grundstückszufahrt in Abstimmung mit den Grundstückseigentümern nach Abschluss der Bauarbeiten wieder herzustellen. Soweit diese Zufahrt während der Bauphase nicht genutzt werden kann, kann das Grundstück währenddessen weiterhin über die im Bereich der östlichen Grundstücksgrenze bestehende weitere Zufahrt angefahren werden.

Eine klarstellende Zusage hat die Vorhabensträgerin daneben im Hinblick auf das Grundstück Fl.-Nr. 1119, Gemarkung Hannberg, abgegeben. Nach dieser Zusage wird sie die betroffene Grundstückszufahrt in Abstimmung mit dem Eigentümer nach Abschluss der Bauarbeiten wieder herstellen. Während der Bauphase wird die Vorhabensträgerin zusagegemäß die Anfahrbarkeit des Grundstücks über den nach den Planunterlagen vorübergehend beanspruchten Teil des benachbarten Grundstücks Fl.-Nr. 1118, Gemarkung Hannberg, bzw. eine provisorische Zufahrt im Bereich der bestehenden Zufahrt sicherstellen.

Hinsichtlich des angesprochenen Grundstücks Fl.-Nr. 914/1, Gemarkung Heßdorf, gilt, dass sich dieses bereits im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung befindet, so dass insoweit die Notwendigkeit einer Zufahrtsmöglichkeit für andere Personen als Mitarbeiter der Vorhabensträgerin bzw. von dieser beauftragte Personen nicht erkennbar ist. Bei dem ebenso angeführten Grundstück Fl.-Nr. 913/2, Gemarkung Heßdorf, handelt es sich um das Gewässergrundstück des Membachs. Dieses grenzt direkt an das Grundstück Fl.-Nr. 912, Gemarkung Heßdorf, an, welches nach den festgestellten Planunterlagen zum großen Teil dauerhaft beansprucht wird. Die Vorhabensträgerin hat dem Eigentümer des letztgenannten Grundstücks deshalb verbindlich angeboten, das Grundstück vollständig zu erwerben. Im Falle eines Vollerwerbs durch die Vorhabensträgerin bestünde unter keinem denkbarem Gesichtspunkt mehr eine Notwendigkeit für eine Zufahrtsmöglichkeit zum Grundstück Fl.-Nr. 913/2 für den jetzigen Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 912, da er dann hier nicht mehr Gewässeranlieger wäre und alle evtl. mit dieser Eigenschaft verbundenen Verpflichtungen auf die Vorhabensträgerin übergehen würden. Sollte vom Eigentümer kein Vollerwerb gewünscht werden, so hat die Vorhabensträgerin zugesagt, die Zufahrt zur verbleibenden Restfläche des Grundstücks Fl.-Nr. 912 über den nach der Planung beanspruchten Teil des Grundstück zu gewährleisten und hierzu im Wege einer Grunddienstbarkeit ein entsprechendes Geh- und Fahrrecht einzuräumen. Damit könnte dann das Grundstück Fl.-Nr. 913/2 auch weiterhin über das Grundstück Fl.-Nr. 912 angefahren werden.

Die bebauten Grundstücke Fl.-Nrn. 240/2 und 240/19, Gemarkung Heßdorf, liegen in der Ortslage von Heßdorf. An der derzeit bestehenden Erschließung dieser Grundstücke ändert sich durch das Vorhaben nichts.

Soweit von Betroffenen nähere Anforderungen an die zukünftige Zufahrtssituation formuliert wurden, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, die genaue Lage und Ausgestaltung der jeweiligen Zufahrten in Abstimmung mit dem Eigentümer im Rahmen der Ausführungsplanung festzulegen.

3.5.1.5 Abschneiden der Vorflut zur Grundstücksentwässerung und Grundstücksdrainage

Einige Einwender sehen vorhabensbedingte Beeinträchtigungen von in diesem Zusammenhang benannten Grundstücken durch Abschneiden der Vorflut zur Grundstücksentwässerung und Grundstücksdrainage.

Wie unter C. 3.4.8.2 bereits dargestellt, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, die Funktionsfähigkeit des jeweiligen Entwässerungssystems sowohl während als auch nach Durchführung der Bauarbeiten zu gewährleisten und evtl. ausbaubedingt auftretende Beeinträchtigungen von Felddrainagen und Entwässerungsgräben kurzfristig zu beseitigen. Jedenfalls unter Berücksichtigung dessen sind Beeinträchtigungen der von den Einwendern angeführten Grundstücke - soweit sie nicht ohnehin vollständig für das Vorhaben beansprucht werden - durch eine Verneinung o. ä. nicht zu erkennen.

Die Grundstücke Fl.-Nrn. 240/2 und 240/19, Gemarkung Heßdorf, liegen innerhalb der Ortslage von Heßdorf in so großer Entfernung zum ausgebauten Straßenkörper, dass Beeinträchtigungen für die jeweilige Grundstücksentwässerung durch das Vorhaben nicht zu erkennen sind.

3.5.1.6 Absenkung bzw. Anhebung des Grundwassers während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahmen

Verschiedentlich machen Einwender vorhabensbedingte Beeinträchtigungen von im Einzelnen genannten Grundstücke durch eine Absenkung bzw. Anhebung des Grundwassers während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahmen geltend.

Diese Einwendungen sind zurückzuweisen. Eine dauerhafte Absenkung bzw. Anhebung des Grundwasserspiegels ist im Rahmen der festgestellten Planung nicht vorgesehen. Für die Planfeststellungsbehörde sind auch keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass sich hier infolge des Vorhabens dauerhafte Änderungen an den Grundwasserverhältnissen ergeben könnten, die erhebliche Auswirkungen auf die angeführten Grundstücke haben können. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat ebenso keine dahin gehenden fachlichen Bedenken geäußert.

Durch das unter A. 4.1.2 für die Herstellung der Bauwerksgründungen der Bauwerke 367a, 367b und 370c bauzeitlich erlaubte vorübergehende Entnehmen und Ableiten von Grundwasser sind Hinblick auf die erlaubten geringen Entnahmemengen und die vergleichsweise kurze Bauzeit der Fundamente unter Berücksichtigung der unter A. 4.4 verfügten Nebenbestimmungen ebenso keine spürbaren Auswirkungen zu erwarten. Die fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft des Landratsamtes Erlangen-Höchstädt, die insoweit zur fachlichen Beurteilung berufen war, hat unter Maßgabe der verfügten Nebenbestimmungen keine Bedenken geäußert (vgl. hierzu die Ausführungen unter C. 3.4.7.3). Die Betroffenen müssten im Übrigen sogar dann, wenn insoweit doch in gewissem Umfang spürbare Auswirkungen auftreten sollten, diese im Ergebnis wegen der für das Vorhaben sprechenden Gründe hinnehmen, zumal auch solche evtl. auftretenden Auswirkungen nicht auf Dauer bestehen würden. Vielmehr darf in diesem Fall dann davon ausgegangen werden, dass sich in gewisser Zeit nach Ende der bauzeitlichen Grundwasserentnahme wieder Grundwasserverhältnisse einstellen werden, die den derzeit gegebenen Verhältnissen zumindest stark ähneln.

3.5.1.7 Beeinträchtigungen durch Hangwasser

Mehrere Einwender machen vorhabensbedingte Beeinträchtigungen von im Einzelnen benannten Grundstücken durch Hangwasser geltend.

Diese Einwendungen werden ebenso zurückgewiesen. Entlang des Dammfußes der Autobahnabahnböschung wird nach der festgestellten Planung u. a. auch im Bereich der Grundstücke Fl.-Nrn. 192, 195 und 204, Gemarkung Hannberg, sowie auf Höhe der Grundstücke Fl.-Nrn. 240/2 und 240/19, Gemarkung Heßdorf, eine Entwässerungsmulde angelegt, die das von der Böschung abfließende Oberflächenwasser auffängt und dort versickert. In den plangegenständlichen Entwässerungsabschnitten 1a und 4 - und damit u. a. auch im Bereich des Grundstücke Fl.-Nrn. 824 und 1283, Gemarkung Hannberg - wird sowohl das auf den Fahrbahnflächen der A 3 als auch das auf den Böschungen des Straßenkörpers anfallende Niederschlagswasser in neben dem Autobahnkörper geplanten, 4 m breiten Versickerungsmulden aufgefangen und versickert. Beeinträchtigungen der angeführten Grundstücke durch Wasserzutritte von Böschungflächen sind damit - unabhängig von der Entfernung der Grundstücke vom Straßenkörper - nicht zu befürchten. Dies gilt auch bzgl. der in gewisser Entfernung zur A 3, aber - sowohl derzeit als auch in Zukunft - direkt neben der ERH 26 liegenden Grundstücke Fl.-Nrn. 311 und 312, Gemarkung Hannberg. Im Hinblick auf die geringe Böschungshöhe sowie die vorgesehene Böschungsneigung der ERH 26 sind hier gegenüber der derzeiti-

gen Situation jedenfalls keine zusätzlichen Beeinträchtigungen durch über die Böschungsf lächen abfließendes Oberflächenwasser zu erwarten.

3.5.1.8 Wert- /Mietwertminderung von Grundstücken

Im Anhörungsverfahren wird mehrfach die Befürchtung geäußert, dass durch die von der ausgebauten A 3 ausgehenden Immissionen bzw. das Heranrücken der Autobahn der Grundstückswert bzw. die zu erzielenden Mietzinsen sinken werden.

Unter C. 3.4.4.1.5 wurde bereits dargelegt, dass das planfestgestellte Vorhaben unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen zu einer deutlichen Entlastung der Betroffenen führt und insbesondere die aktiven Lärmschutzmaßnahmen entlang der Strecke eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation im Vergleich zum Bestand und zur Situation ohne den 6-streifigen Ausbau der A 3 bewirken. Vor allem in letzterer käme es zu erheblich mehr und deutlich höheren Überschreitungen der einschlägigen Immissionsgrenzwerte. Bedingt dadurch erscheinen Wert- bzw. Mietwertminderungen der im Umfeld der A 3 liegenden Grundstücke äußerst unwahrscheinlich. Selbst wenn aber ein solches Grundstück wegen Immissionseinträgen o. ä. am Grundstücksmarkt wegen des 6-streifigen Ausbau der A 3 an Wert bzw. Mietwert verlieren sollte, würde dies keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers darstellen. Derartige Wertminderungen werden deshalb nicht von § 17 Satz 4 FStrG i. V. m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG erfasst. Die darin liegende Beschränkung des finanziellen Ausgleichs ist mit Art. 14 GG vereinbar. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Kein Grundstückseigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumlieus vertrauen. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Nur dann, wenn eine Gesamtschau aller Beeinträchtigungen ergibt, dass eine weitere Nutzung des Grundstücks als unzumutbar erscheint, können die Betroffenen auf der Grundlage von § 17 Satz 4 FStrG i. V. m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG die Übernahme des Grundstücks verlangen (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, NVwZ 2005, 803; BVerwG; Urteil vom 16.03.2006, BVerwGE 125, 116-325). Für eine solche Unzumutbarkeit der weiteren Grundstücksnutzung ist vorliegend aber, insbesondere im Hinblick auf die mit Vorhaben verbundenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen und den damit einhergehenden Verringerungen der Lärmbelastung, nichts ersichtlich.

3.5.1.9 Sofortige Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses

Der von verschiedener Seite gestellte Antrag, die sofortige Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses bis zur endgültigen Rechtskraft auszusetzen, geht ins Leere. Das planfestgestellte Vorhaben ist, wie unter C. 3.3.2 bereits dargelegt, im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Vorhaben des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht eingestuft. Auf Grund dessen ist der vorliegende Planfeststellungsbeschluss aber nicht kraft Gesetzes sofort vollziehbar (vgl. § 17e Abs. 2 FStrG). Im Übrigen wurde die sofortige Vollziehbarkeit auch nicht im Beschlusstenor angeordnet; die Vorhabensträgerin hat die Anordnung der sofortigen Vollziehung bis zum jetzigen Zeitpunkt auch nicht gestellt.

3.5.2 Einzelne Einwender

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet über die Einwendungen (und die ggf. dazu gestellten Anträge) derer, deren Belange durch das Vorhaben berührt werden und über die bei der Erörterung keine Einigung erzielt worden ist. Dies bedeutet jedoch nicht, dass über jede einzelne Einwendung im Tenor des Planfeststellungsbeschlusses gesondert und mit konkreter Bezeichnung des jeweiligen Einwenders ausdrücklich und förmlich entschieden werden muss.

Die inhaltlich an anderer Stelle dieses Beschlusses noch nicht behandelten Einwendungen von privater Seite werden aus Datenschutzgründen in anonymisierter Form - und einer individuell vergebenen Einwendungsnummer - nachfolgend abgehandelt. Aus Gründen der Vereinfachung wird dabei durchgehend von Einwendern gesprochen; dies schließt sowohl männliche und weibliche Einwendungsführer als auch Personenmehrheiten von Einwendungsführern (Erzengemeinschaften etc.) ein.

Das Vorbringen der nach Art. 73 Abs. 2 BayVwVfG angehörten Behörden bzw. Träger öffentlicher Belange und der Vereinigungen i. S. d. Art. 73 Abs. 4 Satz 5 BayVwVfG wurde bereits bei der Zusammenstellung der abwägungserheblichen öffentlichen Belange im jeweiligen systematischen Zusammenhang berücksichtigt und ggf. dort näher behandelt.

Weiterhin wird hinsichtlich der Einzelheiten des Vorbringens der Einwendungsführer auf die Einwendungsschreiben und die Erwiderungen des Vorhabensträgers sowie den sonst geführten Schriftwechsel ergänzend Bezug genommen.

3.5.2.1 Einwender 1

Der Einwender meint, der im Bereich des Grundstücks Fl.-Nr. 83, Gemarkung Heßdorf, vorgesehene Biotopschutzzaun verschmälere die dortige Grundstückszufahrt. Er fordert, die Zufahrt in der bestehenden Breite aufrecht zu erhalten. Der Biotopschutzzaun dürfe zudem auch die landwirtschaftliche Bewirtschaftung der Fläche nicht einschränken.

Die Vorhabensträgerin hat diesbzgl. zugesagt, den Biotopschutzzaun so aufzustellen, dass bauzeitlich eine ordnungsgemäße Zuwegung zum genannten Grundstück sowie dessen eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung gewährleistet ist. Nach Ende der Bauarbeiten wird der Biotopschutzzaun seiner Zweckbestimmung entsprechend ohnehin wieder entfernt. Der Forderung wird damit Rechnung getragen.

3.5.2.2 Einwender 2

Der Einwender fordert, Ausgleichsmaßnahmen an anderer Stelle auszuführen als auf den Grundstücken Fl.-Nrn. 665/2 und 669, Gemarkung Großdechendorf.

Diese Forderung geht ins Leere. Die Planung sieht auf beiden Grundstücken keine Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen vor (vgl. Unterlage 9.1 Blatt 3T).

3.5.2.3 Einwender 3

Der Einwender wendet sich gegen die geplante Errichtung der Beckenanlage ASB/RHB 371-1 R auf einem seiner Grundstücke. Er schlägt als Alternativstandort

für die Beckenanlage das Grundstück Fl.-Nr. 1656, Gemarkung Heßdorf, östlich der A 3 vor.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Eine Verschiebung der Beckenanlage auf das Grundstück Fl.-Nr. 1656, Gemarkung Heßdorf, wäre zwar grundsätzlich technisch möglich; dies hat die Vorhabensträgerin nach ergänzender Prüfung bestätigt. Auf Grund der gegebenen Höhenverhältnisse könnte hier allerdings die Zuleitung des Oberflächenwassers von der Autobahn zur Beckenanlage nicht innerhalb der GVS Untermembach - Dechsendorf verlegt werden, so dass sie mangels anderer gangbarer Möglichkeiten zwangsläufig im Waldbereich zwischen der A 3 und dem Grundstück Fl.-Nr. 1656 verlegt werden müsste. Um einen kontinuierlichen schadlosen Wasserablauf gewährleisten zu können, müsste die Leitung aus Gründen des Frostschutzes zudem überschüttet werden. Damit wären unausweichlich Eingriffe in den genannten Waldbereich verbunden. Überdies ließe sich die Beckenanlage auf Grund der notwendigen Größe auch nicht vollständig auf dem Grundstück Fl.-Nr. 1656 unterbringen. Vielmehr müssten noch zusätzlich Teile der angrenzenden Waldgrundstücke auf Dauer in Anspruch genommen werden. Darüber hinaus befindet sich auf dem an den Membach angrenzenden Teil des Grundstücks Fl.-Nr. 1656 ein nach § 30 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG gesetzlich geschütztes Biotop (siehe hierzu die Darstellungen in Unterlage 19.2 Blatt 2), in das bei einer Situierung der Beckenanlage auf dem Grundstück in nicht unerheblichem Umfang eingegriffen würde. Im Ergebnis erweist sich deshalb der gewählte Beckenstandort gegenüber dem vorgeschlagenen Alternativstandort als deutlich vorzugswürdig. Im Übrigen hat der Einwender auch nichts vorgetragen, aus dem sich schließen ließe, dass er zwingend auf das mit dem gewählten Standort beanspruchte Grundstück angewiesen wäre. Soweit der Einwender in diesem Zusammenhang das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche durch das Vorhaben geltend macht, mag dies der Fall sein. Bei Gesamtbetrachtung aller Aspekte kann dies aber die Ausgewogenheit der Planung dennoch nicht in Frage stellen; diese mögliche Folge der Planung erscheint vorliegend dem Einwender zumutbar. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin den vollständigen Erwerb des für die Beckenanlage teilweise beanspruchten Grundstücks angeboten (siehe unter C. 3.5.1.4).

3.5.2.4 Einwender 4

Der Einwender macht bzgl. des in der ausgelegten Planung für die Kompensationsmaßnahme N1 vorgesehenen Grundstücks Fl.-Nr. 725, Gemarkung Hannberg, geltend, dieses zumindest teilweise in einer näher beschriebenen Weise auch weiterhin nutzen zu wollen.

Die ursprünglich geplant Kompensationsmaßnahme N1 wurde im Zuge der Tektur vom 15.06.2015 aus der Planung herausgenommen worden. Die festgestellte Planung sieht keine Beanspruchung des genannten Grundstücks vor. Der Einwendung wird damit Rechnung getragen.

3.5.2.5 Einwender 5

Der Einwender spricht sich gegen die in der ausgelegten Planung vorgesehene Führung eines Wirtschaftsweges auf dem Weiherdamm zwischen den Grundstücken Fl.-Nrn. 930 und 933, Gemarkung Hannberg, aus. Der landwirtschaftliche Verkehr würde infolge dessen auch auf dem unbefestigten Weiherdamm im Bereich der Grundstücke 930, 927 und 928, Gemarkung Hannberg, fahren und diesen beschädigen.

Wie bereits unter C. 3.4.8.4 dargelegt, hat die Vorhabensträgerin im Erörterungstermin zugesagt, die Planung diesbzgl. abzuändern und den Wirtschaftsweg nunmehr auch im Bereich des Weihers entlang der A 3 zu führen. Die entsprechend abgeänderte Wegeführung ist Teil der festgestellten Planung geworden (siehe Unterlage 5.1 Blatt 1T). Im Hinblick darauf, dass der Einwender im Erörterungstermin selbst erklärt hat, ihm sei es lieber, wenn der Weg unter Inkaufnahme eines Eingriffs in seinen Weiher auch in Zukunft wie bisher entlang der A 3 parallel zu dieser geführt werde, wurde der Einwendung damit vollumfänglich Rechnung getragen.

3.5.2.6 Einwender 6

Der Einwender fordert, Ausgleichsmaßnahmen an anderer Stelle auszuführen als auf den Grundstücken Fl.-Nrn. 894/8 und 890, Gemarkung Heßdorf.

Diese Forderung geht ins Leere. Die Planung sieht auf beiden Grundstücken keine Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen vor (vgl. Unterlage 9.1 Blätter 3T und 4T).

3.5.2.7 Einwender 7

Der Einwender fordert bzgl. der GVS Untermembach – Dechsendorf, die „Brücke“ der A 3 zu erhöhen oder tieferzulegen und verweist in diesem Zusammenhang auf seiner Meinung nach erhebliche, nicht mehr zumutbare Mehrkosten.

Die A 3 liegt wegen der in der festgestellten Planung gewählten Höhentrasse im Bereich der Unterführung der GVS Untermembach – Dechsendorf in Zukunft um knapp 0,9 m höher als derzeit (siehe Unterlage 6.1 Blatt 4T). Die lichte Höhe des Unterführungsbauwerks wird im Rahmen des plangegegenständlichen Ersatzneubaus von ca. 3,90 m auf 4,50 m erhöht (siehe S. 48 der Unterlage 1T), was insbesondere die Nutzbarkeit dieser Unterführung für landwirtschaftliche Großgeräte deutlich erhöht. Diesem mutmaßlich hinter der Forderung stehenden, nicht ganz eindeutig zu Tag tretenden Anliegen wird damit entsprochen.

Der Einwender fordert zudem, im Bereich der Grundstücke Fl.-Nrn. 902 und 904, Gemarkung Heßdorf, die Flächeninanspruchnahme zu beiden Seiten der A 3 gleich zu verteilen.

Die Forderung ist zurückzuweisen. Wie bereits unter C. 3.4.2.2 dargelegt, erfolgt nach der festgestellten Planung zwischen ca. Bau-km 370+740 und Bau-km 371+640 eine symmetrische Verbreiterung der A 3 mit einer geringen Achsabrückung nach Osten (ca. 4 m). Hierdurch sind die notwendigen Flächenbeanspruchungen bereits in relativ großem Maß gleich auf die westlich und östlich der A 3 liegenden Grundstücke verteilt. Soweit in gewissem Maß Flächen auf der Ostseite der A 3 durch die Achsabrückung stärker in Anspruch genommen werden, muss dies im Ergebnis von den Betroffenen hingenommen werden. Die vorgesehene Achsabrückung der A 3 ist hier trassierungstechnischen Vorgaben der RAA geschuldet (Radiendifferenz zwischen den bestehenden und den geplanten Radien, erforderliche Klothoiden zwischen den Radien) und insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich. Im Übrigen hat der Einwender auch nichts vorgebracht, aus dem sich schließen ließe, dass er in gesteigertem Maß auf die auf der Ostseite der A 3 liegende Fläche angewiesen wäre.

3.5.2.8 Einwender 8

Der Einwender spricht den „Schreibersweiher“ auf Grundstück Fl.-Nr. 943, Gemarkung Hannberg, an, und fordert, den derzeit mittels eines Rohres erfolgenden Wasserzulauf von der Westseite der A 3 weiterhin zu gewährleisten.

Der vom Einwender angesprochene Betonrohrdurchlass DN 800 wird nach den festgestellten Unterlagen erneuert (siehe lfd. Nr. 2.5 der Unterlage 11T) und steht damit auch in Zukunft zur Wasserdurchleitung zur Verfügung. Der Forderung trägt die Planung damit vollumfänglich Rechnung.

3.5.2.9 Einwender 9

Der Einwender wendet sich gegen die Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.-Nr. 725, Gemarkung Hesselberg, für die Errichtung der PWC-Anlage „Seeleite“.

Der Neubau der genannten PWC-Anlage ist nicht Gegenstand der mit diesem Beschluss festgestellten Planung. Das angeführte Grundstück wird im Rahmen des verfahrensgegenständlichen Ausbaus der A 3 nicht in Anspruch genommen.

3.5.2.10 Einwender 10

Der Einwender kritisiert die geplante teilweise Beanspruchung des Grundstücks Fl.-Nr. 207, Gemarkung Hannberg, für die Errichtung der Beckenanlage ASB/RHB 368-1 L. Das Grundstück sei im Jahre 2003 im Rahmen einer Ersatzaufforstung für den Neubau der ICE-Trasse Nürnberg-Ingolstadt teilweise aufgeforstet worden. Im Rahmen dessen sei eine Vereinbarung mit der DB Netz AG geschlossen und eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit in das Grundbuch eingetragen worden. Dieses Rechtsverhältnis werde durch die Planung gestört. Im Fall eines Festhaltens an der Planung habe die Vorhabensträgerin in vollem Umfang für aufkommende Regressansprüche u. ä. einzustehen. Er schlägt vor, die Beckenanlage auf ein Areal im nördlichen Bereich des Grundstücks Fl.-Nr. 207 zu verschieben, hierbei handele es sich um eine Wiese an der Lindach. Hierdurch könne dem Interesse der Walderhaltung besser Rechnung getragen werden.

Die Einwendung muss zurückgewiesen werden. Der angesprochenen Beckenanlage fließt das Niederschlagswasser aus dem Entwässerungsabschnitt 2 (Bau-km 368+480 – 369+615) zu. Bedingt durch die sehr flachen Geländeverhältnisse und die auch mit der festgestellten Planung nur erzielbare geringe Längsneigung der A 3 von nur 0,2 % in diesem Entwässerungsabschnitt kann die Beckenanlage funktionsfähig nur im Bereich zwischen der ERH 26, der A 3 sowie der Lindach situiert werden. Eine Verlagerung der Anlage auf die vom Einwender vorgeschlagene Fläche hat die Vorhabensträgerin auch geprüft. Hierbei hat sich aber gezeigt, dass es bei einer entsprechenden Umsituierung der Beckenanlage nicht mehr gelingt, das auf der A 3 anfallende Oberflächenwasser mit dem natürlichen Gefälle ohne Einsatz von Pump- bzw. Hebeanlagen von der Autobahn in die Beckenanlage und weiter in die Lindach abzuleiten. Gegenüber den für solche Pump- bzw. Hebeanlagen dann aufzuwendenden Kosten - insbesondere auch während des laufenden Betriebs für Strom etc. - steht der mit einer Verschiebung erzielbare Gewinn in Anbetracht der vergleichsweise kleinen Waldrodung im Ergebnis aber nicht mehr in einem vernünftigen Verhältnis und rechtfertigt eine Standortänderung der Beckenanlage nicht. Die Planfeststellungsbehörde tritt deshalb dem Vorschlag des Einwenders nicht näher. Der mit Errichtung der Beckenanlage ASB/RHB 368-1 L verbundene Eingriff in Waldflächen wird im Übrigen im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung mittels einer Ersatzaufforstung im Verhältnis 1:1 kompensiert (siehe z. B. Unterlage 9.3T). Bzgl. der vom Einwender befürchteten

Regressansprüche u. ä. wegen des Eingriffs in die aufgeforstete Fläche gilt, dass es sich insoweit um rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum handelt, die dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten sind (vgl. hierzu die Ausführungen unter C. 3.5.1.1); die Planfeststellungsbehörde kann und darf diesbzgl. keine Regelung treffen.

Der Einwender weist außerdem darauf hin, dass beim Neubau der A 3 für den Kirchenweg von Hannberg nach Dechsendorf keine Überquerung gebaut wurde. Es wäre sehr begrüßenswert, wenn im Zuge des Autobahnausbaus hier ein Übergang für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden könnte.

Dieses Ansinnen muss die Planfeststellungsbehörde zurückweisen. Die Unterbrechung des angesprochenen Kirchenwegs ist, wie der Einwender selbst darstellt, schon Folge des in der Vergangenheit erfolgten Neubaus der A 3 gewesen. Durch das gegenständliche Vorhaben entstehen insoweit keine zusätzlichen nachteiligen Auswirkungen. Auf Grund dessen sieht die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der gebotenen Konfliktbewältigung weder eine Veranlassung noch eine Möglichkeit, der Vorhabensträgerin hier eine kostenintensive Neuerrichtung einer Quermöglichkeit abzuverlangen, zumal mit der ERH 26 auch für Fußgänger und Radfahrer eine in zumutbarer Entfernung liegende Möglichkeit zur Überquerung der A 3 vorhanden ist.

3.5.2.11 Einwender 11

Der Einwender betreibt u. a. Teichwirtschaft. Seine Fische würden hauptsächlich mit Getreide gefüttert, welches auf dem Grundstück Fl.-Nr. 1104, Gemarkung Haundorf, angebaut werde. Die dort erzeugte Getreidemenge werde für die Karpfenproduktion benötigt. Der Acker werde zudem mit Schlamm aus den Karpfenteichen gedüngt. Er wendet sich gegen die geplante Beanspruchung des genannten Grundstücks für das Vorhaben.

Diese Einwendung hat sich zwischenzeitlich teilweise erledigt. Die ausgelegte Planung sah vor, im östlichen Teil des angeführten Grundstücks die Beckenanlage ASB/RHB 373-1 R zu errichten. Im Nachgang zum Erörterungstermin hat die Vorhabensträgerin im Rahmen der Tektur vom 15.06.2015 die Planung dahin gehend abgeändert, dass nunmehr der Utzweiher als Vorfluter für das gereinigte Straßenoberflächenwassers genutzt wird und damit die Errichtung eines separaten Rückhaltebeckens entfällt. Lediglich für die Anlage des zur Vorreinigung des Straßenoberflächenwassers erforderlichen Absetzbeckens muss weiterhin ein - im Vergleich zur ursprünglichen Planung geringerer - Teil des Grundstücks Fl.-Nr.1104, Gemarkung Haundorf, in Anspruch genommen. Die insoweit nicht erledigten Einwendungen weist die Planfeststellungsbehörde zurück. Eine die Belange des Einwenders noch schonendere Möglichkeit der Situierung des Absetzbeckens besteht nicht. Insbesondere kann das Becken nicht unter teilweiser Beseitigung des „Utzweihers“ auf dem Grundstück Fl.-Nr. 1105, Gemarkung Haundorf, angelegt werden, wie der Einwender im Erörterungstermin vorgeschlagen hat. Der Weiher weist zum einen die Merkmale eines nach § 30 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG gesetzlich geschützten Biotops auf (siehe Unterlage 19.2 Blatt 2), so dass ein Eingriff in den Weiher einer Ausnahme nach Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG bedürfte. Voraussetzung für die Erteilung einer solchen Ausnahme wäre aber wiederum - spätestens auf der Ebene der Ermessensausübung -, dass keine zumutbaren Alternativen bestehen, mit der der Biotopeingriff vermieden oder zumindest verringert werden könnte. Die in der festgestellten Planung vorgesehene Errichtung des Absetzbeckens im südöstlichen Teil des Grundstücks Fl.-Nr. 1104, Gemarkung Haundorf, stellt aber in diesem Sinne eine zumutbare Alternative dar, die den Eingriff in das Biotop auf das unumgängliche Maß beschränkt. Sie ist insbe-

sondere unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Gesichtspunkte auch dem Einwender zuzumuten. Von dem Grundstück gehen durch die Errichtung des Absetzbeckens 5457 m² - und damit nur rund 13 % der Grundstücksfläche - verloren. Das Becken wird nach der Planung im Bereich der südöstlichen Grundstücksecke angelegt, so dem Einwender dass eine möglichst große und auch gut zu bewirtschaftende Grundstücksteilfläche verbleibt. Eine Ausnahme nach Art. 23 Abs. 3 BayNatschG, die eine Errichtung des Absetzbeckens auf dem Grundstück Fl.-Nr. 1105, Gemarkung Haundorf, zuließe, darf deshalb aus Rechtsgründen nicht erteilt werden. Im Übrigen ergibt auch die Prüfung der Frage, ob noch andere geeignete Alternativstandorte für die Beckenanlage zur Verfügung stehen, mit denen Beeinträchtigungen für den Einwender verringert oder sogar verhindert werden können, im Ergebnis keine gegenüber der gewählten Lösung vorzugswürdige Alternative. Grundsätzliche käme zwar auch die Errichtung der Beckenanlage auf der Ostseite der A 3 in Betracht. Wegen der plangegegenständlichen Höhenrassierung sowie der Notwendigkeit eines Gewässers als Vorfluter ist eine potentielle Anordnung der Beckenanlage östlich der A 3 funktionsfähig aber nur dem Gelände zwischen der Autobahn, dem Dorfweiher und der Bebauung von Kosbach möglich. Auf Grund der nach der Planung hier gegebenen Querneigung der A 3 in Richtung Westen müsste zur Zuführung des anfallenden Wassers zur Beckenanlage die A 3 mit einer Zuleitung im Gegengefälle durchpresst werden. Im Zusammenspiel mit den bestehenden Höhenverhältnissen des ostseitig der A 3 liegenden Geländes würde dies - neben einem höheren Kostenaufwand - dort eine auch gegenüber der ursprünglichen Planung deutlich größere Dimensionierung der Beckenanlage erforderlich machen, so dass nahezu das gesamte Grundstück Fl.-Nr. 258, Gemarkung Kosbach, als auch Teile des Grundstücks Fl.-Nr. 833, Gemarkung Kosbach, in Anspruch genommen werden müssten. Der Flächenverbrauch - und dementsprechend die Betroffenheit der Eigentümer - wäre damit deutlich höher als bei der planfestgestellten Lösung. Zumindest für das Grundstück Fl.-Nr. 258, Gemarkung Kosbach, verbliebe für den unbeanspruchten Grundstücksteil dadurch auch keine wirtschaftlich sinnvolle Nutzungsmöglichkeit mehr. Die Beckenanlage läge darüber hinaus in unmittelbarer Nähe zur Wohnbebauung, was u. U. zu Konfliktpotential mit den Anwohnern führen könnte. Eine direkte Zu- und Abfahrtsmöglichkeit von bzw. zur A 3 für Zwecke der Wartung wie in der festgestellten Planung könnte hier wegen der im ostseitig der Autobahn vorgesehenen Lärmschutzanlagen ebenso nicht angelegt werden. Auf der anderen Seite ist zu sehen, dass dem Einwender bei der Planlösung dennoch ein erheblicher und mit angemessenem Aufwand bewirtschaftbarer Teil seines Grundstücks verbleibt. Dass er hierdurch dennoch existenzielle Folgen zu befürchten hätte, hat er im Übrigen selbst nicht substantiell behauptet.

Der Einwender befürchtet darüber hinaus Nachteile für die Produktivität seiner Teiche durch die geplante Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwälle bzw. -wände und verweist in diesem Zusammenhang auf den durch Windstille entstehenden sog. „Schloßgrabeneffekt“; dieser werde sich durch die Erhöhung der Lärmschutzanlagen verstärken und neben dem „Utzweiher“ künftig auch noch andere Teiche betreffen.

Diese Einwendung weist die Planfeststellungsbehörde zurück. Dass das Vorhaben aus Gründen des Gemeinwohls notwendig ist und sogar die Inanspruchnahme von fremdem Eigentum rechtfertigt, wurde bereits unter C. 3.3.1 dargelegt. Der 6-streifige Ausbau kann auch nicht ohne die planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen bzw. mit kleiner dimensionierten Wänden ausgeführt werden. Dem sich aus den §§ 41 ff BImSchG ergebenden Vorrang des aktiven Lärmschutz kann alleine mit den bereits vorhandenen Lärmschutzwällen nicht ausreichend Rechnung getragen werden; ebenso tragen auch andere Lärmschutzvarianten als die planfestgestellte Lösung, die geringere Wand- bzw. Wallhöhen vorsehen, dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes vorliegend nicht genügend Rechnung (siehe hierzu die

Ausführungen unter C. 3.4.4.1.12). Dies gilt auch unter Berücksichtigung des Vorbringens des Einwender und seiner dahinter stehenden Belange. Der Planfeststellungsbehörde ist es - wie unter C. 3.4.4.1 dargelegt - zwar gestattet, neben dem in § 41 Abs. 2 BImSchG ausdrücklich benannten Kostengesichtspunkt auch andere Belange zu berücksichtigen, die einer aktiven Schallschutzmaßnahme entgegenstehen können, wozu auch private Belange negativer Dritter gehören (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010 – 9 A 43/08 – juris). Im Ergebnis führen insoweit die Belange des Einwenders aber nicht zu einer Unverhältnismäßigkeit des planfestgestellten aktiven Lärmschutzes für Kosbach. Die Windbewegungen werden im Umfeld der A 3 bereits derzeit durch die vorhandenen 7 - 8 m hohen Lärmschutzanlagen - bezogen auf die Fahrbahnoberkante der Autobahn - beeinträchtigt. Ein zusätzlicher nachteiliger Effekt durch die Errichtung der zusätzlichen Lärmschutzwände kann zwar nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden, insbesondere im Bereich des Dorfweiher. In Anbetracht der vergleichsweise großen Höhe der bestehenden Lärmschutzwälle erscheint es jedoch zweifelhaft, ob durch die zusätzliche Lärmschutzanlagen insoweit signifikante zusätzliche Beeinträchtigungen eintreten. Sogar wenn dies der Fall sein sollte, berührt dies im Übrigen aber im Endeffekt auch nur Gewinnaussichten bzw. -chancen des Einwenders. Der Schutz der Eigentumsgarantie des Art. 14 GG beschränkt sich aber nur auf den konkreten Bestand an Rechten und Gütern. Bloße Umsatz- und Gewinnchancen und tatsächliche Gegebenheiten sind zwar für das Unternehmen von erheblicher Bedeutung; sie werden jedoch nicht dem grundrechtlich geschützten Bestand des einzelnen Unternehmens zugeordnet (vgl. BVerfG, Beschluss vom 31.10.1984, BVerfGE 68, 193-226). Den Umsatz- und Gewinnchancen des Einwenders kann im Hinblick auf den fehlenden rechtlichen Schutz insgesamt nur ein vergleichsweise geringes Gewicht zukommen. Gegenüber dem Lärmschutzinteressen der betroffenen Wohnbevölkerung von Kosbach müssen die Belange des Einwenders damit letztendlich zurücktreten, insbesondere auch mit Blick auf das Ausmaß der ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen eintretenden Grenzwertüberschreitungen (knapp 160 von Grenzwertüberschreitungen betroffene Anwesen, Grenzwertüberschreitungen bis zu 9 dB(A), vgl. hierzu die Ausführungen unter C. 3.4.4.1.12). Auch bei den bzgl. Kosbach untersuchten Lärmschutzvarianten, die ein geringeres Schutzniveau als die planfestgestellte Lösung aufweisen, gilt im Ergebnis nichts anderes, auch wenn hier das Ausmaß der Grenzwertüberschreitungen teilweise deutlich geringer wäre. Diesen Varianten ist auch ausnahmslos die Errichtung von zusätzlichen Lärmschutzwänden gemeinsam, so dass sich für den Einwender insoweit nur geringe Unterschiede durch in gewissem Umfang differierende Wandhöhen ergeben würden. Diese geringen Unterschiede für die Betroffenheit des Einwenders rechtfertigen es unter Gesamtbetrachtung aller Aspekte nicht, eine Lärmschutzvariante mit niedrigerem Schutzniveau als die planfestgestellte Lösung zu wählen. In diesem Zusammenhang ist auch von Bedeutung, dass der Einwender nach eigener Angabe etwa 100 ha an Teichfläche bewirtschaftet und vorliegend nur ganz wenige seiner Teiche in unmittelbarer Nähe zur A 3 liegen, so dass auch nicht erkennbar ist, dass er durch das Vorhaben insoweit ernsthafte wirtschaftliche Folgen zu befürchten hätte. Im Übrigen ist der Einwender den von ihm befürchteten Auswirkungen auch nicht schutzlos ausgeliefert. Ihm bleibt es unbenommen, bei von ihm gesehener Notwendigkeit selbst mögliche Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, z. B. regelmäßige Entfernung von Pflanzen an der Wasseroberfläche, maschinelle Wasserumwälzung oder dgl.

Der Einwender hält darüber hinaus Ölsperren und Absetzbecken im Bereich der Zuläufe seiner Teiche bzw. an allen Wasserabläufen der Autobahn für dringend notwendig. Er verweist in diesem Zusammenhang auf Unfälle, im Zuge derer Flüssigkeiten in den Dorfweiher bzw. den Kleinauweiher liefen.

Diesem Anliegen trägt die festgestellte Planung Rechnung. Kosbach und die angesprochenen Weiheranlagen liegen im Bereich des Entwässerungsabschnittes 6,

der von Bau-km 372+455 bis Bau-km 373+500 reicht. Das hier anfallende Straßenoberflächenwasser wird dem ASB 373-1R zugeführt, wo es gereinigt und anschließend in den Utzweiher abgeleitet wird (siehe hierzu die Ausführungen unter C. 3.4.7.3). Das Absetzbecken stellt zudem bei Ölfällen eine Rückhaltung von bis zu 30 m³ Leichtflüssigkeiten sicher (siehe Unterlage 18.2T). Der Einbau von Absperreinrichtungen an den Beckenabläufen bzw. Auslaufbauwerken, die bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen sofort verschlossen werden können, wurde zudem unter A. 4.3.11 auch nochmals ausdrücklich als Nebenbestimmung in diesen Beschluss aufgenommen. In weitere Gewässer innerhalb des Entwässerungsabschnittes wird nach der festgestellten Planung zukünftig kein Straßenoberflächenwasser mehr eingeleitet.

Der Einwender äußert daneben noch weitere Bedenken gegen die Einleitung von Autobahnwasser in seine Teiche. Es müsse auf Grund des wissenschaftlichen Kenntnisstandes davon ausgegangen werden, dass das in Lösung befindliche Tausalz Teiche unfruchtbar mache. Die sei auch schon lange an der schlechten Fruchtbarkeit des Dorfweiher seit dem Bau der A 3 festzustellen. Er fordert eine Fortleitung von salzhaltigem Oberflächenwasser.

Ein Eintrag von Tausalz in die Weiher des Einwenders kann hinsichtlich der unterhalb der Einleitungsstellen liegenden Weiheranlagen, die von Wasser der benutzten Vorfluter durchflossen werden, technisch nicht verhindert werden, da bisher keine gangbare technische Möglichkeit existiert, die Salzfracht mit wirtschaftlichem Aufwand auszufällen. Allerdings werden auch schon jetzt die im von der A 3 abfließenden Niederschlagswasser gelösten Tausalze in die betreffenden Gewässer eingetragen. Im Hinblick auf das planfeststellungsrechtliche Gebot der Problembewältigung ist daher festzustellen, dass insoweit kein im Rahmen der Planfeststellung zu bewältigender nachteiliger Einfluss zu erkennen ist, so dass weitergehender Handlungsbedarf hier nicht besteht.

Der Einwender wendet sich zudem gegen die geplante Beanspruchung des Grundstücks Fl.-Nr. 890, Gemarkung Kosbach. Das Grundstück werde für die Pferdehaltung an seinem Hof benötigt.

Nach der festgestellten Planung werden von dem genannten Grundstück am südlichen Grundstücksrand 5,6 % der Gesamtfläche dauerhaft und zusätzlich 4,9 % der Gesamtfläche vorübergehend für den vorgesehenen Ersatzneubau der GVS Kosbach-Untermembach benötigt. Dieser Ersatzneubau ist u. a. wegen der im betroffenen Bereich vorgesehenen Gradientenanhebung der A 3 unausweichlich; das bestehende Bauwerk kann nicht mit wirtschaftlichem Aufwand an die neu entstehenden Verhältnisse angepasst werden. Um während des Ausbaus der A 3 ausreichende Querungsmöglichkeiten für den öffentlichen Verkehr und den Baustellenverkehr zu gewährleisten, ist der Ersatzneubau nicht an gleicher Stelle wie das bestehende Überführungsbauwerk geplant, sondern in seitlich versetzter Lage. Bei einem Ersatzneubau der Überführung am bestehenden Standort wäre dieser während der Bauphase für längere Zeit nicht für den Kraftfahrzeugverkehr nutzbar. Mit Blick auf die nur beschränkte Zahl an für Kraftfahrzeuge geeignete Möglichkeiten zur Querung der A 3 insbesondere im Raum Kosbach erweist sich die planfestgestellte Lösung auch als sachgerecht und rechtfertigt ein Verlassen des jetzigen Bauwerksstandortes. Bei einer alternativ möglichen Verschiebung des neuen Überführungsbauwerks in Richtung Süden könnte zwar ein Eingriff in das Grundstück Fl.-Nr. 890, Gemarkung Kosbach, verhindert werden. Dafür müsste aber in etwa gleichem Umfang in kleinere, teilweise sogar bebaute Grundstücke südlich der GSV Kosbach-Untermembach eingegriffen werden. Um die dort vorhandenen baulichen Anlagen standsicher zu erhalten, wären dabei zusätzliche Maßnahmen zur Abfangung der Böschung der GVS erforderlich, was wiederum nicht unerhebliche Zusatzkosten mit sich brächte. Unter Berücksichtigung aller

maßgeblichen Aspekte stellt sich im Ergebnis die planfestgestellte Lösung deshalb als angemessen und ausgewogen dar. Dem Einwender entstehen insoweit auch keine unzumutbaren Nachteile, nachdem er nur einen ganz geringen Teil seines Grundstücks verliert, das im Übrigen weiterhin wirtschaftlich nutzbar bleibt. Dass er in gesteigertem Maß auf das Grundstück zur Aufrechterhaltung seines Betriebes oder dgl. angewiesen wäre, hat er nicht substantiiert geltend gemacht.

3.5.2.12 Einwender 12

Der Einwender trägt vor, er habe die Grundstücke Fl.-Nrn. 1448 und 1455, Gemarkung Heßdorf, im Jahr 2009 erworben. Für das Grundstück Fl.-Nr. 1429, Gemarkung Heßdorf, bestehe zu seinen Gunsten ein befristetes Ankaufsrecht. Die genannten Grundstücke befänden sich im Einwirkungsbereich des Vorhabens, das Grundstücks Fl.-Nr. 1455 werde im Rahmen des Vorhabens in Anspruch genommen. Er wendet sich gegen das Vorhaben, soweit sich hierdurch der Zustand dieser Grundstücke verschlechtert bzw. der Wert der Grundstücke vermindern kann. Die Flächen seien in der berechtigten Erwartung einer Baulandentwicklung erworben worden. Eine Baulandausweisung sei durch die Gemeinde Heßdorf seinerzeit in Aussicht gestellt worden. Insbesondere spricht der Einwender sich gegen geplante Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.-Nr. 1455 aus, allenfalls gegen eine angemessene Entschädigung. Er lehnt zudem eine wertmäßige Verschlechterung der Grundstücke Fl.-Nrn. 1429 und 1448 ab, insbesondere durch eine Zunahme des Verkehrslärms oder durch eine Einschränkung der Bebauungsmöglichkeiten.

Diese Einwendungen sind zurückzuweisen.

Ein großer Teil des Grundstücks Fl.-Nr. 1455 wird im Rahmen der festgestellten Planung tatsächlich für den vorgesehenen Ersatzneubau der Anschlussstellentrampen der AS Erlangen-West in seitlich versetzter Lage zum Bestand auf Dauer in Anspruch genommen. Die Planfeststellungsbehörde ist unter Beteiligung des Sachgebietes 31 (Straßenbau) der Regierung deshalb der Frage nachgegangen, ob es Alternativen bzgl. der Anordnung und Ausgestaltung der AS Erlangen-West gibt, die die Belange des Einwenders besser schonen als die Planlösung. Hierbei hat sich gezeigt, dass zwar grundsätzlich solche Alternativen bestehen. Unter Gesamtbetrachtung aller relevanten Belange erweist sich jedoch keine dieser Varianten als vorzugswürdig. Im Einzelnen gilt folgendes:

Die AS Erlangen-West ist derzeit als symmetrisches halbes Kleeblatt ausgebildet. Dieses Anschlussstellensystem ist nach Bild 44 der RAA grundsätzlich für eine Autobahn der Entwurfsklasse EKA 1 A (siehe dazu unter C. 3.4.3.1) geeignet. Flächensparendere Anschlussstellensysteme in Rautenform („Holländerampen“) sind für diese Entwurfsklasse dagegen nicht geeignet (siehe Bild 44 der RAA). Derartige Anschlussstellensysteme kommen im Wesentlichen nur bei beengten Platzverhältnissen im städtischen Umfeld zum Einsatz. Die gewählte Planlösung, die die Ausbildung der Anschlussstelle wie im Bestand als symmetrisches halbe Kleeblatt vorsieht, ist deshalb sachangemessen und nicht zu beanstanden. Es handelt dabei sich um eine Regellösung, die den Verkehrsteilnehmern ein erwartungsgemäßes und vielfach bewährtes und vertrautes Knotenpunktsystem zur Verfügung stellt. Ein Anschlussstellensystem in Rautenform wäre im Übrigen auch an dieser Stelle für die Verkehrsteilnehmer unerwartet und damit der Verkehrssicherheit nicht zuträglich.

Bei einer Autobahn der Entwurfsklasse EKA 1 A gehören nach den RAA, die insoweit anerkannten Regeln der Technik für die Anlage von Autobahnen zum Ausdruck bringen (siehe dazu unter C. 3.4.3), die Verbindungsrampen in Anschlussstellen, also Rampen, die an einer Ausfahrt beginnen und in einem

plangleichen Teilknotenpunkt an der nachgeordneten Straße enden oder umgekehrt, zur Rampengruppe II (plangleich – planfrei). Der Radius einer indirekten Rampe hat hier bei einer Bemessungsgeschwindigkeit von 40 km/h mindestens 50 m und der Radius einer direkten Rampe bei einer Bemessungsgeschwindigkeit von 60 km/h mindestens 125 m zu betragen (siehe Bild 52 sowie Tabelle 21 der RAA). Diesen Maßgaben entsprechen die westlichen Rampen der AS Erlangen-West im Bestand nicht. Die Bestandsradien sind vielmehr mit einem Einfahrtsradius von 37 m und einem Ausfahrtradius von 68 m deutlich geringer, was aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht zumindest suboptimal ist. Für Rampen mit kleinen Radien kann allgemein festgestellt werden, dass die Unfallhäufigkeit im Vergleich zu Rampen mit größeren Radien deutlich erhöht ist. Insbesondere bei Abnahme der Griffigkeit der Fahrbahndeckschicht kann es bei kleineren Radien zu unvermittelt auftretenden Unfallhäufigkeiten kommen. Die der festgestellten Planung zu Grund liegende Trassierung der westlichen Rampen der AS Erlangen-West weist demgegenüber kein derartiges verkehrssicherheitstechnisches Defizit auf. Sie hält - mit Ausnahme des Ausfahrtsradius - die einschlägigen Mindestradien der RAA ein. Der Radius der Ausfahrtrampe beträgt in der Fahrbahnachse zwar wie von den RAA vorgegeben 125 m, allerdings bezieht sich die RAA insoweit auf den inneren Fahrbahnrand. Der maßgebliche Radius des Fahrbahninnenrandes ist folglich mit rund 122 m 3 m zu klein gewählt. Im Hinblick auf nur ganz geringfügige Unterschreitung sind Sicherheitsdefizite dennoch nicht zu besorgen; dies hat auch das Sachgebiet Straßenbau der Regierung bestätigt. Es lässt sich insoweit festhalten, dass die festgestellte Planung der Anschlussstelle den Anforderungen der Verkehrssicherheit entspricht; nachdem die Planung aber nur die nach den RAA notwendigen Mindestradien - oder sogar geringfügig engere Radien - aufweist, ist eine weitere Reduzierung der Radien auf der Westseite der AS Erlangen-West aus Verkehrssicherheitsgründen nicht zu befürworten. Auch die gewählte Trassierung der östlichen Rampen der Anschlussstelle ändert an dieser Beurteilung nichts. Zwar wurde auf der Ostseite der Anschlussstelle die direkte Rampe mit Einfahrtsradien von 70 m bzw. 80 m wesentlich enger geplant als nach den RAA vorgegeben (notwendiger Mindestradius auch hier 125 m). Dies ist allerdings der zwischen der A 3 und der St 2240 befindlichen weiteren Schutzzone III A des Wasserschutzgebietes des Zweckverbandes zur Wasserversorgung der Seebachgruppe geschuldet. Durch die gewählte Trassierung wird der hier notwendige Eingriff auf das unumgängliche Maß begrenzt; insofern war hier ein Abweichen von den RAA zulässig und auch geboten. Nachdem insbesondere auch die notwendigen Sichtweiten noch gegeben sind, ist aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht diese Trassierung insgesamt noch vertretbar, wenn auch keineswegs optimal. Die Einfahrtsradien sind zudem noch größer als 50 m; ein Einfahrtsradius kleiner 50 m soll nach einem vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Auftrag gegebenen Forschungsbericht des Instituts für Straßen- und Eisenbahnwesens Karlsruhe vermieden werden, da er nur Rampengeschwindigkeiten kleiner 40 km/h zulässt, die in der Realität allerdings von einem Großteil der Fahrzeuge auch bei kleineren Radien stark überschritten werden. Für den Bereich der westlichen Anschlussstellenrampen findet sich ein vergleichbar schwer wiegender öffentlicher Belang wie der des Trinkwasserschutzes, der eine Wahl engerer Radien, die die Vorgaben der RAA unterschreiten, rechtfertigen würde, aber nicht. Mangels ähnlicher besonderer Begleitumstände sind hier deshalb zur Gewährleistung eines regelmäßig erwünschten Verkehrssicherheitsniveaus die Vorgaben der RAA zu beachten, ein Verstoß gegen das fachplanerische Abwägungsgebot liegt hierin nicht (vgl. BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, DVBl 2003, 1069-1074).

Die Planfeststellungsbehörde hat zudem geprüft, ob den Belangen des Einwenders durch einen anderen Standort bzw. eine andere Bauweise besser Rechnung getragen werden könnte. Dabei hat sich gezeigt, dass bei der in der Planung gewählten Trassierung der westlichen Anschlussstellenrampen die bestehenden Rampen in nur geringem Umfang beim Bau der neuen Rampen überbaut werden

müssen und deshalb auch während der Bauzeit weiterhin dem Kraftfahrzeugverkehr zur Verfügung stehen. Bei einer noch kompakteren - und damit flächensparenderen - Ausführung mittels Verschiebung des Einfahrtsradius Richtung Süden durch Reduzierung/Weglassen der Geraden in den Rampen vor der Einmündung in die St 2240 müsste stärker in die vorhandenen Rampen und damit auch in den Verkehrsablauf während der Bauzeit eingegriffen werden. Würde man die Anschlussstelle inkl. neuem Überführungsbauwerk in der bestehenden Lage neu errichten, müsste die St 2240 sowie die AS Erlangen-West für rund ein Jahr gesperrt und der Verkehr während der Bauzeit über die gegebenen Umleitungsstrecken geführt werden. In diesem Zusammenhang muss aber berücksichtigt werden, dass die St 2240 zusammen mit der St 2259 u. a. den Raum Weisendorf-Großenseebach-Heßdorf zum einen über die AS Erlangen West an das Autobahnnetz und zum anderen auch an den nördlichen Teil Erlangens bzw. den Raum nördlich von Erlangen anbindet und damit eine Verkehrsverbindung von erheblicher regionaler Bedeutung darstellt, deren Sperrung aus verkehrstechnischer Sicht möglichst vermieden werden muss. Eine Minimierung der bauzeitlich notwendigen Sperrungen lässt sich hier nur dadurch bewerkstelligen, dass die St 2240 inkl. des neuen Überführungsbauwerks über die A3 teilweise verlegt und die neue Anschlussstelle sowohl „unter Verkehr“ (Verkehr fließt auf Bestandstrasse) als auch abseits des Verkehrs errichtet wird, wie dies mit der gewählten Anschlussstellengestaltung auch möglich ist. Zudem ist zu befürchten, dass die ausgewiesenen Bedarfsumleitungsstrecken bei einer Sperrung der AS Erlangen-West und der St 2240 über einen längeren Zeitraum den umgeleiteten Verkehr nur unzureichend abwickeln könnten. Zwischen der AS Höchststadt-Ost und der AS Erlangen-West wären die Umleitungsstrecken U17 und U82 betroffen. Die U17 für die Fahrtrichtung Nürnberg verläuft westlich der A 3 u. a. durch die Ortschaften Buch, Klebheim, Niederlindach und Hannberg und ist rund 12 km lang. In Gegenrichtung verläuft die rund 17 km lange U82 durch Dechsendorf, über die St 2259 durch Röttenbach, Hemhofen und Zeckern hindurch zur B 470 und auf dieser dann zur AS Höchststadt-Ost. Die Nutzung dieser Umleitungsstrecken ist wegen der vielen Ortsdurchfahrten für länger andauernde Verkehrsumleitungen als äußerst kritisch zu bewerten, wobei die Umleitungsstrecken bei einer Sperrung der AS Erlangen-West auch in der nicht als Umleitung ausgewiesenen Gegenrichtung befahren werden müssten, da hier wegen der gesperrten Überführung dann kein Überqueren der A 3 bei Heßdorf möglich wäre. Zwischen der AS Erlangen-West und der AS Erlangen-Frauenaurach müsste der Verkehr während der Sperrung der AS Erlangen-West über die Umleitungsstrecken U19 und U80 geführt werden. Die U19 für die Fahrtrichtung Nürnberg verläuft über die St 2240 durch Dechsendorf in das Stadtgebiet Erlangen und dort über die Straßen Am Europakanal und Büchenbacher Damm zur AS Erlangen-Bruck an der A 73 und weiter über die A 73 zum AK Fürth/Erlangen. Sie ist rund 12 km lang. In der Gegenrichtung verläuft die ausgewiesene Umleitungsstrecke von der AS Erlangen-Frauenaurach über das Stadtgebiet von Erlangen (Niederndorfer Straße, Frauenauracher Straße, Am Europakanal) und die St 2240 durch Dechsendorf hindurch zur AS Erlangen-West. Die Strecke ist rund 11 km lang. Die Nutzung der beiden letztgenannten Umleitungsstrecken während länger andauernder Sperrungen ist angesichts des ohnehin schon hohen Verkehrsaufkommens in Erlangen und der dort vorhandenen Vielzahl an Lichtzeichenanlagen, die den Verkehrsfluss stark beeinflussen, ebenfalls hoch problematisch. Die Bedarfsumleitungsstrecken können zudem nicht vom Verkehr westlich der AS Erlangen-West mit Fahrtrichtung Süden genutzt werden - gleiches gilt für die gegenläufige Verkehrsbeziehung -, da mit der Sperrung der AS Erlangen-West eben auch das Überführungsbauwerk der St 2240 über die A 3 gesperrt würde. Es müsste deshalb insoweit eine andere Route ausgewiesen werden z.B. über Großenseebach, Weisendorf, Hammerbach und Herzogenaurach zur AS Erlangen-Frauenaurach. Diese Strecke ist wegen der dortigen Ortsdurchfahrten für länger andauernde Umleitungen aber gleichfalls kaum geeignet.

Im Übrigen haben sowohl die untere Verkehrsbehörde des Landratsamtes Erlangen-Höchstadt als auch das Staatliche Bauamt Nürnberg eine Vollsperrung der St 2240 über einen längeren Zeitraum abgelehnt. Die untere Verkehrsbehörde verweist dabei darauf, dass eine Umleitung des Verkehrs auf der St 2240 aus Richtung Höchstadt nur über die B 470 und die St 2259 möglich wäre, welche - wie dargelegt - bereits für Bedarfsumleitung U82 zwischen der AS Erlangen-West und der AS Höchstadt-Ost als Umleitungsstrecke fungieren. Eine Umleitung des Verkehrs aus Richtung Weisendorf wäre nur über die St 2244 und die St 2263 möglich, welche jedoch bereits jetzt schon überlastet sind. Zusätzlich sei die St 2240 Hauptstrecke zahlreicher Linien- und Schulbusse, eine sinnvolle Umleitung dieser Buslinien sei nahezu unmöglich. Das Staatliche Bauamt Nürnberg hat darauf hingewiesen, dass auch eine Umleitung des Verkehrs von Heßdorf über die ERH 14 nach Herzogenaurach nicht möglich ist, da im Kreuzungsbereich ERH 14 / ERH 25 in der Ortsdurchfahrt Beutelsdorf ein Kreisverkehr liege, der für die Aufnahme von Umleitungsverkehr, insbesondere Schwerverkehr, nicht ausreichend dimensioniert sei. Eine Umleitung über die Kreisstraße ERH 26 von Hannberg bis Röhrach scheide ebenso aus, da die Strecke wegen bestehender Engstellen und einer un stetigen Linienführung nicht geeignet sei, Umleitungsverkehr in der notwendigen Größenordnung aufzunehmen. Zudem müssten insbesondere auch Verkehrsteilnehmer aus Richtung Erlangen bzw. Dechsendorf mit Fahrziel Heßdorf über die St 2259, B 470 und St 2240 geführt werden, um Ihr Fahrziel zu erreichen. Sie müssten hierfür einen exorbitant langen Umweg von 28 km in Kauf nehmen. Daneben stünden im Stadtgebiet Erlangen bedingt durch den Ausbau der Eisenbahnstrecke Nürnberg – Ebensfeld in der nächsten Zeit umfangreiche Bauarbeiten an, wodurch mögliche Umleitungsstrecken in der Baulast der Stadt Erlangen u. U. auch nicht verfügbar seien bzw. durch dadurch bedingte Umleitungen im Stadtgebiet noch stärker als ohnehin schon jetzt mit Verkehr belastet würden

Insoweit lässt sich damit als Ergebnis festhalten, dass eine längere bauzeitliche Sperrung der AS Erlangen-West und der St 2240 äußerst gravierende Beeinträchtigungen im regionalen Verkehrsgeschehen zur Folge hätte. Dies wird noch deutlicher, wenn man die aktuell vorhandenen Daten zur gegebenen Verkehrsbelastung der betroffenen Straßen bzw. Straßenteile betrachtet. Die westlichen Rampen der AS Erlangen-West sind bereits derzeit mit rund 3.300 Kfz/24 h (Fahrtrichtung A 3 - St 2240) bzw. 4.300 Kfz/ 24h (Fahrtrichtung St 2240 - A 3) belastet (vgl. Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 17.03.2014). Diese Verkehrsmengen müssten während der Sperrung der Anschlussstelle über die benachbarten Anschlussstellen abgewickelt werden. Vor allem aber ist die St 2240 deutlich höher als im Landesdurchschnitt bayerischer Staatsstraßen belastet (18.660 Kfz/24h zwischen des Anschlussstellenästen laut Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak, 11.583 Kfz/24h nach der amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 an der nächstgelegenen Zählstelle). Dass auch den Anwohnern der beschriebenen Umleitungsstrecken im Hinblick auf die bauzeitlich umzuleitenden Verkehrsmengen erhebliche zusätzliche Immissionsbelastungen entstehen, ist offensichtlich und bedarf keiner näheren Erläuterung. Im Hinblick auf das Gesagte stellt sich somit ein Ersatzneubau der AS Erlangen-West und der Überführung der St 2240 am jetzigen Standort, auch wenn dadurch die Betroffenheit des Einwenders deutlich gemindert, wegen der nicht angemessen zu bewältigenden bauzeitlichen Verkehrsführung -abwicklung als nicht vorzugswürdig dar.

Auch die technisch grundsätzlich gegebenen Möglichkeit, ein Provisorium für die AS Erlangen-West nördlich der bestehenden Anschlussstelle zu errichten, den Bestand zu beseitigen und anschließend die neue Anschlussstelle inkl. Überführungsbauwerk und Rampen in der Bestandslage zu errichten und das Provisorium wieder zu entfernen, ist keine gangbare Alternative. Wegen der notwendigen Bauzeit für die neue Anschlussstelle von rund einem Jahr und der dargestellten hohen Verkehrsbelastung der Anschlussstellenäste müsste ein solches Provisorium auf-

wändig und lastbeständig ausgeführt werden (Stahlträger mit Ortbetonplatte oder Betonfertigteile mit Ortbetonplatte). Dadurch würden sich die Kosten für die Anschlussstelle deutlich erhöhen, da allein für das provisorische Bauwerk Mehrkosten von rund 600.000 € anfallen würden. Zudem wäre auf der Autobahn im Vorfeld des Ausbaus der A 3 u. a. eine Verkehrsführung zur Absicherung des Bauwerks Pfeilers einzurichten, so dass in der Summe wohl mit Mehrkosten von rund einer Million Euro zu rechnen wäre. Diese Summe übersteigt den Betrag, den der Einwender für das Grundstück Fl.-Nr. 1455, Gemarkung Heßdorf, im Rahmen des Erwerbs gezahlt hat, um ein Vielfaches. Ein solcher finanzieller Zusatzaufwand wäre - auch angesichts der Gesamtumstände - hier keinesfalls gerechtfertigt.

Ein Quereinschub des Überbaus des Überführungsbauwerks (Bau des Überbaus in Parallellage mit anschließendem Einschub in die Bestandslage) kommt ebenso nicht ernsthaft in Frage. Ein Quereinschub eines Überbaus mit lichter Weite von rund 50 m wäre nur bei Verwendung von Stützen im Mittelstreifen der A 3 technisch möglich. Stützpfeiler im Mittelstreifen einer Autobahn bringen aber einige gewichtige Nachteile im Hinblick auf den Betrieb und den Unterhalt mit sich (aufwändigeres Schutzsystem im Mittelstreifen aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich; Schwierigkeiten bei der Führung der Entwässerungsleitungen; aufwändige verkehrliche Absicherung bei allen Tätigkeiten am Pfeiler inkl. entsprechender Verkehrsbeeinträchtigungen; höhere Unterhaltskosten, etc.). Die Vorhabensträgerin beabsichtigt deshalb, das neue Bauwerk als Rahmenbauwerk mit biegesteifen Ecken ohne Mittelpfeiler herzustellen. Darüber hinaus müsste auch bei einem Querverschub die St 2240 für einen längeren Zeitraum gesperrt werden, da die alten Unterbauten für die neue Überführung nicht genutzt werden könnten und die neuen Unterbauten dann in der Bestandslage errichtet werden müssten. Hierbei würden sich die bereits geschilderten Probleme hinsichtlich der bauzeitlichen Umleitung des Verkehrs in gleicher Weise stellen.

Zu berücksichtigen ist außerdem der Umstand, dass der Einwender das Grundstück Fl.-Nr. 1455, Gemarkung Heßdorf, erst im Jahr 2009 erworben hat. Der 6-streifige Ausbau der A 3 im Abschnitt AS Pommersfelden – T+R-Anlage Aurach, innerhalb dessen das gegenständliche Vorhaben vollständig liegt, ist aber bereits in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zum Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) in der Fassung vom 20. Januar 2005 (BGBl. I S. 201) aufgenommen worden und damit zeitlich deutlich vor dem Grunderwerb des Einwenders. Auf Grund dessen musste dem Einwender auch beim Erwerb klar sein, dass sein an die AS Erlangen-West angrenzendes Grundstück im Rahmen der Erweiterung der A 3 zumindest in Teilen beansprucht werden könnte; hierauf konnte er sich einstellen. Damit ist vorliegend zumindest auch äußerst zweifelhaft, inwieweit die Belange des Einwenders hier überhaupt schutzwürdig sind. Denn nicht schutzwürdig ist ein Belang nicht nur dann, wenn er mit der Rechtsordnung nicht in Einklang steht, sondern auch, wenn sein Träger sich vernünftigerweise auf die mit dem geplanten Vorhaben verbundenen Veränderungen einstellen musste und er deswegen nicht auf den Fortbestand einer bestimmten Situation vertrauen durfte (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.03.2007, UPR 2007, 386-388). Dies ist hier eben der Fall. Im Übrigen ist in diesem Zusammenhang auch noch darauf hinzuweisen, dass das betroffene Grundstück im Flächennutzungsplan der Gemeinde Heßdorf derzeit noch als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt ist und damit eine Entwicklung der Fläche zu Bauland oder dgl. planerisch noch nicht konkretisiert wurde. Außerdem wäre auch dann, wenn die Gemeinde eine Ausweisung als Bauland in Aussicht gestellt haben sollte, diese dadurch nicht zu einer entsprechenden Ausweisung gezwungen, da nach § 1 Abs. 3 Satz 2 BauGB auf die Aufstellung von Bauleitplänen kein Anspruch besteht und auch nicht durch Vertrag begründet werden kann.

Schlussendlich kann festgestellt werden, dass sich die Planlösung im Ergebnis als ausgewogen und die Belange des Einwenders angemessen berücksichtigend dar-

stellt und ihm die vorgesehene Inanspruchnahme bei Betrachtung aller relevanten Aspekte abverlangt werden kann. Soweit er hilfsweise Entschädigungsansprüche geltend macht, wird auf die diesbzgl. Ausführungen unter C. 3.5.1.1 Bezug genommen.

Das vom Einwender daneben angesprochene Grundstück Fl.-Nr. 1448, Gemarkung Heßdorf, liegt über 180 m westlich des Fahrbahnrandes der ausgebauten A 3, das Grundstück Fl.-Nr. 1429, Gemarkung Heßdorf, liegt in noch deutlich größerer Entfernung zur A 3. Die beiden Grundstücke werden für das Vorhaben nicht in Anspruch genommen und befinden sich auch außerhalb der Anbauverbots- bzw. Anbaubeschränkungszonen des § 9 Abs.1 und 2 FStrG, so dass insoweit durch das Vorhaben keine Einschränkungen für die Grundstücksnutzung resultieren. Die Grundstücke profitieren zudem auch von der lärmindernden Wirkung des vorgesehenen offenporigen Asphalt (Korrekturwert $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$) sowie den auf der Westseite der A 3 nördlich der AS Erlangen-West geplanten Lärmschutzwänden, so dass sich durch den Ausbau die auf diesen Grundstücken auftretende Verkehrslärmbelastung gegenüber der Belastungssituation, die sich im Prognosehorizont 2030 ohne einen Ausbau der A 3 einstellen würde, auf jeden Fall verringert. Auch insoweit hat der Einwender also keine nachteiligen Folgen durch das Vorhaben zu befürchten. Soweit es dennoch zu einer Wertminderung oder dgl. der beiden Grundstücke kommen sollte, gelten die Ausführungen unter C. 3.5.1.8 entsprechend. Zudem sind auch diese Grundstücke im Flächennutzungsplan der Gemeinde Heßdorf derzeit nur als Flächen für die Landwirtschaft dargestellt.

3.5.2.13 Einwender 13

Der Einwender wendet sich gegen die Beanspruchung des Grundstücks Fl.-Nr. 138, Gemarkung Heßdorf, für die Beckenanlage ASB/RHB 370-1 R und die Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.-Nr. 80, Gemarkung Heßdorf. Bei einer späteren Baulandentwicklung in dem betroffenen Bereich habe er wirtschaftliche Einbußen, außerdem treffe ihn das Vorhaben mit unverhältnismäßiger Härte, da die beiden Grundstücke seine gesamte landwirtschaftliche Fläche in diesem Bereich betreffen.

Diese Einwendungen müssen zurückgewiesen werden.

Das Grundstück Fl.-Nr. 138, Gemarkung Heßdorf, wird von der festgestellten Planung zur Gänze für die dort geplante Beckenanlage ASB/RHB 370-1 R beansprucht. Die Beckenanlage nimmt das im plangegegenständlichen Entwässerungsabschnitt 3 (Bau-km 369+615 – 370+585) anfallende Straßenoberflächenwasser auf und führt es nach Reinigung und Zwischenspeicherung der Seebach zu. Die Beckenanlage ist im Bereich des Tiefpunktes der Höhentrasseierung des Entwässerungsabschnittes geplant, wodurch das anfallende Wasser mit dem natürlichen Gefälle ohne Einsatz von Pump- bzw. Hebeanlagen in die Beckenanlage und von dort in den Vorfluter abgeleitet werden kann. Eine Verschiebung der Anlage in Richtung Norden wäre zwar grundsätzlich technisch möglich. Die Beckenanlage müsste dann aber nicht unerheblich nach Norden verschoben werden, damit die an den geplanten Standort angrenzenden naturnahen Heckenstrukturen erhalten werden könnten (vgl. dazu Unterlage 19.2 Blatt 2T). Bedingt durch das ebenso nach Norden ansteigende Gelände müsste die Beckenanlage dann aber in erheblichem Umfang in den anstehenden Boden „eingegraben“ werden, was mit einem entsprechend höheren Grundflächenbedarf als am vorgesehenen Standort verbunden wäre. Daneben wäre auch die wegemäßige Erschließung der Beckenanlage für Zwecke des Autobahnbetriebsdienstes nur deutlich aufwendiger zu bewerkstelligen (derzeit keine zur Anbindung der Anlage an das öffentliche Wegenetz geeignete Wegeverbindung beim betreffenden Areal vorhanden). Eine Verschiebung des Beckens auf die Südseite der Seebach ist

nicht möglich, da bedingt durch die an das Unterführungsbauwerk 370c zu stellenden konstruktiven Anforderungen (z. B. Zugänglichkeit des Bauwerks für die aus Sicherheitsgründen regelmäßig notwendigen Brückenprüfungen) keine Entwässerungsleitungen über das Bauwerk hinweg geführt werden können. Eine Situierung der Beckenanlage östlich der A 3 stellt sich ebenso nicht als gangbare Alternative dar. Eine derartige Situierung, etwa im Bereich der Grundstücke Fl.-Nrn. 82, 83 und 86, Gemarkung Heßdorf, wäre gegenüber der gewählten Variante mit nicht unerheblichen Nachteilen verbunden. Zum einen befindet sich das Grundstück Fl.-Nr. 86, Gemarkung Heßdorf, innerhalb des festgesetzten Wasserschutzgebietes des Zweckverbandes zur Wasserversorgung der Seebachgruppe, so dass bei einer Errichtung der Beckenanlage die Vorgaben aus Nr. 8.4.5 RiStWag zum Tragen kommen, die u. a. eine ausreichende Dichtheit der Sohle und Böschungen des Regenrückhaltebeckens bzw. eine Abdichtung nach Nr. 7 der RiStWag fordern. Diese Vorgaben würden den bautechnischen Aufwand bei der Baudurchführung erhöhen und dementsprechend auf die für das Vorhaben aufzuwendenden Kosten in die Höhe treiben. Zum anderen würde die Beckenanlage an dem vorgeschlagenen Alternativstandort auch zumindest zum gewissen Teil im Überschwemmungsgebiet der Seebach zu liegen kommen, so dass durch die Errichtung der Beckenanlage dort Retentionsraum verloren ginge, wofür von der Vorhabensträgerin wiederum ein Ausgleich zu erbringen wäre. Im Ergebnis muss deshalb festgestellt werden, dass eine Situierung der Beckenanlage ASB/RHB 370-1 R anderer Stelle als planfestgestellt insgesamt - soweit technisch überhaupt möglich - objektiv mit verschiedenen Nachteilen gegenüber der planfestgestellten Lösung verbunden wäre. Zu berücksichtigen ist zudem, dass das vom planfestgestellte Standort der Beckenanlage ASB/RHB 370-1 R betroffene Areal auch nach eigener Angabe der Gemeinde Heßdorf im Erörterungstermin im gemeindlichen Flächennutzungsplan derzeit nur als landwirtschaftliche Fläche dargestellt ist, also nicht einmal ansatzweise eine verfestigte Planungsabsicht für eine Baulandentwicklung oder dgl. nach außen hin verlautbart ist. Hinzu kommt, dass die Erwartung einer zukünftigen Baulandausweisung und evtl. damit verbundener Wertsteigerung auch nur eine von Art. 14 GG nicht geschützte Umsatz- bzw. Gewinnchance darstellt (vgl. BVerfG, Beschluss vom 31.10.1984, BVerfGE 68, 193-226). Diesem Gesichtspunkt kommt deshalb insgesamt nur geringes Gewicht im Rahmen der Abwägung zu. Der Einwander hat zudem auch nichts vorgetragen, aus dem sich schließen ließe, dass er in gesteigertem Maß auf das Grundstück angewiesen wäre; auch sonst ist nichts dafür ersichtlich, dass ihm durch die plangegenständliche Beanspruchung des Grundstücks über den Flächenverlust hinausgehende wirtschaftliche Nachteile entstehen. Bei Gesamtbetrachtung aller maßgeblichen Gesichtspunkte stellt sich deshalb die planfestgestellte Lösung im Endergebnis trotz der damit für den Einwander verbundenen nachteiligen Folgen als sachgerecht und ausgewogen dar; die Belange des Einwenders müssen insoweit zurückstehen.

Das Grundstück Fl.-Nr. 80, Gemarkung Heßdorf wird nach der festgestellten Planung für die Verbreiterung der A 3 und die vorgesehenen Lärmschutzanlagen teilweise in Anspruch genommen. Der Umfang der für den 6-streifigen Ausbau der A 3 notwendigen Privatgrundinanspruchnahme ist dabei durch die in diesem Bereich gewählte symmetrische Verbreiterung bereits so weit wie möglich reduziert (vgl. die diesbzgl. Ausführungen unter C. 3.4.2.2). Die im Bereich des Grundstücks noch vorgesehene geringe Achsabrückung von der Bestandsachse der A 3 ist - wie unter C. 3.4.2.2 auch bereits dargelegt - trassierungstechnischen Vorgaben der RAA geschuldet und aus Gründen der Verkehrssicherheit gerechtfertigt. Die auf Höhe des Grundstückes geplante Errichtung einer Steilwall-Wand-Kombination (Ifd. Nr. 8.7 der Unterlage 11T) verringert durch ihre vergleichsweise geringe Aufstandsfläche den Flächenbedarf der notwendigen Lärmschutzanlagen ebenso bereits so weit wie technisch möglich. Ein Verzicht auf die für Heßdorf planfestgestellten Lärmschutzanlagen kommt nicht Betracht. Der Planfeststel-

lungsbehörde ist es - wie unter C. 3.4.4.1 dargelegt - zwar auch gestattet, neben dem in § 41 Abs. 2 BImSchG ausdrücklich benannten Kostengesichtspunkt auch andere Belange zu berücksichtigen, die einer aktiven Schallschutzmaßnahme entgegenstehen können, wozu auch private Belange negativ betroffener Dritter gehören (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010 - 9 A 43/08 - juris). Die Belange des Einwenders führen hier aber nicht zu einer Unverhältnismäßigkeit des planfestgestellten aktiven Lärmschutzes für Heßdorf, insbesondere mit Blick auf das unter C. 3.4.4.1.10 dargestellte große Ausmaß der Immissionsgrenzwertüberschreitungen ohne aktiven Lärmschutz. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass auch das Grundstück Fl.-Nr. 80 im gemeindlichen Flächennutzungsplan derzeit nur als landwirtschaftliche Fläche dargestellt ist, also auch hier nicht einmal ansatzweise eine verfestigte Planungsabsicht der Gemeinde nach außen hin verlautbart ist. Der Einwender hat daneben auch insoweit nichts vorgebracht, aus dem sich schließen ließe, dass er in gesteigertem Maß auf das Grundstück angewiesen wäre; über den Flächenverlust hinausgehende wirtschaftliche Nachteile sind hier ebenso nicht erkennbar. Die Belange des Einwenders müssen deshalb auch hier schlussendlich gegenüber den für das Vorhaben sprechenden Gründen und den Lärmschutzinteressen der betroffenen Wohnbevölkerung von Heßdorf zurücktreten.

3.5.2.14 Einwender 14 und 15

Die Einwender wenden sich gegen eine Beanspruchung der Grundstücke Fl.-Nrn. 133, 135, 139 und 162, Gemarkung Heßdorf.

Auf den Grundstücken Fl.-Nrn. 133, 135 und 139, Gemarkung Heßdorf, waren in der ausgelegten Planfassung die Kompensationsmaßnahmen N4 und N5 vorgesehen. Im Rahmen der Tektur vom 15.06.2015 wurden diese Maßnahmen aus der Planung herausgenommen; sie sind nicht Gegenstand der festgestellten Planung geworden. Insoweit wird den Einwendungen Rechnung getragen. Auf die in den festgestellten Planunterlagen vorgesehene Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.-Nr. 162, Gemarkung Heßdorf, welche aus der Verbreiterung der A 3 und der Errichtung der angrenzenden Lärmschutzanlagen resultiert, kann hingegen nicht verzichtet werden. Der Umfang der für den 6-streifigen Ausbau der A 3 notwendigen Privatgrundinanspruchnahme ist durch die in diesem Bereich gewählte symmetrische Verbreiterung bereits so weit wie möglich reduziert (vgl. die diesbzgl. Ausführungen unter C. 3.4.2.2). Die im Bereich des Grundstücks vorgesehene geringe Achsabrückung von der Bestandsachse der A 3 ist - wie unter C. 3.4.2.2 auch bereits dargelegt - trassierungstechnischen Vorgaben der RAA geschuldet und aus Gründen der Verkehrssicherheit gerechtfertigt. Die auf Höhe des Grundstücks geplante Errichtung einer Steilwall-Wand-Kombination (Ifd. Nr. 8.7 der Unterlage 11T) verringert durch ihre vergleichsweise geringe Aufstandsfläche den Flächenbedarf der notwendigen Lärmschutzanlagen ebenso bereits so weit wie technisch möglich. Ein Verzicht auf die für Heßdorf planfestgestellten Lärmschutzanlagen kommt nicht Betracht. Der Planfeststellungsbehörde ist es - wie unter C. 3.4.4.1 dargelegt - zwar auch gestattet, neben dem in § 41 Abs. 2 BImSchG ausdrücklich benannten Kostengesichtspunkt auch andere Belange zu berücksichtigen, die einer aktiven Schallschutzmaßnahme entgegenstehen können, wozu auch private Belange negativ betroffener Dritter gehören (BVerwG, Urteil vom 14.04.2010 - 9 A 43/08 - juris). Die Belange der Einwender führen hier aber nicht zu einer Unverhältnismäßigkeit des planfestgestellten aktiven Lärmschutzes für Heßdorf, insbesondere mit Blick auf das unter C. 3.4.4.1.10 dargestellte große Ausmaß der Immissionsgrenzwertüberschreitungen ohne aktiven Lärmschutz. Die Einwender haben auch insoweit nichts vorgebracht, aus dem sich schließen ließe, dass sie in gesteigertem Maß auf das Grundstück angewiesen wären; über den Flächenverlust hinausgehende wirtschaftliche Nachteile sind hier ebenso nicht erkennbar. Die Belange der Einwender müssen deshalb im Ergebnis gegenüber den

für das Vorhaben sprechenden Gründen und den Lärmschutzinteressen der betroffenen Wohnbevölkerung von Heßdorf zurücktreten.

3.6 Gesamtergebnis der Abwägung

Abschließend und zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Vorhaben auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum durch diesen Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann. Den für das Vorhaben sprechenden Belangen wird der Vorrang eingeräumt, denn die Realisierung der in diesem Beschluss aufgezeigten positiven Auswirkungen des 6-streifigen Ausbaus der A 3 im Abschnitt Klebheim bis nördlich Tank- und Rastanlage Aurach in ihrer Gesamtheit erscheint für das öffentliche Wohl unverzichtbar. Die Belange, die für den 6-streifigen Ausbau der A 3 im Planfeststellungsabschnitt sprechen, überwiegen im Rahmen der Abwägung und der Gesamtbetrachtung aller einzustellenden öffentlichen und privaten Belange, insbesondere auch wegen zahlreicher begleitender Maßnahmen, die mit unterschiedlichem Gewicht gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belangen sowie die Umweltauswirkungen. Diese konnten durch die konkrete Ausgestaltung der festgestellten Planung, verschiedene Regelungen, die der Vorhabensträgerin mit diesem Beschluss auferlegt wurden, sowie durch diverse Zusagen der Vorhabensträgerin derart abgemildert werden, dass unter Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes die Planungsentscheidung zugunsten des Bauvorhabens ausgewogen erscheint und die entscheidungserheblichen Konflikte gelöst sind.

Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich, die gesetzlichen Optimierungsgebote sind beachtet.

Unter Beachtung aller Umstände ist keine Alternative ersichtlich, die sich bei gleicher Verkehrswirksamkeit gegenüber der plangegegenständlichen Variante des 6-streifigen Ausbaus der A 3 als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen würde. Damit ist der vorgelegte Plan in der mit diesem Beschluss festgelegten Form auch unter Berücksichtigung der Planungsvarianten unter allen Gesichtspunkten ausgewogen.

4. Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die unter A. 5 verfügte Einziehung, Umstufung und Widmung von öffentlichen Straßen folgt aus § 2 Abs. 6 FStrG bzw. Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 Bay StrWG, soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG bzw. Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

5. 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 Bekanntgabe Klage** beim

Bundesverwaltungsgericht
Simsonplatz 1
04107 Leipzig

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 und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlung entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 17e Abs. 5 FStrG, § 87b Abs. 3 VwGO).

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

Die Klage kann auch durch Übermittlung elektronischer Dokumente erhoben werden. Sie soll mit einer qualifizierten elektronischen Signatur nach dem Signaturgesetz versehen werden. Die Zuleitung an das Gericht hat über das Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach - EGVP - zu erfolgen. Bei der Übermittlung elektronischer Dokumente sind besondere technische Rahmenbedingungen zu beachten. Die besonderen technischen Voraussetzungen sind unter www.egvp.de aufgeführt.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird. Prozessbevollmächtigter kann ein Rechtsanwalt oder eine sonst nach § 67 Abs. 4 VwGO und nach § 5 RDGEG zur Vertretung berechtigte Person oder Organisation sein.

E. Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans

Dieser Planfeststellungsbeschluss wird - da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären - nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Mittelfranken sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekannt gemacht.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung sowie eine Ausfertigung des festgestellten Planes werden bei der Verwaltungsgemeinschaft Heßdorf, der Stadt Erlangen und der Stadt Herzogenaurach zwei Wochen zur Einsicht ausliegen. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht und außerdem im Zusammenhang mit der öffentlichen Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, sowie gegenüber den Vereinigungen i. S. v. Art. 73 Abs. 4 Satz 5 BayVwVfG als zugestellt.

Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, sowie von den Vereinigungen schriftlich bei der Regierung von Mittelfranken angefordert werden. Es besteht die zudem Möglichkeit, den Planfeststellungsbeschluss im Volltext auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken (www.regierung.mittelfranken.bayern.de) abzurufen.

In der Zeit, in der der festgestellte Plan bei den genannten Stellen ausliegt, kann eine den unter A. 2 aufgeführten Planunterlagen inhaltlich entsprechende Fassung der Unterlagen ebenso auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken eingesehen werden.

Soweit der Planfeststellungsbeschluss individuell zugestellt wird, richtet sich der Beginn der Rechtsbehelfsfrist nicht nach den Vorschriften über die öffentliche Bekanntmachung, sondern nach Maßgabe der Vorschriften über die individuelle Zustellung.

W o l f
Regierungsdirektor