

## Regierung von Mittelfranken



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

den 6-streifigen Ausbau der BAB A 6 Heilbronn - Nürnberg im Abschnitt Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern bis östlich Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim (Abschnitt 100, Station 0,000 bis Abschnitt 140, Station 0,869) im Gebiet der Gemeinde Schnelldorf und der Stadt Feuchtwangen (Landkreis Ansbach)

Ansbach, den 27.07.2020

Inhalt	Seite
<b>A. Tenor.....</b>	<b>7</b>
1. Feststellung des Plans .....	7
2. Festgestellte Planunterlagen.....	7
3. Nebenbestimmungen .....	14
3.1 Unterrichtungspflichten .....	14
3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen).....	15
3.3 Natur- und Landschaftsschutz.....	16
3.4 Immissionsschutz.....	17
3.5 Denkmalpflege .....	18
3.6 Abfallwirtschaft.....	18
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse .....	19
5. Straßenrechtliche Verfügungen.....	21
6. Entscheidung über Einwendungen.....	22
7. Sofortige Vollziehung .....	22
8. Kosten .....	22
<b>B. Sachverhalt .....</b>	<b>22</b>
1. Beschreibung des Vorhabens .....	22
2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	22
<b>C. Entscheidungsgründe .....</b>	<b>24</b>
1. Verfahrensrechtliche Bewertung .....	24
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung .....	24
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit .....	25
1.3 Verträglichkeitsprüfung gemäß der FFH-RL.....	26
2. Umweltverträglichkeitsprüfung .....	28
2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG) .....	28
2.1.1 Beschreibung des Vorhabens .....	28
2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens .....	29
2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen .....	31
2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen .....	34
2.1.4.1 Schutzgut Mensch .....	35
2.1.4.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.....	39
2.1.4.3 Schutzgüter Fläche und Boden.....	44
2.1.4.4 Schutzgut Wasser.....	47
2.1.4.5 Schutzgüter Luft und Klima .....	50
2.1.4.6 Schutzgut Landschaft .....	52
2.1.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter .....	54
2.1.4.8 Wechselwirkungen.....	55
2.1.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	55
2.1.6 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen .....	57
2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 25 UVPG).....	58
2.2.1 Schutzgut Mensch .....	58
2.2.1.1 Teilbereich Wohnen .....	58
2.2.1.2 Teilbereich Erholung.....	62
2.2.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt .....	63
2.2.3 Schutzgüter Fläche und Boden .....	67
2.2.4 Schutzgut Wasser.....	69
2.2.4.1 Oberflächengewässer .....	70
2.2.4.2 Grundwasser .....	71
2.2.5 Schutzgüter Luft und Klima .....	72
2.2.5.1 Luft .....	72
2.2.5.2 Klima .....	73
2.2.6 Schutzgut Landschaft.....	73
2.2.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter .....	76

2.3	Gesamtbewertung.....	76
3.	Materiell-rechtliche Würdigung.....	77
3.1	Ermessensentscheidung.....	77
3.2	Abschnittsbildung.....	77
3.3	Planrechtfertigung.....	78
3.3.1	Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung) .....	78
3.3.2	Finanzierbarkeit des Vorhabens.....	81
3.3.3	Planungsziele.....	82
3.4	Öffentliche Belange.....	82
3.4.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung .....	82
3.4.2	Planungsvarianten .....	83
3.4.2.1	Trassenvarianten .....	84
3.4.2.2	Technische Alternativen.....	85
3.4.3	Ausbaustandard.....	88
3.4.3.1	Trassierung.....	89
3.4.3.2	Querschnitt .....	93
3.4.3.3	Fahrbahnbefestigung .....	99
3.4.3.4	Zusammenfassende Bewertung .....	99
3.4.4	Immissionsschutz.....	99
3.4.4.1	Verkehrslärmschutz .....	100
3.4.4.2	Schadstoffbelastung .....	118
3.4.5	Bodenschutz .....	120
3.4.6	Naturschutz und Landschaftspflege .....	122
3.4.6.1	Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft .....	122
3.4.6.2	Allgemeiner und besonderer Artenschutz .....	150
3.4.6.3	Berücksichtigung der Naturschutzbelange im Rahmen der Abwägung .....	176
3.4.6.4	Eingriffsregelung.....	177
3.4.6.5	Abwägung.....	194
3.4.7	Gewässerschutz / Wasserwirtschaft.....	194
3.4.7.1	Gewässerschutz .....	194
3.4.7.2	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung .....	196
3.4.7.3	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse .....	196
3.4.8	Wald / Forstwirtschaft.....	212
3.4.9	Fischerei .....	215
3.4.10	Denkmalpflege .....	216
3.4.11	Landwirtschaft als öffentlicher Belang .....	218
3.4.11.1	Verbrauch landwirtschaftlicher Nutzfläche .....	219
3.4.11.2	Landwirtschaftliches Wegenetz/Umwege.....	221
3.4.11.3	Vorhandene Grenzzeichen .....	222
3.4.11.4	Beweissicherung an vorhandenen Straßen und Wegen.....	222
3.4.11.5	Vorübergehend beanspruchte Flächen .....	223
3.4.11.6	Drainageanlagen und Straßendurchlässe .....	224
3.4.11.7	Schadlose Entwässerung .....	224
3.4.11.8	Abstände von Pflanzungen zu landwirtschaftlichen Flächen .....	225
3.4.12	Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht .....	225
3.4.13	Kommunale Belange.....	228
3.4.13.1	Gemeinde Schnelldorf .....	228
3.4.13.2	Gemeinde Satteldorf .....	230
3.4.14	Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsbelange .....	230
3.4.15	Belange anderer Straßenbaulastträger .....	231
3.4.16	Träger von Versorgungsleitungen .....	233
3.4.16.1	Deutsche Telekom Technik GmbH .....	234
3.4.16.2	MDN Main-Donau Netzgesellschaft mbH.....	235
3.4.16.3	Fernwasserversorgung Franken (FWF) .....	235
3.4.17	Landesverteidigung.....	235
3.5	Private Einwendungen .....	236
3.5.1	Einwendungen, die von mehreren Personen erhoben wurden.....	236

3.5.2	Einwendungen, die von einzelnen Personen vorgetragen wurden.....	238
3.6	Gesamtergebnis der Abwägung.....	261
4.	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen .....	261
5.	Sofortige Vollziehung .....	261
6.	Kostenentscheidung.....	262
<b>D.</b>	<b>Rechtsbehelfsbelehrung .....</b>	<b>262</b>
<b>E.</b>	<b>Hinweis zur sofortigen Vollziehung .....</b>	<b>263</b>
<b>F.</b>	<b>Hinweise zur Auslegung des Plans .....</b>	<b>263</b>

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen:

a. a. O.	am angegebenen Ort
AGBG	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AK	Autobahnkreuz
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des Bundesministeriums für Verkehr
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	Bundesministerium für Verkehr
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BV	Bayerische Verfassung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts (Sammlung)
BWaldG	Bundeswaldgesetz
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna- Flora-Habitat-Richtlinie
Fl.-Nr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
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

Leitfaden FFH-VP	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau, Ausgabe 2004
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NuR	Zeitschrift Natur und Recht
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlaFeR 19	Planfeststellungsrichtlinien 2019
PWC-Anlage	unbewirtschaftete Rastanlage mit WC-Gebäude
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RAA	Richtlinien für die Anlage von Autobahnen
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RAS-Ew	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung
RE	Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau
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 Europäischen Parlaments und des Rates über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
V-RL	Vogelschutz - Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz

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

**Planfeststellungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 6 Heilbronn - Nürnberg im Abschnitt Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern bis östlich Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim (Abschnitt 100, Station 0,000 bis Abschnitt 140, Station 0,869) im Gebiet der Gemeinde Schnelldorf und der Stadt Feuchtwangen (Landkreis Ansbach)**

Die Regierung von Mittelfranken erlässt folgenden

**Planfeststellungsbeschluss:**

**A. Tenor**

**1. Feststellung des Plans**

Der Plan für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 6 Heilbronn - Nürnberg im Abschnitt Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern bis östlich Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim (Abschnitt 100, Station 0,000 bis Abschnitt 140, Station 0,869) im Gebiet der Gemeinde Schnelldorf und der Stadt Feuchtwangen (Landkreis Ansbach) wird mit den sich aus Ziffer A. 3 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Rot- und Grüneintragungen 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 beigefügt; sie sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1 T	Erläuterungsbericht vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	
1 T (Anlage)	UVP-Bericht vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020 und 17.06.2020 (nachrichtlich)	
2	Übersichtskarte vom 31.10.2018 (nachrichtlich)	1:100.000
3 Blatt 1 T	Übersichtslageplan vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020 (nachrichtlich)	1:25.000
4	Übersichtshöhenplan vom 31.10.2018 (nachrichtlich)	1:25.000/ 2.500
5 Blatt 1 T	Lageplan Bau-km 706+353 bis 707+480 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
5 Blatt 2 T	Lageplan Bau-km 707+480 bis 708+500 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
5 Blatt 3 T	Lageplan Bau-km 708+500 bis 709+500 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
5 Blatt 4 T	Lageplan Bau-km 709+500 bis 710+500 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
5 Blatt 5 T	Lageplan Bau-km 710+500 bis 711+500 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
5 Blatt 6 T	Lageplan Bau-km 711+500 bis 712+500 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
5 Blatt 7 T	Lageplan Bau-km 712+500 bis 713+050 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
5 Blatt 8 T	Lageplan Bau-km 713+050 bis 714+000 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
5 Blatt 9 T	Lageplan Bau-km 714+000 bis 714+967 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
5 Blatt 9a T	Lageplan Bau-km 741+800 bis 742+275 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
5 Blatt 10 T	Lageplan Bau-km 714+967 bis 715+555 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
6.1 Blatt 1 T	Höhenplan Bau-km 706+353,000 - 707+480,000 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000/100
6.1 Blatt 2 T	Höhenplan Bau-km 707+480,000 - 708+500,000 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000/100
6.1 Blatt 3 T	Höhenplan Bau-km 708+500,000 - 709+500,000 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000/100
6.1 Blatt 4 T	Höhenplan Bau-km 709+500,000 - 710+500,000 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000/100
6.1 Blatt 5 T	Höhenplan Bau-km 710+500,000 - 711+500,000 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000/100
6.1 Blatt 6 T	Höhenplan Bau-km 711+500,000 - 712+500,000 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000/100
6.1 Blatt 7 T	Höhenplan Bau-km 712+500,000 - 713+050,000 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000/100
6.1 Blatt 8 T	Höhenplan Bau-km 713+050,000 - 714+000,000 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000/100
6.1 Blatt 9 T	Höhenplan Bau-km 714+000,000 - 714+967,000 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000/100
6.1 Blatt 10 T	Höhenplan Bau-km 714+967,000 - 715+555,000 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000/100
6.2 Blatt 1 T	Höhenplan AS Schnelldorf – Rampengruppe Nord – Bau-km 0+000 bis 0+340/0+418,363 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000/100



Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
6.2 Blatt 2 T	Höhenplan AS Schnelldorf – Rampengruppe Süd – Bau-km 0+000 bis 0+218/0+305 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000/100
6.3 Blatt 1 T	Höhenplan PWC Rothensteig Nord – Einfahrt in BAB – Bau-km 0+000 bis 0+140 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000/100
6.3 Blatt 2	Höhenplan PWC Rothensteig Nord – Ausfahrt aus BAB – Bau-km 0+000 bis 0+160 vom 31.10.2018	1:1.000/100
6.3 Blatt 3 T	Höhenplan PWC Rothensteig Süd – Ausfahrt aus BAB – Bau-km 0+053 bis 0+370 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000/100
6.3 Blatt 4 T	Höhenplan PWC Rothensteig Süd – Einfahrt in BAB – Bau km 0+000 bis 0+205 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000/100
6.4 Blatt 1 T	Höhenplan AK Feuchtwangen – Rampe Heilbronn-Ulm – Bau-km 714+290 bis 715+385 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000/100
6.4 Blatt 2	Höhenplan AK Feuchtwangen – Rampe Heilbronn-Würzburg – Bau-km 0+050 bis 0+180 vom 31.10.2018	1:1.000/100
6.4 Blatt 3 T	Höhenplan AK Feuchtwangen – Rampe Würzburg-Nürnberg – Bau-km 0+030 bis 0+467 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000/100
6.4 Blatt 4	Höhenplan AK Feuchtwangen – Rampe Ulm-Nürnberg – Bau-km 0+055 bis 0+245 vom 31.10.2018	1:1.000/100
6.4 Blatt 5 T	Höhenplan AK Feuchtwangen – Rampe Würzburg-Heilbronn – Bau-km 0+110 bis 0+315 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000/100
6.4 Blatt 6 T	Höhenplan Verteilerfahrbahn A7 West – Bau-km 0+000 bis 0+230 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000/100
6.4 Blatt 7.1 T	Höhenplan Verteilerfahrbahn A6 Süd – Bau-km 0+080 bis 0+960 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000/100
6.4 Blatt 7.2 T	Höhenplan Verteilerfahrbahn A6 Süd – Bau-km 0+960 bis 1+698,765 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000/100
6.4 Blatt 8 T	Höhenplan Verteilerfahrbahn A6 Nord – Bau-km 0+000 bis 0+525 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000/100
6.5 Blatt 1	Höhenplan Betriebsumfahrt Rampe Nord – Bau-km 0+000 bis 0+187,053 vom 31.10.2018	1:1.000/100
6.5 Blatt 2	Höhenplan Betriebsumfahrt Rampe Süd – Bau-km 0+000 bis 0+100 vom 31.10.2018	1:1.000/100

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
6.6 Blatt 1 T	Höhenplan öffentl. Feld- und Waldweg – BW 706a – Bau-km 0+005 bis 0+247,308 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000/100
6.6 Blatt 2	Höhenplan GVS Schnelldorf-Hengstfeld (BW 707c) vom 31.10.2018	1:500/50
6.6 Blatt 3	Höhenplan Staatsstraße St2222 (BW 709a) vom 31.10.2018	1:500/50
6.6 Blatt 4 T	Höhenplan öffentl. Feldweg – BW 710a – Bau-km 0+000 bis 0+190 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000/100
6.6 Blatt 5 T	Höhenplan öffentlicher Feld- und Waldweg (BW 712b) vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:500/50
6.6 Blatt 6	Höhenplan Kreisstraße AN4 (BW 713a) vom 31.10.2018	1:500/50
6.6 Blatt 7 T	Höhenplan A 7 (BW 741b) vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:500/50
7 Blatt 1 T	Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen Bau-km 706+353 bis 711+750 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:5.000
7 Blatt 2 T	Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen Bau-km 711+750 bis 715+555 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:5.000
8.1 Blatt 1 T	Übersichtslageplan der Entwässerungsmaßnahmen Bau-km 706+353 bis 711+750 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:5.000
8.1 Blatt 2 T	Übersichtslageplan der Entwässerungsmaßnahmen Bau-km 711+750 bis 715+555 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:5.000
9.1 Blatt 1 T	Maßnahmenübersichtsplan vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020 (nachrichtlich)	1:25.000
9.2 Blatt 1 T	Maßnahmen vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
9.2 Blatt 1a T	Maßnahmen vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
9.2 Blatt 2 T	Maßnahmen vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
9.2 Blatt 2a T	Maßnahmen vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
9.2 Blatt 3 T	Maßnahmen vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020 und 17.06.2020	1:1.000
9.2 Blatt 3a T	Maßnahmen vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
9.2 Blatt 4 T	Maßnahmen vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020 und 17.06.2020	1:1.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
9.2 Blatt 5 T	Maßnahmen vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020 und 17.06.2020	1:1.000
9.2 Blatt 6 T	Maßnahmen vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020 und 17.06.2020	1:1.000
9.2 Blatt 6a T	Maßnahmen vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
9.2 Blatt 7 T	Maßnahmen vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020 und 17.06.2020	1:1.000
9.2 Blatt 8 T	Maßnahmen vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020 und 17.06.2020	1:1.000
9.2 Blatt 8a T	Maßnahmen vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020 und 17.06.2020	1:1.000
9.2 Blatt 9 T	Maßnahmen vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
9.2 Blatt 9a T	Maßnahmen vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
9.2 Blatt 9b T	Maßnahmen vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
9.2 Blatt 10 T	Maßnahmen vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
9.2 Blatt 11 T	Maßnahmen vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:2.500
9.2 Blatt 12 T	Maßnahmen vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:5.000
9.3 T	Maßnahmenblätter vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020 und 17.06.2020	
9.4 T	Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020 und 17.06.2020	
10.1 Blatt 1 T	Grunderwerbsplan Bau-km 706+353 bis 707+480 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
10.1 Blatt 2 T	Grunderwerbsplan Bau-km 707+480 bis 708+500 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
10.1 Blatt 2a	Grunderwerbsplan vom 31.10.2018	1:1.000
10.1 Blatt 3 T	Grunderwerbsplan Bau-km 708+500 bis 709+500 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
10.1 Blatt 3a	Grunderwerbsplan vom 31.10.2018	1:1.000
10.1 Blatt 4 T	Grunderwerbsplan Bau-km 709+500 bis 710+500 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
10.1 Blatt 4a	Grunderwerbsplan vom 31.10.2018	1:1.000
10.1 Blatt 4b T	Grunderwerbsplan vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:2.500

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
10.1 Blatt 5 T	Grunderwerbsplan Bau-km 710+500 bis 711+500 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
10.1 Blatt 6 T	Grunderwerbsplan Bau-km 711+500 bis 712+500 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
10.1 Blatt 6a T	Grunderwerbsplan vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
10.1 Blatt 7 T	Grunderwerbsplan Bau-km 712+500 bis 713+050 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
10.1 Blatt 8 T	Grunderwerbsplan Bau-km 713+050 bis 714+000 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
10.1 Blatt 8a T	Grunderwerbsplan vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:2.500
10.1 Blatt 9 T	Grunderwerbsplan Bau-km 714+000 bis 714+967 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
10.1 Blatt 9a	Grunderwerbsplan Bau-km 741+800 bis 742+275 vom 31.10.2018	1:1.000
10.1 Blatt 9b	Grunderwerbsplan vom 31.10.2018	1:1.000
10.1 Blatt 10 T	Grunderwerbsplan Bau-km 714+967 bis 715+555 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:1.000
10.2 T	Grunderwerbsverzeichnis vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	
11 T	Regelungsverzeichnis vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	
14.1	Ermittlung der Belastungsklasse vom 31.10.2018	
14.2 Blatt 1	Straßenquerschnitt BAB A 6 vom 31.10.2018	1:50
14.2 Blatt 2	Straßenquerschnitt AS Schnelldorf vom 31.10.2018	1:50
14.2 Blatt 3	Straßenquerschnitt AK Feuchtwangen/Crailsheim vom 31.10.2018	1:50
14.2 Blatt 4 T	Straßenquerschnitt Details vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:50
14.2 Blatt 5	Straßenquerschnitt PWC Rothensteig vom 31.10.2018	1:50
14.2 Blatt 6	Straßenquerschnitt Betriebsumfahrt vom 31.10.2018	1:50
14.2 Blatt 7	Straßenquerschnitt Hauptwirtschaftsweg am BW 710a vom 31.10.2018	1:50
14.2 Blatt 8	Straßenquerschnitt Wirtschaftswege vom 31.10.2018	1:50
17.1 T	Schalltechnische Untersuchungen vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
17.2 T	Luftschadstofftechnische Untersuchungen vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020 (nachrichtlich)	
18.1 T	Wassertechnische Untersuchungen – Erläuterungen vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	
18.2.1 T	Wassertechnische Untersuchungen – Berechnungsunterlagen Wassermengen und Rohrdimensionierung vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020 (nachrichtlich)	
18.2.2 T	Wassertechnische Untersuchungen – Berechnungsunterlagen Bemessung von Rückhaltevolumen vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020 (nachrichtlich)	
18.2.3 T	Wassertechnische Untersuchungen – Berechnungsunterlagen Bewertungsverfahren gem. Merkblatt DWA-M 153 vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020 (nachrichtlich)	
18.2.4	Wassertechnische Untersuchungen – Berechnungsunterlagen Reinigungsnachweis vom 31.10.2018 (nachrichtlich)	
18.2.5 N	Wassertechnische Untersuchungen – Berechnungsunterlagen Bemessung offenes Gerinne vom 31.10.2018 (nachrichtlich)	
18.3	Wassertechnische Untersuchungen – Nachweis nach Wasserrahmenrichtlinie vom 31.10.2018 (nachrichtlich)	
19.1.1 T	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020 und 17.06.2020	
19.1.2 Blatt 1 T	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	1:2.500
19.1.2 Blatt 2 T	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020 und 17.06.2020	1:2.500
19.1.2 Blatt 3 T	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020 und 17.06.2020	1:2.500
19.1.2 Blatt 4 T	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020 und 17.06.2020	1:2.500
19.1.2 Blatt 5 T	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan – Legende vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020 und 17.06.2020	
19.1.3 T	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020 und 17.06.2020	

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
19.2.1 T	FFH-Verträglichkeitsprüfung – Wörnitztal – Textteil vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020	
19.2.2 Blatt 1	Übersichtskarte zur FFH-Verträglichkeitsprüfung vom 31.10.2018 (nachrichtlich)	1:100.000
19.2.2 Blatt 2 T	Arten und Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele/Maßnahmen vom 31.10.2018, geändert am 13.02.2020 (nachrichtlich)	1:5.000
19.2.3	FFH-Verträglichkeitsprüfung – Vorprüfung der FFH-Verträglichkeit – Hohenloher Ebene vom 31.10.2018 (nachrichtlich)	
19.4.1	Ergänzende Untersuchungen zur Fauna – Ergebnisbericht der faunistischen Kartierungen 2015/16 vom 31.10.2018 (nachrichtlich)	
19.4.2 Blatt 1	Dokumentation der Faunaergebnisse – Avifauna vom 31.10.2018 (nachrichtlich)	1:5.000
19.4.2 Blatt 2	Dokumentation der Faunaergebnisse – Avifauna vom 31.10.2018 (nachrichtlich)	1:5.000
19.4.2 Blatt 3	Dokumentation der Faunaergebnisse – Avifauna vom 31.10.2018 (nachrichtlich)	1:5.000
19.4.3 Blatt 1	Dokumentation der Faunaergebnisse – Arten nach Anhang IV FFH-Richtlinie vom 31.10.2018 (nachrichtlich)	1:5.000
19.4.3 Blatt 2	Dokumentation der Faunaergebnisse – Arten nach Anhang IV FFH-Richtlinie vom 31.10.2018 (nachrichtlich)	1:5.000
19.4.3 Blatt 3	Dokumentation der Faunaergebnisse – Arten nach Anhang IV FFH-Richtlinie vom 31.10.2018 (nachrichtlich)	1:5.000
21	Verkehrsuntersuchung BAB A 6 zwischen Landesgrenze Baden-Württemberg und AS Schwabach-West vom September 2018 (nachrichtlich)	

### 3. Nebenbestimmungen

#### 3.1 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekanntzugeben:

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH, Rosenbergstr. 59, 74074 Heilbronn, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an ihren Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien zu vermeiden sind und jederzeit – z. B. im Falle von Störungen – der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien möglich sein muss. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können.

Die bauausführenden Firmen haben sich deshalb vor Beginn der Arbeiten über die exakte Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom zu informieren und die Kabelschutzanweisung der Telekom zu beachten.

- 3.1.2 Der MDN Main-Donau Netzgesellschaft mbH, Sandreuthstr. 21, 90441 Nürnberg, mindestens drei Monate vor Beginn der Bauarbeiten, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.3 Der Fernwasserversorgung Franken, Fernwasserstraße, 2 97215 Uffenheim, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Wasserleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.4 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 und 2 DSchG vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z.B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind und die aufgefundenen Gegenstände sowie der Fundort bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen sind, wenn nicht die zuständige Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

- 3.1.5 Dem/den Fischereiberechtigten des Erlensees; er/sie ist/sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers zu unterrichten.

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

- 3.2.1 Die Bauarbeiten sind plangemäß und unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik auszuführen.
- 3.2.2 Überschüssiges Erdmaterial ist außerhalb von Überschwemmungsgebieten zu verbringen. Bauschutt ist ordnungsgemäß zu entsorgen.
- 3.2.3 Die Lagerung wassergefährdender Stoffe im Überschwemmungsgebiet ist nicht zulässig.
- 3.2.4 In Überschwemmungsgebieten ist der Einsatz von Recyclingmaterial verboten.
- 3.2.5 Die Rohrgräben im überschwemmungsgefährdeten Bereichen sind nach sorgfältig verdichteter Verfüllung mit Humus abzudecken und innerhalb von zwei Wochen anzusäen. Die Auffüllung darf nicht über die Geländehöhe vorgenommen werden.
- 3.2.6 Vom Baustellenbetrieb darf keine Gefährdung für Gewässer und das Grundwasser ausgehen.
- 3.2.7 Alle im Rahmen der Baustelleneinrichtung erforderlichen zu lagernden wassergefährdenden Stoffe müssen in dichten Behältnissen gelagert werden und einen Leckageschutz aufweisen (doppelwandig bzw. Lagerung in Auffangwanne). Insbesondere darf die Lagerung von Kraftstoffen nur im doppelwandigen Tank mit Leckageanzeige erfolgen.
- 3.2.8 Ölbindemittel sind während der Abwicklung der Bauarbeiten in ausreichender Menge vorzuhalten. Die Bodenflächen von ortsfesten Eigenverbrauchstankstellen,

Werkstätten und Waschplätzen sind wasserundurchlässig zu befestigen. Das Abwasser ist über Leichtflüssigkeitsabscheider zu leiten.

- 3.2.9 Für einen evtl. Schadensfall (Bodenverunreinigungen) ist notwendiges Material und Gerät zur Schadensminimierung (Bindemittel, Schaufel, Folie etc.) bereitzuhalten. Egetretene Bodenverunreinigungen mit möglicher Gefährdung von Grund- und Oberflächenwasser sind sofort dem Auftraggeber und der zuständigen Behörde zu melden. Die durchgeführten Maßnahmen zur Schadensminimierung und -behebung sind zu protokollieren und zu dokumentieren (Datum, Unterschrift, Bilder etc.).
- 3.2.10 Sofern im Ausbaubereich bei Aushubmaßnahmen verdächtiges Material wie Bauschutt, verunreinigtes Erdreich o. ä. vorgefunden wird, sind umgehend das Landratsamt Ansbach und das Wasserwirtschaftsamt Ansbach zu informieren, um das erforderliche Vorgehen abzustimmen.
- 3.2.11 Es dürfen nur Materialien und Baustoffe verwendet werden, insbesondere für erdberührte und im Freien befindlichen Bauteile, die keine wassergefährdenden und/oder auslaugbaren Stoffe enthalten.
- 3.2.12 Die Baumaterialien Zement, Mörtel und Beton haben die Eigenschaften sulfatbeständig, chromatarm und wasserundurchlässig zu erfüllen.
- 3.2.13 Eine Wiederverfüllung von Baugruben kann nur mit unbelasteten Materialien erfolgen, die dem Boden im eingebauten Zustand entsprechen. Das Auffüllmaterial muss in seinen Eigenschaften der Versickerung dem anstehenden Boden entsprechen. Der Durchlässigkeitswert von angeliefertem Material muss mindestens dem anstehenden Material entsprechen.
- 3.2.14 Zur Sicherung von schutzwürdigen Böden, dem Schutz von verdichtungsempfindlichen Böden, der Vermeidung von Bodenverdichtung und Gefügeschäden, zur Minimierung von Bodenverlust, zur Erhaltung bzw. Wiederherstellung naturnaher Böden, zur Vermeidung bzw. Minimierung von Schadstoffeinträgen und Schadstofffreisetzungen sowie zum schonenden Umgang mit Bodenmaterial ist vor, während und nach der Bauzeit die Baumaßnahme bodenkundlich zu begleiten.
- 3.2.15 Um den notwendigen Bodenaushub auf ein Mindestmaß zu reduzieren sowie zur Sicherstellung eines fachgerechten Umgangs mit Bodenaushub und zur Vermeidung von Problemen bei der Verwertung bzw. Beseitigung ist ein umwelt- und sachgerechtes Bodenmanagementkonzept in der Ausführungsplanung zu erarbeiten und umzusetzen.
- 3.2.16 Nach der Bauausführung ist der ursprüngliche Zustand der Vorländer, Uferböschungen und der Gewässersohlen wiederherzustellen. Erforderliche Nachbesserungsarbeiten, die durch ungenügende Wiederinstandsetzung entstehen, sind unverzüglich auszuführen.
- 3.2.17 Der vorhandene Bewuchs im Bereich der Gewässer ist bei der Durchführung der Bauarbeiten nach Möglichkeit zu schonen und soll weitgehend erhalten werden. Bei der Bauausführung ggf. entfernter Bewuchs ist durch Neuanpflanzungen zu ersetzen.

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

- 3.3.1 Zur sachgerechten Umsetzung der artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie der sonstigen Kompensations-, Schutz- und Gestaltungs-



maßnahmen ist eine ökologische Baubegleitung erforderlich. Sie ist von der Vorhabensträgerin rechtzeitig vor Baubeginn zu beauftragen und der unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Ansbach zu benennen.

Der ökologischen Baubegleitung fallen insbesondere folgende Aufgaben zu:

- Erstellung eines Bauzeitenplanes für sämtliche Eingriffe und konfliktvermeidende Maßnahmen einschließlich der CEF-/schadensbegrenzenden Maßnahmen
- Einweisung der ausführenden Baufirmen
- Kennzeichnung hochwertiger Lebensräume (Tabu-Flächen), die nicht beeinträchtigt werden dürfen, und Absicherung mittels eines stabilen Bauzaunes vor Beginn des Eingriffs und der Kompensationsmaßnahmen
- Abstimmung der Baueinrichtungsflächen
- Einvernehmliche Klärung von Detailfragen, die im Rahmen des Plans zur Bauausführung nicht geklärt werden können
- Während der Bauphase (einschließlich der Herstellung der Kompensationsmaßnahmen) hat sie die Bauarbeiten regelmäßig zu kontrollieren und auf die naturschutzfachlichen Inhalte hin zu überprüfen
- Erstellung von Protokollen über die örtlichen Einsätze und Übermittlung der Protokolle an die untere Naturschutzbehörde
- Anzeige des Beginns der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen vor Beginn der Durchführung bei der unteren Naturschutzbehörde.

3.3.2 Die Fertigstellung der Kompensationsmaßnahmen sowie der CEF- und FCS-Maßnahmen sind jeweils der höheren Naturschutzbehörde sowie der unteren Naturschutzbehörde anzuzeigen. Der unteren Naturschutzbehörde ist außerdem jeweils der Beginn der Umsetzung der vorgesehenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen vor deren Durchführung anzuzeigen.

3.3.3 Die plangegegenständlichen flächenbezogenen Kompensationsmaßnahmen sind zur Erfassung im Ökoflächenkataster an das Bayerische Landesamt für Umwelt unter Verwendung der entsprechenden Meldebögen zu melden.

3.3.4 Die in den festgestellten Planunterlagen beinhalteten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind entsprechend den Vorgaben der in Unterlage 9.3 T enthaltenen Maßnahmenblätter von der Vorhabensträgerin zu unterhalten und pflegen.

3.3.5 Die landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen sind baldmöglichst, spätestens jedoch zwei Jahre nach Beendigung der Straßenbauarbeiten (baulich) fertig zu stellen.

### **3.4 Immissionsschutz**

3.4.1 Für die in der Ergebnistabelle im Anhang der Unterlage 17.1 T aufgeführten Fassadenseiten und Geschosse, hinsichtlich derer in der Spalte „Überschreitung“ eine noch verbleibende Grenzwertüberschreitung vermerkt ist, besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen.

3.4.2 Bzgl. 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.

- 3.4.3 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 die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf einzubeziehen.

- 3.5.3 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat die Vorhabensträgerin die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten 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 Vorhabenträgerin 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 Abfallwirtschaft**

Bei der Verwertung von Abfällen (z. B. Bauschutt, Bodenaushub, Oberboden, Straßenaufbruch, Ausbauasphalt) im Rahmen der Baumaßnahme sind grundsätzlich zu beachten:

- Mitteilungen der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) 20 "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen – Technische Regeln –",
- Leitfaden des vormaligen Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen „Anforderungen an die Verfüllung von Gruben und Brüchen sowie Tagebauen“,

- LfU-Merkblatt 3.4/1 „Umweltfachliche Beurteilung der Lagerung, Aufbereitung und Verwertung von Straßenaufbruch“,
- Leitfaden des vormaligen Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz „Anforderungen an die Verwertung von Recyclingbaustoffen in technischen Bauwerken“,
- „Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Technische Lieferbedingungen für die einzuhaltenden wasserwirtschaftlichen Gütemerkmale bei der Verwendung von Recyclingbaustoffen im Straßenbau in Bayern“.

Für den Wiedereinbau inerter Abfälle, die im Rahmen der Baumaßnahme (insbesondere Bodenaushub, bisheriger Fahrbahnunterbau usw.) anfallen, gelten die Anforderungen entsprechend.

#### 4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

##### 4.1 Gegenstand/Zweck

- 4.1.1 Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis erteilt, Niederschlagswasser durch flächiges Versickern über Bankette, Böschungen und Mulden/Gräben dem Grundwasser zuzuführen sowie über Mulden/Gräben/Rohrleitungen gesammeltes Niederschlagswasser in die Gewässer Schleehardsbächle, Heckelbach, Aubach und Wörnitz einzuleiten.

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser.

Einleitungsstelle	Entwässerungsabschnitt	Station (Bau-km)		Gemarkung	Fl.-Nr.	Benutztes Gewässer
		von	bis			
EL 1	EA 1	706+950	708+450	Oberampfrach	1551	Schleehardsbächle
EL 2	EA 2	708+450	711+850	Oberampfrach	130	Heckelbach
EL 3	EA 3	711+850	713+540	Oberampfrach	232	Aubach
EL 4	EA 4	713+540	716+050	Breitenau	210	Wörnitz

Umfang der erlaubten Einleitungen von Regenwasser aus dem Straßenentwässerungssystem:

Bezeichnung der Einleitung	Max. Abfluss $Q_{15,1}$ (l/s)	ab dem Zeitpunkt
EL 1 (mit Regenrückhaltebecken)	10	der Inbetriebnahme
EL 2 (mit Regenrückhaltebecken)	20	der Inbetriebnahme
EL 3 (mit Regenrückhaltebecken)	28	der Inbetriebnahme

EL 4 (mit Regenrückhaltebecken)	210	der Inbetriebnahme
---------------------------------	-----	--------------------

4.1.2 Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis erteilt, zur Tiefenentwässerung Grundwasser zutage zu fördern, zutage zu leiten und abzuleiten über einen Graben in den Heckelbach einzuleiten.

4.1.3 Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zum dauerhaften Einbringen von Bauwerken in den Grundwasserbereich/-schwankungsbereich erteilt.

4.1.4 Dem Freistaat Bayern wird die beschränkte Erlaubnis erteilt, während der Dauer der Bauarbeiten zum Zwecke der Bauwasserhaltung Grundwasser zutage zu fördern, zutage zu leiten und abzuleiten.

## 4.2 Plan

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

## 4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

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 Beginn und Fertigstellung der Bauarbeiten sind der Planfeststellungsbehörde, der unteren Wasserrechtsbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt Ansbach eine Woche vor Beginn bzw. nach Fertigstellung anzuzeigen. Wird das Vorhaben in mehreren Bauabschnitten ausgeführt, sind Beginn und Fertigstellung jedes Bauabschnitts ebenfalls eine Woche vor Beginn bzw. nach Fertigstellung den vorgenannten Stellen anzuzeigen.

4.3.3 Vor Baubeginn sind die Bauausführungspläne der Entwässerungsanlagen mit dem Wasserwirtschaftsamt Ansbach abzustimmen. Bei allen wasserbaulichen Maßnahmen ist auf eine naturnahe, die biologische Wirksamkeit der Gewässer fördernde Ausführung besonderer Wert zu legen.

4.3.4 Es bleibt vorbehalten, die Pflasterung der Böschungen zu verlangen, wenn sich eine Befestigung mit Wasserbausteinen als nicht ausreichend erweisen sollte.

4.3.5 Die Vorhabensträgerin hat die Mehrkosten der Unterhaltung der im Rahmen der erlaubten Einleitungen benutzten Gewässer zu tragen, welche durch die zugelassenen Gewässerbenutzungen verursacht werden. Entsprechendes gilt in Bezug auf die Gewässerstrecken, die sich oberhalb und unterhalb der geplanten Gewässerdurchlässe und Brückenbauwerke unmittelbar anschließen; die Vorhabensträgerin hat die insoweit durch ihre baulichen Anlagen verursachten Unterhaltsmehrkosten zu tragen. Alternativ hat die Vorhabensträgerin die betroffenen Gewässer im Bereich der Einleitungsstellen, der Gewässer III. Ordnung und Gräben im Umfeld der Gewässerdurchlässe (bis in eine Entfernung von 10 m oberhalb und unterhalb des jeweiligen Durchlasses ab Außenkante Durchlass) bzw. der Gewässer I. und II. Ordnung im Umfeld der Brückenbauwerke (bis in eine Entfernung von 15 m oberhalb und unterhalb des jeweiligen Bauwerks ab Außenkante Widerlager) im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Ansbach und dem ansonsten Unterhaltungsverpflichteten zu unterhalten.

- 4.3.6 Die Vorhabensträgerin bzw. ihr(e) Rechtsnachfolger(in) ist verpflichtet, die im Zuge des Vorhabens errichteten wasserwirtschaftlichen Anlagen (Abwasseranlage, Entwässerungsanlagen, Grundwassermessstellen, Durchlassbauwerke etc.) ständig ordnungsgemäß instand zu halten.
- 4.3.7 Nach Fertigstellung des Vorhabens sind für die wasserwirtschaftlichen Anlagen (Abwasseranlage, Entwässerungsanlagen, Grundwassermessstellen, Durchlassbauwerke etc.) gut lesbare Bestandspläne zu erstellen.

In diesen sind

- das jeweilige Einzugsgebiet mit den befestigten (versiegelten) und den nicht befestigten Flächen farblich unterschiedlich,
- die wesentlichen Leitungen (Kanäle),
- die baulichen Anlagen zur Abwasserbehandlung, z. B. Rückhalteräume (mit jeweiligem Rechts- und Hochwert der Einleitungsstelle) sowie
- der Notüberlauf mit dem genauen Verlauf des Abschlusses bei Regenereignissen größer dem Bemessungsregen

darzustellen.

Die Bestandspläne sind dem Wasserwirtschaftsamt Ansbach als Ausdruck (2-fach) und in digitaler Form, z. B. als pdf-Datei, vorzulegen. Auf eine übersichtliche Darstellung, eindeutige Beschriftung wesentlicher Anlagenteile und gute Lesbarkeit ist großer Wert zu legen.

- 4.3.8 Wesentliche Änderungen gegenüber den festgestellten Planunterlagen bzgl. der Menge und Beschaffenheit des anfallenden Abwassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie der Betriebs- und Verfahrensweise der Abwasseranlagen, soweit sie sich auf die Ablaufqualität auswirken können, sind unverzüglich der unteren Wasserrechtsbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig eine hierzu ggf. erforderliche bau- bzw. wasserrechtliche Genehmigung bzw. Erlaubnis mit den entsprechenden Unterlagen 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 11 T). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort hinreichend genau 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. Sofortige Vollziehung**

Dieser Beschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

## **8. 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 bislang weitgehend 4-streifigen A 6 von Abschnitt 100, Station 0,000 bis Abschnitt 140, Station 0,869, auf einer Länge von etwa 9,2 km. Der Ausbauabschnitt beginnt unmittelbar an der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern und endet knapp 900 m östlich des AK Feuchtwangen/Crailsheim (etwas westlich der Unterführung der Kreisstraße AN 5 unter der A 6). Innerhalb des Ausbauabschnittes liegen das AK Feuchtwangen/Crailsheim, die AS Schnelldorf sowie die PWC-Anlage Rothensteig. Diese Anlagen werden im Rahmen des Vorhabens baulich an den 6-streifigen Querschnitt der Autobahn angepasst. Betroffen sind insoweit die Rampen der AS Schnelldorf und der PWC-Anlage Rothensteig, die südlichen Rampen sowie die Verteilerfahrbahn an der Richtungsfahrbahn Nürnberg des AK Feuchtwangen/Crailsheim. Daneben sind auch abschnittsweise Anpassungsarbeiten an der A 7 im Bereich des AK Feuchtwangen/Crailsheim vorgesehen, u. a. werden die Verteilerfahrbahnen an der A 7 im Umfeld der Überführung der A 7 über die A 6 umgestaltet.

Mehrere die A 6 kreuzende bzw. streckenweise parallel zu ihr verlaufende Wege und Bachläufe werden angepasst bzw. abschnittsweise verlegt.

Entlang der A 6 sind außerdem mehrere neue Absetz- und Regenrückhaltebecken bzw. die Vergrößerung schon bestehender Beckenanlagen geplant.

## **2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 31.10.2018 beantragte die Autobahndirektion Nordbayern für den 6-streifigen Ausbau der A 6 im Abschnitt Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern – östlich AK Feuchtwangen/Crailsheim das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 19.02.2019 bis 18.03.2019 bei der Gemeinde Schnelldorf sowie der Stadt Feuchtwangen nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf

hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei einer der beiden Gemeinden oder der Regierung von Mittelfranken bis spätestens 18.04.2019 schriftlich, zur Niederschrift oder in einer näher bezeichneten elektronischen Form zu erheben seien.

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

- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Ansbach
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach
- Amt für Ländliche Entwicklung Ansbach
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bayerische Staatsforsten, Forstbetrieb Rothenburg ob der Tauber
- Bayerischer Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Mittelfranken
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Deutsche Bahn AG
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg
- Bezirk Mittelfranken, Fachberatung für das Fischereiwesen
- Fernwasserversorgung Franken
- Gemeinde Satteldorf
- Gemeinde Schnelldorf
- Landratsamt Ansbach
- Landratsamt Schwäbisch Hall
- MDN Main-Donau-Netzgesellschaft mbH
- Polizeipräsidium Mittelfranken
- Regierungspräsidium Stuttgart
- Regionaler Planungsverband Westmittelfranken
- Sachgebiete 24, 50, 51 und 60 der Regierung
- Stadt Feuchtwangen
- Staatliches Bauamt Ansbach
- Verkehrsverbund Großraum Nürnberg
- Wasserwirtschaftsamt Ansbach.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 18.07.2019 in Schnelldorf erörtert. Die Behörden und Vereinigungen, die sich am Verfahren beteiligt haben, sowie die privaten Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen wurde der Erörterungstermin in den vom Vorhaben betroffenen Kommunen ortsüblich bekannt gemacht. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Aus Anlass von Einwendungen und wegen von ihr zwischenzeitlich gewonnener neuer Erkenntnisse hat die Vorhabensträgerin im Nachgang des Erörterungstermins eine Planänderung (Tektur) in das Verfahren eingebracht. Diese auf den 13.02.2020 datierte Tektur beinhaltet im Wesentlichen eine Änderung der ursprünglich vorgesehenen Baufeldgrenzen in bestimmten Bereichen, eine Überarbeitung der landschaftspflegerischen Begleitplanung, die u. a. den Entfall der ursprünglich vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahme 15 E südlich des Kleinen Brombachsees und die gleichzeitige Aufnahme einer neuen Maßnahme 15 E südwestlich von Röttenbach, Markt Bechhofen, umfasst, eine Änderung des Lärmschutzkonzept-

tes für Oberampfrach auf Grund einer geänderten Einschätzung der Schutzwürdigkeit von Teilen dieser Ortschaft sowie eine Anpassung der Entwässerungsplanung infolge der teilweisen Änderung der Art und Weise der Ermittlung der im Planungsbereich anfallenden Wassermengen, die u. a. in der Folge zu einer Vergrößerung des ursprünglich geplanten Volumens der vorgesehenen Regenrückhaltebecken geführt hat.

Den durch die Änderungen stärker bzw. anders als nach der im Jahr 2019 ausgelegten Planung betroffenen Grundstückseigentümern wurde mit Schreiben vom 12.05.2020 bzw. 13.05.2020 unter gleichzeitiger Übersendung von Auszügen aus den Tekturunterlagen Gelegenheit gegeben, bis spätestens 02.06.2020 gegen die Planänderungen Einwendungen zu erheben. Den Behörden und Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Tektur berührt wird, wurden die tektierten Planunterlagen mit Schreiben vom 04.05.2020 zur Verfügung gestellt; ihnen wurde Gelegenheit gegeben, sich bis 08.06.2020 zu der geänderten Planung zu äußern. Hinsichtlich der Änderung der landschaftspflegerischen Maßnahme 15 E wurden den davon betroffenen öffentlichen Stellen die geänderten Unterlagen mit Schreiben vom 22.06.2020 zur Verfügung gestellt; ihnen wurde dabei Gelegenheit zur Stellungnahme bis 09.07.2020 gegeben.

Im weiteren Verfahrensfortgang hat die Vorhabensträgerin nochmals eine Tektur eingebracht, die auf den 17.06.2020 datiert ist. Wesentlicher Inhalt dieser Tektur ist eine teilweise Änderung der landschaftspflegerischen Maßnahmen 5.2 V und 16 A<sub>CEF</sub>, die u. a. einer zwischenzeitlich gestiegenen Anzahl von für Vögel/Fledermäuse geeigneten Höhlenbäumen im Baufeldbereich geschuldet ist. Zu dieser Tektur wurde nochmals das Sachgebiet 51 der Regierung (höhere Naturschutzbehörde) angehört.

## **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. Unter einer Änderung ist jede bauliche Veränderung einer bestehenden Straße zu verstehen (Marschall/Ronellenfisch, FStrG, 6. Auflage, § 17 Rn. 8). Auf Grund dessen unterliegt das gegenständliche Vorhaben der Planfeststellungspflicht.

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 Rechtswirkungen der Planfeststellung erstrecken sich damit nicht nur auf alle zum Vorhaben gehörenden baulichen und sonstigen Anlagen, sondern darüber hinaus auch auf alle notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Sie erfassen sämtliche Anlagen, die aus Anlass der Durchführung des konkret genehmigten Vorhabens unumgänglich sind, also ausgeführt werden müssen. Notwendige Folgemaßnahmen werden auch



dann von der Planfeststellung erfasst, wenn sie selbst planfeststellungsbedürftig sind. In derartigen Fällen ist dann Art. 78 BayVwVfG nicht anwendbar. Der Zweck der Planfeststellung ist dabei eine Gesamtregelung grundsätzlich aller Probleme, die durch das Vorhaben aufgeworfen werden. Es soll eine für alle Betroffenen gerechte Lösung in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht herbeigeführt werden.

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 verfahrensgegenständliche Bauvorhaben ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Es beinhaltet die Änderung eines schon verwirklichten Grundvorhabens (des Baus der A 6), für welches seinerzeit keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde (und damals auch nicht durchgeführt werden musste). Auf Grund dessen war hier nach § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 UVPG für das von der festgestellten Planung umfasste Vorhaben eine Vorprüfung entsprechend § 7 UVPG durchzuführen, da für das Grundvorhaben nach Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG eine unbedingte UVP-Pflicht besteht und dafür keine Größen- oder Leistungswerte vorgeschrieben sind. Diese Vorprüfung hat hier ergeben, dass der 6-streifige Ausbau der A 6 im hiesigen Streckenabschnitt erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann (§ 9 Abs. 3 Satz 2 UVPG). Diese Einschätzung folgt bereits aus den absehbaren Auswirkungen des Autobahnausbaus auf die Flora und Fauna in seiner Umgebung. Das Ausmaß der Auswirkungen auf das FFH-Gebiet DE7029371 „Wörnitztal“ kann nicht ohne eine ins Detail gehende Verträglichkeitsuntersuchung bewertet werden (siehe Unterlage 19.2.1 T). Wegen der Einflüsse des Vorhabens auf die im Umfeld der A 6 vorkommenden Arten nach Anhang IV der FFH-RL sowie der europäischen Vogelarten kann es nach der landschaftspflegerischen Begleitplanung der Vorhabensträgerin nur im Wege von Ausnahmen von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zugelassen werden (siehe z. B. Kapitel 6 der Unterlage 19.1.3 T). Da erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich machen, nicht erst dann vorliegen, wenn die Umweltauswirkungen so gewichtig sind, dass sie nach Einschätzung der Behörde zu einer Versagung der Zulassung führen können (BVerwG, Urteil vom 25.06.2014, NVwZ 2015, 85 Rn. 21 m. w. N.), ist vorliegend mit Blick auf die zuvor genannten Gesichtspunkte offenkundig, dass von einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht abgesehen werden kann. Ob die weiteren (möglichen) Umweltauswirkungen des Vorhabens ebenso (zusätzlich) hierfür sprechen, ist an dieser Stelle deshalb ohne Belang.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird nach § 4 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach §§ 18, 19 und 21 UVPG erfolgte im Rahmen des fernstraßenrechtlichen Anhörungsverfahrens.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung schafft die methodischen Voraussetzungen dafür, die Umweltbelange vorab so herauszuarbeiten, dass sie in gebündelter Form in die Abwägung eingehen (BVerwG, Urteil vom 18.11.2004, NVwZ 2005, 442, 443). 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 beschränkt 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, NVwZ 2001, 673, 676 ff. m. w. N.).

An die Ermittlung und Bewertung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens dürfen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung nach höchstrichterlicher Rechtsprechung (siehe u. a. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1016, 1018) 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) i. d. F., die sie durch die RL 2014/52/EU erhalten hat, 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 müssten. 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 führen zu keinen zusätzlichen oder anderen erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt, so dass nach § 22 Abs. 2 UVPG auf eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit verzichtet werden konnte.

### **1.3 Verträglichkeitsprüfung gemäß der FFH-RL**

Das plangegegenständliche Vorhaben greift nicht unmittelbar in Natura 2000-Gebiete ein. Es kommt allerdings im Bereich des östlichen Abschnitts in der Nähe des FFH-Gebiets DE7029371 „Wörnitztal“ zu liegen, ein Teil des im Ausbauabschnitt anfallenden Straßenoberflächenwassers wird der im FFH-Gebiet verlaufenden Wörnitz zugeführt (vgl. u. a. Unterlage 19.2.2 Blatt 2 T). Ferner weist das in Baden-Württemberg gelegene Europäische Vogelschutzgebiet DE 6726441 „Hohenloher Ebene östlich von Wallhausen“ am Beginn des gegenständlichen Abschnitts teilweise eine räumliche Nähe zur A 6 auf (siehe z. B. die Karte in Unterlage 19.2.3).

Projekte, die nicht unmittelbar der Verwaltung eines Natura 2000-Gebietes dienen, die ein solches Gebiet jedoch einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen erheblich beeinträchtigen könnten, sind auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebiets zu überprüfen (§ 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG). Natura 2000-Gebiete sind gem. § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung, also die in die Liste nach Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 3 der Richtlinie 92/43/EWG aufgenommenen Gebiete, auch wenn ein Schutz im Sinne des § 32 Abs. 2 bis 4 noch nicht gewährleistet ist (§ 7 Abs. 1 Nr. 6 BNatSchG), sowie Europäische Vogelschutzgebiete (§ 7 Abs. 1 Nr. 7 BNatSchG).

Das Verfahren zur Prüfung der Zulässigkeit eines Projekts umfasst drei Phasen, denen jeweils unterschiedliche Fragestellungen zugrunde liegen:

### Phase 1: FFH-Vorprüfung

Die FFH-Vorprüfung hat die Frage zu beantworten, ob die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich ist oder nicht. Es kommt im Sinne einer Vorabschätzung hier nur darauf an, ob ein Vorhaben im konkreten Einzelfall überhaupt geeignet ist, ein Natura-2000-Gebiet erheblich beeinträchtigen zu können (Möglichkeitsmaßstab). Ist die Möglichkeit einer erheblichen Beeinträchtigung nicht auszuschließen, dann ist eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen (vgl. Nr. 4.1 Leitfaden FFH-VP).

### Phase 2: FFH-Verträglichkeitsprüfung

Können erhebliche Beeinträchtigungen eines Natura-2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen nach Durchführung der FFH-Vorprüfung nicht offensichtlich ausgeschlossen werden, ist eine Prüfung der FFH-Verträglichkeit des Projekts erforderlich, die mit jeweils hinreichender Wahrscheinlichkeit feststellt, ob das Vorhaben das FFH-Gebiet im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten (erheblich) beeinträchtigt (Wahrscheinlichkeitsmaßstab). In der FFH-Verträglichkeitsprüfung sind eine differenzierte Ermittlung von Beeinträchtigungen und eine Beurteilung der Erheblichkeit dieser Beeinträchtigungen des betroffenen Schutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen vorzunehmen (vgl. Nrn. 4.1 und 5.1 Leitfaden FFH-VP).

### Phase 3: FFH-Ausnahmeprüfung

Ergibt die FFH-Verträglichkeitsprüfung, dass das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura-2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist es grundsätzlich unzulässig (§ 34 Abs. 2 BNatSchG). Es kann nur dann ausnahmsweise bzw. im Wege einer Befreiung zugelassen werden, wenn das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist (§ 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG), zumutbare Alternativen, die den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreichen, nicht gegeben sind (§ 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG) und die zur Sicherung des Zusammenhangs des Europäischen ökologischen Netzes Natura 2000 notwendigen Maßnahmen durchgeführt werden (§ 34 Abs. 5 BNatSchG). Werden prioritäre Lebensraumtypen und/oder Arten erheblich beeinträchtigt, können als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nur solche im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder den maßgeblich günstigen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt geltend gemacht werden. Sonstige Gründe können nur dann berücksichtigt werden, wenn zuvor eine Stellungnahme der EU-Kommission eingeholt wurde (§ 34 Abs. 4 BNatSchG). Dies festzustellen ist Sache der FFH-Ausnahmeprüfung, die sich an die FFH-Verträglichkeitsprüfung anschließt, wenn dort festgestellt wurde, dass das Vorhaben grundsätzlich unzulässig ist (vgl. Nr. 6.1 Leitfaden FFH-VP).

Die Vorhabensträgerin hat hinsichtlich des Europäischen Vogelschutzgebietes DE 6726441 „Hohenloher Ebene östlich von Wallhausen“ eine Unterlage zur Vorprüfung (entsprechend der dargestellten Phase 1) vorgelegt, in der mögliche Auswirkungen des Autobahnausbaus auf die betroffenen Erhaltungsziele beschrieben werden. Auf diese Unterlage (Unterlage 19.2.3) wird Bezug genommen.

Bzgl. des FFH-Gebiets DE7029371 „Wörnitztal“ hat die Vorhabensträgerin Unterlagen zur Verträglichkeitsprüfung vorgelegt. Diese beinhalten folgende Arbeitsschritte, an die sich die FFH-Verträglichkeitsprüfung anlehnt:

- Beschreibung des Natura 2000-Gebietes sowie der für seine Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile
- Beschreibung des Vorhabens
- Abgrenzung und Beschreibung des detailliert untersuchten Bereichs
- Darstellung der vorhabensbezogenen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung
- Beurteilung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Schutzgebiets
- Beurteilung der Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Schutzgebiets durch andere, mit dem gegenständlichen Projekt zusammenwirkende Pläne oder Projekte
- Zusammenfassung der Ergebnisse.

Im Einzelnen wird insoweit auf die Unterlagen 19.2.1 T und 19.2.2 Bezug genommen.

Die Vorprüfung betreffend das Europäische Vogelschutzgebiet DE 6726441 „Hohenloher Ebene östlich von Wallhausen“ hat ergeben, dass merkliche nachteilige Einflüsse auf das Gebiet ausgeschlossen werden können. Nach dem Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung bzgl. des FFH-Gebiets DE7029371 „Wörnitztal“ entstehen insoweit auch keine erheblichen Beeinträchtigungen. Auf Grund dessen ist eine FFH-Ausnahmeprüfung (Phase 3) bzw. die Erteilung einer Befreiung i. S. d. § 34 Abs. 3 BNatSchG für die Verwirklichung des Vorhabens nicht erforderlich. Hinsichtlich näherer diesbzgl. Einzelheiten wird an dieser Stelle nochmals auf die zuvor genannten Unterlagen sowie die Ausführungen unter C. 3.4.6.1.2 verwiesen.

## **2. Umweltverträglichkeitsprüfung**

### **2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG)**

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

Gegenstand des Vorhabens ist der 6-streifige Ausbau der bislang weitgehend 4-streifigen A 6 auf einer Länge von etwa 9,2 km. Der Ausbauabschnitt beginnt unmittelbar an der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern und endet knapp 900 m östlich des AK Feuchtwangen/Crailsheim (etwas westlich der Unterführung der Kreisstraße AN 5 unter der A 6). Innerhalb des Ausbauabschnittes liegen das AK Feuchtwangen/Crailsheim, die AS Schnelldorf sowie die PWC-Anlage Rothensteig. Diese Anlagen werden im Rahmen des Vorhabens baulich an den 6-streifigen Querschnitt der Autobahn angepasst. Daneben sind auch abschnittsweise Anpassungsarbeiten an der A 7 im Bereich des AK Feuchtwangen/Crailsheim vorgesehen. Mehrere die A 6 kreuzende bzw. streckenweise parallel zu ihr verlaufende Wege und Bachläufe werden angepasst bzw. abschnittsweise verlegt.

Von Bau-km 706+353 bis Bau-km 706+700 erfolgt eine symmetrische (beidseitige) Verbreiterung der A 6. Hier wird zunächst die Straßenachse aus dem westlich angrenzenden Autobahnabschnittes auf kurzer Strecke weitergeführt, um einen nahtlosen und bruchfreien Anschluss an diesen zu gewährleisten. Ab Bau-km 706+700 wird die Straßenachse nach Norden abgerückt, ab etwa Bau-km 707+800 beginnt dann die einseitige Verbreiterung der Autobahn nach Norden, die Straßenachse rückt hier um etwa 16 m von der vorhandenen Achse ab. Der einseitige Ausbau der A 6 erstreckt sich bis Bau-km 713+400. Von Bau-km 714+250 bis Bau-km 715+555 erfolgt wiederum eine symmetrische Verbreiterung der Autobahn, um Eingriffe in die Verkehrsanlagen des AK Feuchtwangen/Crailsheim und den dortigen Verkehrsablauf gering zu halten. Der Übergang zur symmetrischen Verbreiterung beginnt etwa bei Bau-km 713+400 und erstreckt sich bis Bau-km 714+250. Anschließend wird bis

zum Bauende die bestehende Fahrbahnachse unverändert beibehalten. In diesem Streckenabschnitt wird zum allergrößten Teil nur die südliche Richtungsfahrbahn baulich angepasst, die nördliche bleibt zunächst wie bislang zweistreifig; deren Ausbau wird erst Gegenstand des östlich anschließenden Ausbauabschnittes sein.

Das Vorhaben beansprucht neben den Flächen, die schon jetzt von den Straßen- und Straßennebenflächen in Anspruch genommen werden, zusätzlich Flächen im Umfang von insgesamt gut 51 ha. Davon werden 17,8 ha neu versiegelt. Im Gegenzug werden 11,3 ha an derzeit versiegelten Flächen entsiegelt. Rund 33,6 ha Fläche werden für unbefestigte Nebenflächen (Straßenböschungen, Mulden, Regenrückhaltebecken) benötigt. Für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen werden zusätzlich 34 ha in Anspruch genommen. Während der Bauzeit werden insgesamt ca. 64,1 ha vorübergehend für Arbeitsstreifen, Baustelleneinrichtungsflächen, Lagerplätze und Baustraßen herangezogen.

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

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

Das im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung näher zu betrachtende Gebiet (Untersuchungsgebiet) umfasst das Umfeld der A 6 einschließlich der AS Schnelldorf und des AK Feuchtwangen/Crailsheim in einem Korridor beidseits der Autobahnverkehrsflächen, der eine Tiefe von 400 bis 500 m in jede Richtung aufweist. Der westliche Rand des Untersuchungsgebiets kommt etwa 500 m westlich der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern zu liegen, im Osten endet das Gebiet auf Höhe der Ortschaft Zumhaus rund 100 m von der Stelle entfernt, an der die Autobahn die Wörnitz quert. Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes orientiert sich an topographischen und naturräumlichen Gegebenheiten im Landschaftsraum sowie den zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild. Das Untersuchungsgebiet ist von seinem räumlichen Umfang her so gewählt, dass die Auswirkungen auf die Umwelt hinreichend erfasst werden; dies gilt insbesondere für die gewählte Tiefe des Untersuchungsgebiets.

Der plangegenständliche Ausbauabschnitt der A 6 liegt zum größten Teil innerhalb des Naturraums „Fränkisches Keuper-Lias-Land und dort in der naturräumlichen Haupteinheit „Mittlere Frankenhöhe“. Im westlichsten Bereich des Ausbauabschnitts befindet er sich zu einem kleinen Teil auch noch im Naturraum „Gäuplatten im Neckar- und Tauberland“ und hier innerhalb der Haupteinheit „Hohenloher und Halber Ebene“.

Das Untersuchungsgebiet wird zum großen Teil von den Waldflächen des Bergmanns, Schloßbergs, Klosterkreutholzes, Birkenbergs und Schleeahards eingenommen, welche durch die Trasse der A 6 durchschnitten werden. Rund um Schnelldorf sind südlich der Autobahn auch in größerem Umfang Offenlandbereiche anzutreffen, gleiches gilt für das Umfeld des AK Feuchtwangen/Crailsheim. Diese Offenlandbereiche werden zum größten Teil als Acker- oder Grünlandflächen landwirtschaftlich genutzt, vereinzelt finden sich hier auch Streuobstbestände.

Das Untersuchungsgebiet lässt sich in insgesamt fünf Teilräume gliedern, die sich vor allem auf Grund der jeweils dort vorzufindenden Strukturen maßgeblich voneinander unterscheiden.

Den ersten Teilraum stellt die landwirtschaftliche Flur im „Fränkischen Keuper-Lias-Land“ und „Neckar- und Tauberland“ dar. Innerhalb dieses Teilraums findet sich der überwiegende Teil der Offenlandflächen im Untersuchungsgebiet. Er ist insgesamt vergleichsweise strukturarm und weist nur wenige gliedernde Gehölzstrukturen oder

dgl. auf. Neben der ackerbaulichen Nutzung, die insbesondere südlich der Autobahn große Areale westlich von Schnelldorf bis nordöstlich von Oberampfrach einnimmt, gibt es in diesem Bezugsraum einen hohen Anteil an Grünlandflächen. Hervorzuheben sind diesem Zusammenhang die nicht bewaldeten Flächen nördlich der A 6, das Umfeld des AK Feuchtwangen/Crailsheim sowie die noch innerhalb des Untersuchungsgebiets liegenden Flächen auf baden-württembergischer Gebiet.

Den zweiten Teilraum bilden die großflächigen Wälder im Fränkischen Keuper-Lias-Land“ und „Neckar- und Tauberland“, die Teil von großräumigen Waldflächen sind, die sich in Richtung Norden erstrecken. Dieser Teilraum nimmt den größten Teil des Untersuchungsgebiets ein. Hier finden sich vorwiegend Laubmischwälder unterschiedlicher Ausprägung. Nadelforstflächen überwiegen nur nördlich der Autobahn zwischen der AS Schnelldorf und dem Aubach. Offenlandflächen gibt es in diesem Teilraum nur am Rand. Die Waldflächen des Teilraums werden von der A 6 durchschnitten.

Im dritten Teilraum sind strukturreiche Flächen innerhalb der landwirtschaftlichen Flur zusammengefasst. Dazu gehören Flächen innerhalb des Europäischen Vogelschutzgebiets DE6726441 „Hohenloher Ebene östlich von Wallhausen“ auf baden-württembergischem Gebiet, ein Offenlandmosaik am Roßkopf und ein kleineres Areal südöstlich des AK Feuchtwangen/Crailsheim. Im Bereich des Roßkopf finden sich überwiegend Laub- und Nadelwaldbestände, daneben aber auch verschiedene Gehölzstrukturen sowie kleinere Offenlandanteile. Innerhalb des Vogelschutzgebiets sind vor allem extensives Grünland, Gras- und Krautfluren sowie Gehölzbestände entlang von Wiesen und Wegen anzutreffen. Südöstlich des AK Feuchtwangen/Crailsheim gibt es kleinere Gehölzbestände in extensivem Grünland, das von Säumen unterschiedlicher Art umgeben ist.

Die bebauten bzw. zur Bebauung vorgesehenen Flächen innerhalb des Untersuchungsgebiets bilden den vierten Teilraum. Hier dominieren Siedlungs- und Verkehrsflächen, daneben sind hier Grünflächen, Krautsäume etc. vorzufinden. Die Flächen dieses Teilraums sind durch Bebauung oder sonstige menschliche Tätigkeiten überprägt.

Das Gewässersystem von Heckelbach mit Erlensee, Aubach und Wörnitz stellt den fünften Teilraum im Untersuchungsgebiet dar. Innerhalb des Teilraums befinden sich die Auenbereiche des Heckelbachs, des Aubachs und der Wörnitz, die überwiegend als Grünland genutzt werden. In der Aue des Heckelbach finden sich auch eine Reihe von Stillgewässern sowie vergleichsweise häufig Gehölzstrukturen. In der Aue des Aubachs sind demgegenüber deutlich weniger Strukturen vorzufinden, die Grünlandanteile sind hier größer. Der Aubach selbst wird nur von einzelnen Gehölzstrukturen begleitet, zumeist sind die Uferbereiche als Krautsäume ausgeprägt. Auch die Bereiche an der Wörnitz sind von Grünlandflächen dominiert. Die Wörnitz sowie ihre Zuflüsse sind von überwiegend krautigen Säumen eingerahmt, die teilweise auch als Röhrichte ausgeprägt sind. Am Erlensee, einem Badegewässer, werden abgegrenzte Flächen auch als Liegewiesen benutzt. Die Auenbereiche werden von der Trasse der A 6 durchschnitten, in der Aue der Wörnitz liegt außerdem eine gemeindliche Kläranlage.

Innerhalb des Untersuchungsgebiets befinden sich Teile des schon erwähnten Europäischen Vogelschutzgebiets DE6726441 „Hohenloher Ebene östlich von Wallhausen“ sowie des FFH-Gebiets DE7029371 „Wörnitztal“.

Der innerhalb Bayerns gelegene Teil des Untersuchungsgebiets liegt außerdem vollständig innerhalb des Naturparks Frankenhöhe sowie zum großen Teil (siedlungsnahen Flächenbereiche um das AK Feuchtwangen/Crailsheim ausgenommen) innerhalb der vormaligen Schutzzone des Naturparks.

Im Baden-Württemberg Teil des Untersuchungsgebiets befinden sich drei Naturdenkmäler.

Verstreut über das Untersuchungsgebiet liegen daneben unterschiedliche Arten gesetzlich geschützte Biotope, u. a. Sumpf- und Auwaldflächen, Großröhrichte, feuchte und nasse Hochstaudenfluren, Landröhrichte und seggen- oder binsenreiche Nasswiesen.

Es kommen zahlreiche besonders bzw. streng geschützte Tierarten im Untersuchungsgebiet vor. Das Untersuchungsgebiet bietet u. a. verschiedenen Vogelarten offener Landschaften, strukturgebundenen Vogelarten des Offenlands, Spechten, verschiedenen Waldvogelarten, zahlreichen Fledermausarten, der Zauneidechse, dem Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling, der Haselmaus und dem Biber Lebensräume unterschiedlicher Art und Ausstattung.

Innerhalb des Untersuchungsgebiets verlaufen mit dem Schleehardsbächle, dem Heckelbach, dem Aubach und der Wörnitz mehrere Fließgewässer, die allesamt die A 6 kreuzen. Entlang der Wörnitz am Ostrand des Untersuchungsgebiets ist ein Überschwemmungsgebiet festgesetzt. Daneben gibt es im Untersuchungsgebiet mehrere Stillgewässer. Das größte davon ist der schon genannte Erlensee, dessen größte Wassertiefe etwa 3,80 m beträgt.

Im Umfeld der A 6 liegen mehrere Wohnzwecken dienende Siedlungsbereiche. Am nächsten zur Autobahn liegen Anwesen in Zumhaus (Entfernung ca. 120 m). Die kürzeste Distanz von Anwesen in Oberampfrach zur Autobahn beträgt etwa 250 m (Siedlungsbereich „Am Eichenrain“). In Schnelldorf liegen die Wohnanwesen wenigstens etwa 390 m vom Rand der A 6 entfernt. Nördlich von Schnelldorf gibt es einen Einzelhof, der etwa 160 m Abstand zur Autobahn hält.

In Oberampfrach gibt es zwei Baudenkmäler sowie ein Bodendenkmal. Ein weiteres Bodendenkmal befindet sich nördlich der Autobahn westlich des Schloßbergs.

Die Böden, Vegetationsbestände und Lebensräume des Untersuchungsgebietes sind in unterschiedlichem Maße bereits Beeinträchtigungen ausgesetzt, u. a. durch Nährstoffanreicherung und Schad- und Stickstoffeintrag entlang der A 6 einschließlich Verlärmung der angrenzenden Lebensräume und Trennung der Wanderbeziehungen bodengebundener Lebewesen durch die schon vorhandene Trasse. Auch die im Umfeld der Autobahn liegenden Siedlungsflächen unterliegen bereits heute Immissionsbelastungen, die vom Verkehr auf der A 6 ausgehen.

Im Übrigen wird auf die Beschreibungen in Kapitel 2 der Anlage zur Unterlage 1 T (UVP-Bericht), in Kapitel 2.3 der Unterlage 19.1.1 T, die Darstellungen in der Unterlage 19.2.1 T sowie die nachfolgenden Ausführungen zu den einzelnen Schutzgütern Bezug genommen.

### **2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen**

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

- Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags mit einem Lärmkorrekturwert  $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$  auf den beiden Richtungsfahrbahnen der A 6, um die Lärmbelastung der in der Umgebung lebenden bzw. arbeitenden Bevölkerung zu verringern.

- Errichtung mehrerer Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle, auf die teilweise auch noch Lärmschutzwände aufgesetzt werden, mit einer Gesamthöhe von 4 m bis 9 m. Die Lärmschutzanlagen sind allesamt südlich der A 6 geplant und beginnen etwa auf Höhe von Grimmswinden; sie erstrecken sich nahezu durchgängig bis zur Kreuzung der A 6 mit der AN 4.
- Bau von Absetz- und Regenrückhaltebecken, um die mit dem Fahrbahnwasser mitgeführten Schmutzstoffe weitgehend zurückzuhalten. Damit kann gleichzeitig auch das Gefahrenrisiko bei sog. Ölunfällen erheblich minimiert werden. Die Rückhalteeinrichtungen ermöglichen zudem eine gedrosselte Ableitung des Wassers aus den Rückhaltebecken in die Vorfluter.
- Nicht mehr benötigte Straßenstücke werden entsiegelt und renaturiert.
- Die nur für Zwecke der Bauabwicklung in Anspruch genommenen Flächen werden nach Beendigung der Bauarbeiten rekultiviert.
- Die Unterführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges bei Bau-km 706+928 wird gegenüber dem jetzigen Zustand verbreitert; sie weist in Zukunft eine lichte Weite von 8 m auf. Die jeweils 1 m breiten Bankettbereiche neben dem in der Unterführung verlaufenden Weg werden zumindest auf einer Seite nicht befestigt, so dass sie von Klein- und Mittelsäugern, Reptilien, Amphibien und Wirbellosen zur Querung der Autobahn genutzt werden können.
- Der neu geplante Durchlass des Heckelbach unter der A 6 wird mit einer Trockenberme ausgestattet, um den Lebensraumverbund für Klein- und Mittelsäuger, Amphibien und Reptilien und damit auch den genetischen Austausch zu fördern.
- Lager- und Baustelleneinrichtungsflächen werden außerhalb des Überschwemmungsgebiets der Wörnitz sowie weiterer empfindlicher Bereiche im Umfeld von Erlgraben und der Wörnitz, wo mit oberflächennahem Grundwasser zu rechnen ist, eingerichtet.
- Zum Schutz ökologisch sensibler Flächen und Strukturen vor baubedingter Beanspruchung bzw. Schädigung werden diese Flächen als Tabuflächen gekennzeichnet. Abhängig von den örtlichen Gegebenheiten werden diese Flächen durch Schutzzäune oder andere Absperrungsmaßnahmen vor Beeinträchtigungen durch Baufahrzeuge etc. geschützt. Für bestimmte Bereiche ist schon zum jetzigen Zeitpunkt fest vorgesehen, diese mit Hilfe von Biotopschutzzäunen zu sichern.
- Zwei Höhlenbäume in unmittelbarer Nähe zur A 6 (einer nahe des südwestlichen Quadranten des AK Feuchtwangen/Crailsheim, einer etwa bei Bau-km 713+300 nördlich der Autobahn) werden mittels Ummantelung und Schutzmaßnahmen nach DIN 18920 und den RAS-LP 4 vor baubedingten Beeinträchtigungen und mechanischen Beschädigungen infolge des Baubetriebs geschützt.
- Zwischen dem Eingriffsbereich des Vorhabens am Erlgraben und der Wörnitz wird eine Schwebstoffsperre installiert, um bauzeitliche Stoffeinträge in die Wörnitz so weit wie möglich zu unterbinden.
- Die Holzung der Gehölze im Eingriffsbereich des Vorhabens wird außerhalb der Brutzeit von Vögeln und der Aktivitätsphase der Haselmaus durchgeführt, d. h.



ausschließlich im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28./29. Februar. Die Höhlenbäume, die sich innerhalb des Eingriffsbereichs des Vorhabens befinden, werden ausschließlich im Zeitraum von Mitte August bis Mitte September unter fachkundiger Baubegleitung gefällt.

- Die Baufeldfreiräumung auf den Grundstücken Fl.-Nrn. 1438, 1439 und 1440, Gemarkung Oberampfrach, auf der eine Zwischenlagerung von Erdmassen u. ä. vorgesehen ist, erfolgt außerhalb der Brutzeit der Feldlerche, d. h. ausschließlich im Zeitraum vom 1. September bis 28./29. Februar. Einer erneuten Besiedelung der Lagerfläche durch die Feldlerche zwischen der Baufeldfreimachung und der Nutzung der Fläche im Rahmen des Baubetriebs wird durch geeignete Vergrä-mungsmaßnahmen (z. B. Flatterbänder) vorgebeugt.
- In der Vegetationsperiode vor der Freimachung des Baufeldes im Bereich des Erlgrabens und eines Entwässerungsgrabens entlang der A 6 östlich des AK Feuchtwangen/Crailsheim erfolgt im Zeitraum von Mitte Juni bis Ende August zu anfangs eine Mahd, anschließend wird der Bereich wöchentlich kontrolliert und ggf. (mehrfach) erneut gemäht, um den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling im betreffenden Bereich zu vergrämen. Sollte im darauffolgenden Jahr nicht bis spätestens Anfang Juni mit dem Bau begonnen werden, muss nochmals eine Vergrämung in der beschriebenen Art und Weise durchgeführt werden, um eine erneute Besiedlung der betreffenden Flächen innerhalb des Baufeldes auszu-schließen. Soweit Teilbereiche des betroffenen Areals auch während der Bauar-beiten noch ihre Funktion als Lebensraum ausüben können (dies betrifft den Bereich der südlichen Zufahrt zur Beckenanlage ASB/RHB 715-1L sowie der dort situierten Nothaltebucht), werden diese bis zum spätestmöglichen Eingriffszeit-punkt vor baubedingten Beeinträchtigungen geschützt. In dem betreffenden Teil-bereich erfolgt die Vergrämungsmahd erst in der Vegetationsperiode vor der Baufeldfreimachung dieses Bereichs.
- Das Habitat der Zauneidechse an der westlichen Straßenböschung der AN 4 im Kreuzungsbereich mit der A 6 wird mit einem Amphibienschutzzaun „eidechsen-sicher“ eingezäunt. Der Zaun wird so ausgestaltet, dass er von Zauneidechsen nur von einer Seite her zu überwinden ist, so dass Artexemplare aus dem Ein-grriffsbereich des Vorhabens heraus-, aber nicht in dieses hineinwandern können. Aus der innerhalb des Eingriffsbereichs liegenden Teilfläche des Habitats werden im Zeitraum von Oktober bis März im Jahr vor Beginn der Bauarbeiten alle es-sentiellen oberirdischen Habitats-elemente für die Art in Handarbeit entfernt und danach mit gleicher Technik dauerhaft vegetationsfrei gehalten. Die Einzäunung wird bis zum Ende der Baustellentätigkeit beibehalten.
- Für die als bedeutsame Leitstrukturen für Fledermäuse identifizierten Autobahn-begleitgehölze im Streckenabschnitt von etwa Bau-km 707+550 bis 713+400, die im Rahmen des Vorhabens beseitigt werden müssen, werden während der Bau-phase und bis zur Wiederherstellung der Begleitgehölze vorübergehend künstli-che Leitstrukturen eingerichtet. Die künstlichen Leiteinrichtungen werden sofort nach Holzung der vor Ort vorhandenen Leitstrukturen aufgestellt. Darüber hinaus werden die vier als bedeutsame Querungsbauwerke anzusehenden Unterführun-gen unter der A 6 während der Bauphase in den Dämmerungs- und Nachtstun-den für Fledermäuse durchgängig offengehalten.
- In den Funktionsräumen der Haselmaus im unmittelbaren Anschluss an den Ein-griffsbereich des Vorhabens werden Haselmauskästen oder -niströhren zur Er-höhung der dortigen Lebensraumkapazität für die Art aufgehängt. Parallel dazu werden die Autobahnbegleitgehölze, die einen (potentiellen) Lebensraum der Haselmaus darstellen (Streckenabschnitt von etwa Bau-km 706+350 bis

714+600), während der Winterruhe der Haselmaus im Winter vor Holzungsbeginn auf den Stock gesetzt. Hierdurch wird die Eignung der Gehölze für die Art verringert und eine Abwanderung der Haselmäuse in angrenzende, vom Vorhaben unbeeinträchtigte Lebensräume initiiert, wo u. a. die erwähnten Haselmauskästen bzw. -niströhren aufgehängt werden.

- Der Biber wird aus dem Bereich einer Biberburg am Heckelbach südlich der A 6 vergrämt. Die Anlegung eines Reisighaufens am Heckelbach dient dabei der Initiierung einer neuen Biberburg im Jahr vor Baubeginn. Danach erfolgt die Zerstörung der jetzigen Biberburg nach Abwanderung der Jungtiere (etwa August/September). Die Maßnahme wird in enger Abstimmung mit dem Biberberater Nordbayerns ausgeführt.

Im Übrigen wird auf die Beschreibung der Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen in den Maßnahmenblättern betreffend die Maßnahmen 2 V - 11 V der Unterlage 9.3 T Bezug genommen.

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

Allgemein lassen sich die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt – ohne Bezug zu einem konkreten Schutzgut – wie folgt differenzieren:

- Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenüberbauung und -versiegelung, verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und frei lebender Tierwelt sowie von Flächen für land- und forstwirtschaftliche Zielsetzungen, Barriere- und Zerschneidungseffekte, kleinklimatische Veränderungen der Umwelt, Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Erholungsqualität der Landschaft;
- Baubedingte Auswirkungen ergeben sich aus Baustelleneinrichtungen, Arbeitsstreifen, Lagerplätzen u. ä., Entnahme und Deponierung von Erdmassen, temporären Gewässerverunreinigungen, Lärm-, Staub-, Abgasemissionen und Erschütterungen;
- Verkehrsbedingte Auswirkungen sind insbesondere Verlärmung, Schadstoffemissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes;
- Entlastungswirkungen entstehen durch die Entlastung von Ortsdurchfahrten und die Möglichkeit städtebaulicher Verbesserungen;
- Sekundär- und Tertiärwirkungen können Nutzungsänderungen, z. B. in Form von Erweiterungen von Siedlungsflächen oder weiteren Straßenbaumaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz, sein.

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

Auf der Grundlage der von der Vorhabensträgerin vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen, der Äußerungen und Einwendungen Dritter sowie eigener Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind nachfolgend genannte Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten:

#### 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

###### 2.1.4.1.1.1 Lärm

In Bezug auf den Teilbereich Wohnen sind zunächst die Lärmauswirkungen des Vorhabens zu nennen.

Südlich des hier gegenständlichen Abschnitts der A 6 liegen Simonsberg, Grimmschwinden, Schnelldorf, Buchmühle, Fuchsenhof, Oberampfrach, Ungetsheim sowie der Weiler Am Eichenrain. Nördlich der Autobahn befinden sich die Ortschaften Schleehardshof und Zumhaus.

Die geringste Entfernung zwischen Fahrbahnrand und einem Wohnanwesen beträgt in Schnelldorf zukünftig etwa 390 m. Ein nördlich von Schnelldorf außerhalb der Ortslage gelegener Einzelhof befindet sich in Zukunft etwa 160 m vom Rand der A 6 entfernt. In Oberampfrach beträgt die Entfernung der am nächsten zur Autobahn gelegenen Wohnanwesen zu dieser künftig etwa 345 m. Zum noch unbebauten Baugebiet „Im Stiegelfeld“ wahrt die A 6 eine Distanz von etwa 335 m. Der Weiler Am Eichenrain liegt in Zukunft etwa 255 m vom Rand der Autobahn entfernt (zu den vorstehenden Angaben siehe etwa Tabelle 5 der Unterlage 17.1 T). Die übrigen genannten Siedlungen liegen mit Ausnahme von Zumhaus alle mehr als 400 m abseits der A 6. Die Ortschaft Zumhaus liegt ca. 120 m von der A 6 weg (siehe S. 17 der Anlage zur Unterlage 1 T); sie befindet sich allerdings bereits außerhalb des Ausbauabschnitts. Vom Ende des Ausbauabschnitts liegt sie gut 500 m entfernt.

Das gesamte Gebiet entlang der A 6 ist bereits heute stark durch die vom Autobahnverkehr ausgehenden Lärmemissionen vorbelastet. Durch diese wird die Wohnqualität in den im Umfeld der Autobahn liegenden Siedlungsflächen beeinträchtigt. Derzeit gibt es noch keine Lärmschutzanlagen für die im Umfeld der A 6 liegenden Siedlungsgebiete.

Nach der den Planfeststellungsunterlagen als Unterlage 21 beigefügten Verkehrsuntersuchung von SSP Consult vom September 2018 steigt die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung zwischen der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern und der AS Schnelldorf von 51.800 Kfz/24 h auf 62.000 Kfz/24 h im Jahr 2030 bei einem durchgängig 6-streifigen Ausbau der A 6. Zwischen der AS Schnelldorf und dem AK Feuchtwangen/Crailsheim wird ein Anstieg der Verkehrsbelastung von 53.800 Kfz/24 h im Jahr 2015 auf 65.900 Kfz/24 h im Jahr 2030 prognostiziert. Östlich des AK Feuchtwangen/Crailsheim nimmt im Ausbauabschnitt die auf der A 6 abgewickelte Verkehrsmenge von 52.500 Kfz/24 h auf 65.900 Kfz/24 h zu.

Im Zuge der schalltechnischen Berechnungen der Vorhabensträgerin (Unterlage 17.1 T), welche auf den Ergebnissen der schon angesprochenen Verkehrsuntersuchung aufbauen, wurden für zahlreiche Immissionsorte in den genannten Siedlungen Beurteilungspegel für den von der A 6 ausgehenden Verkehrslärm errechnet, wobei diese Beurteilungspegel unter Verwendung des allgemein anerkannten Rechenprogramms "CadnaA" Firma DataKustik nach der in § 3 der 16. BImSchV verbindlich vorgegebenen Berechnungsmethode ermittelt wurden. Nach diesen Berechnungen treten im Jahr 2030 nach Verwirklichung des Vorhabens im Bereich der Ortschaft Schnelldorf Pegel von höchstens 53 dB(A) am Tag und 49 dB(A) nachts auf. In Schleehardshof und Simonsberg liegen die höchsten berechneten Pegel mit 53 dB(A) tags/50 dB(A) nachts bzw. 51 dB(A) tags/48 dB(A) in der Nacht auf nahezu gleichem bzw. etwas geringerem Niveau. Für Fuchsenhof gilt dies ebenso (51 dB(A)

tags/48 dB(A) in der Nacht). Die für den Bereich der Buchmühle sowie von Auhof errechneten Pegel sind mit 48 dB(A) am Tag/45 dB(A) nachts bzw. 47 dB(A) tags/44 dB(A) in der Nacht etwas noch niedriger. Am außerhalb von Schnelldorf gelegenen Einzelhof betragen die höchsten Pegel 55 dB(A) tags bzw. 52 dB(A) in der Nacht. Im Weiler Am Eichenrain liegen die berechneten Pegel ebenso bei max. 55 dB(A) am Tag und 52 dB(A) in der Nacht. Die höchsten für Oberampfrach ermittelten Pegel liegen bei 54 dB(A) am Tag und 51 dB(A) nachts, wobei an insgesamt acht Anwesen in der Nacht Pegel von mindestens 49 dB(A) vorzufinden sind. Die für Ungetsheim ermittelten Beurteilungspegel betragen max. 57 dB(A) tags und 54 dB(A) in der Nacht. Im Nachgang der öffentlichen Auslegung der Planfeststellungsunterlagen wurden noch die Beurteilungspegel ermittelt, die nach Verwirklichung des Vorhabens aus dem gegenständlichen Abschnitt auf Zumhaus einwirken. Diese liegen bei max. 52 dB(A) tags und 49 dB(A) in der Nacht.

Mit den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen in Form eines lärmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturfaktor  $D_{\text{Stro}} = -2$  dB(A) auf ganzer Länge des Ausbauabschnitts sowie den abschnittsweise am Südrand der A 6 vorgesehenen Lärmschutzwällen, -wänden und Wall/Wand-Kombinationen werden sich die Beurteilungspegel in den bebauten Gebieten im Jahr 2030 offenkundig gegenüber dem Zustand, der sich in diesem Jahr ohne Ausbau der A 6 ergäbe, teilweise deutlich reduzieren. Die geplanten Lärmschutzeinrichtungen bewirken nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde sogar eine Verringerung der Verkehrslärmbelastung im Vergleich zur heutigen Situation, nachdem die bis zum Jahr 2030 im gegenständlichen Abschnitt prognostizierte Verkehrszunahme alleine nur zu einer Pegelerhöhung in der Größenordnung von grob 1 dB(A) führen dürfte (vgl. Diagramm I in Anlage 1 der 16. BlmSchV). Die vorgesehenen Lärmschutzanlagen werden aber auf Grund der vorgesehenen Ausmaße, die u. a. in Kapitel 5.1 der Anlage zur Unterlage 1 T dokumentiert sind, zu einer deutlich über dieses Maß hinaus gehenden Lärminderung führen. Die Trasse der A 6 selbst wird im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus in ihrer Lage und Höhe nur geringfügig verändert.

Betrachtet man daneben die Auswirkungen des Ausbaus der A 6 auf die Lärmbelastung an Straßen im die Autobahn umgebenden Raum, so ist festzustellen, dass der Ausbau nach der erwähnten Verkehrsuntersuchung der Vorhabensträgerin überwiegend zu einer Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes führt, auch auf der St 2222 im Raum Schnelldorf. Dementsprechend nimmt dort die Lärmbelastung gegenüber dem Fall, dass auf einen Ausbau der A 6 verzichtet wird, in gewissem Maß ab. Auf den Autobahnausbau zurückzuführende (geringe) Verkehrszunahmen im an die Autobahn angeschlossenen Straßennetz sind nur für Straßensegmente im Bereich von zwei Anschlussstellen östlich von Ansbach zu erwarten (siehe S. 15 der Unterlage 21).

Während der Bauzeit kann es – insbesondere in Bereichen von Baustellenzu- und abfahrten sowie im unmittelbaren Baustellenumfeld – vorübergehend zu einer zusätzlichen Lärmbelastung durch den Baubetrieb kommen. Das Baufeld beschränkt sich im Wesentlichen auf das unmittelbare Umfeld der bestehenden Trasse der A 6.

#### 2.1.4.1.1.2 Luftschadstoffe

Zu Auswirkungen auf den Menschen kann des Weiteren der durch den Kfz-Verkehr bedingte Luftschadstoffausstoß führen.

Zur Ermittlung der im Prognosejahr 2030 im Umfeld der A 6 zu erwartenden Luftschadstoffsituation wurde eine Abschätzung nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) in Be-

zug auf die am exponiertesten zur A 6 gelegenen Anwesen in Schnelldorf (ein nördlich der Ortslage von Schnelldorf liegender Einzelhof, der ca. 160 m vom Fahrbahnrand der Autobahn entfernt liegt), Oberampfrach (ca. 335 m vom Fahrbahnrand entfernt) und im Weiler „Am Eichenrain“ (etwa 255 m vom Rand der A 6 entfernt) unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsentwicklung vorgenommen (siehe im Einzelnen Unterlage 17.2 T). Diese zeigt, dass der Jahresmittelwert für Partikel PM<sub>10</sub> danach hier im Jahr 2030 höchstens bei rund 18 µg/m<sup>3</sup>, für Partikel PM<sub>2,5</sub> bei knapp 13 µg/m<sup>3</sup> und für NO<sub>2</sub> bei knapp 23 µg/m<sup>3</sup> liegt. Es ist jeweils mit 13 Überschreitungen im Kalenderjahr des über den Tag gemittelten Immissionsgrenzwerts für Partikel PM<sub>10</sub> von 50 µg/m<sup>3</sup> sowie je zwei Überschreitungen des über eine volle Stunde gemittelten Immissionsgrenzwerts für NO<sub>2</sub> von 200 µg/m<sup>3</sup> im Kalenderjahr zu rechnen.

Durch die vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen wird die Ausbreitung von Luftschadstoffen in Richtung der Ortschaften im Umfeld A 6 in gewissem Maß gehemmt; diese abschirmende Wirkung der Lärmschutzanlagen ist in den dargestellten Berechnungsergebnissen bereits berücksichtigt.

Im Umfeld der durch die AS Schnelldorf mit der A 6 verknüpften St 2222 entstehen infolge des Autobahnausbaus keine zusätzlichen verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastungen. Der Ausbau der A 6 führt nach der von der Vorhabensträgerin vorgelegten Verkehrsuntersuchung (Unterlage 21) überwiegend zu einer Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes; dies gilt u. a. auch für die St 2222 im Raum Schnelldorf. Ursächlich auf den Autobahnausbau zurückzuführende (geringe) Verkehrszunahmen im an die Autobahn angeschlossenen Straßennetz sind nur für Straßensegmente im Bereich von zwei Anschlussstellen östlich von Ansbach zu erwarten (siehe S. 15 der Unterlage 21).

Im Rahmen der Baudurchführung wird es zeitweise zu zusätzlichen Abgasemissionen durch Baufahrzeuge und einer vermehrten Staubentwicklung durch Bautätigkeiten kommen. Die Bauarbeiten spielen sich aber in einiger Entfernung zu Siedlungsflächen ab. Soweit gewisse Abschnitte von Straßen bzw. Wegen im Rahmen der Bauabwicklung zeitweise gesperrt werden müssen, entstehen im Bereich der Strecken, auf die der betroffene Verkehr ausweichen muss, temporär zusätzliche Beeinträchtigungen durch verkehrsbedingte Schadstoffemissionen. Die zeitweiligen Sperrungen betreffen aber zumeist nur Wege, die hauptsächlich von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt werden, so dass die Anzahl der Fahrzeuge, die auf andere Straßen/Wege als sonst benutzen müssen, hier relativ gering sein wird. Die Zeiten, in denen die einzelnen Wegebeziehungen nicht durchgängig genutzt werden können, werden zudem zum Großteil sehr überschaubar bleiben. Lediglich für den Neubau einzelner Unterführungsbauwerke unter der A 6 müssen die unterführten Wege für jeweils für max. zwei Jahren gesperrt werden. Auch die dadurch für eine etwas längere Zeit unterbrochenen Wege werden aber hauptsächlich nur von der Land- und Forstwirtschaft genutzt. Die notwendige Sperrung zweier Rampen an der AS Schnelldorf wird sich auf einen Zeitraum von jeweils ca. vier Wochen beschränken. Die im Zuge der Bauarbeiten am AK Feuchtwangen/Crailsheim notwendige Unterbrechung der Fahrbeziehung Würzburg – Nürnberg wird etwa sechs Wochen andauern. Die währenddessen jeweils erforderliche Umleitung der Fahrzeuge, die ansonsten die betreffenden Rampen nutzen würden, über benachbarte Anschlussstellen führt deshalb im Bereich von Siedlungen im Umfeld dieser Anschlussstellen nur in einem überschaubaren Zeitraum zu zusätzlichen Belastungen mit Luftschadstoffemissionen.

#### 2.1.4.1.2 Teilbereich Erholung

Einen erheblichen Teil des Untersuchungsgebiets machen – wie u. a. den einzelnen Blättern der Unterlage 19.1.2 zu entnehmen ist – großflächige Waldbestände aus,

die schwerpunktmäßig nördlich der A 6 liegen. Die Waldbestände reichen bis an die Autobahn heran. Den im Raum Schnelldorf nördlich der Autobahn liegenden Waldflächen kommt nach der geltenden Waldfunktionskarte zum Waldfunktionsplan teilweise besondere Bedeutung für die Erholung (Intensitätsstufe II) zu. Die betreffenden Waldflächen grenzen allerdings nicht unmittelbar an die Autobahn an, sondern liegen in einiger Entfernung zu ihr. Auf Grund des nur geringen Heranrückens der Autobahn an diese Waldflächen und der auch in Zukunft noch gegebenen Distanz zum Rand der A 6 führt das Vorhaben zu keinen merklichen nachteiligen Auswirkungen auf diese Waldareale. Gleiches gilt für auch für die sonstigen Waldflächen im Umfeld der A 6, in die bei deren Ausbau nicht unmittelbar eingegriffen wird. Wie sich wiederum aus den einzelnen Blättern der Unterlage 19.1.2 ergibt, verschieben sich im gesamten Untersuchungsgebiet dort, wo sich Verkehrsflächen der Autobahn Waldbeständen weiter annähern bzw. in Randbereichen in Anspruch nehmen, die Isophonenlinien, die jeweils eine gewisse Größenordnung der Verkehrslärmbelastung durch die Autobahn visualisieren, gegenüber dem Fall, dass der Ausbau der A 6 unterbleibt, nur um wenige Meter weiter in diese Waldbestände hinein. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde verändert sich mit Blick hierauf auch die Belastung der Waldflächen mit Luftschadstoffen aus dem Straßenverkehr nicht in fassbarem Umfang.

Der durch das Vorhaben entstehende Verlust an Waldflächen ist mit Blick auf die Größe der auch nach dessen Umsetzung verbleibenden Waldbestandes von nur verschwinden geringem Ausmaß. Betroffen sind infolge des stark an der bestehenden Trasse orientierten Ausbaus der A 6 auch nur bereits derzeit durch Immissionen und Störreize aus dem Autobahnverkehr erheblich vorbelastete Flächen, die heute schon von Erholungssuchenden nahezu vollständig gemieden werden dürften. Dass Waldsubstanz verloren geht, ist bedingt dadurch, dass die Eingriffe in Waldbestände nur relativ schmale Geländestreifen entlang der Autobahntrasse betreffen, auch optisch – zumindest aus etwas größerer Entfernung – kaum wahrzunehmen.

Eingerahmt von Waldflächen liegt ausweislich der Unterlage 19.1.2 Blatt 2 T etwas östlich der AS Schnelldorf und unmittelbar nördlich der A 6 der Erlensee. Dieser wird in den Sommermonaten als Badegewässer genutzt, das Areal um den See als Naherholungsgebiet. Der Ausbau der A 6 führt auch hier zu einer geringen Verschiebung der Isophonenlinien in nördliche Richtung. Zudem grenzt in Zukunft die Autobahnböschung teilweise nahezu unmittelbar an den See an, die zwischen der jetzigen Autobahntrasse und dem See stehenden Gehölzstrukturen, die derzeit für eine optische Abschirmung gegenüber der Autobahn sorgen, müssen zum großen Teil für die Verwirklichung des Vorhabens beseitigt werden. Diese Umstände führen zu einer gewissen Verringerung der Attraktivität des Sees und dessen Umfeldes für Erholungszwecke, vor allem im Nahbereich zur Autobahn. Zu berücksichtigen ist aber auch, dass der Erlensee und sein Umfeld bereits heute durch die von der Autobahn ausgehenden Immissionen einer nicht unerheblichen Vorbelastung unterliegen, die schon jetzt das Auswirkungen auf das Erholungspotential entfaltet. Durch die vorgesehene flächige Bepflanzung der neuen Autobahnböschung mit Hecken- und Gebüschriegeln sowie teilweise auch Einzelbäumen entsteht außerdem zumindest mittelfristig nach einer gewissen Wuchszeit dieser Gehölze wieder eine optische Abschirmung gegenüber den visuellen Störreizen, die von den sich auf der Autobahn bewegendem Fahrzeugen ausgehen.

Die nicht bewaldeten Flächen im Untersuchungsgebiet werden laut der Anlage zur Unterlage 1 T vorwiegend landwirtschaftlich genutzt; sie sind zum großen Teil kaum mit Gehölzstrukturen o. ä. durchsetzt. Diese Offenlandflächen sind deshalb für Erholungsaktivitäten vergleichsweise unattraktiv. Jene Flächen liegen unabhängig davon größtenteils südlich der A 6; wegen der hauptsächlich einseitigen Verbreiterung der Autobahn nach Norden werden die Flächen dadurch zum großen Teil etwas von Immissionen und optischen Störreizen, die von der Autobahn herrühren, entlastet.

Am Erlensee vorbei verläuft der Fernwanderweg „Wasserscheideweg“, der sodann durch die Waldbestände des Klosterkreutholzes in Richtung Schillingsfürst weiterführt. Der Parkplatz am Erlensee bildet dabei den Anfangs- bzw. Endpunkt des Weges. Daneben queren mehrere lokale Rad- und Wanderwege das Untersuchungsgebiet innerhalb oder in der Nähe der dort vorhandenen Waldbestände. Diese Wegeverbindungen werden durch den Autobahnausbau nicht auf Dauer unterbrochen. Gleiches gilt für alle sonstigen derzeit verfügbaren Straßen- und Wegeverbindungen, die die Autobahntrasse kreuzen. Auch sie stehen in Zukunft weiterhin zur Verfügung und können zum Queren der Autobahntrasse genutzt werden. Lediglich während der Bauzeit können mehrere Wegeverbindungen, die die A 6 queren, zeitweise nicht genutzt werden.

Während der Bauzeit kann es infolge der Bautätigkeiten zeitweilig zu zusätzlichen Beeinträchtigungen der Erholungseignung von Arealen der in der Umgebung der Autobahnverkehrsflächen liegenden Bereiche durch Lärm-, Abgas- und Staubemissionen kommen. Davon ist auch der Erlensee und die in seiner unmittelbaren Umgebung befindlichen Flächen betroffen.

Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild und damit auch die die Eignung des Gebietes für Zwecke der Erholung betreffenden Aspekte der Landschaftsästhetik werden unten unter C 2.1.4.6 behandelt.

#### 2.1.4.2 *Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt*

Das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt wird durch unterschiedliche Wirkfaktoren beeinflusst, welche im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung auch in Bezug auf die sonstigen Schutzgüter von Relevanz sind. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang der vorhabensbedingte Schadstoffaustrag in die Luft, Verkehrslärm, die Ableitung des Straßenoberflächenwassers, vorhabensbedingte Flächenumwandlung und Bodenversiegelung sowie Durchschneidungs- und Trenneffekte. Hinzu kommen (mittelbare) Auswirkungen auf angrenzende Flächen.

Hinsichtlich der Bestandsbeschreibung und -bewertung, welche insbesondere auf einer Erfassung der vorhandenen Nutzungs- und Vegetationsstruktur, der Auswertung der amtlichen Biotop- und Artenschutzkartierung sowie verschiedenen faunistischen Erhebungen basiert, wird auf Kapitel 2.3 der Unterlage 19.1.1 T verwiesen.

Geprüft wurden insbesondere folgende mögliche Auswirkungen des Projekts:

##### a) Anlagebedingte Beeinträchtigungen

- Flächenumwandlung durch Versiegelung bzw. Überbauung (dauerhafte Inanspruchnahme)
- Verlust bzw. Funktionsverlust von Biotopen (Offenlandbiotop und Wald- bzw. Waldrandflächen) und Flächen i. S. d. § 30 BNatSchG bzw. des Art. 23 Bay-NatSchG durch Veränderung von Standortbedingungen bzw. Benachbarungswirkungen
- Zerschneidung bzw. Durchtrennung der Landschaft sowie von Funktionsbeziehungen
- Verlust von Lebensstätten gefährdeter Arten, Unterbrechung von Austausch- und Wechselbeziehungen zwischen (Teil-)Lebensräumen
- Verlust, Funktionsverlust bzw. Beeinträchtigung von Schutzgebieten

#### b) Verkehrs- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen

- Funktionsverlust oder Beeinträchtigung von Biotopen / Teil- oder Gesamtlebensräumen durch Schadstoffeintrag, Störreize und sonstige Benachbarungs- und Immissionswirkungen
- Zerschneidung bzw. Trennung von Funktionsbeziehungen
- Erhöhtes Kollisionsrisiko von wild lebenden Tieren mit Fahrzeugen

#### c) Baubedingte Beeinträchtigungen

- Temporärer Verlust von Biotopen als Folge baubedingter Flächeninanspruchnahme
- Beeinträchtigung von Biotopen bzw. (Teil-) Lebensräumen durch Schadstoffeintrag bzw. Störreize und sonstige Benachbarungs-/ Immissionswirkungen aus dem Baubetrieb

Im Wesentlichen stellen sich nach der Anlage zur Unterlage 1 T sowie den Unterlagen 19.1.1 T, 19.1.3 T, 19.2.1 T und 19.2.3 die Auswirkungen des plangegegenständlichen Vorhabens auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt wie folgt dar:

Im Rahmen des Vorhabens werden Flächen im Umfang von insgesamt etwa 17,8 ha neu versiegelt. 11,3 ha in Zukunft nicht mehr benötigte, derzeit versiegelte Flächen werden im Zuge der Baumaßnahmen entsiegelt, so dass netto eine Neuversiegelung von ca. 6,5 ha mit dem Vorhaben verbunden ist. Daneben werden weitere ca. 33,6 ha an Flächen, die bislang noch nicht als Straßen- bzw. -nebenflächen genutzt wurden, auf Dauer in Anspruch genommen und überbaut, etwa mit Böschungen, Mulden oder Beckenanlagen. Die mit dem Vorhaben verbundene Flächenversiegelung und -überbauung führt u. a. zu einem dauerhaften Verlust von insgesamt rund 6,4 ha Waldflächen. Auf den Flächen, die außerhalb von schon vorhandenen Straßenflächen liegen und neu versiegelt bzw. überbaut oder überschüttet werden, gehen Lebensräume wildlebender Tier- und Pflanzenarten in entsprechendem Umfang dauerhaft verloren. Davon betroffen sind vor allem Waldflächen verschiedener Art und unterschiedlichen Alters einschließlich Vorwaldflächen und Waldmänteln, Feldgehölze, Gebüsche und Hecken, Einzelbäume/Baumgruppen/Baumreihen unterschiedlicher Art und Ausprägung, Säume und Staudenfluren unterschiedlicher Ausprägung und Standorte, Land- und Wasserröhrichte, Ruderalflächen, natürliche bzw. naturnahe Felsstrukturen, Straßenbegleitgrün, Acker- und Grünlandflächen unterschiedlicher Ausprägung sowie Schotterflächen.

Der bereits entlang der A 6 vorzufindende mittelbare Beeinträchtigungskorridor, der über die direkte Flächeninanspruchnahme hinausgeht, wird durch den Ausbau der A 6 in gewissem Maß verlagert (im Bereich des einseitigen Ausbaus) bzw. erweitert (dort, wo die A 6 symmetrisch ausgebaut wird). Hierdurch kommt insgesamt eine Fläche von 7,49 ha erstmals innerhalb dieses Beeinträchtigungskorridors zu liegen. Innerhalb des Beeinträchtigungskorridors treten nachteilige Einflüsse auf Flora und Fauna auf, etwa durch Immissionseinträge und optische Störreize, wobei der Beeinträchtigungsgrad in hohem Maß von der Entfernung zum Straßenkörper abhängt. Hierdurch wird das ökologische Potential der betroffenen Flächen vermindert und gleichzeitig auch die schon anlagebedingt gegebene Barrierewirkung nochmals verstärkt.

Die Möglichkeiten eines Populationsaustauschs für Pflanzen und Tiere sind durch die schon seit Jahrzehnten bestehende Trasse der A 6 sehr eingeschränkt, viele Funktionsbeziehungen sind bereits mit dem Bau der Autobahn komplett durchtrennt



worden. Die von ihr ausgehenden Zerschneidungs- und Trennwirkungen werden durch den 6-streifigen Ausbau noch weiter verfestigt, aber kaum mehr verstärkt. Für bodengebundene Tierarten stellen schon die bestehenden Fahrbahnen eine nahezu vollständige Barriere dar. Für im Überflug querende Arten bildet die A 6 ebenso jetzt schon eine gewisse Barriere. Zwischen der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern und der AS Schnelldorf befinden sich vom Bayerischen Landesamt für Umwelt naturschutzfachlich errechnete Wanderkorridore für Großsäuger (insbesondere Luchs und Rotwild). Die Korridore verbinden die Rotwildgebiete Nordbayerns und Baden-Württembergs bzw. die potentiellen Luchslebensräume Steigerwald und Schwäbisch-Fränkische Waldberge. Die potentiellen Wanderwege weisen wegen ihrer Länge von ca. 60 km sowie weiteren Barrieren (z. B. die 10 km nördlich querende A 7 sowie die vor dem Steigerwald querende B 470) aus fachlicher Sicht lediglich mittlere Bedeutung auf, zumal die Durchlässigkeit der schon bestehenden Querungsbauwerke an der A 6 wegen ihrer geringen Abmessungen als gering anzusehen ist.

Im Zuge des Ausbaus der A 6 sind bzgl. einer der drei Biberburgen im Bereich des Heckelbachs wegen der Nähe zum Baufeld Beeinträchtigungen während der Bauzeit nicht auszuschließen. Außerdem werden auch Autobahnbegleitgehölze im Umfeld der Biberburg, die hier einen essentiellen Nahrungslebensraum des Bibers darstellen, überbaut bzw. während der Bauzeit vorübergehend beansprucht. Die Waldbereiche nördlich und südlich der A 6 sowie die an diese Wälder unmittelbar anschließenden Autobahnbegleitgehölze stellen außerdem ein weitgehend flächendeckendes Haselmaushabitat dar. Das Vorhaben bringt insbesondere auch Eingriffe in derartige Begleitgehölze und teilweise auch in daran angrenzende strukturreiche Wälder mit sich. Zur Umsetzung des Vorhabens müssen zudem insgesamt neun Höhlenbäume gefällt werden, die sich in Randbereichen von Altholzzellen befinden, die bis in den Eingriffsbereich des Vorhabens hineinreichen. Diese Höhlenbäume stellen jedenfalls potentielle Quartiere von verschiedenen Fledermausarten dar. Verschiedenen autobahnbegleitenden Gehölzstrukturen, die zur Durchführung des Vorhabens beseitigt werden müssen, kommt darüber hinaus eine hohe Bedeutung für etliche Fledermausarten dar. Diese Gehölze dienen zum einen als parallel zur Autobahn verlaufende Leitstrukturen zu Jagdhabitaten an stehenden Gewässern und in altholzreichen Waldbeständen. Zum anderen verbinden sie Unterführungen von Straßen und Wegen unter der A 6, die regelmäßig von Fledermäusen zur Querung der Autobahntrasse genutzt werden, untereinander. Die Zauneidechse besiedelt eine süd- und südwestexponierte Straßenböschung an der Unterführung der AN 4 unter der A 6 nordöstlich von Oberampfrach. Infolge des Vorhabens geht in gewissem Umfang Lebensraum der Zauneidechse im Bereich der Böschung am Unterführungsbauwerk der AN 4 und der angrenzenden Straßenböschung verloren. Innerhalb des Eingriffsbereichs befinden sich in diesen Böschungsbereichen kleinräumige Rohbodenstellen, die die Zauneidechse zur Eiablage nutzt, Nagerbauten und Hohlräume am Unterführungsbauwerk selbst, welche als Winterquartiere in Betracht kommen, sowie extensives Offenland und Heckenstrukturen, die zur Nahrungsaufnahme und Thermoregulation geeignet sind. Der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling kommt im Umfeld des AK Feuchtwangen/Crailsheim vor. Hier wurde er sowohl im Bereich eines Entwässerungsgrabens in unmittelbarer Nähe zur Rampe Nürnberg – Würzburg des Autobahnkreuzes sowie entlang eines Teilschnitts des Erlgrabens nördlich der A 6 vorgefunden. Ein kleiner Teil des Wiesenknopfbestandes am Erlgraben liegt innerhalb des vorgesehenen baulichen Umgriffs der Beckenanlage ASB/RHB 715-1L. Hierdurch entsteht für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling ein gewisser Lebensraumverlust. Der Kleinspecht und der Schwarzspecht verlieren durch das Vorhaben sowohl anlage- als auch baubedingt Lebensraumflächen. Dabei gehen auch insgesamt neun Höhlenbäume mit für den Kleinspecht geeigneten Kleinhöhlen unmittelbar verloren. Zwei Revierzentren des Schwarzspechts sind von den betriebsbedingten Störwirkungen der A 6 (zusätzlich) betroffen. Anlage- bzw. baubedingt führt das Vorhaben außerdem zu Eingriffen in

Heckenbestände und Heckensäume. Die betreffenden Strukturen weisen eine hervorgehobene Bedeutung als Brut- und Ruhestätte für die Dorngrasmücke, die Goldammer und den Neuntöter auf, da entsprechende Strukturen im Untersuchungsgebiet und in dessen näherem Umfeld bedingt durch die stetige Intensivierung der Landwirtschaft nur noch in untergeordnetem Umfang vorkommen. Es entstehen Beeinträchtigungen für mehrere Brutreviere der Dorngrasmücke, der Goldammer und des Neuntöters, entweder durch Flächenbeanspruchung im Rahmen des Baubetriebs oder die unmittelbare räumliche Nähe des Revierzentrums zum Baufeldbereich. Bzgl. der Goldammer resultiert daraus ein Verlust von zusammen acht Brutplätzen, vom Neuntöter sind zwei Brutplätze betroffen, von der Dorngrasmücke ebenso zwei. Infolge der während der Bauzeit vorgesehenen Beanspruchung von Offenlandflächen zur Baustelleneinrichtung bzw. Zwischenlagerung gehen schließlich für vier Brutpaare der Feldlerche zeitweilig notwendige Lebensräume verloren (durch unmittelbare Flächeninanspruchnahme bzw. starke Annäherung an den jeweiligen Reviermittelpunkt nördlich von Grimmswinden/im Bereich des Baufeldes des ASB/RHB 712-1R/im Umfeld der AN 4 nördlich der A 6). Die genannten Arten sind naturschutzrechtlich besonders bzw. streng geschützt.

Es besteht außerdem das Risiko, dass bei Wildwechsel oder Überflügen von Fledermäusen oder Vögeln im Bereich der Autobahnflächen Tiere mit Fahrzeugen auf der Straße kollidieren. Dieses Risiko besteht aber auch heute schon. Durch die Erweiterung der Richtungsfahrbahnen wird der Barriereeffekt verfestigt, das Kollisionsrisiko aber nicht merklich erhöht. Insbesondere in Bezug auf die Fledermäuse wirkt sich Beibehaltung der schon vorhandenen Anzahl an Autobahnunterführungen risikomindernd aus, da diese auch weiterhin als gefahrlose Quermöglichkeit zur Verfügung stehen. Die hier bestehenden Austausch- und Wechselbeziehungen können dadurch aufrechterhalten werden.

Das FFH-Gebiet DE7029371 „Wörnitztal“ liegt in nicht allzu großer Entfernung zum östlichen Ende des gegenständlichen Ausbauabschnitts. Ein Teil des im Ausbauabschnitt anfallenden Straßenoberflächenwassers wird der im FFH-Gebiet verlaufenden Wörnitz zugeführt. Es darf angenommen werden, dass die Fischart Rapfen im gesamten Gewässerverlauf der Wörnitz vorkommt. Baubedingt kann es zu Beeinträchtigungen der Art durch den Eintrag von Trüb- und Schwebstoffen kommen. Dem wirkt die für die Dauer der Bauarbeiten vorgesehene Schwebstoffsperre zwischen dem Eingriffsbereich des Vorhabens am Erlgraben und der Wörnitz entgegen, das Maß möglicher Beeinträchtigungen für den Rapfen wird weitmöglichst verringert. Daneben ist der Rapfen durch die Einleitung des in der Beckenanlage ASB/RHB 715-1L gesammelten Autobahnabwassers in die Wörnitz betroffen. Der überwiegende Teil der von diesem Wasser mitgeführten Schweb- und Schadstoffe wird bereits von dem Absetzbecken der Beckenanlage zurückgehalten; dies gilt jedoch nicht für das im Rahmen des Winterdienstes auf der Autobahn ausgebrachte Tausalz. Der damit verbundene (zusätzliche) Chlorideintrag in die Wörnitz kann sich nachteilig auf den Rapfen auswirken.

Am Beginn des gegenständlichen Ausbauabschnitts liegt unmittelbar jenseits der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern das Europäische Vogelschutzgebiet DE 6726441 „Hohenloher Ebene östlich von Wallhausen“ in räumlicher Nähe zur A 6. Die mit dem Vorhaben verbundenen baulichen Maßnahmen finden allesamt außerhalb des Gebietes statt, auch das Baufeld erstreckt sich nicht in das Vogelschutzgebiet hinein. Nachteilige betriebsbedingte Einwirkungen sind wegen der nur kleinräumigen Verschiebung des nördlichen Fahrbahnrandes der A 6 in Richtung des Vogelschutzgebietes nicht zu besorgen. Die baubedingten Auswirkungen beschränken sich auf das zeitweilige Vorhandensein zusätzlicher Lärmquellen in der Umgebung von Habitatbereichen dreier Vogelarten (Neuntöter, Raubwürger, Kiebitz). Der dadurch verursachte Lärm tritt nur zeitlich beschränkt in gewissen Phasen des Baubetriebs auf. Durch den Baustellenverkehr verändert sich angesichts der

derzeitigen Verkehrsbelastung der A 6 und der damit verbundenen Lärmbelastung die Gesamtlärsituation innerhalb der Grenzen des Vogelschutzgebietes nicht merklich. Auch die sonstigen, aus dem Baubetrieb zusätzlich entstehenden Lärmimmissionen werden zumeist von der Lärmkulisse der Autobahn überstrahlt werden, zumal sich auch die Bauarbeiten zum allergrößten Teil in einiger Entfernung zu den festgestellten bzw. vom Managementplan des Vogelschutzgebiets benannten Artfundpunkten abspielen werden. Nacharbeiten mit Flutlichtstrahlern in der Umgebung des Vogelschutzgebietes sind nicht vorgesehen; Beeinträchtigungen durch nächtliche Lichtemissionen entstehen damit nicht.

Die Trasse der A 6 verläuft im hier gegenständlichen Streckenabschnitt vollständig innerhalb des Naturparks „Frankenhöhe. Der Autobahnausbau nimmt hier Flächen im Umfang knapp 51,3 ha in Anspruch. Er liegt außerdem weitgehend innerhalb des im Naturpark gelegenen Landschaftsschutzgebiets; lediglich nördlich von Schnelldorf liegt ein kurzer Abschnitt der A 6 knapp außerhalb des Schutzgebiets. An Schutzgebietsflächen werden im Rahmen des Vorhabens gut 49 ha beansprucht.

Jenseits der baden-württembergischen Grenze liegen im weiteren Umfeld der A 6 insgesamt drei Naturdenkmäler. Hierbei handelt es sich um eine Magerwiese, einen Weiher mit Verlandungszone bei Schleehardshof (beides nördlich der A 6) sowie einen Weiher in den Weilerswiesen (südlich der Autobahn). Bedingt durch die Entfernung der Naturdenkmäler vom geplanten Bauort sowie der vorgesehenen Autobahntwässerung, die u. a. auch (erstmalig) eine Vorreinigung und gedrosselte Ableitung des Autobahnabwassers vorsieht, führt der Autobahnausbau weder unmittelbar noch indirekt zu einem nachteiligen Einfluss auf die Naturdenkmalflächen.

Naturschutzgebiete, Nationalparke, Nationale Naturmonumente, Biosphärenreservate und geschützte Landschaftsbestandteile gibt es innerhalb des Untersuchungsgebietes nicht.

Im Untersuchungsgebiet finden sich verstreut einige Flächen, die dem Schutz des § 30 BNatSchG bzw. des Art. 23 BayNatSchG unterfallen. Dabei handelt es sich Sumpf- und Auwaldflächen (Biotoptypen WQ91E0\* und WA91E0\*), Großröhrichte (Biotoptyp VH00BK), feuchte und nasse Hochstaudenfluren (Biotoptyp GH00BK), Landröhrichte (Biotoptyp GR00BK) und seggen- oder binsenreiche Nasswiesen/Sümpfe (Biotoptyp GN00BK). Die räumliche Verteilung der betreffenden Flächen sowie deren jeweilige Ausdehnung und Abgrenzung sind aus den einzelnen Blättern der Unterlage 19.1.2 ersichtlich.

Durch Überschüttungen oder temporäre Flächenbeanspruchungen während der Bauzeit führt das Vorhaben zu einem Verlust von ca. 0,04 ha Auwald, knapp 0,08 ha Sumpfwald, etwa 0,01 ha seggenreicher Nasswiese, rund 0,09 ha Landröhricht und knapp 0,11 ha Großröhricht. Daneben führt das Vorhaben wegen der kleinräumig veränderten Lage der Autobahntrasse durch den einseitigen Ausbau zu einer zusätzlichen mittelbaren betriebsbedingten Beeinträchtigung von 0,06 ha seggenreicher Nasswiese sowie 0,1 ha Sumpfwald (siehe dazu im Einzelnen Teil 2 der Unterlage 9.4 T). Die betroffenen Flächen liegen in Zukunft (erstmalig) innerhalb eines Korridors von 50 m neben dem Fahrbahnrand der Autobahn.

Durch das von den Straßenflächen abgeleitete Oberflächenwasser besteht die Gefahr, dass Schadstoffe in das Grund- und Oberflächenwasser gelangen können, insbesondere auch bei Verkehrsunfällen. Dieses Risiko besteht allerdings bereits heute schon. Mit den in der Planung beinhalteten Absetz- und Rückhaltebecken wird es gegenüber der bestehenden Situation spürbar verringert.

Die zur Abwicklung des Baubetriebs notwendigen Flächen werden soweit wie möglich auf Arealen situiert, die ohnehin zukünftig vom Straßenkörper der ausgebauten

A 6 überdeckt werden. Dennoch werden während der Bauzeit, u. a. auch bedingt durch den zum großen Teil einseitig geplanten Ausbau, Flächen im Umfang von insgesamt 64,1 ha für Arbeitsstreifen, Baustelleneinrichtung Flächen, Lagerplätze, Baustraßen etc., in Anspruch genommen. Davon betroffen sind nahezu alle Arten von Strukturen, die auch dauerhaft für das Vorhaben in Anspruch genommen werden, darüber hinaus sind gewässerbegleitende Gehölzstrukturen/Waldflächen unterschiedlicher Ausprägung, naturnahe Gräben und Still- und Fließgewässerflächen von einer temporären Beanspruchung während des Baubetriebs betroffen. Waldflächen werden im Umfang von etwa 6,6 ha zeitweilig herangezogen und geerntet. Die außerhalb des Straßenkörpers liegenden Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten rekultiviert bzw. wieder aufgeforstet, so dass der durch den Baubetrieb hier entstehende Lebensraumverlust zumindest nicht von Dauer ist.

Das direkte Umfeld der Fahrbahnen der A 6, der AS Schnelldorf und des AK Feuchtwangen/Crailsheim ist während der Bauarbeiten durch den Baustellenbetrieb und Transportverkehr lokal erhöhten Immissionen (Stäube und Abgase, Verlärmung), visuellen Störreizen und Erschütterungen ausgesetzt. Die Erschließung der Baustellenbereiche erfolgt wegen der örtlichen Gegebenheiten über die A 6 selbst bzw. das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz, Längstransporte werden ausschließlich über die Richtungsfahrbahnen der A 6 abgewickelt. Das vorgesehene Baufeld umfasst nahezu ausschließlich Flächen im unmittelbaren Autobahnnahebereich. Vom Baubetrieb sind deshalb hauptsächlich nur schon entsprechend vorbelastete Areale betroffen. Es lässt sich dabei aber dennoch nicht ausschließen, dass einzelne Exemplare von besonders bzw. streng geschützten Arten bzw. deren Entwicklungsformen im Zuge des Baubetriebs getötet oder verletzt werden.

Daneben besteht während der Bauzeit die Gefahr von Sediment- und Schadstoffeinschwemmungen in Gewässer. Ein unfallbedingtes Abfließen von wassergefährdenden Stoffen in Oberflächengewässer oder das Grundwasser während des Baubetriebes erscheint ebenso möglich. Dem wirken die zwischen dem Baufeldbereich am Erlgraben und der Wörnitz bauzeitlich vorgesehene Schwebstoffsperre sowie die insoweit verfügbaren Nebenbestimmungen unter A. 3.2 aber so weit wie möglich entgegen.

#### 2.1.4.3 *Schutzgüter Fläche und Boden*

Zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Fläche sowie das Schutzgut Boden in seiner Eigenschaft als Speicher und Puffer im Naturkreislauf, als Lebensraum und als Ertragsgrundlage für die land- und forstwirtschaftliche Produktion sind im Wesentlichen folgende Faktoren als relevant anzusehen:

- Flächenumwandlung („Flächenverbrauch“)
- (Neu-)Versiegelung der biologisch aktiven Bodenoberfläche
- Schadstoffeintrag, vor allem infolge einer Konzentration von Schadstoffen am Fahrbahnrand
- Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus (Einschnitte, Überbauung und Überschüttung des natürlich gewachsenen Bodens) sowie Bodenverdichtungen im Bereich von Seitenablagerungen, Deponien und Dämmen
- Beeinträchtigung der natürlichen Filter-, Schutz-, Puffer- und Stoffumwandelungseigenschaften des Bodens (u. a. Oberflächenwasserabfluss, Beeinflussung der Grundwasserneubildung).

Daneben kommt es auch zu Beeinträchtigungen der Nutzungsfunktionen des Bodens.

Belebter Boden und Fläche geht u. a. nach den diesbzgl. Aussagen in Nr. 0.2 der Anlage zur Unterlage 1 T bei der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens durch Versiegelung (Verlust von Bodenfunktionen, teilweise in bereits beeinträchtigten Bankett- und Böschungsbereichen des vorhandenen Autobahnkörpers) verloren bzw. wird durch Überbauung beansprucht. Nicht mehr benötigte, derzeit versiegelte Flächen werden im Gegenzug entsiegelt; dies betrifft vorliegend Flächen im Umfang von insgesamt 11,3 ha.

Insgesamt beansprucht die gegenständliche Straßenbaumaßnahme ausweislich Nr. 0.2 der Anlage zur Unterlage 1 T neben den Flächen, die schon jetzt von Straßen- und Straßennebenflächen in Anspruch genommen werden, Flächen im Umfang von insgesamt 85,4 ha. Neu versiegelt werden etwa 17,8 ha Fläche; unter Berücksichtigung der nach der Planung zu entsiegelnden Flächen beträgt die zusätzliche Versiegelung 6,5 ha. Weitere 33,6 ha Fläche werden daneben überbaut, ohne dass eine Versiegelung stattfindet. Auf diesen Flächen verändert sich aber dennoch der natürliche Bodenaufbau. Auf weiteren Flächen von insgesamt 34 ha werden überdies naturschutzrechtliche Maßnahmen durchgeführt; hierdurch werden diese Flächen der landwirtschaftlichen Produktion entzogen bzw. ist eine solche nur noch eingeschränkt möglich.

Darüber hinaus erfolgt mit Blick auf die u. a. in den einzelnen Blättern der Unterlage 10.1 eingetragenen Baufeldgrenzen zusätzlich eine zeitweise Flächeninanspruchnahme im Zuge des Baubetriebs, da die bauzeitlich notwendigen Flächen nicht ausschließlich im zukünftigen Trassenbereich zu liegen kommen. Dies betrifft Flächen im Umfang von insgesamt 64,1 ha; während der Beanspruchung für den Baubetrieb ist eine anderweitige Nutzung der Flächen ausgeschlossen. Die nur zeitweise beanspruchten Flächen werden nach Ende der Bauarbeiten renaturiert, so dass sich die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden insoweit zumindest deutlich reduzieren. Hinsichtlich des Schutzgutes Fläche entstehen insoweit keine nachhaltigen Auswirkungen.

Die Versiegelung von Fläche und Boden bedeutet neben dem dauerhaften Verlust aller Bodenfunktionen auch die Beanspruchung eines nicht vermehrbaren Naturgutes und stellt eine nachhaltige Beeinträchtigung des Bodenpotentials dar. Versiegelung, d. h. die Verdichtung bzw. Abdichtung der Bodenoberfläche mit undurchlässigen Materialien, verhindert nach allgemeinem Kenntnisstand natürliche Austauschprozesse zwischen Boden, Wasser und Luft (Wasserversickerung, Verdunstung), erhöht den Oberflächenwasserabfluss und hat somit Auswirkungen auf Bodenlebewesen, Wasserhaushalt und Vegetation. Bebauung und Versiegelung führen demnach nicht nur zu einer quantitativen Inanspruchnahme von Freiflächen, sondern auch zu einer qualitativen Veränderung der ökologischen Bedingungen selbst. Wesentliche Folgen der Verbreiterung der A 6 und der Umgestaltung verschiedener Rampenfahrbahnen sind deshalb ein beschleunigter Oberflächenwasserabfluss, die Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus und eine Beeinflussung der Grundwasserneubildung. Durch Versiegelung wird in die Regelfunktionen (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktionen), die Produktionsfunktionen und die Lebensraumfunktionen eingegriffen. Die versiegelte Bodenfläche steht künftig nicht mehr so wie bisher als Lebensraum für Menschen und Tiere zur Verfügung. Die versiegelte Fläche und die Fläche der begleitenden Böschungen, Wege und Nebenanlagen werden darüber hinaus der land- bzw. forstwirtschaftlichen Produktion entzogen. Im Bereich der versiegelten Fläche entfällt zudem die Regulierungs- und Speicherfunktion (z. B. für Niederschlagswasser) des Bodens vollständig.

Die gegenständliche Planung orientiert sich stark an den vorhandenen Verkehrsanlagen und zieht in diesem Rahmen zu einem großen Teil Flächen des bestehenden Straßenkörpers heran. Hierdurch wird die Inanspruchnahme von unversiegelten Flächen durch das Bauvorhaben verringert. Nicht mehr benötigte befestigte Flächen

werden entsiegelt. Die rund 6,6 ha Waldflächen, die nur während der Bauzeit beansprucht werden, werden nach Abschluss der Maßnahme wieder aufgeforstet; auch die übrigen nur zeitweilig für den Baubetrieb herangezogenen Flächen werden renaturiert. Sowohl die Speicher- und Reglerfunktion als auch die Lebensraumfunktion jener Flächen gehen somit nicht nachhaltig verloren.

Die an die Verkehrsflächen angrenzenden Böden können durch Schadstoffeinträge und Luftschadstoffe sowie baubedingt (Bodenverdichtungen, Einsatz von Baumaschinen) beeinträchtigt werden. Der schon vorhandene mittelbare Beeinträchtigungskorridor, in dem ein erhöhter Schadstoffeintrag stattfindet, wird durch das Vorhaben verbreitert bzw. verlagert. Die dort auftretenden Beeinträchtigungswirkungen werden infolge der prognostizierten Verkehrszunahme verbundene gleichzeitig intensiviert. Als Schadstoffquellen kommen z. B. Reststoffe aus der Kraftstoffverbrennung sowie der Abrieb von Reifen, Bremsbelägen und Fahrbahndecken sowie Auftausalze in Betracht.

Grundsätzlich können die mit den Abgasen und von den Kraftfahrzeugen selbst emittierten Schadstoffe zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen und weitergehend auch negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser entfalten. Dies gilt auch dann, wenn die gesetzlich festgesetzten Immissionsgrenzwerte der einzelnen Kraftfahrzeuge eingehalten werden, weil sich auch in kleinen Mengen emittierte Schadstoffe im Boden anreichern und zwar in der Regel im unmittelbaren Nahbereich der Autobahntrasse. Die Schadstoffbelastung im Umfeld von – zum Teil verkehrlich hoch belasteten – Straßen wurde in der Vergangenheit wiederholt wissenschaftlich untersucht. Dabei erstreckte sich das Untersuchungsprogramm vorwiegend auf Schwermetalle, die Belastung mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen sowie Einträge von Auftausalz. Eine Prognose der vom 6-streifigen Ausbau der A 6 ausgehenden Auswirkungen muss sich auf diese wissenschaftlichen Erkenntnisse stützen (vgl. § 16 Abs. 5 UVPG). Zusammenfassend lässt sich danach feststellen, dass sich die Schadstoffbelastung des Bodens auf den unmittelbaren Bereich der Verkehrsflächen und dort auf einen Geländestreifen von höchstens etwa 10 m beidseits der Fahrbahnflächen konzentriert und mit zunehmender Entfernung sowie zunehmender Bodentiefe abnimmt. Der betriebsbedingte Eintrag von Schadstoffen (Tausalzlösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl, etc.) ergibt sich hier hauptsächlich im bereits stark belasteten Nahbereich der Autobahn. Durch die mit der Planung in Bezug auf die Oberflächenentwässerung vorgesehenen Verbesserungen (Wasserrückhaltung, Schadstoffabscheidung) wird einer Belastung der benachbarten Flächen auch in gewissem Maß entgegen gewirkt.

Nicht übersehen werden darf auch die beim Betrieb einer Straße erfahrungsgemäß immer gegebene potentielle Gefährdung des Bodens (und des Schutzgutes Wassers) durch Unfälle mit Gefahrguttransporten u. ä. Die Gefahr der Ausbreitung unfallbedingter Kontaminationen und einer dauerhaften Schädigung des Bodens lässt sich jedoch durch die heute praktizierten Sicherungsverfahren wie Abtrag und Austausch von Bodenmaterial in der Regel beherrschen.

Schließlich ist noch der vorgesehene Wiedereinbau von möglicherweise belasteten Erdüberschussmassen, die streckenweise im Rahmen des Baubetriebs anfallen, zu erwähnen. Eine Gefährdung hierdurch ist im Hinblick auf die Quelle der Überschussmassen vorwiegend im Bereich nur land- bzw. forstwirtschaftlich genutzter Flächen aber als sehr unwahrscheinlich anzusehen.

Beeinträchtigungen des Bodens während des Baubetriebs durch den Baustellenverkehr, das Betanken von Maschinen etc. werden ebenso nicht ganz auszuschließen sein. Dem kann jedoch durch geeignete Sicherungs- und Vorsorgemaßnahmen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik im Rahmen der Bauausführung begegnet werden.

## 2.1.4.4 Schutzgut Wasser

### 2.1.4.4.1 Oberflächengewässer

Im Untersuchungsgebiet gibt es mehrere Fließgewässer. Zu nennen sind hier insbesondere das Schleehardsbächle, der Heckelbach, der Aubach und die Wörnitz. Diese Gewässer queren alle die Trasse der A 6 in Nord-Süd-Richtung. Das größte Fließgewässer stellt die Wörnitz dar (Gewässer II. Ordnung).

Östlich der AN 5 liegt das amtlich für die Wörnitz festgesetzte Überschwemmungsgebiet (siehe etwa Unterlage 5 Blatt 10 T und Unterlage 8.1 Blatt 2 T). Wie sich aus der Unterlage 5 Blatt 10 T ergibt, finden die im Rahmen der gegenständlichen Planung vorgesehenen baulichen Maßnahmen aber allesamt westlich der AN 5 statt; der vorliegend behandelte Ausbauabschnitt endet vor Erreichen der Trasse der AN 5. In das Überschwemmungsgebiet wird nicht eingegriffen. Lediglich ein Graben, der nördlich der A 6 zwischen der AN 5 und der Wörnitz innerhalb des Überschwemmungsgebietes verläuft, wird im Rahmen des Vorhabens beräumt. Dass dies negative Auswirkungen auf die örtlichen Verhältnisse im Hochwasserfall haben könnte, ist der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Ansbach zum gegenständlichen Vorhaben nicht zu entnehmen. Die Beräumung dient der Sicherung der hydraulischen Leistungsfähigkeit des Grabens, der das aus der Beckenanlage ASB/RHB 715-1L abfließende Wasser in die Wörnitz abtransportiert (siehe S. 27 der Unterlage 18.1 T).

In den Gewässerlauf der Wörnitz wird nicht eingegriffen. In Bezug auf die die Autobahn kreuzenden Gewässerläufe beschränkt sich der vorhabensbedingte Eingriff darauf, dass die Durchlässe, die die betreffenden Gewässer unter der Trasse der A 6 hindurch führen, durch neue Durchlässe ersetzt werden, die in unmittelbarer Nähe zu den vorhandenen zu liegen kommen und mindestens die gleichen Abmessungen wie diese aufweisen. Die derzeitigen Durchlässe werden erst nach der Fertigstellung der neuen Durchlassbauwerke außer Betrieb genommen. Darüber hinaus gehende Veränderungen von Gewässerläufen sind nicht vorgesehen.

Die meisten der genannten Gewässer geben das in ihnen fließende Wasser letztendlich an den Flusswasserkörper 1\_F093 (Wörnitz bis Oberaumühle) ab, soweit sie nicht selbst unmittelbar Teil dieses Flusswasserkörpers sind. Der Flusswasserkörper ist nach den Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde aktuell als in einem unbefriedigenden ökologischen Zustand befindlich eingestuft, der chemische Zustand des Wasserkörpers ist insgesamt als nicht gut eingestuft. Unter Ausblendung der Belastung durch ubiquitäre Stoffe wird der chemische Zustand des Flusswasserkörpers als gut eingestuft; für die schlechte Einstufung des chemischen Zustands des Wasserkörpers insgesamt sind Belastungen mit Quecksilber und Quecksilberverbindungen verantwortlich.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes gibt es außerdem mehrere Stillgewässer. Das bedeutendste von ihnen ist der Erlensee, ein Badegewässer, das unweit nördlich der A 6 auf Höhe der Ortschaft Schnelldorf liegt. Die Qualität des Gewässers wurde in der Vergangenheit ausweislich der Ausführungen auf S. 20 der Anlage zur Unterlage 1 T als ausgezeichnet bewertet. Das Gewässer wird dort außerdem als nährstoffreich beschrieben, aus dem unmittelbar angrenzenden Waldbestand kommt es zu Phosphoreinträgen. Die max. Wassertiefe des Sees liegt bei 3,80 m; bei längeren Hitzeperioden kommt es mitunter zu einer starken Algenbildung. Im Rahmen der gegenständlichen Planung rückt der Autobahnkörper etwas näher an den See heran und grenzt in Zukunft teilweise beinahe unmittelbar an den See an. In den See selbst wird aber nicht eingegriffen.

Die durch den Kfz-Verkehr auf den gegenständlichen Autobahnflächen erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe (Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl, Tausalz-lösung etc.) werden nach allgemeinem Wissensstand als Schweb- oder Feststoffe vom Niederschlagswasser abtransportiert. Hieraus resultiert eine Gefährdung von Oberflächengewässern durch Schadstoffeintrag. Das Risiko für die Gewässer ist umso größer, je schlechter deren Wasserqualität (also auch Puffer- und Selbstreinigungskraft) und je geringer der Abfluss des Gewässers ist. Abhilfe wird durch die vorgesehene Errichtung von Kläreinrichtungen (Absetzbecken mit Tauchrohren) geschaffen, in denen die Straßenabflüsse gereinigt und die mitgeführten Schmutzstoffe sowie Leichtflüssigkeiten zurückgehalten werden (siehe dazu Kapitel 4.4.3 der Unterlage 18.1 T). Diese Einrichtungen können auch bei Unfällen evtl. auslaufendes Mineralöl und andere wassergefährdende Stoffe zurückhalten, so dass diese gesondert behandelt und beseitigt werden können. Für die im Verbund mit den Absetzbecken geplanten Regenrückhaltebecken gilt letzteres ebenso, da ihre Auslaufbauwerke nach der Planung mit Absperrschiebern versehen werden, die im Havariefall verschlossen werden können (siehe S. 11 der Unterlage 18.1 T). Das im Winter im Straßenablaufwasser gelöste Tausalz wird durch die Absetz-, aber vor allem auch durch die Regenrückhaltebecken vorübergehend gepuffert und verzögert weitergeleitet. Die Beckenanlagen sind allerdings nicht in der Lage, das gelöste Salz aus dem Wasser auszureinigen. Das salzhaltige Abwasser aus den geplanten Beckenanlagen fließt direkt oder über dazwischen liegende Gewässer dem Flusswasserkörper 1\_F093 (Wörnitz bis Oberaumühle) zu. Die Chloridbelastung des Flusswasserkörpers erhöht sich im Jahresmittel infolge der Einleitung des salzhaltigen Wassers aber praktisch nicht (von 39,8 mg/l auf 40 mg/l; siehe dazu im Einzelnen unter C. 3.4.7.3.1 c) aa)). Im derzeit gegebenen Zustand erfolgt im Bereich des gegenständlichen Autobahnabschnitts noch keine quantitative oder qualitative Behandlung des auf den Autobahnverkehrsflächen anfallenden Wassers (siehe Kapitel 2.3 der Unterlage 18.1 T).

Die mit der im Rahmen des Vorhabens erfolgenden Flächenneuversiegelung verbundene Erhöhung und Beschleunigung des Oberflächenwasserabflusses kann allgemeinkundig zu einer Verschärfung der Hochwassergefährdung führen und Schäden an den für die Straßenentwässerung genutzten Vorflutern hervorrufen. Dem wird jedoch durch die vorgesehene Errichtung von Regenrückhaltebecken wirksam begegnet, durch die das Regenwasser gedämpft und gedrosselt in die betroffenen Vorfluter abgegeben wird. Bei einem evtl. Anspringen der Notüberläufe der Regenrückhaltebecken kann es zwar dennoch zu Ausuferungen und Überschwemmungen des nachfolgenden Vorflut- bzw. Grabensystems kommen. Dabei treten jedoch keine Verhältnisse ein, die nicht schon derzeit natürlicherweise bei Starkniederschlägen vorkommen.

Im Rahmen des Baubetriebs besteht die Gefahr von Schadstoffeinträgen sowie von Erosion aus dem Baustellenbereich in Oberflächengewässer. Durch die unter A. 3.2 diesbzgl. angeordneten Schutzvorkehrungen werden diese Risiken so weit wie möglich minimiert. Es kann natürlich dennoch nicht vollkommen ausgeschlossen werden, dass es bei heftigen Regenereignissen während der Bauzeit zu geringfügig erhöhten Einschwemmungen von Boden in Oberflächengewässer kommt. Ein Risiko für solche Einschwemmungen bei starkem Regen besteht aber auch heute schon.

#### 2.1.4.4.2 Grundwasser

Besondere Aufmerksamkeit ist den Auswirkungen des Bauvorhabens auf das vorhandene Grundwasserpotential zu widmen.

Das Untersuchungsgebiet liegt im Bereich der Grundwasserkörper 1\_G029 (Gipskeuper - Feuchtwangen) und 2\_G080 (Gipskeuper - Theuerbronn). Diese werden



nach den Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde beide hinsichtlich ihres mengenmäßigen Zustandes als gut und hinsichtlich ihres chemischen Zustandes als schlecht eingestuft. Verantwortlich für den schlechten chemischen Zustand sind Belastungen mit Nitrat bzw. Pflanzenschutzmitteln.

Zu negativen Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung führt nach allgemeinem Kenntnisstand vor allem die neu hinzukommende Bodenversiegelung in einem Umfang von 6,5 ha. Im Bereich der hiervon betroffenen Flächen kann kein Wasser mehr versickern, es findet hier zukünftig keine Grundwasserneubildung mehr statt. Daneben werden in Einschnittslagen die das Grundwasservorkommen schützenden Deckschichten geschmälert.

Im Umfeld der Fließgewässer im Untersuchungsgebiet gibt es wassersensible Bereiche, in denen erhöhte Grundwasserstände auftreten können. Im gesamten Untersuchungsgebiet muss damit gerechnet werden, dass bei Abgrabungen Grund- und/oder Schichtenwasser zutage tritt (siehe S. 21 der Anlage zur Unterlage 1 T). Westlich der PWC-Anlage Rothensteig von Bau-km 711+500 bis 712+050 ist auf Grund der örtlichen Verhältnisse entlang der Richtungsfahrbahn Heilbronn der A 6 der Einbau von Tiefenentwässerungsanlagen geplant, um zur Gewährleistung der Standsicherheit am dortigen Böschungsfuß auftretendes Schichten- bzw. Sickerwasser vom Autobahnkörper fernzuhalten. Die dort anfallende Wassermenge ist ausweislich der Ausführungen auf S. 25 der Unterlage 18.1 T sehr gering (1 l/s). Das aufgefangene Wasser, bei dem es sich um unbelastetes Bodenwasser handelt, wird in einen Graben nördlich der A 6 abgeleitet und gelangt schließlich in den Heckelbach (siehe Kapitel 6.4 in der Anlage zur Unterlage 1 T). Ein durch den ausgebauten Autobahnkörper bedingter Grundwasserstau kann auf Grund der Tiefenentwässerungsanlagen nach Darlegung der Vorhabensträgerin ausgeschlossen werden. Daneben kommen die Beckenanlagen ASB/RHB 706-1L, ASB/RHB 710-1R und ASB/RHB 715-1L bzw. Teile davon im Grundwasser bzw. Grundwasserschwankungsbereich zu liegen (siehe S. 18/19 der Unterlage 18.1 T). Nach der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Ansbach sind unter Berücksichtigung der verfügbaren Nebenbestimmungen (siehe insbesondere die Nebenbestimmungen A. 3.2.11 und 3.2.12) dadurch keine negativen wasserwirtschaftlichen Auswirkungen zu erwarten.

Wegen der bekannten Grundwasserstände ist es zur Errichtung der genannten Beckenanlagen auch notwendig, das Grundwasser dort während der Bauzeit zeitweilig lokal abzusenken und abzuleiten. Diese temporären Grundwasserabsenkungen werden sich aber nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nur auf vergleichsweise kurze Dauer und örtlich stark begrenzt auf die gegebenen Grundwasserverhältnisse auswirken. Nach Beendigung der Wasserhaltungen werden sich die Grundwasserverhältnisse wieder in Richtung der ursprünglichen Verhältnisse zurück entwickeln. Eine dauerhafte Veränderung der Grundwassersituation infolge der Bauwasserhaltungen ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu befürchten.

Des Weiteren entstehen durch die Überbauung und Verdichtung im Bereich der Straßennebenflächen, durch Störungen des Bodengefüges und durch verkehrsbedingte Schadstoffeinträge Beeinträchtigungen für das Grundwasser. Um einer Verschmutzung des Grundwassers durch Straßenabwasser entgegen zu wirken wird es dort, wo es versickert wird bzw. versickern kann, vor dem Gelangen in den Untergrund durch das Durchsickern einer hierfür aufgetragenen Oberbodenschicht gereinigt. Durch physikalische, chemische und teilweise auch biologische Vorgänge werden dort Schmutzstoffe aus dem Wasser weitgehend zurückgehalten und gespeichert/abgebaut. Ein messbarer nachteiliger Effekt auf die der Grundwasserkörper 1\_G029 (Gipskeuper - Feuchtwangen) und 2\_G080 (Gipskeuper - Theuerbronn) kann dadurch ausgeschlossen werden (siehe dazu näher unter C. 3.4.7.3.1 c) cc)).

Das Grundwasser wird im Untersuchungsgebiet nicht zur Trinkwassergewinnung genutzt; festgesetzte Wasserschutzgebiete gibt es hier nicht (siehe Kapitel 2.4 der Unterlage 18.1 T).

Der teilweise veränderte Abfluss von Oberflächenwasser und die Anlegung von Absetz- und Regenrückhaltebecken führen außerdem allgemeinkundig zu gewissen Veränderungen im Bodenwasserhaushalt, reduzieren gleichzeitig aber auch deutlich das Risiko von Gefährdungen des Grundwassers infolge von betriebs- und unfallbedingten Schadstoffeinträgen. Vor allem minimieren die geplanten Absetz- und Rückhaltebecken Stoffeintragungen ins Grundwasser, welche über hydraulische Verbindungen zu Oberflächengewässern möglich sind, nicht nur im Falle von Verkehrsunfällen.

Es lässt sich damit festhalten, dass sich die Beeinträchtigungen für das Schutzgut Wasser, die mit dem Vorhaben zwangsläufig verbunden sind, durch die in der Planung vorgesehenen Absetz- und Regenrückhaltebecken in erheblichem Umfang reduzieren. Durch die dortige Behandlung des gesammelten Fahrbahnwassers wird die Belastung der Vorfluter und mittelbar auch des Grundwassers deutlich verringert. Das Aufbringen von (bewachsenem) Oberboden in Versickerungsbereichen führt ebenso zu einer deutlichen Reduzierung der Schadstofffracht im versickernden Straßenwasser. Dieses weist dadurch nach aktuellem wissenschaftlichem Kenntnisstand beim Erreichen des Grundwasserhorizonts in der Regel keine gefährliche Konzentration an Schadstoffen (mehr) auf.

#### 2.1.4.5 *Schutzgüter Luft und Klima*

##### 2.1.4.5.1 Luft

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen – was allgemein bekannt ist – im Wesentlichen durch Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren. Dabei anfallende Emissionen treten überwiegend in gasförmigem, zum Teil auch in festem Zustand auf. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Abgasemissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die wichtigsten Substanzen, die emittiert werden, sind Kohlenmonoxid, Kohlendioxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Staub und Ruß.

Die Ausbreitung der Emissionen aus dem Fahrzeugverkehr hängt von zahlreichen Faktoren ab. Zu nennen sind hier insbesondere meteorologischen Bedingungen sowie fotochemische und physikalisch-chemische Umwandlungsprozesse, aber auch die Topographie sowie Anpflanzungen am Straßenrand. Die Schadstoffkonzentrationen nehmen nach verschiedenen wissenschaftlichen Untersuchungen, u. a. auch der Bundesanstalt für Straßenwesen, tendenziell mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand relativ rasch ab.

Für das Bauvorhaben liegt – wie bereits unter C. 2.1.4.1.1 dargestellt – eine Abschätzung der verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) in Bezug auf die am exponiertesten zur A 6 gelegenen Anwesen in Schnelldorf (ein nördlich der Ortslage von Schnelldorf liegender Einzelhof, der ca. 160 m vom Fahrbahnrand der Autobahn entfernt liegt), Oberampfrach (ca. 335 m vom Fahrbahnrand entfernt) und im Weiler „Am Eichenrain“ (etwa 255 m vom Rand der A 6 entfernt) vor, die von der Vorhabensträgerin unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsentwicklung erstellt wurde (siehe Unterlage 17.2 T). Diese zeigt, dass die Immissionsgrenzwerte der straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffleit-komponenten Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) bereits

dort nicht unzulässig überschritten werden (vgl. dazu Einzelnen die Ausführungen unter C. 2.1.4.1.1).

Während der Bauzeit kann es nach allgemeiner Erfahrung – lokal und zeitlich begrenzt – zu zusätzlichen Immissionen im Umfeld der gegenständlichen Autobahnteilstücke kommen, die jedoch im Verhältnis zur bestehenden Vorbelastung kaum quantifizierbar sind und zumeist in nicht unerheblicher Entfernung zu Siedlungsflächen entstehen.

Wechselwirkungen verschiedener Schadstoffe untereinander werden von der aktuellen Wirkungsforschung zwar diskutiert, sind jedoch in keiner Weise greifbar oder quantifizierbar. Solange insoweit keine gesicherten Erkenntnisse vorliegen, bewegt man sich bei der Erwägung möglicher Synergieeffekte im Bereich der Spekulation. In der Umweltverträglichkeitsprüfung ist aber ausdrücklich die Berücksichtigung des „gegenwärtigen Wissensstandes“ und der „gegenwärtigen Prüfmethode“ gefordert (vgl. 16 Abs. 5 Satz 1 UVPG), so dass zur Beurteilung der Schadstoffbelastung der Luft und der Auswirkungen auf die Umwelt die lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV weiterhin als maßgebliche Bewertungskriterien anzusehen sind.

Die etwaigen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Luft korrelieren zwangsläufig mit Beeinträchtigungen anderer Schutzgüter, wie z. B. Mensch, Tiere, Pflanzen, Boden und Wasser. Diese Schutzgüter werden hinsichtlich des denkbaren Beeinträchtigungspotentials durch Luftschadstoffe an anderer Stelle dieses Planfeststellungsbeschlusses beurteilt. Insoweit wird in diesem Teil hierauf Bezug genommen.

Insgesamt ist festzustellen, dass das Vorhaben zu einer Erhöhung der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung in vergleichsweise schmalen Bereichen entlang der A 6 – bedingt durch die vorgesehene Ausbauweise schwerpunktmäßig nördlich der Autobahn – führt; die schon von der A 6 herrührende Vorbelastung ist dabei allerdings mit zu berücksichtigen. In verhältnismäßig kurzer Entfernung wird wieder das Niveau der gegebenen Grundbelastung erreicht, die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden an keinem der vorhandenen Wohnanwesen unzulässig überschritten. Außerdem tragen nach derzeitigem wissenschaftlichem Kenntnisstand die in der Planung vorgesehenen Anpflanzungen sowie die für mehrere Ortschaften geplanten Lärmschutzanlagen auch zur Minderung der Ausbreitung verkehrsbedingter Schadstoffimmissionen bei.

#### 2.1.4.5.2 Klima

Aus der von der Vorhabensträgerin vorgelegten Verkehrsuntersuchung ergibt sich, dass das Verkehrsaufkommen im Raum der A 6 bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Jahr 2015 zwar nicht unerheblich zunehmen wird, der 6-streifige Ausbau selbst aber zu keiner zusätzlichen Verkehrsinduktion führt, da die A 6 eine vor allem durch den Fernverkehr beeinflusste Autobahn ist und ihr Ausbau keinen zusätzlichen Verkehr mit sich bringen wird (S. 12 der Unterlage 21). Ohne den Autobahnausbau wird das zusätzliche Verkehrsaufkommen lediglich in das nachgeordnete Netz oder auf umwegigere Netzmaschen verdrängt (S. 19 der Unterlage 21). Damit lässt sich vorliegend auch ohne eine nähere Ermittlung des Treibhausgasausstoßes zumindest ein fassbarer nachteiliger Einfluss des gegenständlichen Vorhabens auf das großräumige Klima ausschließen. Den Einfluss der baubedingten Emissionen und derjenigen der Produktion der benötigten Baustoffe auf das globale Klima schätzt die Planfeststellungsbehörde in vorliegendem Fall ebenfalls als marginal ein.

Im Umfeld der A 6 können allerdings infolge des Vorhabens Änderungen und Störungen des Kleinklimas auftreten. Negative Auswirkungen ergeben sich nach Kapitel 6.5 der Anlage zur Unterlage 1 T in diesem Zusammenhang durch die

Versiegelung von knapp 2 ha Acker- und Grünlandflächen, denen eine Funktion als Kaltluftentstehungsgebiete zukommt. Darüber hinaus gehen auch 6,4 ha Hektar an Waldflächen auf Dauer verloren. Großflächige Waldflächen wie hier vor allem nördlich der A 6 sind nach allgemeiner Erkenntnis von Bedeutung für die Frischluftentstehung. Sie filtern Luftschadstoffe aus, wirken ausgleichend auf den Tagestemperaturgang und tragen zu einer Erhöhung der Luftfeuchtigkeit insbesondere im Sommerhalbjahr bei. Von den Waldgebieten im Umfeld der A 6 geht allerdings im Verhältnis nur ein sehr kleiner Teil durch das Vorhaben dauerhaft verloren, so dass ein merklicher Einfluss auf die Frischluftentstehung nicht absehbar ist. Gleiches gilt bzgl. der verloren gehenden Offenlandflächen. Auch deren vorhabensbedingter Verlust führt in Anbetracht der auch weiterhin im Untersuchungsgebiet verbleibenden unbewaldeten und unbebauten Flächen nicht zu einem fassbaren nachteiligen Einfluss auf die Kaltluftentstehung. Darüber hinaus stehen die Flächen, auf denen Frischluft bzw. Kaltluft entsteht, ohnehin nur in der Umgebung von Schnelldorf in einem räumlichen Bezug zu thermisch bzw. lufthygienisch belasteten Siedlungsflächen; nur hier sind sie überhaupt in der Lage, zum klimatischen Ausgleich beizutragen. Zu berücksichtigen ist außerdem auch, dass die vorgesehenen Lärmschutzanlagen in Zukunft die Siedlungen südlich der A 6 in gewissem Maß gegen eine Zuführung belasteter Luftmassen von den Fahrbahnen der Autobahn abschirmen. Der baubedingt eintretende Verlust von großen Teilen der entlang der A 6 stehenden Begleitgehölze hat keinen Einfluss auf die klimatische Situation in den im Umfeld der Autobahn liegenden Ortschaften. Unabhängig davon werden durch die vorgesehenen flächigen Neuanpflanzungen von Gehölzen auf den Autobahnböschungen jedenfalls mittelfristig wieder Strukturen geschaffen, die den derzeit vor Ort stehenden zumindest nahekommen werden.

Die Auen des Heckelbachs, des Aubachs und der Wörnitz stellen Leitbahnen für Frischluft und Kaltluft dar (siehe Kapitel 2.5 der Anlage zur Unterlage 1 T). Sie wurden allerdings bereits durch den Neubau der A 6 unterbrochen; die im Zuge dieser Gewässer unter der A 6 hindurch führenden Durchlässe ermöglichen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nur noch in einem sehr eingeschränkten Ausmaß einen Luftabfluss. Diese Luftabflussbahnen stünden außerdem auch dann, wenn es die Barriere des Autobahnkörpers nicht gäbe, nicht im klimatischen Austausch mit Siedlungsflächen (siehe nochmals Kapitel 2.5 der Anlage zur Unterlage 1 T). Vor diesem Hintergrund fällt es nicht ins Gewicht, dass sich die Barrierewirkung der A 6 durch ihre Verbreiterung und vor allem auch durch die Errichtung von Lärmschutzanlagen im Bereich von Heckelbach und Aubach nochmals geringfügig erhöht. Neue Barriere innerhalb von Luftleitbahnen im Untersuchungsgebiet entstehen mit dem Vorhaben nicht (vgl. die einzelnen Blätter der Unterlage 19.1.2).

Das Untersuchungsgebiet an sich ist – wie sich u. a. aus den in der Tabelle 3 der Unterlage 17.2 T zur Hintergrundbelastung genannten Werten ergibt – ein Gebiet mit vergleichsweise geringer lufthygienischer Belastung.

#### 2.1.4.6 *Schutzgut Landschaft*

Einen großen Teil des Untersuchungsgebiets nehmen ausgedehnte Waldflächen ein, die überwiegend aus Laubmischwaldbeständen bestehen und eine markante Landschaftskulisse bilden. Die Waldflächen erstrecken sich in nördliche Richtung weit über das Untersuchungsgebiet hinaus und prägen dadurch auch entsprechend großräumig das landschaftliche Erscheinungsbild. Die unbewaldeten Freiflächen im Untersuchungsgebiet, die sich vor allem um Schnelldorf und Oberampfrach herum sowie im Umfeld des AK Feuchtwangen/Crailsheim finden, werden vorwiegend landwirtschaftlich genutzt. Hier finden sich überwiegend nur wenige optisch gliedernde Landschaftsstrukturen. Lediglich am Roßkopf nordwestlich von Schnelldorf findet sich ein kleinmaschiges Mosaik von Gehölzen, Säumen und landwirtschaftlichen Flächen. Daneben weisen auch die Auenbereiche um den Heckelbach, den

Aubach und die Wörnitz verschiedenartige landschaftsgliedernde Strukturen auf, etwa Kraut- und Gehölzsäume, Röhrichte, teilweise auch kleinere Stillgewässer. Die Ortschaften Schnelldorf und Oberampfrach ragen am südlichen Rand des Untersuchungsgebiets in dieses hinein (siehe zu alldem Kapitel 2.6 der Anlage zur Unterlage 1 T sowie die einzelnen Blätter der Unterlage 19.1.2).

Das Landschaftsbild im Untersuchungsgebiet ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde durch den Straßenkörper der A 6 sowie die Gewerbeflächen am nördlichen Rand von Schnelldorf bereits nicht unerheblich vorbelastet. Bzgl. der Autobahntrasse folgt dies daraus, dass sie außerhalb des Waldes schon jetzt trotz des über weite Strecken an ihren Böschungen stehenden Gehölzbewuchses, der auch in gewissem Maß eine prägende Wirkung auf das Landschaftsbild entfaltet, teilweise weithin sichtbar ist. Das Band der A 6 verläuft hier zu einem erheblichen Teil an einer gut wahrnehmbaren Geländekante entlang (siehe S. 20 der Unterlage 19.1.1 T). Die visuellen Veränderungen infolge des Vorhabens spielen sich innerhalb des schon vorbelasteten Bereichs ab.

In das zuvor beschriebene Landschaftsbild wird vorhabensbedingt eingegriffen, u. a. in das bestehende Landschaftsrelief. Im Rahmen des Vorhabens müssen in den Bereichen, in denen die A 6 durch Waldbestände hindurch verläuft, insgesamt 6,4 ha Waldflächen auf Dauer beseitigt, weitere 6,6 ha für Zwecke der Bauabwicklung geholt werden (siehe Kapitel 7 der Unterlage 19.1.1 T). Letztere Waldflächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten wieder aufgeforstet. Im Verhältnis zu den verbleibenden zusammenhängenden Waldbeständen stellt sich der dauerhafte Waldverlust nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde insgesamt als geringfügig dar. Wegen der relativ geringen Eindringtiefe in die betroffenen Waldbestände, der trotz des Vorhabens verbleibenden Waldkulisse im Umfeld der Autobahn sowie unter Berücksichtigung der auf den Böschungen der A 6 sowie weiteren Nebenflächen nach Abschluss der Bauarbeiten vorgesehenen Gehölz/Waldanpflanzungen entstehen dort, wo die Trasse der Autobahn durch Waldflächen hindurch verläuft, keine dauerhaft visuell wahrnehmbaren Veränderungen. Lediglich vorübergehend entstehen im Nahbereich der Autobahn gewisse optische Beeinträchtigungen durch die notwendige Beseitigung von begleitenden Gehölzen bzw. Waldflächen. Diese bestehen jedoch nur für eine gewisse Dauer, bis die neu auf den Böschungen des Autobahnkörpers und weiteren Nebenflächen gepflanzten Gehölz-/Waldstrukturen eine gewisse Wuchshöhe erreicht haben. Das zeitweilige Fehlen von Gehölzen/Wald in den unmittelbar an die Fahrbahn angrenzenden Bereichen ist innerhalb der Waldbestände zudem praktisch nur von der Autobahn aus wahrzunehmen. Von Standpunkten innerhalb der geschlossenen Waldbestände im Untersuchungsgebiet ist die Trasse der A 6 – auch bei vorübergehender Beseitigung der sie begleitenden Strukturen – wie auch jetzt schon nicht sichtbar.

Wo die Autobahn im bzw. am Rand von Offenlandbereichen verläuft, wird sie derzeit über weite Strecken von Hecken gesäumt. Hierdurch wird sie in großem Maß optisch abgeschirmt und in die umgebende Landschaft eingebunden. Durch den 6-streifigen Ausbau der A 6 werden baubedingt große Teile des die Autobahn begleitenden Gehölzbewuchses beseitigt. Auf Grund dessen wird die Autobahntrasse nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde vor allem aus Blickrichtung Süden hier zunächst abschnittsweise deutlich optisch wahrnehmbar sein. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden auch hier die Autobahnböschungen wieder zum großen Teil mit Gehölzen bepflanzt. Diese Bepflanzung trägt nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde im Zusammenwirken mit den übrigen landschaftsgestalterischen Maßnahmen, die Bestandteil der festgestellten Planung sind (u. a. Ansaat von Landschaftsrasen/ Entwicklung von artenreichen Altgrasbeständen auf Verkehrsnebenflächen; siehe zu näheren Einzelheiten die Maßnahmenblätter 19 G ff. in Unterlage 9.3 T) dazu bei, die mit dem Vorhaben verbundenen landschaftsoptischen Beeinträchtigungen – wenn auch mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung

– zu verringern sowie den ausgebauten Straßenkörper möglichst harmonisch in die umgebende Landschaft einzubetten. Durch die Bepflanzung mit Gehölzen entsteht zumindest nach einer gewissen Zeit wieder eine dem jetzigen Zustand ähnliche visuelle Abschirmung gegenüber den Verkehrsflächen der Autobahn. In den Bereichen, in denen die A 6 relativ nahe an Siedlungsflächen vorbei verläuft, sorgen schon nach Abschluss aller Bauarbeiten die dort südlich der A 6 vorgesehenen Lärmschutzanlagen für eine optische Abschirmung gegenüber den Fahrbahnen und den sich dort bewegendem Fahrzeugen. Gleichzeitig führen diese auf nicht unerheblicher Länge des Ausbauabschnitts geplanten Anlagen aber nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auch selbst zu einer visuell wahrnehmbaren Veränderung in der Landschaft. Zum größten Teil werden Lärmschutzwälle angeschüttet, auf die streckenweise (ab der AS Schnelldorf bis etwa auf Höhe des östlichen Ortsrandes von Schnelldorf, von der PWC-Anlage Rothensteig bis auf Höhe des Weilers „Am Eichenrain“) nochmals Lärmschutzwände aufgesetzt werden. Letztere führen dabei zu einer gewissen technischen Überprägung des optischen Eindrucks der Lärmschutzanlagen. Die Lärmschutzanlagen ragen zwischen 4 und 9 m über das Fahrbahnniveau der Autobahn auf. Die Lärmschutzwälle werden dabei zum allergrößten Teil auch flächig mit Hecken und Gebüsch bepflanzt (siehe die einzelnen Blätter der Unterlage 9.2). Diese Bepflanzung führt nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde wiederum – zumindest mit zeitlicher Verzögerung – zu einer Reduzierung der mit den Lärmschutzanlagen verbundenen landschaftsoptischen Beeinträchtigungen. Sie verringert außerdem mit fortschreitendem Zeitablauf die Erkennbarkeit der Lärmschutzwände; die technische Prägung des optischen Eindrucks der Anlagen nimmt damit nach und nach bis zu einem gewissen Grad ab, auch wenn sie keineswegs vollkommen verschwinden wird.

In räumlich begrenzten Landschaftsausschnitten kommt es zu (zusätzlichen) temporären Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch die vorübergehende Inanspruchnahme von trassennahen Flächen für Baustraßen, Baufelder, Lagerflächen u. ä. (siehe die in den einzelnen Blättern der Unterlage 5 eingetragenen Baufeldgrenzen sowie die nach den Blättern der Unterlage 10.1 vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen). Im Hinblick auf die mit dem ausgebauten Straßenkörper der A 6 an sich schon verbundenen Einwirkungen auf das Erscheinungsbild der Landschaft führen diese zeitweisen Zusatzeinflüsse aber nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde voraussichtlich zu keinen darüber hinaus gehenden Beeinträchtigungen von Landschaftsbildqualitäten.

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

Das Bauvorhaben liegt außerhalb zusammenhängend bebauter Gebiete. Die Umgebung ist in Abhängigkeit von der Entfernung bereits durch die vorhandenen Autobahnanlagen geprägt und entsprechend vorbelastet.

Baudenkmäler befinden sich nicht im Bereich oder der unmittelbaren Umgebung des Baufeldes, was auch das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege bestätigt hat.

Bodendenkmäler sind ihm im Bereich des Baufeldes ebenso nicht bekannt. Allerdings besteht, wie das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilt hat, hinsichtlich zweier Areale im unmittelbaren Umfeld der A 6 auf Grund der Gesamtumstände der Verdacht, dass dort Bodendenkmäler vorzufinden sein könnten. Dies betrifft einen Bereich am siedlungsgünstigen Terrassenrand der Wörnitz am östlichen Ende des gegenständlichen Ausbauabschnitts (Inv. Nr. V-5-6727-0003) sowie ein Areal einer Spornlage (schwer zugängliche, felsige Struktur) mit dem Flurnamen „Schanze“ im Nahbereich der AS Schnelldorf (Inv. Nr. V-5-6727-0001). Eine Beeinträchtigung oder Zerstörung von Bodendenkmälern in diesen Be-

reichen im Rahmen des Autobahnausbaus kann daher nicht ausgeschlossen werden. Es erscheint insbesondere eine Beeinträchtigung durch den Abtrag von Oberboden bzw. durch Bodenentnahmen möglich. Den Belangen des Bodendenkmalsschutzes wird im Rahmen des Möglichen durch entsprechende Auflagen Rechnung getragen (siehe die Nebenbestimmungen unter A. 3.1.4 und A. 3.5 sowie die Ausführungen unter C. 3.4.10).

Nachhaltige Auswirkungen des Vorhabens auf die Kulturlandschaft sowie Ensembles und ihre räumlichen Beziehungen sowie Blickbeziehungen sind nicht zu erkennen. Der Verlauf der A 6 verändert sich infolge des Ausbaus nicht bzw. dort, wo eine einseitige Verbreiterung der Autobahn erfolgt, allenfalls sehr kleinräumig.

#### 2.1.4.8 Wechselwirkungen

Im Naturhaushalt besteht ein dichtes Wirkungsgefüge zwischen den einzelnen Schutzgütern Boden, Wasser, Luft/Klima, Pflanzen und Tiere. Die Auswirkungen auf dieses Wirkungsgefüge (Wechselbeziehungen), etwa durch Summationswirkungen, Problemverschiebungen von einem Umweltmedium in ein anderes oder dgl., wurden direkt oder indirekt bereits oben im Rahmen der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter mit beschrieben.

#### 2.1.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die in der Planung vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen reduzieren die entstehenden Beeinträchtigungen der betroffenen Schutzgüter in erheblichem Umfang. Dennoch verbleiben Auswirkungen auf den Naturhaushalt, die im Rahmen der Planung kompensiert werden sollen. Dies bedeutet einerseits, dass die betroffenen Lebensräume – soweit aufgrund standörtlicher Gegebenheiten des Naturraums möglich – wiederhergestellt oder neu geschaffen werden, andererseits aber auch betroffenen Flächen, Funktionen und räumliche Beziehungsgefüge (Lebensraumabfolgen, Verbundsysteme) wiederhergestellt oder neu geschaffen werden. Dabei umfassen die Kompensationsmaßnahmen, die eine dauerhafte Aufwertung von Flächenarealen beinhalten und nicht lediglich punktuelle Aufwertungsmaßnahmen, eine Fläche von knapp 24 ha (siehe hierzu die Maßnahmenblätter in Unterlage 9.3 T).

Folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind vorgesehen:

- Ausgleichsmaßnahme 12 A<sub>FCS</sub>: Entwicklung von Extensivgrünland am Erlgraben. Auf einer in der Nähe der Beckenanlage ASB/RHB 715-1L am AK Feuchtwangen/Craillsheim gelegenen Fläche mit einem Umfang von etwa 0,6 ha wird eine artenreiche Extensivwiese durch Extensivierung von Intensivgrünland mittels eines passenden Mahdregimes entwickelt. Zusätzlich wird der Große Wiesenknopf auf kleinflächigen Rohbodenstellen gezielt angesät; letzteres dient dazu, die vorhabensbedingten Lebensraumverluste des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings zu kompensieren.
- Ausgleichsmaßnahme 13 A<sub>CEF</sub>: Optimierung und Strukturanreicherung einer Extensivwiese nordöstlich von Oberampfrach für die Zauneidechse. Auf einer direkt an den Eingriffsbereich des Vorhabens angrenzenden extensiven Streuobstwiese werden durch die Anlegung von fünf „Reptilienmeilern“ Kleinstrukturen für die Zauneidechse zur Eiablage, Überwinterung und Thermoregulation im Jahr vor Beginn der Baumaßnahme geschaffen. Die Maßnahmenfläche weist einen Umfang von rund 1 ha auf.
- Ausgleichsmaßnahme 14 A<sub>CEF</sub>: Anlegung von Buntbrachen westlich des Ausbaubereichs durch temporäre freiwillige vertragliche Vereinbarungen.

Durch einzelne Maßnahmen wird eine zusammenhängende Fläche von insgesamt etwa 5 bis 6 ha aufgewertet, so dass sich die dortige Brutpaardichte der Feldlerche erhöht und sie während der Bauphase temporär beeinträchtigten vier Brutpaaren der Art Ausweichlebensraum bietet. Die Aufwertung erfolgt durch eine Verbesserung der Habitatqualität für die Feldlerche durch eine Entwicklung von ca. 9.000 m<sup>2</sup> zu Buntbrachen. Die Entwicklung der betreffenden Flächen wird mindestens ein Jahr vor Baubeginn durchgeführt und wird bis zum Herbst des Jahres fortgesetzt, in dem die Rekultivierung der vom Vorhaben betroffenen landwirtschaftlichen Flächen abgeschlossen wird. Hierzu erfolgt eine Einsaat einer Mischung aus standortheimischen Kräutern, Winterraps, Schmetterlingsblütlern etc. Hierbei wird regionales Saatgut verwendet und auf Düngung und Herbizide verzichtet. Die Flächenpflege erfolgt nicht durch eine Mahd, sondern durch Umbrechen der Buntbrachen. Der Umbruch erfolgt spätestens zwei bis drei Jahre nach der Anlegung ab 1. September. Die Lage der Buntbrachen kann jährlich wechseln, die einzelnen Maßnahmen können in die landwirtschaftliche Bewirtschaftung integriert werden.

- Ausgleichsmaßnahme 16 A<sub>CEF</sub>: Ausgleich von Höhlenbaum- und Lebensraumverlusten für Spechte und Fledermäuse im Umgriff der A 6.  
Im Rahmen der Maßnahme werden insgesamt 20 Biotopbäume im räumlichen Zusammenhang zum Eingriffsort bereitgestellt, daneben ist eine Totholzanreicherung im Bereich dieser Bäume vorgesehen. Dazu werden insgesamt 20 Altbaumanwarter als zukünftige Brut-, Quartier- und Nahrungsbäume im Umkreis von mindestens 100 m um Altbaumparzellen (mindestens 100 bis 120 Jahre) durch die Auflichtung von kleineren Teilbereichen um die Stammbereiche und die Rücknahme konkurrierender Bäume gefördert. Daneben wird der Totholzanteil innerhalb eines 100 m-Radius um die Höhlenbaumanwarter in Gestalt von stehendem oder liegendem Totholz erhöht. Zusätzlich werden vor Beseitigung der betroffenen Quartierbäume Fledermauskästen an den Altbaumanwartern angebracht sowie künstliche Baumhöhlen in unterschiedlicher Exposition in Altbäume gefräst; die zur Ausführung kommende Anzahl an Fledermauskästen und künstlichen Höhlen hängt von der Anzahl der tatsächlich vorhabensbetreffenden Baumhöhlen ab und wird im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt.
- Ausgleichsmaßnahme 17 A: Entwicklung von strukturreichem Offenlandlebensraum am Roßkopf.  
Auf einer insgesamt knapp 3,6 ha großen Fläche zwischen dem Roßkopf und der GVS Schnelldorf – Schleehardshof/Hengstfeld werden auf Teilflächen naturnahe Hecken mit einer Mindestbreite von 10 m als Lebensraum für Heckenbrüter wie den Neuntöter und die Dorngrasmücke gepflanzt. Diesen Hecken bzw. schon entlang der Maßnahmenfläche vorhandenen Gehölzen vorgelagert werden Brachen als Brutlebensraum etwa für die Goldammer angelegt. Daneben wird auf weiteren Teilflächen Extensivgrünland durch Ansaat sowie Pflegextensivierung als Lebensraum für Insekten und Nahrungslebensraum für Fledermäuse und Vögel, insbesondere Neuntöter, Goldammer und Dorngrasmücke, entwickelt.
- Ersatzmaßnahme 15 E: Waldumwandlung bei Rohrlach (Markt Bechhofen, Landkreis Ansbach).  
Innerhalb eines großen zusammenhängenden Waldgebietes werden auf einer Fläche von insgesamt etwa knapp 19,8 ha die dort schon vorhandenen Waldbestände zu Sumpfwald, Eichen-Hainbuchenwäldern bzw. Buchenwäldern umgebaut bzw. entwickelt. Daneben ist auf Teilflächen die Anlegung von Tümpeln bzw. die Entwicklung bestehender Tümpel durch deren Freistellung von Gehölzen vorgesehen.



- Ersatzmaßnahme 18 E<sub>FCS</sub>: Entwicklung von Waldinnensäumen im Umgriff der A 6.  
Im Rahmen dieser Maßnahme wird durch das Ausbringen von insgesamt 100 Haselmauskästen oder -röhren kurzfristig sowie durch die Entwicklung von ca. 10 ha Waldinnensäumen mit einer Breite von ca. 10 m entlang bestehende Wege im Umfeld der A 6 mit mindestens zwölf verschiedenen heimischen Gehölzarten zumindest auf längere Sicht neuer Lebensraum für die Haselmaus im räumlichen Zusammenhang mit dem Eingriffsbereich des Vorhabens etabliert.

In Bezug auf das Landschaftsbild umfasst die Planung daneben folgende kompensatorische Maßnahmen:

- Gestaltungsmaßnahme 19 G: Ansaat von Landschaftsrasen auf Verkehrsnebenflächen
- Gestaltungsmaßnahme 20 G: Wiederanlegung von Wald auf Flächen im (vormaligen) Baufeldbereich
- Gestaltungsmaßnahme 21 G: Pflanzung von artenreichen Hecken- und Gebüschriegeln sowie von Einzelbäumen im unmittelbaren Autobahnumfeld
- Gestaltungsmaßnahme 22 G: Entwicklung von artenreichen Altgrasbeständen auf Verkehrsnebenflächen.

Nähere Details bzgl. der Maßnahmen sind in Unterlage 9.3 T enthalten, die Lage der einzelnen Maßnahmenflächen ist aus Unterlage 9.1 Blatt 1 T sowie den einzelnen Blättern der Unterlage 9.2 ersichtlich. Hierauf wird Bezug genommen.

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

Die Planfeststellungsbehörde ist von Rechts wegen nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten zur Sprache gebrachte Planungsalternative gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr können Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 16.08.1995, UPR 1995, 445).

Ist der Planungsbehörde mithin bei der Betrachtung von Planungsalternativen ein gestuftes Vorgehen gestattet, so ist es ihr nicht verwehrt, im Fortgang des Verfahrens die Umweltverträglichkeitsprüfung auf diejenige Variante zu beschränken, die nach dem jeweils aktuellen Planungsstand noch ernsthaft in Betracht kommt (BVerwG, Urteil vom 25.01.1996, DVBl. 1996, 677). Es ist somit als ausreichend anzusehen, wenn die Planfeststellungsbehörde die (förmliche) Umweltverträglichkeitsprüfung auf die Variante beschränkt, die vom Vorhabensträger beantragt wurde (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24.09.1997, NVwZ-RR 1998, 297).

Unter C. 3.4.2 dieses Beschlusses hat die Planfeststellungsbehörde die Möglichkeit von Varianten, insbesondere auch unter dem Aspekt der Umweltverträglichkeit, untersucht. Mit Bezug auf die dortigen Ausführungen lässt sich an dieser Stelle festhalten, dass die Auswahl zugunsten der dieser Entscheidung zu Grunde liegenden Planungsgestaltung nicht zu beanstanden ist. Den Anforderungen des § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 UVPG ist damit Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine „Beschreibung der vernünftigen Alternativen, die für das

Vorhaben und seine spezifischen Merkmale relevant und vom Vorhabenträger geprüft worden sind, und die Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl unter Berücksichtigung der jeweiligen Umweltauswirkungen“ (siehe dazu BR-Drs. 164/17 S. 101). Auch § 17 Satz 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.01.1996, DVBl. 1996, 667).

## **2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 25 UVPG)**

Die in § 25 Abs. 1 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 (Nr. 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 Umweltrisikoausschätzung anhand einer dreistufigen ordinalen Skala mit den Begriffen "mittel" – "hoch" – "sehr hoch". Diese Methode ist sachgerecht, die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere in die Abwägung, ein (vgl. § 25 Abs. 2 UVPG, § 17 Satz 2 FStrG).

### **2.2.1 Schutzgut Mensch**

Die in C 2.1.4.1 dieses Beschlusses dargestellten unterschiedlichen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind getrennt voneinander zu bewerten, da sie wegen ihrer Verschiedenartigkeit einer Saldierung nicht zugänglich sind.

#### *2.2.1.1 Teilbereich Wohnen*

##### **2.2.1.1.1 Lärm**

Auf Grund der von ihnen ausgehenden Störwirkungen sind Lärmbelastungen, die im Aufenthaltsbereich von Menschen auftreten, grundsätzlich als erheblich anzusehen. Die Entstehung von Lärm in unserer Umwelt kann jedoch nicht gänzlich vermieden werden.

Durch rechtliche sowie außerrechtliche Normen wurde ein System von Vorschriften geschaffen, aus dem sich entnehmen lässt, welche Lärmeinwirkungen als zumutbar erachtet werden und daher hinzunehmen sind.

In Beiblatt 1 zur DIN 18005 werden Orientierungswerte für eine angemessene Berücksichtigung des Schallschutzes in der städtebaulichen Planung festgeschrieben. Die darin enthaltenen Werte sind als wünschenswert einzuhaltende Zielwerte zu verstehen, bilden jedoch keine rechtsverbindlichen Grenzwerte (vgl. AllMBI. 16/1988, 670). Je nach bauplanerischer Nutzung sollen bei Verkehrswegen die nachfolgend genannten Beurteilungspegel eingehalten werden:

Nutzungen	Tag/Nacht
reine Wohngebiete	50 dB(A)/40 dB(A)
allgemeine Wohngebiete und Campingplatzgebiete	55 dB(A)/45 dB(A)
Friedhöfe, Kleingartenanlagen und Parkanlagen	55 dB(A)
besondere Wohngebiete	60 dB(A)/45 dB(A)
Dorfgebiete und Mischgebiete	60 dB(A)/50 dB(A)
Kerngebiete und Gewerbegebiete	65 dB(A)/55 dB(A)
sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart	45 dB(A)/35 dB(A) bis 65 dB(A)/65 dB(A)

Der Gesetzgeber selbst hat in § 2 der 16. BImSchV für den Bau oder die wesentliche Änderung von Straßen Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche festgelegt. Diese sollen grundsätzlich durch das Bauvorhaben nicht überschritten werden. Die Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV betragen:

Nutzungen	Tag/Nacht
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)/47 dB(A)
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)/49 dB(A)
in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)/54 dB(A)
in Gewerbegebieten	69 dB(A)/59 dB(A)

Soweit diese Grenzwerte auf Grund des Baus oder einer wesentlichen Änderung einer Straße überschritten werden, besteht für die betroffenen Anwesen Anspruch auf Lärmschutz. Allerdings bleibt in diesen Fällen auch zu prüfen, inwieweit die nicht schützbareren Außenwohnbereiche unzumutbar verlärmert werden bzw. inwieweit die Gesamtlärmsituation am Anwesen die Gefahr einer Gesundheitsschädigung begründet. Die Zumutbarkeitsschwelle, bei der sowohl eine schwere und unerträgliche Beeinträchtigung des Wohneigentums anzunehmen ist und bei der auch etwaige gesundheitliche Gefährdungen nicht ausgeschlossen werden können, lässt sich nach höchstrichterlicher Rechtsprechung zwar nicht exakt in allen Fallgestaltungen an einem bestimmten Geräuschpegel ausdrücken, jedoch wurde z. B. durch den Bundesgerichtshof diese Schwelle bei einem Lärmwert von 69/64 dB(A) tags/nachts in einem Wohngebiet jedenfalls wegen des Nachtwerts als überschritten angesehen (BGH, Urteil vom 06.02.1986, BayVBl. 1986, 537) zw. ebenso bei einem Wert von 70/60 dB(A) tags/nachts in einem Wohngebiet (BGH, Urteil vom 17.04.1986, DVBl. 1986, 998) und bei einem Wert von 72/62 dB(A) tags/nachts in einem Mischgebiet (u. a. BGH, Urteil vom 10.12.1987, NJW 1988, 900). Zwischenzeitlich wurde auch den in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) festgelegten Grenzwerten für die Lärmsanierung Orientierungsfunktion für die Feststellung unzumutbarer Lärmbelastung zugesprochen (OVG Lüneburg, Urteil vom 21.05.1997, UPR 1998, 40). Diese Werte betragen

gem. dem Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25.06.2010, Az. StB 13/7144.2/01/1206434, derzeit:

<b>Nutzungen</b>	<b>Tag/Nacht</b>
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten	67 dB(A)/57 dB(A)
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	69 dB(A)/59 dB(A)
in Gewerbegebieten	72 dB(A)/62 dB(A)

Außerdem ist mittlerweile wissenschaftlich anerkannt, dass Pegeländerungen von weniger als 3 dB(A) noch nicht oder kaum vom menschlichen Ohr wahrgenommen werden können.

Unter Beachtung dieser rechtlichen Vorgaben lassen sich die dauerhaften Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 25 Abs. 1 UVPG bzgl. der künftigen Lärmsituation wie folgt bewerten:

- a) Mittlere Beeinträchtigung:
  - Überschreitung der Orientierungswerte nach DIN 18005 (Nachtwerte)
- b) Hohe Beeinträchtigung:
  - Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV
- c) Sehr hohe Beeinträchtigung:
  - Überschreitung der Taggrenzwerte im Außenwohnbereich
  - Überschreitung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle

Die Bewertung der Lärmauswirkungen des plangegegenständlichen Vorhabens stellt sich demnach wie folgt dar:

Das Vorhaben führt insoweit zu hohen Beeinträchtigungen, als an insgesamt acht Anwesen in Oberampfrach der in der Nacht für Wohngebiete einschlägige Immissionsgrenzwert des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV von 49 dB(A), der für Oberampfrach auf Grund der örtlichen Situation maßgeblich ist (siehe dazu die diesbzgl. Ausführungen unter C. 3.3.4.1.2), auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen (wenn auch nur in geringem Maß) überschritten wird. Im Bereich der übrigen Anwesen in Oberampfrach sowie der weiteren Siedlungsflächen im Umfeld der A 6 werden die Grenzwerte der 16. BImSchV dagegen eingehalten.

Daneben führt das Vorhaben an verschiedenen Stellen in der Umgebung der Trasse der A 6 zu mittleren Beeinträchtigungen. So werden, unabhängig von den genannten Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV etwa im Bereich des der A 6 zugewandten Ortsrandes von Schnelldorf, am Einzelhof nördlich von Schnelldorf, am nordwestlichen/nördlichen Ortsrand von Ungetsheim, im Wohnbaugebiet in Ungetsheim, an mehreren Anwesen im Weiler Am Eichenrain sowie in weiten Teilen Oberampfrachs die Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete bzw. Dorf- und Mischgebiete in der Nacht von 45 dB(A) bzw. 50 dB(A) überschritten.

Die genaue Lage der betroffenen Immissionsorte ergibt sich aus den beiden Blättern der Unterlage 7. Die für jedes Stockwerk der untersuchten Anwesen berechneten

Beurteilungspegel sind aus den Ergebnistabellen im Anhang der Unterlage 17.1 T zu ersehen.

Bei der Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens kann aber auch nicht außer Betracht bleiben, dass die Siedlungsflächen im Umfeld des gegenständlichen Abschnitts der A 6 schon heute durch die von ihm herrührenden Verkehrslärmimmissionen einer erheblichen Lärmvorbelastung unterliegen und die im Rahmen des Autobahnausbaus vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen sogar eine erhebliche Verringerung der Verkehrslärmbelastung gegenüber der heutigen Situation bewirken, wie unter C. 2.1.4.1.1.1 bereits dargelegt wurde.

Insgesamt misst die Planfeststellungsbehörde den Lärmauswirkungen des Vorhabens unter Berücksichtigung der mit ihm verbundenen Verringerung der Lärmbelastung gegenüber dem heute gegebenen Zustand ein mittleres Gewicht zu. Die während der Baudurchführung zeitweiligen zusätzlichen Immissionen führen zu keiner anderen Beurteilung. Sie sind nur vorübergehender Natur und entstehen hauptsächlich in zumindest einiger Entfernung zu bewohnten Arealen. In Anbetracht der schon heute auf der A 6 gegebenen Verkehrsbelastung, die sich auch während der Bauzeit wegen des unter laufendem Verkehr vorgesehenen Ausbaus der A 6 (siehe Kapitel 9.1 der Unterlage 1 T) nicht verringern dürfte, und der damit ohnehin gegebenen Lärmbelastung wird der durch Bautätigkeiten zusätzlich entstehende Lärm nicht weiter ins Gewicht fallen.

#### 2.2.1.1.2 Luftschadstoffe

Für den Bereich der Luftschadstoffe ist in Anwendung des § 50 BImSchG davon auszugehen, dass die Auswirkungen insbesondere dann als hoch bzw. sehr hoch anzusehen sind, soweit gesundheitliche Gefahren zu befürchten sind, d. h., wenn die lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV überschritten werden. Bei der Bewertung dieser Auswirkungen wird weiter dahingehend differenziert, ob Menschen in solchen Bereichen, in denen die Grenzwerte der 39. BImSchV dauerhaft überschritten werden, ihren regelmäßigen Aufenthaltsort (Arbeits- und/oder Wohnort) haben, oder ob sie sich innerhalb dieser Bereiche in der Regel nur vorübergehend aufhalten. Bei dauerhaftem Aufenthalt innerhalb solcher Bereiche werden die Auswirkungen auf den Menschen als sehr hoch gewertet, bei vorübergehendem Aufenthalt als hoch bis mittel. Schadstoffhöhungen unterhalb der Grenzwerte sind bei dauerndem Aufenthalt als mittel einzustufen (vgl. § 50 Satz 2 BImSchG).

Aus der Unterlage 17.2 T der festgestellten Planunterlagen ergibt sich, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV jeweils am exponiertesten zur A 6 gelegenen Anwesen in Schnelldorf (ein nördlich der Ortslage von Schnelldorf liegender Einzelhof), in Oberampfrach und im Weiler „Am Eichenrain“ nicht bzw. nicht über das zulässige Maß hinaus überschritten werden. Der Jahresmittelwert für Partikel PM<sub>10</sub> liegt im Prognosejahr 2030 höchstens bei rund 18 µg/m<sup>3</sup> (45 % des einschlägigen Grenzwertes), für Partikel PM<sub>2,5</sub> bei knapp 13 µg/m<sup>3</sup> (50 % des einschlägigen Grenzwertes) und für NO<sub>2</sub> bei knapp 23 µg/m<sup>3</sup> (56 % des einschlägigen Grenzwertes). Es ist außerdem mit nur 13 Überschreitungen im Kalenderjahr des über den Tag gemittelten Immissionsgrenzwerts für Partikel PM<sub>10</sub> von 50 µg/m<sup>3</sup> sowie mit zwei Überschreitungen des über eine volle Stunde gemittelten Immissionsgrenzwerts für NO<sub>2</sub> von 200 µg/m<sup>3</sup> im Kalenderjahr zu rechnen. Zulässig wären hier nach der 39. BImSchV 35 bzw. 18 Überschreitungen im Kalenderjahr.

Im Hinblick darauf darf davon ausgegangen werden, dass auch in allen anderen Siedlungsbereichen im Umfeld der A 6, d. h. in den Bereichen, in denen sich Menschen dauerhaft aufhalten, keine unzulässigen Grenzwertüberschreitungen auftreten, weil die Luftschadstoffe mit zunehmender Entfernung vom Emissionsort

verdünnt werden. Ebenso kann, vor allem auch mit Blick auf den geringen Anteil, den der Luftschadstoffausstoß des Verkehrs auf der A 6 ausweislich der Berechnungsblätter am Ende der Unterlage 17.2 T an der (vergleichsweise niedrigen) Gesamtbelastung ausmacht, auch hinreichend sicher ausgeschlossen werden, dass diese Grenzwerte in für einen vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmten Flächen in der Nähe der A 6 in unzulässigem Ausmaß überschritten werden; dies gilt auch für die zur Freizeitgestaltung genutzten Areale am Erlensee.

Auf Grund dessen sind die Beeinträchtigungen durch vom Verkehr auf der A 6 emittierte Luftschadstoffe als nur von mittlerer Schwere zu betrachten.

Die während der Bauarbeiten für den 6-streifigen Ausbau der A 6 durch Verkehrsumleitungen im der Autobahn nachgeordneten Straßennetz teilweise eintretenden zusätzlichen Belastungen mit Luftschadstoffen treten zum großen Teil nur während sehr überschaubarer Zeiträume auf, zudem betreffen diese Umleitungen zum guten Teil nur land- und forstwirtschaftlich genutzte Wege mit einem geringen Verkehrsaufkommen. Auch soweit für die Erneuerung einzelner Unterführungsbauwerke unter der A 6 die betreffenden Wegeverbindungen für bis zu zwei Jahre gesperrt werden müssen, sind nur land- und forstwirtschaftliche Wege betroffen. Das auch hier nur zu erwartende geringe Aufkommen an Umleitungsverkehr ist von stark untergeordnetem Beeinträchtigungsgrad bzw. wirkt sich gar nicht merklich nachteilig auf Siedlungsflächen aus. Die für einige Wochen notwendigen Umleitungen der Fahrzeuge, die ansonsten zwei bestimmte Rampen der AS Schnelldorf nutzen bzw. sich im Bereich des AK Feuchtwangen/Crailsheim von Richtung Würzburg in Richtung Nürnberg bewegen, über in der Umgebung liegende Anschlussstellen führen wiederum nur relativ kurzzeitig zur zusätzlichen Beeinträchtigungen. Auf Grund dessen bewertet die Planfeststellungsbehörde auch unter Berücksichtigung der nach den aktuellen Verkehrszahlen im Bereich der betroffenen Rampen gegebenen Verkehrsbelastungen und der deshalb während der Umleitungen zu erwartenden Zunahme der Luftschadstoffbelastung im Bereich der in der Nähe der Ausweichanschlussstellen und Ausweichstrecken liegenden Siedlungen die dadurch eintretenden Beeinträchtigungen nur als von mittlerer Schwere.

Insgesamt sind die mit dem Ausbau der A 6 für die Lufthygiene verbundenen Auswirkungen deshalb (auch insgesamt) als mittel zu bewerten.

### 2.2.1.2 Teilbereich Erholung

Für die Bewertung der Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch durch das Vorhaben infolge von Lärm- und Schadstoffemissionen im Freizeit- und Erholungsbereich ist in Anlehnung an die soeben aufgeführten Bewertungskriterien Folgendes festzustellen:

In autobahnnahen Bereichen außerhalb der Ortslagen sind die dortigen Flächen bereits starken Lärm- und Schadstoffimmissionen ausgesetzt und deshalb für Erholungsaktivitäten bereits heute wenig attraktiv. Infolge des bestandsnahen Ausbaus der A 6 kommt es lediglich zu einer geringfügigen Steigerung der Immissionsbelastung im Umfeld der Autobahntrasse bzw. zu einer nur geringen Erweiterung des schon durch Immissionen beeinträchtigten Bereichs.

Die Verluste an Waldflächen beschränken sich auf unmittelbar an die Autobahn angrenzende Bestände, die einer besonders starken Vorbelastung durch verkehrliche Immissionen unterliegen. Auf die Erholungseignung der großflächigen Waldbestände nördlich der Autobahn an sich, die sich weit über die Grenze des Untersuchungsgebiets hinaus erstrecken, hat das Vorhaben in Anbetracht der Ausdehnung dieser Waldflächen keinen Einfluss.

Der Einfluss des Vorhabens auf die Attraktivität des Erlensees und seiner unmittelbaren Umgebung zur Nutzung für Erholungszwecke ist ebenso nicht besonders gravierend. Die Immissionsbelastung infolge des Verkehrs auf der Autobahn verändert sich gegenüber der ohnehin schon gegebenen Vorbelastung nur in geringem, kaum wahrnehmbarem Ausmaß. Der See und sein Umfeld sind nach der vorhabensbedingten Beseitigung der derzeit zwischen der Autobahn und dem Seeufer vorhandenen Gehölze zwar für eine gewisse Zeit unmittelbar den optischen Störwirkungen ausgesetzt, die von den sich auf der Autobahn bewegendenden Fahrzeugen ausgehen, bis nach einer gewissen Zeit die auf der neuen Autobahnböschung vorgesehenen flächigen Gehölzstrukturen wieder für eine dem derzeitigen Zustand annähernde optische Abschirmung sorgen. Der Zeitraum, in dem keine adäquate Abschirmung vorhanden ist, ist aber überschaubar, da derartige Gehölzstrukturen nach allgemeiner Erfahrung vergleichsweise schnell wachsen. Die infolge des Vorhabens eintretenden Beeinträchtigungen erreichen deshalb nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde bei weitem nicht in eine solche Dimension, die zu einer Entwertung des Sees für Erholungs- und Freizeitaktivitäten führen könnte. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der während der Bauabwicklung temporär hier zusätzlich auftretenden Beeinträchtigungen durch Immissionen unterschiedlicher Art sowie visuellen Beeinträchtigungen infolge der Bautätigkeiten. Diese werden im Umfeld des Erlensees jeweils nur überschaubare Zeiträume andauern und dort außerdem wohl auch nicht ausschließlich während der Badesaison ausgeführt werden.

Die Offenlandflächen, die sich hauptsächlich südlich der Autobahn befinden, werden bedingt durch den vorwiegend einseitigen Ausbau nach Norden in gewissem (geringem) Maß von Immissionseinträgen entlastet.

Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Straßen- und Wegeverbindungen werden nicht auf Dauer unterbrochen. Lediglich zeitweilig werden einige die Autobahn kreuzende Wege wegen der Bauarbeiten im Kreuzungsbereich nicht passierbar sein. Die entsprechenden Wegebeziehungen werden aber grundsätzlich, wenn auch mit gewissen Umwegen für die Wegennutzer, auch in der Bauphase bedient. Nach der baulichen Umsetzung der Planung steht das Wegenetz der Allgemeinheit in seiner derzeitigen Form wieder uneingeschränkt zur Verfügung.

Die genannten Aspekte des Vorhabens im Teilbereich Erholung sind nur Teilaspekte der insgesamt zu bewertenden Erholungseignung des in Betracht kommenden Raumes nach Verwirklichung des Vorhabens. Hierzu ist jedoch eine umfassendere Gesamtbewertung der Beeinträchtigung der Landschaftsräume notwendig. Deshalb wird auf den unten stehenden Gliederungspunkt C. 2.2.6 verwiesen. Da gerade der Bereich der Freizeit- und Erholungseignung sehr verschiedene Aspekte zum Inhalt hat, erscheint eine Saldierung hier nicht möglich. Insgesamt werden jedoch alle Teilaspekte in die Abwägung eingestellt.

### **2.2.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt**

Der Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt werden folgende umweltbezogene Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze sowie sonstiger fachbezogener Unterlagen zu Grunde gelegt:

- § 14 ff. BNatSchG: Eingriffe in Natur und Landschaft
- § 20 ff. BNatSchG: Schutzgebiete nach nationalem Recht
- § 31 ff. BNatSchG: FFH-Gebiete und Europäische Vogelschutzgebiete
- § 30 BNatSchG, Art. 23 BayNatSchG: Schutz bestimmter Biotope
- § 39 Abs. 5 BNatSchG, Art. 16 BayNatSchG: Schutz der Lebensstätten

- § 44 BNatSchG: Artenschutzrechtliche Verbote
- § 9 BWaldG und Art. 9 BayWaldG: Erhaltung des Waldes
- Bayerische Kompensationsverordnung (BayKompV) und dazu vorliegende Vollzugshinweise und Arbeitshilfen
- Biotopkartierung Bayern sowie sonstige Kartierungen schützenswerter Biotope (ASK)
- Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP)
- Rote Listen gefährdeter Tiere und Pflanzen in Deutschland und Bayern
- Bundesartenschutzverordnung.

Insbesondere FFH-Gebiete und Europäische Vogelschutzgebiete, die nach deutschem Recht ausgewiesenen Schutzgebiete sowie geschützte Biotope/Biotopverbundsysteme dienen (auch) dem Erhalt der biologischen Vielfalt.

Auf der Grundlage der genannten Vorschriften und Unterlagen werden die erheblichen und/oder nachhaltigen Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt bestimmt und hinsichtlich ihres Ausmaßes eingeordnet. Den Begriffen der dreistufigen Bewertungsskala werden dabei im Wesentlichen folgende Umweltauswirkungen zugeordnet:

a) Sehr hoch

- Überbauung und Beeinträchtigung von naturnahen Laubwaldbiotopen
- Lebensraumverlust sowie Zerschneidung oder Isolierung von Lebensräumen gefährdeter oder seltener Tier- und Pflanzenarten
- Verlust wertvoller Biotopstrukturen
- Funktionsbeeinträchtigung überregional bzw. regional bedeutsamer Vernetzungsachsen
- Erhebliche Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten oder Europäischen Vogelschutzgebieten
- Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände

b) Hoch

- Überbauung und Versiegelung von sonstigen Biotopstrukturen
- Überbauung und Beeinträchtigung von Waldbiotopen und Waldrändern
- Zerschneidung und Beeinträchtigung von Biotopverbundsystemen und Lebensraumbeziehungen
- Überbauung und Beeinträchtigung ökologisch wertvoller landwirtschaftlicher Nutzflächen

c) Mittel

- Beeinträchtigung von sonstigen Wald- und Gehölzstrukturen
- Beeinträchtigung von sonstigen Biotopstrukturen
- Versiegelung land- und forstwirtschaftlicher Nutzflächen.

Danach sind mit dem Vorhaben in mehrfacher Hinsicht sehr hohe Beeinträchtigungen verbunden:



Bei der Verwirklichung des Vorhabens werden in nicht unerheblichem Ausmaß standortgerechte Laub(misch)waldflächen alter Ausprägung überbaut (ca. 1,5 ha) bzw. kommen erstmals innerhalb des Beeinträchtigungskorridors der A 6 zu liegen (etwa 1,6 ha). Letzteres führt dazu, dass die betroffenen Flächen – obwohl sie nicht unmittelbar in Anspruch genommen werden – durch die Emissionen des Straßenverkehrs in ihrer Lebensraumeignung bzw. ihrem ökologischen Potential bis zu einer gewissen Entfernung erstmals beeinflusst und in ihrer Wertigkeit gemindert werden. Waldflächen der genannten Art werden zudem auch in größerem Umfang für die Bauabwicklung in Anspruch genommen (rund 1,5 ha). Vorwälder auf natürlich entwickelten Böden werden ebenso in nicht unerheblichem Umfang überbaut (grob 0,5 ha) bzw. betriebsbedingt beeinträchtigt (etwa 0,71 ha); daneben werden auch derartige Strukturen während der Bauzeit beansprucht (ca. 0,2 ha). In kleinerem Umfang werden daneben Sumpfwald- und Auwaldbestände beim gegenständlichen Autobahnausbau überbaut (0,043 ha bzw. 0,012 ha) bzw. für die Bauabwicklung herangezogen (0,035 ha / 0,029 ha); zusätzlich liegen teilweise Sumpfwaldbestände in Zukunft erstmals innerhalb der Beeinträchtigungszone der Autobahn (ca. 0,1 ha). In kleinerem flächenmäßigen Ausmaß werden zudem Buchenwälder basenarmer Standorte (im Umfang von 0,017 ha) sowie Wasserröhrichte (im Umfang von etwa 0,1 ha) und Landröhrichte (knapp 0,9 ha) für die Dauer der Bauzeit in Anspruch genommen. Artenreiche seggen- bzw. binsenreiche Feucht-/Nasswiesen werden ebenso kleinflächig (0,013 ha) zum Zwecke der Umsetzung des Vorhabens in Anspruch genommen. Artenreiche Säume/Staudenfluren feuchter/nasser Standorte müssen zur Verwirklichung des Ausbaus der A 6 in kleinerem Umfang versiegelt und überbaut werden (zusammen ca. 0,045 ha); auch für die Dauer der Bauarbeiten müssen derartige Strukturen herangezogen werden (ca. 0,009 ha). Naturnahe Felsen ohne Felsspaltenvegetation fallen in nicht unerheblichem Umfang der Versiegelung anheim (beinahe 0,37 ha).

Im Rahmen der für die Umsetzung des Vorhabens notwendigen Baufeldfreimachung werden daneben neun Höhlenbäume beseitigt, wodurch zumindest potentielle Quartierstandorte für verschiedene Fledermausarten verloren gehen. Durch die Holzung von Waldbeständen gehen auch für den Klein- und Schwarzspecht Lebensräume verloren. Insbesondere entfallen auch neun für den Kleinspecht geeignete Bäume mit kleinen Höhlen. Zur Umsetzung des Vorhabens müssen außerdem in größerem Ausmaß Autobahnbegleitgehölze geholt werden. Diese Gehölze sowie die unmittelbar daran anschließenden Waldbereiche stellen jedoch relativ flächendeckend Lebensraum der Haselmaus dar, der durch die Holzungen zumindest für einige Zeit entsprechend verkleinert wird. Die Begleitgehölze der Autobahn dienen außerdem derzeit auch strukturgebunden fliegenden Fledermausarten als Orientierungs- und Leitstrukturen, die infolge des Vorhabens zumindest zeitweilig entfallen. Darüber hinaus geht durch die Beseitigung von Autobahnbegleitgehölzen am Heckelbach auch für den Biber essentieller Nahrungslebensraum jedenfalls für einen gewissen Zeitraum verloren. Die zum Ausbau der Autobahn notwendige Beseitigung von Hecken und Heckensäumen im unmittelbaren Umfeld der A 6 führt außerdem dazu, dass (mögliche) Brutstätten von Dorngrasmücke, Goldammer und Neuntöter in größerem Maß verloren gehen. Der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling verliert durch den vorgesehenen Bau der Beckenanlage ASB/RHB 715-1L ebenso in gewissem Umfang Lebensraum. Im Böschungsbereich der AN 4 und des dortigen Unterführungsbauwerks unter der A 6 gehen kleinflächig Lebensraumstrukturen der Zauneidechse verloren. Während der Bauphase des Vorhabens schließlich verliert die Feldlerche temporär Lebensraumflächen, u. a. durch eine hier geplante Zwischenlagerfläche. Wegen der zuvor beschriebenen Auswirkungen des Vorhabens werden in Bezug auf die Haselmaus, den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling und den Biber, die allesamt besonders bzw. streng geschützt sind, auch artenschutzrechtliche Verbotstatbestände (Zerstörungsverbot) erfüllt (siehe dazu im Einzelnen unter C. 3.4.6.2.2).

Die für den Bereich zwischen der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern und der AS Schnelldorf ermittelten Wanderkorridore für Großsäuger erfahren infolge des Vorhabens keine weitere Beeinträchtigung. Die Querungsbauwerke unter der A 6 im gegenständlichen Abschnitt werden mit mindestens den gleichen Abmessungen wie im Bestand neu errichtet bzw. wiederhergestellt, so dass die derzeitige (wenn auch suboptimale) Situation nicht relevant verändert wird.

FFH Gebiete bzw. Europäische Vogelschutzgebiete werden infolge des Vorhabens nicht erheblich beeinträchtigt (siehe dazu im Einzelnen unter C. 3.4.6.1); die Vorhabenswirkungen verbleiben hinsichtlich jedes der Erhaltungsziele der betroffenen Natura 2000-Gebiete unterhalb der Erheblichkeitsschwelle.

Darüber hinaus entstehen durch das Vorhaben unter mehreren Blickwinkeln hohe Beeinträchtigungen im Sinn der weiter oben stehenden Definition:

Der 6-streifige Ausbau der A 6 führt neben den schon benannten Auswirkungen zu einer Überbauung und Versiegelung von weiteren Biotopstrukturen/-flächen. Betroffen hiervon sind Feldgehölze (0,06 ha bzw. 0,05 ha), Einzelbäume/Baumreihen/Baumgruppen (ca. 0,1 ha werden überbaut), Streuobstbestände (in Komplex mit Grünland, ca. 0,02 ha werden überbaut) und (mäßig) artenreiche Säume und Staudenfluren unterschiedlicher Standorte (1,32 ha Überbauung und 0,31 ha Versiegelung). An Waldbiotopflächen sind Laub(misch)wälder unterschiedlicher Ausprägung (2,97 ha Überbauung ha, 0,6 ha Versiegelung, 2,78 ha Beeinträchtigung, 3,87 ha bauzeitliche Beanspruchung), Nadelholzforste (teilweise auch strukturreich; 1,79 ha Überbauung, 0,3 ha Versiegelung, 1,71 ha Beeinträchtigung, 2 ha Inanspruchnahme in der Bauzeit) und gewässerbegleitende Waldbestände (0,14 ha Überbauung, 0,6 ha baubedingte Beanspruchung) betroffen. Zudem werden verschiedene naturschutzfachlich höherwertige landwirtschaftliche Flächen überbaut, liegen nach Verwirklichung des Vorhabens erstmals innerhalb der Beeinträchtigungszone der A 6 bzw. werden in der Bauphase des Vorhabens herangezogen. Dies betrifft seggen-/binsenreiche Feucht-/Nasswiesen (0,06 ha Beeinträchtigung, 0,013 ha Beanspruchung in der Bauzeit) und extensive Grünlandflächen (ca. 1,85 ha Überbauung, 0,78 ha Versiegelung, 0,37 ha Beeinträchtigung, 3,22 ha Beanspruchung in der Bauzeit). Etwa 2,23 ha (mäßig) artenreiche Säume und Staudenfluren unterschiedlicher Standorte werden während der Bauabwicklung herangezogen, etwa 0,014 ha liegen neu in der Beeinträchtigungszone der Autobahn. Biotopverbundsysteme bzw. Lebensraumbeziehungen werden infolge des Vorhabens nicht (zusätzlich) beeinträchtigt. Das vorhandene Trassenband der A 6 bildet bereits jetzt eine starke Barriere, durch den Ausbau der Autobahn entsteht insoweit kein weitergehender nachteiliger Effekt.

Schließlich führt das Vorhaben auch zu mittleren Beeinträchtigungen im Sinn der weiter oben stehenden Definition:

Von den genannten Gehölzstrukturen werden – ebenso wie noch weitere derartige Strukturen wie mesophile Gebüsche/Hecken – während der Bauzeit in Anspruch genommen bzw. geraten infolge des Ausbaus der A 6 in deren Beeinträchtigungszone hinein. Feldgehölze werden baubedingt im Umfang von knapp 0,13 ha vorübergehend beansprucht, ebenso 0,14 ha an Einzelbäumen, Baumreihen und Baumgruppen, 0,06 ha Streuobstbestände in Komplex mit Grünland, 0,077 ha mesophile Hecken und Gebüsche, rund 0,03 ha naturnahe Gräben sowie gut 0,55 ha artenarme Säume und Staudenfluren. Von mesophilen Hecken und Gebüschen liegen zukünftig etwa 0,032 ha, von Einzelbäumen, Baumreihen und Baumgruppen grob 0,03 ha, von artenarmen Säumen und Staudenfluren etwa 0,13 ha und von bedingt naturnahe Stillgewässerflächen ca. 0,35 ha erstmals innerhalb des Beeinträchtigungskorridors entlang der A 6, rund 0,036 ha werden von letzteren während

der Bauabwicklung in Anspruch genommen. Landwirtschaftliche Nutzflächen in Gestalt von Acker- und (intensiv genutzten) Grünlandflächen werden im Umfang von etwa 0,63 ha bzw. 0,3 ha versiegelt.

Bei den vorstehend vorgenommenen Bewertungen ist allerdings zu berücksichtigen, dass die versiegelten, überbauten bzw. bauzeitlich beanspruchten Flächen zum Großteil bereits erheblichen Vorbelastungen durch den Autobahnverkehr ausgesetzt sind. Die ausschließlich für die Bauabwicklung herangezogenen Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten renaturiert. Es wird jedoch, insbesondere im Bereich der zu holzenden Waldbestände, einige Jahre dauern, bis sich wieder den vorhandenen Beständen annähernd vergleichbare Strukturen auf den Flächen etabliert haben werden. Zudem ist in Blick zu nehmen, diese die Wertungen noch ohne Einbeziehung der plangegenständlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere der Kompensationsmaßnahmen (siehe dazu u. a. die textlichen Beschreibungen unter C 2.1.5), erfolgt sind. Mit den planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen kann im Hinblick auf die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in den Naturhaushalt entsprechend den Vorgaben der BayKompV letztlich eine volle funktionelle Kompensation erreicht werden. Die Eingriffe sind zu einem erheblichen Teil ausgleichbar; soweit sie nicht ausgleichbar sind, sind sie zumindest ersetzbar. Mit den geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden sie gleichartig bzw. gleichwertig funktionell kompensiert (vgl. dazu im Einzelnen die Ausführungen unter C. 3.4.6.4.7, 3.4.6.4.8 und 3.4.6.4.10). Da bei der Darstellung der Umweltauswirkungen auch die Maßnahmen einzubeziehen sind, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden, sowie die Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in Natur und Landschaft (§ 24 Abs. 1 Satz 1 Nrn. 3 und 4 UVPG), und diese Darstellung Grundlage der Bewertung ist (§ 25 Abs. 1 UVPG), geht obige Bewertung zugunsten der Umwelt von einer schlechteren Bewertungslage aus, als sie sich nach Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen darstellen wird. Nichtsdestotrotz werden die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt insgesamt als sehr hoch angesehen.

Ergänzend wird im Hinblick auf die Bewertung der Versiegelung auf die nachfolgenden Ausführungen zu den Schutzgütern Fläche und Boden unter C 2.2.3 verwiesen.

### **2.2.3 Schutzgüter Fläche und Boden**

Die Bewertung der unter C 2.1.4.3 dieses Beschlusses aufgezeigten zu erwartenden Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Schutzgüter Fläche und Boden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung hat sich primär an den Bestimmungen des BBodSchG und der BBodSchV zu orientieren.

Zweck der bodenschutzrechtlichen Vorschriften ist es u. a., schädliche Bodenveränderungen abzuwehren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen (vgl. § 1 Satz 2 BBodSchG). Zur Abwehr vermuteter oder bereits eingetretener schädlicher Bodenveränderungen, die auf stoffliche Belastungen zurückzuführen sind, legt die BBodSchV Prüf- und Maßnahmenwerte (§ 8 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 BBodSchG) und zur Vorsorge gegen das (mittel- bis langfristige) Entstehen schädlicher Bodenveränderungen Vorsorgewerte (vgl. § 8 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG) fest. Schädliche Bodenveränderungen sind Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 2 BBodSchG genannten Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit hervorzurufen (§ 2 Abs. 3 BBodSchG). Dabei ist hervorzuheben, dass der Zweck des BBodSchG sich keineswegs nur auf den Schutz der natürlichen Funktion des Bodens erstreckt. Neben diesen ökologischen Funktionen werden vielmehr auch die Funktionen des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie die Nutzungsfunktionen mit einbezogen (vgl. § 2 Abs. 2 Nrn. 2 und 3

BBodSchG). Als geschützte Nutzungsfunktion wird hierbei in § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort "für Verkehr" genannt.

Daneben kann auf Schutzbestimmungen des BauGB zurückgegriffen werden. Nach § 1a Abs. 2 BauGB soll mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden; Bodenversiegelungen sollen auf das notwendige Maß begrenzt werden.

Um die Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Fläche und Boden gemäß § 25 Abs. 1 UVPG bewerten zu können, werden die natürlichen Funktionen, d. h. Speicher- und Filterfunktionen vorhandener Bodentypen und Bodenarten, ebenso betrachtet wie die Beeinträchtigung der Funktionen als Lebensgrundlage und Lebensraum sowie quantitative Aspekte („Flächenverbrauch“). Darüber hinaus werden auch die Auswirkungen der Maßnahme für die Nutzungsfunktion des Bodens als Grundlage für die land- und forstwirtschaftliche Produktion in die Betrachtung einbezogen.

Hinsichtlich der Bewertung der Eingriffsintensität ist festzustellen, dass die Beeinträchtigung der Speicher- und Filterfunktion durch Versiegelung und Überbauung bei allen hier vorkommenden Bodentypen (vorwiegend sandige Böden aus Schilfsandstein oder Mergelsteine und Schieferletten des Unteren Bunten (Gips)Keupers) erheblich ist, da diese Funktionen nach Durchführung der Maßnahme zumindest innerhalb der Trassenbereiche nicht mehr wahrgenommen werden können. Die Versiegelung stellt sich im Übrigen auch als gravierendste Auswirkung auf die Schutzgüter Fläche und Boden dar, da der versiegelte Boden einerseits seine natürlichen Funktionen (§ 2 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG), insbesondere als Lebensraum und -grundlage für Pflanzen und Tiere einbüßt, andererseits auch nicht mehr als Fläche für Siedlung und Erholung, Land- und Forstwirtschaft oder andere Infrastrukturmaßnahmen zur Verfügung steht (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 3 BBodSchG). Auf Grund dessen und der damit verbundenen Wechselwirkungen, u. a. auch im Hinblick auf das Schutzgut Wasser (geringere Grundwasserneubildung, beschleunigter Abfluss des Oberflächenwassers) ist die mit dem Vorhaben verbundene Nettoneuversiegelung von etwa 6,5 ha als sehr hohe Beeinträchtigung der Schutzgüter Fläche und Boden zu werten.

Durch das Vorhaben erfolgen aber auch Flächenumwandlungen, bei denen davon auszugehen ist, dass die Lebensraumfunktionen zumindest vorübergehend gestört und sich erst allmählich veränderte Lebensraumfunktionen in den Randbereichen neu aufbauen werden. Dabei ist nicht davon auszugehen, dass die Lebensraumfunktionen in allen Bereichen wieder in der bestehenden Form hergestellt werden können. Insbesondere ist bei vorübergehender Flächeninanspruchnahme trotz Rekultivierung nicht auszuschließen, dass die ursprünglichen Bodenfunktionen nicht in vollem Umfang wiederaufleben. Es ist somit unter diesem Gesichtspunkt zumindest von einer hohen Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden auszugehen.

Ferner werden die Lebensraumfunktionen in Straßennähe durch Schadstoffimmissionen beeinflusst, wobei sich erhöhte Schadstoffgehalte nach den vorliegenden und unter C 2.1.4.3 dieses Beschlusses näher beschriebenen Untersuchungsergebnissen im Wesentlichen auf den unmittelbaren Nahbereich zu den Fahrbahnrändern (ca. 10 m beiderseits der Straßenränder) konzentrieren und nach außen hin deutlich abnehmen werden. Innerhalb dieses besonders schadstoffbelasteten Geländestreifens sind die vorhabensbedingten Auswirkungen als hoch zu bewerten, wobei allerdings die Vorbelastung durch die schon vorhandenen Verkehrsflächen der Autobahn zu berücksichtigen ist. Da die Kontamination des Bodens mit zunehmender Entfernung von den Fahrbahnrändern deutlich abnimmt, sind schadstoffbedingte Auswirkungen auf außerhalb des 10 m-Bereichs liegende Böden als nicht erheblich im Sinne des UVPG anzusehen.

Schließlich sind die Auswirkungen des Vorhabens auf den Bereich der landwirtschaftlichen Produktion zu bewerten, wobei die Eingriffe dann als hoch/sehr hoch anzusehen sind, wenn günstige bzw. sehr günstige Produktionsbedingungen bestehen und in diesen Bereichen Bodenverluste eintreten bzw. ertragsmindernde Schadstoffbelastungen für landwirtschaftliche Betriebsflächen bestehen. Da vorliegend die Ertragsfähigkeit der vorhandenen Böden im Hinblick auf die relativ nährstoffarmen sandigen Böden allgemein bekannt als von mittlerer Güte einzustufen ist, ist den vorhabensbedingten Eingriffen in die ackerbaulich Flächen hier hohes Gewicht zuzumessen. Hinsichtlich der Schadstoffbelastung wurde bereits ausgeführt, dass sich erhöhte Werte in einem Abstand von etwa bis zu 10 m vom Fahrbahnrand aufgrund bisheriger Erfahrungswerte haben nachweisen lassen. Soweit abschnittsweise landwirtschaftliche Betriebsflächen nach Verwirklichung des Vorhabens in diesen Bereich hineinragen, wird eine Beeinträchtigung der dortigen Produktion in diesem Bereich für möglich gehalten und als hoch bewertet. Hinsichtlich der forstwirtschaftlichen Bodennutzung ist keine abweichende Bewertung angezeigt.

Erhebliche Auswirkungen auf die Nahrung und damit nachteilige Wechselwirkungen auf die Schutzgüter Mensch und Tiere sind indes nicht zu erwarten. Die landwirtschaftlichen Nutzflächen liegen, u. a. bedingt durch Böschungs- und Einschnittsflächen sowie teilweise entlang der Trasse verlaufende Wege zum großen Teil außerhalb des genannten 10 m-Bereichs. Soweit in untergeordnetem Umfang noch innerhalb dieses 10 m-Bereiches landwirtschaftliche Bodennutzung betrieben werden sollte, wäre der Anteil der dort produzierten Nahrungspflanzen am Nahrungsgemisch der Bevölkerung zu gering, als dass Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit hervorgehoben werden könnten. Hinzu kommt, dass in der unter C. 2.1.4.3 dieses Beschlusses erwähnten Untersuchungen zufolge der Belastungspfad Tierfutter – tierische Nahrungsmittel – Mensch eine nur untergeordnete Rolle spielt, auf dem Pfad Boden – Pflanze – Tier – Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen sogar noch unwahrscheinlicher. Schädliche Bodenveränderungen i. S. v. § 2 Abs. 3 BBodSchG sind somit nach derzeitigem Erkenntnisstand insoweit nicht zu erwarten und daher als unerheblich zu bewerten.

#### **2.2.4 Schutzgut Wasser**

Der Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind die bestehenden Schutzbestimmungen des WHG, des BayWG sowie der hierzu ergangenen Ausführungsbestimmungen zu Grunde zu legen. Insbesondere sind hierbei folgende Bestimmungen zu beachten:

Jedermann ist verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften zu vermeiden, um eine mit Rücksicht auf den Wasserhaushalt gebotene sparsame Verwendung des Wassers sicherzustellen, um die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten und um eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden (§ 5 Abs. 1 WHG).

Die Zulässigkeit der Einleitung von Abwasser in Gewässer steht unter dem Vorbehalt einer wasserrechtlichen Erlaubnis, die nur erteilt werden darf, wenn die Menge und Schädlichkeit des Abwassers so gering gehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist, wenn die Einleitung mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften und sonstigen rechtlichen Anforderungen vereinbar ist, und wenn Abwasseranlagen oder sonstige Einrichtungen errichtet und betrieben werden, die erforderlich sind, um die Einhaltung der genannten Anforderungen sicherzustellen (§ 57 Abs. 1 WHG). In

diesem Zusammenhang regeln die wasserrechtlichen Bestimmungen, wer zur Abwasserbeseitigung verpflichtet ist (§ 56 WHG i. V. m. Art. 34 BayWG).

Zum besonderen Schutz des Grundwassers darf eine Erlaubnis für das Einbringen und Einleiten von Stoffen in das Grundwasser nur erteilt werden, wenn eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen ist (§ 48 Abs. 1 WHG).

Dem besonderen Gewässerschutz dient in diesem Zusammenhang auch die Festsetzung von Wasserschutzgebieten (§ 51 WHG i. V. m. Art. 31 BayWG), in denen im öffentlichen Interesse der Sicherstellung der bestehenden und künftigen öffentlichen Wasserversorgung in bestimmten Bereichen verschiedene Verbote, Beschränkungen, Handlungs- und Duldungspflichten festgelegt werden können (§ 52 WHG).

Bei Ausbaumaßnahmen sind natürliche Rückhalteflächen zu erhalten, das natürliche Abflussverhalten nicht wesentlich zu verändern, naturraumtypische Lebensgemeinschaften zu bewahren und sonstige nachteilige Veränderungen des Zustands des Gewässers zu vermeiden oder, soweit dies nicht möglich ist, auszugleichen (§ 67 Abs. 1 WHG).

Dem Schutz vor Hochwassergefahren dienen insbesondere der Genehmigungsvorbehalt gemäß § 36 WHG i. V. m. Art. 20 BayWG sowie die Regelungen der §§ 78 und 78a WHG i. V. m. Art. 46 BayWG.

Die mit dem gegenständlichen Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind unter Beachtung dieser Prämissen wie folgt zu beurteilen:

#### 2.2.4.1 *Oberflächengewässer*

Die Umsetzung der gegenständlichen Planung führt im Hochwasserfall zu keinen erkennbaren Beeinträchtigungen bzw. zu keiner Verschärfung der derzeitigen Situation. Die im Rahmen der Planung vorgesehenen baulichen Veränderungen spielen sich praktisch ausnahmslos außerhalb des entlang der Wörnitz festgesetzten Überschwemmungsgebietes ab. Die im Überschwemmungsgebiet geplante Grabenberäumung führt zu keiner Veränderung der örtlichen Verhältnisse, die sich im Hochwasserfall als nachteilig erweisen könnte.

Der vorgesehene Ersatzneubau von Gewässerdurchlässen unter der Trasse der A 6 führt zu keiner Änderung der derzeitigen Verhältnisse von Gewicht. Die neuen Durchlässe liegen in unmittelbarer Nähe zu den vorhandenen und erhalten mindestens die gleichen Abmessungen wie diese. Die derzeitigen Durchlässe werden zudem erst nach der Fertigstellung der neuen Durchlassbauwerke außer Betrieb genommen. Die mit der Erneuerung der Durchlässe einhergehenden Beeinträchtigungen werden deshalb als allenfalls mittel bewertet. Darüber hinaus gehende Eingriffe in Gewässerläufe sowie Eingriffe in Stillgewässer sind nicht vorgesehen.

Das auf den plangegegenständlichen Fahrbahnflächen anfallende belastete Oberflächenwasser wird zum großen Teil gesammelt und über die vorgesehenen Absetz- bzw. Regenrückhaltebecken den in der Umgebung verlaufenden Vorflutern zugeleitet. Mit diesen Vorreinigungseinrichtungen und nicht zuletzt auf Grund der Selbstreinigungskraft der Vorfluter wird der Gefahr einer Verschmutzung wirksam vorgebeugt. Die Absetzbecken wirken mittels Tauchdämmen bzw. -wänden im Harvariefall einem Gelangen wassergefährdender Stoffe in die Vorfluter entgegen. Zudem sind die Auslaufbauwerke der Regenrückhaltebecken mit Absperrschiebern versehen, die bei Bedarf verschlossen werden können und ein Abfließen kontaminierten Wassers in die Vorfluter unterbinden. Die vorgesehenen Beckenanlagen

können allerdings die durch Tausalzausbringung im Winter im Straßenabwasser gelösten Chloride nicht abscheiden. Dennoch führt das Vorhaben zu keiner mehr als geringfügigen Erhöhung der Chloridkonzentration im Flusswasserkörper 1\_F093 (Wörnitz bis Oberaumühle). Die möglichen Auswirkungen des Vorhabens sind daher insoweit als mittel zu bewerten. Zu berücksichtigen ist außerdem, dass den geplanten Regenrückhaltebecken im Hinblick auf Hochwasserspitzen bei Starkregenereignissen eine als nicht gering einzuschätzende Pufferwirkung zukommt. Vorstehende Bewertung gilt daher auch im Hinblick auf die durch zusätzliche Versiegelung veränderten Abflussverhältnisse und die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Vorfluter. Etwaigen hydraulischen Problemen im Hinblick auf den Drosselabfluss der Regenrückhaltebecken wird mit den unter A 4.1.1 verfügbaren Maßgaben wirksam begegnet, so dass die zu erwartenden Auswirkungen auch in hydraulischer Hinsicht nicht als hoch einzustufen sind.

Den während der Bauabwicklung möglichen Gefährdungen von Oberflächengewässern kann mit den diesbzgl. Nebenbestimmungen unter A. 3.2 wirksam begegnet werden. Die u. U. dennoch zeitweise nicht zu vermeidenden Einwirkungen sind nicht nachhaltiger Natur, so dass die baubedingten Beeinträchtigungen für Oberflächengewässer auch nur als mittel einzustufen sind.

#### 2.2.4.2 Grundwasser

Das Grundwasser wird im Untersuchungsgebiet nicht zur Trinkwassergewinnung genutzt; nachteilige Auswirkungen auf die Trinkwasserversorgung entstehen vorhabensbedingt nicht.

Negative Einflüsse auf das Grundwasservorkommen an sich ergeben sich vor allem durch die Neuversiegelung von netto ca. 6,5 ha, da dadurch die Grundwasserneubildung in den betroffenen Bereichen unterbunden oder – etwa in den Randbereichen – zumindest beeinträchtigt wird. Erschwerend kommt hinzu, dass das Untersuchungsgebiet relativ niederschlagsarm ist. Der durchschnittliche Jahresniederschlag beträgt etwa 750 mm, so dass sich gerade hier Versiegelungen ungünstig auf die Grundwasserneubildung auswirken. Im Hinblick darauf sind die Auswirkungen auf das Grundwasser in dieser Hinsicht als hoch zu bewerten. Gemindert wird dieser nachteilige Einfluss allerdings in gewissem Ausmaß dadurch, dass das im Bereich der plangegegenständlichen Autobahnflächen anfallende Wasser zumindest zu einem gewissen Teil im Böschungs- bzw. Mulden-/Grabenbereich versickern kann und damit letztendlich doch zur Grundwasserneubildung beiträgt. Die Planfeststellungsbehörde bleibt aber gleichwohl dabei, die für die Grundwasserneubildung anlagebedingt entstehenden Beeinträchtigungen als hoch zu bewerten.

Weitere auf Dauer angelegte Einwirkungen auf das Grundwasser ergeben sich zwischen von Bau-km 711+500 bis 712+050 nördlich der Trasse der A 6, da hier der Einbau von Tiefenentwässerungsanlagen geplant ist, um am dortigen Böschungsfuß auftretendes Schichten- bzw. Sickerwasser vom Autobahnkörper fernzuhalten. Die damit verbundenen kleinräumigen Auswirkungen auf den Bodenwasserhaushalt sind aber angesichts des Umfangs des mit den Tiefenentwässerungsanlagen abzuleitenden Wassers von nur 1 l/s äußerst gering. Merkliche Auswirkungen auf die Vegetation im Umfeld der Tiefenentwässerung sind außerhalb der Autobahn- bzw. Autobahnnebenflächen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht anzunehmen. Die Tiefenentwässerungsanlagen beugen gleichzeitig einem durch den Autobahnkörper bedingten Grundwasserstau vor. Daneben führt auch die Errichtung und der dauerhafte Verbleib der Beckenanlagen ASB/RHB 706-1L, ASB/RHB 710-1R und ASB/RHB 715-1L bzw. Teilen der Anlagen davon im Grundwasser bzw. Grundwasserschwankungsbereich zu Auswirkungen auf das Grundwasser. Diese Anlagen führen aber nur zu punktuellen Einflüssen; sie können nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auf Grund ihrer geringen Ausdehnung ohne weiteres

umströmt werden und führen zu keiner mehr als vernachlässigbaren Beeinflussung der Grundwasserströmung. Stofflichen Belastungen des Grundwassers wird mit den verfügbaren Nebenbestimmungen, insbesondere die Nebenbestimmungen A. 3.2.11 und 3.2.12, wirksam begegnet. Die durch die Tiefenentwässerungsanlagen und die genannten Beckenanlagen entstehenden Auswirkungen auf das Grundwasser bewertet die Planfeststellungsbehörde daher als mittel.

Zum Bau der Beckenanlagen ASB/RHB 706-1L, ASB/RHB 710-1R und ASB/RHB 715-1L muss zeitweilig das Grundwasser im Baugrubenbereich abgesenkt und abgeleitet werden. Hierdurch entstehen weitere, allerdings zeitlich nur begrenzte Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt. Diese bleiben zudem lokal begrenzt, eine Rückentwicklung zu ähnlichen Verhältnissen wie vor der Bauwasserhaltung darf angenommen werden. Insofern werden diese Auswirkungen nur als von mittlerem Gewicht betrachtet.

Gefährdungen durch betriebs- oder unfallbedingten Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser werden zum einen durch die Anlegung der Absetz- und Regenrückhaltebecken stark gemindert. Zum anderen wirkt dem auch die vorgesehene Ausstattung von Böschungsflächen und verschiedenen Gräben/Mulden mit einer (bewachsenen) Oberbodenschicht mit erheblichem Reinigungsvermögen entgegen. Ein Zurückhalten von wassergefährdenden Flüssigkeiten bei Unfällen o. ä. ist damit zwar nicht in gleicher Weise wie beim Einsatz von Absetz-/Regenrückhaltebecken möglich. Durch ein zeitnahes Ausheben und Austauschen des im Rahmen eines Unfallereignisses mit derartigen Flüssigkeiten kontaminiertem Erdreichs und ggf. weitere begleitende Maßnahmen kann aber ein Gelangen gefährlicher Stoffe in das Grundwasser dennoch zuverlässig verhindert werden. Zu berücksichtigen ist zudem, dass das auf den Verkehrsflächen der A 6 sowie der A 7 im Bereich des AK Feuchtwangen/Crailsheim anfallende Wasser bislang in Rinnen bzw. Mulden gefasst wird, bevor es ohne weitere Behandlung den umliegenden Vorflutern zugeführt wird. In den Mulden bzw. Gräben, die das gesammelte Wasser zu den Vorflutern transportieren, kann das Wasser auch derzeit schon versickern. Insofern tritt keine grundlegende Veränderung der Gefährdungssituation ein, durch den Bau der vorgesehenen Beckenanlagen tritt sogar eine gewisse Verbesserung für den Grundwasserschutz gegenüber der bestehenden Situation ein. Von daher werden die betriebsbedingten Auswirkungen auf das Grundwasser insgesamt als mittel bewertet.

## **2.2.5 Schutzgüter Luft und Klima**

### **2.2.5.1 Luft**

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen (§ 3 Abs. 1 BImSchG) auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Zudem ist in Gebieten, in denen die in Rechtsverordnungen nach § 48 a Abs. 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden, bei der Abwägung der betroffenen Belange die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität als Belang zu berücksichtigen (vgl. § 50 BImSchG). Schädliche Umwelteinwirkungen sind insbesondere dann als gegeben anzusehen, wenn sich Überschreitungen der Immissionswerte der 39. BImSchV bzw. der Orientierungswerte TA Luft und der VDI-Richtlinie 2310 ergeben.

Die unmittelbaren Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens auf die Luft beschränken sich, soweit sie, gemessen an den fachgesetzlichen Bewertungsgrundlagen, als erheblich angesehen werden können, auf einen räumlich eng begrenzten Bereich. Sie werden daher – unter Einbeziehung der Wechselwirkungen mit den



Schutzgütern Mensch und Boden (vgl. C 2.1.4.1 und C 2.1.4.3 dieses Beschlusses) – als mittel bewertet, da auch Schadstoffbelastungen unterhalb der Immissionsgrenzwerte zu berücksichtigen sind (vgl. § 50 Satz 2 BImSchG). Weil die unmittelbar an die Fahrbahn angrenzenden Flächen nicht dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, rechtfertigt sich allenfalls eine mittlere Bewertung in Abhängigkeit von der jeweiligen Entfernung. Dies gilt auch für die im Umfeld des Straßenkörpers liegenden, zur Naherholung bzw. für sonstige Freizeitaktivitäten geeigneten Flächen.

#### 2.2.5.2 *Klima*

Für die Bewertung der unter C 2.1.4.5.2 dieses Beschlusses aufgezeigten voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Klima fehlt es an fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäben. Die Bewertung muss sich daher – soweit die Auswirkungen überhaupt quantifizierbar sind – auf allgemeine oder spezifische Sachverständigenaussagen stützen.

Bei den dargestellten vorhabensbedingten Auswirkungen auf das Klima handelt es sich um lokalklimatische Veränderungen im Umfeld der A 6. Großräumige Beeinträchtigungen des Klimas sind hingegen nicht zu erwarten und finden deshalb auch keine Berücksichtigung in der nachfolgenden Bewertung.

Als erheblich i. S. d. UVPG sind lokalklimatische Veränderungen im Trassenbereich zu bezeichnen. Als hoch zu bewerten wären infolge der Entstehung neuer bzw. größerer Kaltluftstaugebiete eintretende klimatische Veränderungen (erhöhte Frostgefahr, Nebelhäufigkeit und länger andauernde Nebellagen). In die Bewertung fließt dabei mit ein, dass sich diese klimatischen Veränderungen nicht nur auf die Vegetationsbedingungen, sondern auch auf die Bodennutzung land- bzw. forstwirtschaftlicher Flächen in diesen Kaltluftstaugebieten auswirken können.

Da durch die bestehende Trasse der A 6 im Untersuchungsgebiet bereits eine erhebliche Vorbelastung gegeben ist und ihr Ausbau – trotz der damit verbundenen Verluste an unbebauten Flächen – keine bedeutenden zusätzlichen Beeinträchtigungen für das lokale Klima mit sich bringt (auch nicht durch die verkehrsbedingten Emissionen), insbesondere keine Luftleitbahnen unterbrochen werden und auch sonst kein spürbarer nachteiliger Einfluss auf den klimatischen Ausgleich zwischen Siedlungs- und Freilandflächen entsteht, kommt es durch die Verwirklichung des Vorhabens im Ergebnis nur zu Beeinträchtigungen des Lokalklimas, die allenfalls als von mittlerer Schwere einzustufen sind.

#### 2.2.6 **Schutzgut Landschaft**

Der Bewertung der Eingriffe in das Schutzgut Landschaft werden folgende umweltbezogene Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze sowie sonstige fachbezogene Unterlagen zu Grunde gelegt:

- § 14 ff. BNatSchG: Eingriffe in Natur und Landschaft
- §§ 20 ff. BNatSchG, §§ 31 ff. BNatSchG: Bestehende und geplante Schutzgebiete
- § 9 BWaldG und Art. 9 BayWaldG: Erhaltung des Waldes
- § 13 BWaldG und Art. 12 BayWaldG: Erholungswald
- Bayerische Kompensationsverordnung (BayKompV)
- Waldfunktionsplan
- Regionalplan
- Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP).

Dabei wird davon ausgegangen, dass eine mögliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes u. a. wesentlich davon abhängt, inwieweit sich der Straßenkörper in das natürliche Gelände einfügt und an den vorhandenen Gegebenheiten und Strukturen orientiert. Außer den rein technisch geprägten Elementen wie Brücken stellen vor allem Damm- und Einschnittsstrecken sowie Lärmschutzeinrichtungen am Fahrbahnrand Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild dar.

Es darf davon ausgegangen werden, dass eine Führung auf einem Damm auf Grund der größeren Einsehbarkeit und Fernwirkung allgemein optisch als noch störender empfunden wird als die Lage im Einschnitt. Deshalb wird in der vorgenommenen Bewertung den Dammstrecken eine größere Eingriffsintensität zugeordnet als den im Einschnitt geführten Streckenabschnitten. In Bezug auf die Höhe der Dämme bzw. der Tiefe der Einschnitte werden dabei Schwellenwerte angenommen, die sich an menschlichen Maßstäben orientieren. Der Schwellenwert von 1,5 m entspricht etwa der Augenhöhe des Menschen und der Schwellenwert von 5 m etwa zwei Geschosshöhen eines Gebäudes.

Den Begriffen der dreistufigen Bewertungsskala werden im Wesentlichen folgende Umweltauswirkungen zugeordnet:

a) Sehr hoch

- Durchschneidung von landschaftlichen Vorbehaltsgebieten laut Regionalplan
- Durchschneidung oder Beeinträchtigung von bestehenden oder geplanten Naturschutzgebieten
- Durchschneidung von bestehenden oder geplanten Landschaftsschutzgebieten
- Zerstörung von bestehenden oder geplanten Naturdenkmälern
- Zerstörung von bestehenden oder geplanten geschützten Landschaftsbestandteilen oder Grünbeständen
- Überbauung von Wald- und Feldgehölzen
- Durchschneidung von Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild oder von Erholungswald
- Beeinträchtigung durch Großbrücken
- Beeinträchtigung durch Dämme/Lärmschutzeinrichtungen mit einer Länge von mehr als 25 m und einer Höhe von mehr als 5 m

b) Hoch

- Beeinträchtigung von landschaftlichen Vorbehaltsgebieten laut Regionalplan
- Beeinträchtigung von bestehenden oder geplanten Landschaftsschutzgebieten
- Beeinträchtigung von bestehenden oder geplanten Naturdenkmälern
- Beeinträchtigung von bestehenden oder geplanten geschützten Landschaftsbestandteilen oder Grünbeständen
- Beeinträchtigung von Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild oder von Erholungswald
- Durchschneidung von sonstigem Wald
- Beeinträchtigung durch Dämme/Lärmschutzeinrichtungen mit einer Länge von mehr als 25 m und einer Höhe von 1,5 bis 5 m
- Beeinträchtigung durch Einschnitte mit einer Länge von mehr als 25 m und einer Tiefe von mehr als 5 m

- c) Mittel
- Beeinträchtigung durch Einschnitte mit einer Länge von mehr als 25 m und einer Tiefe von 1,5 bis 5 m
  - Beeinträchtigung von sonstigem Wald
  - Beeinträchtigung durch landschaftsuntypische Bandstrukturen.

Blendet man zunächst aus, dass das Landschaftsbild durch das Band der A 6 sowie das AK Feuchtwangen/Crailsheim bereits teilweise mitgeprägt ist, stellt sich die Bewertung wie folgt dar:

Das gegenständliche Vorhaben führt unter mehreren Gesichtspunkten zu sehr hohen Beeinträchtigungen. Die ausgebaute Trasse der A 6 durchschneidet ein bestehendes Landschaftsschutzgebiet (vormalige Schutzzone innerhalb des Naturparks Frankenhöhe) und führt hier zu größeren Flächenverlusten; sie verläuft nahezu vollständig innerhalb des Gebiets. Außerdem werden – wenn auch nur kleinflächig – Feldgehölzstrukturen überbaut (ca. 1.100 m<sup>2</sup>). Darüber hinaus werden im Rahmen des Vorhabens in einem räumlich eng begrenzten Bereich Erddämme angeschüttet, die mehr als 5 m über dem jetzigen Gelände aufragen. Dies betrifft Teile der beiden nördlichen Rampen der AS Schnelldorf. Außerdem ragen die im Bereich von Schnelldorf vorgesehenen Lärmschutzanlagen auf einer Länge von ca. 1,5 km in Höhen von 6 bis 9 m auf. Im Bereich von Oberampfrach erreichen die dort geplanten Lärmschutzeinrichtungen Höhen von 4 m bis 7 m; sie erstrecken sich über knapp 1,6 km.

Daneben entstehen in mehrfacher Hinsicht hohe Beeinträchtigungen im Sinn der weiter oben stehenden Definition. So werden abschnittsweise Waldflächen ohne besondere Bedeutung für das Landschaftsbild, die auch nicht als Erholungswald ausgewiesen sind, durchschnitten; dabei gehen 6,4 ha Wald auf Dauer verloren. Zudem werden auf größeren Strecken Erddämme angeschüttet, die zwischen 1,5 m und 5 m in die Höhe ragen. Davon betroffen sind sieben Teilabschnitte der A 6 im gegenständlichen Ausbauabschnitt; sie sind zwischen knapp 100 m und etwa 1.300 m lang, die Gesamtlänge der Strecken mit einer entsprechenden Dammhöhe beträgt rund 3,3 km. Die Dammschüttungen erfolgen aber dabei hauptsächlich nur im Bereich der nördlichen Richtungsfahrbahn. Darüber hinaus weisen auch die Dämme für die beiden nördlichen Rampen an der AS Schnelldorf, soweit sie nicht ohnehin höher als 5 m werden, in Teilen Höhen von mindestens 1,5 m auf. Letzteres gilt auch für die Ausfahrten aus der A 6 zu den beiden Teilanlagen der PWC-Anlage Rothensteig, die Rampe Heilbronn – Ulm am AK Feuchtwangen/Crailsheim sowie die nördliche Verteilerfahrbahn an der A 6 im Bereich des AK.

Schließlich treten auch noch mehrere mittlere Beeinträchtigungen im oben genannten Sinn auf. Diese resultieren daraus, dass im Rahmen des Vorhabens auch Geländeeinschnitte mit einer Tiefe von zumindest 1,5 m – hauptsächlich im Bereich der nördlichen Richtungsfahrbahn der A 6 – entstehen. Dies geschieht auf vier Teilabschnitten, die zwischen knapp 200 m und rund 550 m lang sind; die Gesamtlänge der Strecken mit derartigen Geländeeinschnitten beträgt etwa 1,6 km. Geländeeinschnitte mit der genannten Mindesttiefe entstehen außerdem auch in Teilbereichen der Einfahrtsrampe der nördlichen Teilanlage der PWC-Anlage Rothensteig in die A 6 sowie der nördlichen Rampe der im Ausbauabschnitt liegenden Betriebsumfahrt. Die Trasse der A 6 stellt sich außerdem als ansonsten landschaftsuntypische Bandstruktur dar.

Da aber die Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen in die Darstellung der Umweltauswirkungen einzubeziehen sind (§ 24 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 UVPG) und die

Bewertung auf der Grundlage dieser Darstellung zu erfolgen hat (§ 25 Abs. 1 UVPG), ist festzuhalten, dass verschiedene Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen geplant sind, die zur Einbindung der einzelnen Vorhabensbestandteile in die Landschaft beitragen sollen. Da die vorstehende Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen noch ohne Rücksicht auf die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen getroffen ist, geht diese zugunsten der Umwelt von einer schlechteren Bewertungslage aus, als sie bei bzw. nach Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen eintreten wird. Infolge dessen ließe sich unter Einbeziehung der Vermeidungs-, Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen eine deutlich bessere Bewertung rechtfertigen.

Letzteres gilt erst recht mit Blick darauf, dass bei der Bewertung auch die Vorbelastung einzubeziehen ist (vgl. Nr. 0.6.1.3 Abs. 3 UVPVwV). Dies würde eine nochmals erheblich günstigere Bewertung der Vorhabenswirkungen ermöglichen, nachdem – wie schon erwähnt – das Landschaftsbild durch das Band der A 6 sowie das AK Feuchtwangen/Crailsheim bereits in Teilen stark vorgeprägt ist, die zusätzlichen Auswirkungen des 6-streifigen Ausbaus der A 6 fallen im Verhältnis relativ überschaubar aus.

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

Im Hinblick auf die bestehenden gesetzlichen Vorgaben zum Denkmalschutz sind alle vorgeschichtlichen und geschichtlichen Bestände als äußerst wertvoll anzusehen, da sie unwiederbringliche Vorgänge dokumentieren.

Bodendenkmäler stehen unter dem besonderen Schutz des Denkmalschutzes. Einer besonderen Erlaubnis bedarf derjenige, der auf einem Grundstück Erdarbeiten vornehmen will, obwohl er weiß, vermutet oder den Umständen nach annehmen muss, dass sich dort Bodendenkmäler befinden (Art. 7 Abs. 1 Satz 1 DSchG). Hinzu kommt, dass bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen der Bodenfunktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte soweit wie möglich vermieden werden sollen (§ 1 Satz 3 BBodSchG).

Auf der Grundlage der vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten Erkenntnisse, nach denen zwei Verdachtsfläche für Bodendenkmäler im Bereich des Baufeldes liegen, ist eine Beeinträchtigung von Bodendenkmälern nicht auszuschließen. Sie können unmittelbar betroffen und sogar in ihrem Bestand gefährdet sein. Den bodendenkmalpflegerischen Belangen wird jedoch durch die Nebenbestimmungen unter A 3.1.4 und A 3.5 so weit wie möglich Rechnung getragen. Den unter C. 2.1.4.7 dargestellten, aus derzeitiger Sicht absehbaren Auswirkungen kommt deshalb je nach dem tatsächlichen Umfang und der Intensität der Beeinträchtigung mittlere bis hohe Bedeutung zu.

### **2.3 Gesamtbewertung**

Als Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung lässt sich festhalten, dass das gegenständliche Projekt in vielfältiger Hinsicht erhebliche Auswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter sowie Wechselwirkungen zur Folge haben wird. Diese Auswirkungen werden bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze berücksichtigt. Einzelheiten dazu ergeben sich aus der materiell-rechtlichen Würdigung dieses Beschlusses, insbesondere bei der Würdigung und Abwägung der vom plangegegenständlichen Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange.

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

#### **3.1 Ermessensentscheidung**

Der Planfeststellungsbeschluss beruht auf § 17 FStrG. Diese Regelung erschöpft sich nicht in ihrer verfahrensrechtlichen Bedeutung. Vielmehr ist darin – vornehmlich – auch die materielle Ermächtigung der Planfeststellungsbehörde zur straßenrechtlichen Fachplanung selbst enthalten. Zentrales Element dieser Ermächtigung ist die mit ihr verbundene Einräumung des Planungsermessens, das in seinem Wesen am zutreffendsten durch den Begriff der planerischen Gestaltungsfreiheit umschrieben ist. Der planerische Spielraum, welcher der Planfeststellungsbehörde bei ihren Entscheidungen zusteht, ist jedoch – anders als bei echten Planungen – beschränkt durch das Antragsrecht der Vorhabensträger und durch deren Anspruch auf fehlerfreie Ausübung des Planungsermessens (Zeitler, BayStrWG, Art. 38, Rn. 115 m. w. N.).

Das plangegegenständliche Vorhaben wird mit diesem Beschluss in Ausübung der planerischen Gestaltungsfreiheit zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereiteten 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, 1094).

Der 6-streifige Ausbau der A 6 vom AK Weinsberg (Baden-Württemberg) bis zum AK Feuchtwangen/Crailsheim 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, 573). Im Hinblick auf die Länge des Abschnittes AK Weinsberg – Feuchtwangen/Crailsheim von etwa 65 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 vor allem darin liegen, dass sich die Baumaßnahme im Hinblick auf spätere Teilabschnitte als überflüssig erweisen könnte, 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 wäre (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.06.1981, NJW 1981, 2592, 2595). Der gegenständliche Bauabschnitt weist außerdem auch eine eigenständige Verkehrsfunktion auf, die allerdings vor dem Hintergrund der beabsichtigten Gesamtplanung gesehen werden muss (BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, NVwZ 2005, 803); hierzu wird auf die 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 planfestge-

stellte 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 unbrauchbaren Planungstorsos ist ausgeschlossen, da lediglich eine Verbreiterung der bestehenden A 6 um jeweils einen Fahrstreifen je Richtung erfolgt.

Der Beginn des gegenständlichen Ausbauabschnitts an der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern ist sachgerecht gewählt. Bei einem länderübergreifenden Bauvorhaben liegt die Bildung von an der Landesgrenze orientierten Planungsabschnitten insbesondere im Interesse einer effizienten Verfahrensgestaltung nahe. Denn die Kompetenz einer Länderbehörde zur Planfeststellung endet grundsätzlich an der Landesgrenze (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.06.2017 – 4 A 10.16 – juris Rn. 32 m. w. N.). Dass das Ausbauabschnittsende im Bereich des AK Feuchtwangen/Crailsheim zu liegen kommt, erweist sich ebenso als sachgemessen. Damit orientiert sich die Planung an dem Streckenpunkt, den der Bundesgesetzgeber im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Bezugspunkt gewählt hat, um hinsichtlich der Dringlichkeit des Ausbaus verschiedener Streckenabschnitte der A 6 zu differenzieren (vgl. lfd. Nrn. 11 und 155 der Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG einerseits und lfd. Nr. 156 auf der anderen Seite).

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

### **3.3 Planrechtfertigung**

#### **3.3.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)**

Durch die Aufnahme des 6-streifigen Ausbaus der A 6 im Abschnitt Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern bis AK Feuchtwangen/Crailsheim in den seit der Verkündung des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG) am 30.12.2016 im Bundesgesetzblatt geltenden 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 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). 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 Bautyp 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 6 im verfahrensgegenständlichen 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 (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, NVwZ-Beil. 2006, 1 Rn. 182 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 6 ist Teil der Europastraße E 50 und verbindet als wichtige transeuropäische Verkehrsachse in West-Ost-Richtung Frankreich und Deutschland mit verschiedenen osteuropäischen Staaten wie Tschechien, der Slowakei, der Ukraine und Russland. Innerhalb Deutschlands verbindet sie u. a. die Wirtschaftsräume Saarbrücken, Mannheim/Ludwigshafen und Nürnberg miteinander. Die A 6 ist zudem Bestandteil des transeuropäischen Netzes (siehe Karten 0.4 und 5.4 des Anhangs I der VO (EU) 1315/2013) und stellt eine von (nur) drei überregionalen Ost-West-Verbindungen in Süddeutschland dar.

Im gegenständlichen Streckenabschnitt muss die A 6 neben einem hohen Transitverkehrsaufkommen auch starke, auf den Ballungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen ausgerichtete Quell- und Zielverkehre bewältigen. Dies spiegelt sich insbesondere in den Ergebnissen der periodisch durchgeführten amtlichen Straßenverkehrszählungen wider. Danach nahm die Verkehrsbelastung auf der A 6 zwischen der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern und dem AK Nürnberg-Süd in den letzten Jahrzehnten stetig zu. Nach den Ergebnissen der letzten amtlichen Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2015 lag die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung der A 6 im gegenständlichen Abschnitt bei 53.452 Kfz/24 h (westlich der AS Schnelldorf), bei 51.802 Kfz/24 h (zwischen AS Schnelldorf und AK Feuchtwangen/Crailsheim) bzw. bei 52.690 Kfz/24 h (östlich AK Feuchtwangen/Crailsheim). Der Anteil des Schwerverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen betrug dabei jeweils etwa 26 - 27 %; dies unterstreicht, dass die A 6 insbesondere auch für den Güterverkehr eine der wichtigste Verkehrsachse bildet.

Zu verkehrlichen Spitzenzeiten führen die aktuell festzustellenden Verkehrsbelastungen regelmäßig zu zähfließendem bzw. gar sich stauendem Verkehr. Die vorhandenen Verkehrsanlagen der A 6 sind in diesen Zeiten nicht in der Lage, eine zügige Verkehrsabwicklung zu gewährleisten. Dass der bestehende Querschnitt der A 6 sich insgesamt allmählich seiner Leistungsgrenze nähert, ergibt sich außerdem aus einer von der Vorhabensträgerin durchgeführten Überprüfung der Verkehrsqualität nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen unter Ansatz des durchschnittlichen täglichen Verkehrs des Jahres 2015. Im Ergebnis konnte dabei (noch) das Vorliegen der Verkehrsqualitätsstufe D festgestellt werden, d. h., dass insgesamt noch ein stabiler Verkehrszustand vorzufinden ist, allerdings der Verkehrsablauf durch hohe Belastungen gekennzeichnet ist, die bereits zu deutlichen Beeinträchtigungen für den Verkehr führen.

Als Folge der dargestellten Verkehrsbelastungssituation auf dem gegenständlichen Autobahnabschnitt ereignen sich dort vergleichsweise viele Verkehrsunfälle. Die Auswertung der Unfallstatistik des Dreijahreszeitraums 2013 - 2015 zeigt deutlich, dass der verfahrensgegenständliche Abschnitt der A 6 als unfallkritisch anzusehen ist; die statistische Unfallrate ist hier spürbar höher als der nordbayerische Mittelwert für den entsprechenden Zeitraum. Zwischen der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern und der AS Schnelldorf wurden in dem genannten Dreijahreszeitraum insgesamt 38 Unfälle registriert, davon drei mit Schwerverletzten. Die meisten dieser Unfälle waren Unfälle im Längsverkehr (d. h. ein Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher Richtung bewegten) bzw. Fahrunfälle (d. h. ein Unfall wurde ausgelöst durch den Verlust der Kontrolle über ein Fahrzeug, ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben). Zwischen der AS Schnelldorf und dem AK Feuchtwangen/Crailsheim wurden in dem Zeitraum 48 Unfälle festgestellt, davon einer mit Schwerverletzten. Auch

hier handelt es sich zumeist um Unfälle im Längsverkehr bzw. Fahrunfälle. Die großen Fahrtgeschwindigkeitsdifferenzen zwischen Pkw und Lkw beim bestehenden vierstreifigen Fahrbahnquerschnitt in den genannten Streckenabschnitten tragen dabei mit zur dargestellten Unfallsituation bei. Im Bereich der AS Schnelldorf ereigneten sich in der gleichen Zeit elf Unfälle, davon einer mit Schwerverletzten. Die Mehrzahl der Unfälle fand im Bereich der Ein- und Ausfädelstreifen westlich der Überführung über die St 2222 statt. Im Bereich des AK Feuchtwangen/Crailsheim waren 2013 bis 2015 in der Summe 47 Unfälle zu festzustellen, hiervon zwei mit Schwerverletzten. Die Unfälle ereigneten sich hier ebenso vor allem im Bereich der Ein- und Ausfädelstreifen sowie in den Verflechtungsstreifen, daneben aber auch in den Tangentenfahrbahnen des Autobahnkreuzes.

Die Verkehrspolizeiinspektion Ansbach hat außerdem darauf hingewiesen, dass bedingt durch die Verkehrsbelastung der A 6 bereits in den vergangenen Jahren ein starker Verdrängungseffekt auf das nachgeordnete Straßennetz zu beobachten war und hieraus nicht selten auch dort schwere Unfälle resultierten.

Daneben weist die bestehende Trasse der A 6 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt gewisse trassierungstechnische Mängel auf. So hat die Trasse hier in vielen Bereichen nur eine Querneigung von 2 %, was bei stärkeren Regenereignissen zu Aquaplaning führen kann. Außerdem liegen die Ein- und Ausfahrbereiche der PWC-Anlage Rothensteig innerhalb eines vergleichsweise engen Radius, wodurch vor allem an der Richtungsfahrbahn Nürnberg ungünstige Sichtverhältnisse vorzufinden sind. Gleiches gilt für die an die Richtungsfahrbahn Nürnberg angrenzenden Abschnitte des AK Feuchtwangen/Crailsheim.

Nach der den Planfeststellungsunterlagen als Unterlage 21 beigefügten Verkehrsuntersuchung von SSP Consult vom September 2018 steigt die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung im betreffenden Abschnitt der A 6 bis zum Jahr 2030 östlich der AS Schnelldorf auf 62.000 Kfz/24 h und auf jeweils 65.900 Kfz/24 h zwischen der AS Schnelldorf und dem AK Feuchtwangen/Crailsheim und östlich des AK Feuchtwangen/Crailsheim an. Der Schwerverkehrsanteil wird im Jahr 2030 zwischen 26 % und 29 % liegen und damit teilweise nochmals geringfügig höher als im Jahr 2015. Dass die Verkehrsuntersuchung nicht unter Berücksichtigung aller verfügbarer Daten in einer der Materie angemessenen und methodisch einwandfreien Weise erarbeitet worden wäre, ist nicht erkennbar. Das Prognoseverfahren ist nicht zu beanstanden, ebenso sind die Ergebnisse nachvollziehbar und schlüssig.

Im Hinblick auf die damit gegenüber 2015 prognostizierte deutliche Verkehrszunahme sowie die weiter oben schon beschriebenen derzeitigen verkehrlichen Verhältnisse ist ohne weiteres erkennbar, dass der jetzige Ausbauzustand der A 6 nicht in der Lage ist, in Zukunft für eine adäquate und verkehrssichere Verkehrsabwicklung zu sorgen. Noch deutlich mehr und häufigere Überlastungserscheinungen – und damit einhergehend noch stärkere Verkehrsbehinderungen und -sicherheitseinbußen – sowie vermehrte Unfälle sind zwangsläufig die Folge. Bestätigt wird die Unzulänglichkeit des vorhandenen Fahrbahnquerschnitts für die Bewältigung des zukünftigen Verkehrsaufkommens indiziell auch durch die RAA als für den Autobahnbau maßgebliches technisches Regelwerk. Aus Bild 4 der RAA, welches die Einsatzbereiche der unterschiedlichen Regelquerschnitte von Autobahnen darstellt, lässt sich entnehmen, dass sich ein 4-streifiger Autobahnquerschnitt ab einer Verkehrsbelastung von etwa 65.000 Kfz/24 h seiner oberen Leistungsgrenze annähert; bei Erreichen der für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsmengen bewegt sich damit die Verkehrsbelastung der A 6 danach im Grenzbereich der verkehrlichen Leistungsfähigkeit des vorhandenen Querschnitts.



Mit der Erweiterung der A 6 von vier auf sechs Fahrstreifen wird den derzeit feststellbaren Unzuträglichkeiten bzw. Defiziten entgegengewirkt. Die Leistungsfähigkeit der A 6 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt wird durch den Ausbau deutlich erhöht und Kapazitätsengpässe werden beseitigt, der Verkehrsfluss wird verstetigt. Die überlastungsbedingten Verkehrsbehinderungen werden dadurch zumindest deutlich zurückgehen, wodurch sich gleichzeitig auch die erzielbare durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit wieder erhöht. Das Konfliktpotential, das mit den Fahrtgeschwindigkeitsdifferenzen zwischen Pkw und Lkw verbunden ist, wird durch den zusätzlichen Fahrstreifen je Fahrtrichtung ebenso spürbar entschärft. Außerdem werden diejenigen Fahrzeuge, die bislang wegen der Verkehrsbelastung die A 6 meiden und stattdessen das der Autobahn nachgeordnete Straßennetz nutzen, wieder verstärkt die Autobahn nutzen; das Straßennetz im Umfeld des gegenständlichen Ausbauabschnitts wird dadurch entlastet. Daneben werden auch die beschriebenen trassierungstechnischen Mängel der bestehenden Autobahntrasse beseitigt. Die Verkehrssicherheit auf der A 6 wird durch den 6-streifigen Ausbau der A 6 sonach nachhaltig gesteigert. Eine weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit ist mit der ebenso teilweise vorgesehenen Verlängerung der Verflechtungsstreifen im Bereich des AK Feuchtwangen/Crailsheim verbunden. Desgleichen führt auch die vorgesehene Entzerrung der in die A 7 Richtung Ulm einfahrenden Verkehrsströme zu einem Verkehrssicherheitsgewinn. Derzeit werden noch die Verkehrsströme der Verteilerfahrbahn gemeinsam mit denen der Tangentialrampe in die Hauptfahrbahnen eingeleitet. Nunmehr ist vorgesehen, die Verteilerfahrbahn getrennt von der Tangentialrampe in die entsprechende Richtungsfahrbahn der A 7 einzuleiten, so dass sich die beiden Verkehrsströme nicht mehr vor dem Einfahren in die Hauptfahrbahn berühren. Darüber hinaus wird durch die vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes auch die Wohnbevölkerung erheblich von Verkehrslärmimmissionen entlastet; diese Maßnahmen bewirken teilweise Pegelminderungen von mehreren dB(A) im Wahrnehmbarkeitsbereich des menschlichen Ohrs gegenüber dem Zustand, der sich im Prognosehorizont ohne Ausbau der A 6 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**

Das gegenständliche Vorhaben ist in dem seit 31.12.2016 in Kraft befindlichen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in die Dringlichkeit „Vordringlicher Bedarf“ eingereiht. Die Einreihung in den „Vordringlichen Bedarf“ schließt in aller Regel die Annahme aus, die Finanzierbarkeit des Vorhabens aus Mitteln des Bundeshaushalts innerhalb der gesetzlich geregelten Geltungsdauer eines fernstraßenrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses sei ausgeschlossen. Die Bedarfsplanung ist auch ein Instrument der Finanzplanung, die haushaltsmäßige und zeitliche Prioritäten zum Ausdruck bringt und deshalb indizielle Bedeutung für die Finanzierbarkeit prioritärer Vorhaben besitzt. Dem steht nicht entgegen, dass alle Neu- und Ausbaumaßnahmen des Bedarfsplans unter Haushaltsvorbehalt stehen, d.h. ihre Finanzierung nur im Rahmen der jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel erfolgen kann. Die Ausweisung als „Vordringlicher Bedarf“ unterstreicht nicht nur die Dringlichkeit der Planung, sondern auch die Vorrangigkeit der Finanzierung im Rahmen aller in den Bedarfsplan aufgenommenen Vorhaben (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, NVwZ 2000, 555, 558). Die Dringlichkeit und Vorrangigkeit des Vorhabens wird zudem durch die Gesetzgebungsmaterialien zur aktuellen Fassung des Fernstraßenausbaugesetzes nochmals bestätigt. Die Zuordnung eines Vorhabens zur Dringlichkeit des „Vordringlichen Bedarfs“ bedeutet danach einen uneingeschränkten Planungsauftrag; d. h. Linienbestimmung/-festlegung, Detailplanung,

Planfeststellung und Bauvorbereitung können eingeleitet bzw. weitergeführt werden (vgl. BT-Drs. 18/9523, S. 66).

Im Hinblick darauf kann die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der ihr obliegenden vorausschauenden Beurteilung, ob dem Vorhaben unüberwindliche finanzielle Schranken entgegenstehen (st. Rspr., vgl. z. B. BVerwG, Beschluss vom 15.01.2008, NVwZ 2008, 675), keinerlei Anhaltspunkte dafür erkennen, dass die Finanzierung der plangegegenständlichen Straßenbaumaßnahmen im insoweit maßgeblichen Zeithorizont von 15 Jahren (BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, NVwZ 2016, 1710 Rn. 58) ausgeschlossen wäre.

### **3.3.3 Planungsziele**

Das plangegegenständliche Vorhaben zielt im Wesentlichen darauf ab, die Leistungsfähigkeit der A 6 – insbesondere auch in den Spitzenstunden – zu steigern sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen, die bestehenden trassierungstechnischen Mängel zu beseitigen und die Lärmbelastung in den im Umfeld der A 6 liegenden Ortschaften zu verringern.

Das Bauvorhaben ist – wie sich aus den Darlegungen unter C. 3.3.1 ergibt – letztendlich erforderlich, um jedenfalls den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Diese Aussage schließt auch die am nachgeordneten Straßennetz notwendig werdenden Ergänzungs-, Anpassungs- und Verlegungsmaßnahmen (sog. notwendige Folgemaßnahmen) mit ein. Insbesondere sind mehrere Über- bzw. Unterführungsbauwerke sowie kreuzende Straßen und Wege anzupassen (vgl. hierzu Nrn. 4.2 und 4.7.1 der Unterlage 1 T).

## **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 nur (auch) mit Hilfe leistungsfähiger Straßen erreichen.

Die Verkehrsinfrastruktur ist gemäß Ziel 4.1.1 des Landesentwicklungsprogramms Bayern 2013 i. d. F. vom 01.03.2018 in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen. Nach der Begründung zu diesem Ziel haben Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen zur Ergänzung des Verkehrswegenetzes so umweltverträglich und ressourcenschonend wie möglich zu erfolgen. Gemäß Grundsatz 4.2 des Landesentwicklungsprogramms soll daneben das Netz der Bundesfernstraßen leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. In der betreffenden Begründung des Landesentwicklungsprogramms wird ausgeführt, dass die Straßen die Hauptlast des Verkehrs im Personen- und Güterverkehr tragen. Eine leistungsfähige und sichere Straßeninfrastruktur – einschließlich der dazugehörigen Anlagen des ruhenden Verkehrs – ist deshalb ein entscheidender Standortfaktor und trägt damit zur räumlichen Wettbewerbsfähigkeit Bayerns und seiner Teilräume bei. Darüber hinaus soll nach Grundsatz 4.2 Landesentwicklungsprogramms bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen. Mit diesen Maßgaben geht das gegenständliche Vorhaben konform.

Nach Ziel 4.1.1.2 des Regionalplans der Region Westmittelfranken soll durch die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur die Erreichbarkeit aller Gemeinden – insbesondere der zentralen Orte – verbessert sowie die Verkehrssicherheit erhöht

werden. Daneben fordert der Regionalplan ausdrücklich, dass der sechsstreifige Ausbau der Bundesautobahn A 6 in der Region beschleunigt realisiert werden soll (Ziel 4.2.1.1 des RP 8). In der Begründung des Regionalplans wird insoweit dargelegt, dass das erhöhte Verkehrsaufkommen, gerade im Bereich des Schwerverkehrs, den bedarfsgerechten Ausbau der Bundesautobahnen erfordert. In der Region sei vor allem die europäische Transversale A 6 Nürnberg - Heilbronn (Baden-Württemberg), die für die Region eine bedeutende großräumige Straßenverbindung in den großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen und in den südwestdeutschen Raum darstellt, dringend sechsstreifig auszubauen. Damit erkennt der Regionalplan die Notwendigkeit des gegenständlichen Vorhabens explizit an.

Die Trasse der A 6 liegt im gegenständlichen Abschnitt fast vollumfänglich innerhalb eines Landschaftsschutzgebiets (vormalige Schutzzone im Naturpark Frankenhöhe). Die bestehenden Landschaftsschutzgebiete innerhalb der Region sollen gem. Ziel 7.1.3.2 des RP 8 langfristig in ihrem Bestand gesichert werden. Hierzu steht das gegenständliche Vorhaben nicht in Widerspruch. Wegen des bestandsnahen Ausbaus der A 6 ist ein gewisser Eingriff in Landschaftsschutzgebietsflächen zwar unvermeidlich. Diese Flächen schließen aber allesamt unmittelbar an die bestehende Autobahntrasse an und sind dadurch entsprechend vorbelastet, eine Neuzerschneidung von bisher unvorbelasteten Flächen im Landschaftsschutzgebiet findet nicht statt. Die vorhabensbetreffenden Flächen innerhalb des Landschaftsschutzgebiets weisen zudem gegenüber der Gesamtgröße des Gebiets eine verschwindend geringe Größenordnung auf. Soweit die höhere Landesplanungsbehörde in diesem Zusammenhang fordert, die Bewertung der Eingriffe und entsprechende Maßnahmen zur Minimierung mit den zuständigen Fachstellen abzustimmen, ist dem insbesondere durch die Beteiligung der höheren Naturschutzbehörde im Verfahren und der Berücksichtigung deren Stellungnahme in diesem Planfeststellungsbeschluss Rechnung getragen (zu den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege siehe weiter unten im Einzelnen unter C. 3.4.6). Der Forderung des Regionalen Planungsverbands, es solle ein besonderes Augenmerk auf Maßnahmen und Schutzvorkehrungen gelegt werden, die eine Verträglichkeit für Natur und Landschaft soweit möglich gewährleisten, wird mit den landschaftspflegerischen Maßnahmen, die Bestandteil der festgestellten Planung sind, insgesamt hinreichend Rechnung getragen (siehe hierzu insbesondere die Ausführungen unter C. 3.4.6.4.4, C. 3.4.6.4.6 und C. 3.4.6.4.10). Die höhere Naturschutzbehörde hat unter Maßgabe der unter A. 3.3 aufgeführten Nebenbestimmungen keine Einwendungen gegen das gegenständliche Vorhaben erhoben.

Es kann daher festgehalten werden, dass das Vorhaben den maßgeblichen Zielen und Grundsätzen des Landesentwicklungsprogramms Bayern und des Regionalplans Westmittelfranken entspricht; es läuft den Belangen der Raumordnung und der Landesplanung nicht zuwider. Die höhere Landesplanungsbehörde sowie der Regionale Planungsverband Westmittelfranken haben dementsprechend auch keine Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Die höhere Landesplanungsbehörde hat das Vorhaben im Gegenteil aus landesplanerischer Sicht ausdrücklich begrüßt.

### **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). 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, NVwZ 1996, 788, 791, und vom 20.05.1999, NVwZ 2000, 555, 557; Beschluss vom 26.06.1992, DVBl 1992, 1435). 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 hinausläufe, so kann die Planfeststellungsbehörde diese Variante ohne weitere Untersuchungen als ungeeignet ausscheiden (vgl. BVerwG, Urteil vom 19.05.1998, NVwZ 1998, 961, 964, 965).

Die Planung einer Maßnahme, die – wie auch die planfestgestellte Lösung – zu einem nicht unerheblichen „Landschaftsverbrauch“ führen wird, muss schließlich auch dafür offen sein, dass die sog. „Null-Variante“ in Frage kommt, d. h. auf die Umsetzung des Vorhabens ganz verzichtet wird. Ungeachtet der Bedarfsfestlegung durch den Bundesgesetzgeber hat daher die Planfeststellungsbehörde zu prüfen, ob in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige Belange dazu nötigen, von der Planung insgesamt Abstand zu nehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.04.1997, NVwZ 1998, 508). Gemessen an dieser Vorgabe sind die – zweifelsohne vorhandenen – negativen Auswirkungen auf verschiedene öffentliche und private Belange (insbesondere Bodenversiegelung, Inanspruchnahme von privat-eigenen Flächen sowie Eingriffe in Natur und Landschaft) hier jedoch nicht in der Lage, die für das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte insgesamt zu überwiegen (vgl. zu diesen Gesichtspunkten die entsprechenden Ausführungen unter C. 3.3.1). Die Null-Variante ist vielmehr auszuschneiden, weil mit ihr unter die C. 3.3.3 dargestellten Planungsziele nicht erreicht werden können. Die Null-Variante würde vielmehr nur die derzeit vorzufindenden Verhältnisse perpetuieren und – im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrsentwicklung – auch deren weitere Verschlechterung determinieren. Darüber hinaus würde die Null-Variante auch das Gesamtkonzept der 6-streifigen Ausbaus der A 6 vom AK Weinsberg (Baden-Württemberg) bis zum AK Feuchtwangen/Crailsheim und die Umsetzung der dahinter stehenden Absicht eines bedarfsgerechten Ausbaus des gesamten Straßenzugs unmöglich machen. Die Forderung des Bund Naturschutz, (ersatzlos) auf den Ausbau der A 6 zu verzichten, ist sonach zurückzuweisen. Soweit er in diesem Zusammenhang fordert, stattdessen die seines Erachtens aus Klima-, Landschafts-, Arten- und Bodenschutzgründen überfällige Verkehrswende einzuleiten, handelt es sich um Argumente verkehrspolitischer Natur, die jenseits des rechtlichen Rahmens bzw. außerhalb des Prüfprogramms der Planfeststellung zu verorten sind.

#### 3.4.2.1 *Trassenvarianten*

Die gegenständliche Planung hat den bestandsorientierten Anbau zweier zusätzlicher Fahrstreifen an die bereits seit Jahrzehnten an Ort und Stelle verlaufende A 6 zum Gegenstand. Die Entwicklung von Gewerbegebieten hat sich zwischenzeitlich auf das vorhandene Bundesfernstraßennetz hin ausgerichtet und es wurden Wohngebiete mit 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 offensichtlich erhebliche Nachteile mit sich bringen (z.B. für die Belange von Natur und Landschaft, Flächenbedarf, Kosten); solche grundsätzlich denkbaren Alternativtrassierungen scheidet deshalb, ohne dass es insoweit noch tiefergehender Untersuchungen bedürfte, aus.

### 3.4.2.2 Technische Alternativen

#### 3.4.2.2.1 Ausbauweise

Vertieft zu betrachten ist hier deshalb nur noch, in welcher Art und Weise die beiden zusätzlichen Fahrstreifen an die A 6 angebaut werden.

Es besteht zum einen grundsätzlich die Möglichkeit einer einseitigen (asymmetrischen) Verbreiterung der A 6, zum anderen kann die Verbreiterung beidseitig (symmetrisch) erfolgen (siehe dazu Anhang 2 der RAA). Bei der Wahl der Ausbauweise sind vorliegend Umstände ganz verschiedener Art zu berücksichtigen:

So muss am Bauanfang (Bau-km 706+353) ein nahtloser Übergang an die Trassierung des westlich angrenzenden Ausbauabschnittes hergestellt werden. Am Bauende muss ebenso ein nahtloser Anschluss in Lage und Höhe an den östlichen Nachbarabschnitt der A 6 erfolgen. Im Bereich des AK Feuchtwangen/Crailsheim ist der Eingriff in die Verkehrsanlagen des AK sowie der querenden A 7 insbesondere aus wirtschaftlichen Gründen sowie um den Eingriff in den dortigen Verkehrsablauf während der Bauzeit zu minimieren, so gering wie möglich zu halten. Im Bereich der PWC-Anlage Rothensteig ergeben sich durch deren in jüngerer Zeit erfolgten Ausbau ebenso Rückwirkungen hinsichtlich der Ausbauweise, die nicht unberücksichtigt bleiben können. Daneben ist im Rahmen der örtlichen gegebenen Möglichkeiten die Differenz zwischen beim Ausbau ab- und aufzutragenden Erdmassen aus wirtschaftlichen und bauphysikalischen Gründen möglichst gering zu halten. Nach Möglichkeit sind außerdem Eingriffe in Bodenareale, deren Beschaffenheit im Zuge der Bauausführung besondere Schwierigkeiten aufwerfen bzw. besonders aufwändige Bauverfahren notwendig machen (Felsen, Bereiche mit Schichtenwasser oder nur gering tragfähige Böden), zu vermeiden. Zudem ist auf die absehbare städtebauliche Entwicklung der umliegenden Gemeinden, insbesondere der Gemeinde Schnelldorf, Rücksicht zu nehmen; in diesem Rahmen ist auch die bestehende Absicht zum Bau einer Ortsumgehung im Zuge der St 2222 in die Betrachtung einzubeziehen. Die Ergebnisse der durchgeführten naturschutzfachlichen Erhebungen sind bei der Wahl der Ausbauweise ebenso zu berücksichtigen (siehe hierzu u. a. die einzelnen Blätter der Unterlage 19.1.2). Schließlich sind die auch die beim 6-streifigen Ausbau der A 3 von der Landesgrenze Hessen/Bayern bis zum AK Bielried im Rahmen des Baubetriebs gemachten Erfahrungen der Straßenbauverwaltung in die Betrachtung einzubeziehen. Dort führte der symmetrische Ausbau der Autobahn in der Bauzeit zu erheblichen Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit, zudem waren erhebliche Defizite im Verkehrsablauf festzustellen, welche sich in einer spürbaren Erhöhung der Unfallzahlen im Baustellenbereich als auch einer gesteigerten Stauanfälligkeit manifestierten. Demgegenüber ist bei einer asymmetrischen Verbreiterung die Baudurchführung weitgehend unabhängig vom Verkehrsgeschehen, hierdurch verringern sich die Verkehrssicherheits- und Kapazitätsprobleme erheblich. Mit Blick auf die in Rechnung zu stellende mehrjährige Bauzeit für den Ausbau der A 6 im gegenständlichen Abschnitt ist auch dieser Aspekt von Gewicht. Hinzu kommt außerdem, dass bei der symmetrischen Verbreiterung ein vergleichsweise hoher baulicher Aufwand für die notwendige Seitenstreifenertüchtigung und die Maßnahmen der bauzeitlichen Entwässerung entsteht. Ebenso gestaltet sich die Verkehrsführung im Baustellenbereich im Vergleich deutlich aufwändiger und macht auch den Bauablauf an sich um einiges komplizierter, was sich letztendlich auch spürbar auf die Baukosten auswirkt.

Die festgestellte Planung sieht unter Berücksichtigung der vorstehenden Erwägungen größtenteils eine einseitige Verbreiterung vor. Dies erweist nach den im Planfeststellungsverfahren zu Tage getretenen Erkenntnissen als sachgerechte und ausgewogene Lösung, insbesondere auch die zuvor beschriebenen Vorteile wäh-

rend der Bauabwicklung rechtfertigen diese Wahl und die damit teilweise im Verhältnis größere Beanspruchung von Flächen im Umfeld der derzeitigen Trasse der A 6.

#### 3.4.2.2.2 Lage der einseitig anzubauenden Fahrstreifen

In einem weiteren Schritt ist deshalb noch näher zu untersuchen, ob einer Verbreiterung der A 6 in südliche oder nördliche Richtung der Vorzug zu geben ist. Stellt man diese beiden Varianten einander gegenüber und betrachtet die jeweiligen Auswirkungen – soweit sich die Varianten insoweit merklich unterscheiden – näher, so ergibt sich folgendes Bild:

Eine einseitige Verbreiterung der A 6 nach Norden stellt sich im Hinblick auf mögliche Auswirkungen auf bebaute/bebaubare Flächen und Infrastrukturanlagen als günstiger dar. Durch die mit dieser Variante einhergehende Abrückung der Autobahnachse von Schnelldorf und Oberampfrach verringert sich die Lärmbelastung dieser Ortschaften in gewissem Maß; dennoch notwendig werdende Lärmschutzanlagen fallen dadurch weniger aufwendig aus. Bei einer Verbreiterung in südliche Richtung hingegen würde die Autobahnachse näher an diese Ortslagen heranrücken, wodurch sich dort die von der Autobahn herrührende Lärmbelastung etwas erhöhen würde. Darüber hinaus würde sich die Autobahn stark an festgesetzte bzw. in Aussicht genommene Gewerbeflächen im Schnelldorfer Gemeindegebiet annähern. Auf Grund dessen können bei dieser Variante erforderliche Lärmschutzanlagen teilweise nicht ohne die Inanspruchnahme solcher Gewerbeflächen errichtet werden, die außerdem wegen der Annäherung an bewohnte Gebiete in gewissem Maß aufwendiger ausgestaltet werden müssen. Zudem würde eine südliche Verbreiterung der A 6 nachteilige Auswirkungen auf die südlich der A 6 angedachte Ortsumgehung von Schnelldorf im Zuge der St 2222 haben. Der Anschluss der Ortsumgehung an die bestehende Trasse der Staatsstraße läge hier zwangsläufig deutlich näher an der AS Schnelldorf, so dass die aus Verkehrssicherheitsgründen notwendigen Knotenpunktabstände hier wohl nicht eingehalten werden könnten. Eine nördliche Verbreiterung der Autobahn hätte hingegen keinerlei Berührungspunkte mit der Ortsumgehung bzw. deren Planung. Ein weiterer Vorteil eines Ausbaus in nördliche Richtung ist daneben, dass hier an der PWC-Anlage Rothensteig nur geringe bauliche Anpassungen (an deren Zufahrten) erfolgen müssen, die Anlage bleibt vollständig erhalten. Demgegenüber führte eine Erweiterung der A 6 in südliche Richtung auf Grund der örtlichen Verhältnisse unvermeidlich zu einer teilweisen Überbauung der Anlage.

In wirtschaftlicher Hinsicht ist eine Erweiterung der A 6 in nördliche Richtung ebenso vorteilhafter. Dieser Vorteil ergibt sich insbesondere aus dem Vergleich der Erdmassenbilanzen der beiden Varianten. Bei einer Verbreiterung nach Norden entsteht bedingt durch die topographischen Verhältnisse ein Mengenüberschuss, der im Rahmen des Baubetriebs an anderer Stelle verwendet werden kann, u. a. für die Anschüttung von Lärmschutzwällen. Eine Zulieferung von Erdmassen aus externen Quellen ist bei dieser Variante entbehrlich. Im Gegensatz dazu wird bei einem Ausbau in südliche Richtung eine solche Zulieferung in nicht unerheblichem Umfang notwendig, da hier erheblich weniger Erdmassen im Rahmen des Baubetriebs zur weiteren Verwendung anfallen als wegen der örtlichen Umstände für den Ausbau benötigt werden.

Hinsichtlich der Auswirkungen der beiden Varianten auf Natur und Umwelt erweist sich die nördliche Erweiterung der A 6 in der Gesamtbetrachtung auch als vorzuzugs-würdig. Bei ihr entstehen hauptsächlich Einschnittsböschungen im Bereich der (zumeist bewaldeten) Hanglagen, in die dabei eingegriffen wird. Bei einer Erweiterung der Autobahn in südliche Richtung werden dagegen zum Teil Aufschüttungen in den

hier betroffenen Tallagen notwendig, dadurch entsteht hier in weiten Teilen eine optisch als ungünstiger empfundene Dammlage der Autobahn. Bei dieser Variante gehen darüber hinaus teilweise Fließ- und Stillgewässerflächen verloren (etwa nördlich von Schnelldorf), bei einer Erweiterung in nördliche Richtung ist dies nicht der Fall. Die Verbreiterung in nördliche Richtung ist außerdem hinsichtlich der Intensität der Einflüsse auf Natura 2000-Gebiete als schonender anzusehen. Dies rührt insbesondere daher, dass die Entfernung der Verkehrsflächen der Autobahn zum FFH-Gebiet DE7029371 „Wörnitztal“ und den schutzgegenständlichen Lebensraumtypen, die sich allesamt südlich der Autobahn befinden, etwas größer als bei einer Verbreiterung der Autobahn in südliche Richtung ausfällt. In Bezug auf das in Baden-Württemberg liegende Europäische Vogelschutzgebiet DE6726441 „Hohenloher Ebene östlich von Wallhausen“, in das ebenso durch keine der Varianten unmittelbar eingegriffen wird, ist eine nördliche Verbreiterung der A 6 zwar als etwas ungünstiger als eine Verbreiterung nach Süden anzusehen. Dies wiegt aber nicht besonders schwer, da die insoweit entstehenden Auswirkungen großenteils nur vorübergehender Natur sind. In Bezug auf die Belange des besonderen bzw. strengen Artenschutzes stellen sich die beiden Ausbauvarianten als indifferent dar. Beide Varianten weisen insoweit jeweils spezifische Vor- und Nachteile auf. Während eine Erweiterung in nördliche Richtung für den Biber und die Dorngrasmücke günstiger wäre, wäre eine Verbreiterung der A 6 nach Süden im Hinblick auf den Mäusebusard und den Trauerschnäpper zu präferieren. Ansonsten erweisen sich beide Varianten für die betroffenen Arten/Artengruppen als im Wesentlichen ähnlich konfliktträchtig.

Im Ergebnis ist daher der Verbreiterung der A 6 nach Norden der Vorzug zu geben. Sie weist in verschiedener Hinsicht Vorteile gegenüber einem Ausbau in südliche Richtung auf und stellt eine insgesamt ausgewogenere Lösung dar.

Um eine effiziente Baudurchführung zu gewährleisten, sieht die Planung vor, die gewählte Ausbauweise auf einer möglichst langen Strecke beizubehalten. Auch dies ist sachgerecht, da häufige Wechsel der Ausbauweise die Baudurchführung nicht unerheblich erschweren und vor allem auch komplexere Verkehrsführungen während der Bauzeit im Baustellenbereich notwendig machen.

Gleichwohl ist es auf Grund verschiedener Zwangspunkte am Baubeginn und im Bereich des Bauendes, insbesondere wegen der Trassierung des westlich angrenzenden Autobahnabschnittes sowie der Verkehrsanlagen des AK Feuchtwangen/Crailsheim, unumgänglich, in den betreffenden Bereichen teilweise einen symmetrischen Ausbau vorzunehmen. Die festgestellte Planung sieht deshalb im Ergebnis folgendes vor:

Von Bau-km 706+353 bis Bau-km 706+700 erfolgt eine symmetrische Verbreiterung der A 6. Hier wird zunächst die Straßenachse aus dem westlich angrenzenden Autobahnabschnittes auf kurzer Strecke weitergeführt, um einen nahtlosen und bruchfreien Anschluss an diesen zu gewährleisten. Ab Bau-km 706+700 wird die Straßenachse nach Norden abgerückt, ab etwa Bau-km 707+800 beginnt dann die einseitige Verbreiterung der Autobahn nach Norden, die Straßenachse rückt hier um etwa 16 m von der vorhandenen Achse ab. Dadurch lassen sich gleichzeitig auch die Eingriffe in strukturreiche Waldflächen südlich der A 6 im betreffenden Bereich weitmöglichst verringern. Der einseitige Ausbau der A 6 erstreckt sich bis Bau-km 713+400. Der dabei entstehende Erdmassenüberschuss wird u. a. für die Anlegung von Lärmschutzwällen bzw. Wall-Wand-Kombinationen herangezogen. Der notwendige Eingriff in die PWC-Anlage Rothensteig fällt nur gering aus. Ebenso werden wertvolle Lebensräume südlich der A 6 sowie das Offenland-Gehölz-Mosaik am Roßkopf soweit möglich geschont. Von Bau-km 714+250 bis Bau-km 715+555 erfolgt wiederum eine symmetrische Verbreiterung der Autobahn, um Eingriffe in die

Verkehrsanlagen des AK Feuchtwangen/Crailsheim und den dortigen Verkehrsablauf gering zu halten. Der Übergang zur symmetrischen Verbreiterung beginnt etwa bei Bau-km 713+400 und erstreckt sich bis Bau-km 714+250. Anschließend wird bis zum Bauende die bestehende Fahrbahnachse unverändert beibehalten. In diesem Streckenabschnitt wird zum allergrößten Teil nur die südliche Richtungsfahrbahn baulich angepasst, die nördliche bleibt zunächst wie bislang zweistreifig; deren Ausbau wird erst Gegenstand des östlich anschließenden Ausbauabschnittes sein.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich die gewählte Ausbauweise in der Gesamtbetrachtung als sachangemessene, schonende und unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Gesichtspunkte ausgewogene Lösung erweist. Eine öffentliche und private Belange insgesamt noch schonendere Alternative ist nicht erkennbar. Dass es vorliegend eine solche gäbe, wurde im Übrigen auch im Anhörungsverfahren von keiner Seite geltend gemacht.

### **3.4.3 Ausbaustandard**

Unbeschadet der Bindungen des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen, der im gegenständlichen Streckenabschnitt eine Erweiterung der A 6 auf insgesamt sechs Fahrstreifen vorsieht, entspricht die Dimensionierung und Ausgestaltung der planfestgestellten Vorhabensteile sowie der Folgemaßnahmen auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung der Planung orientiert sich hierbei vor allem an den mit ARS 07/2009 vom 23.06.2009 bekannt gegebenen und mit Schreiben der (vormaligen) Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 23.02.2010, Gz. IID9-43411-003/09, zur Anwendung eingeführten „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA)“, Ausgabe 2008, sowie den mit ARS 08/2013 vom 16.03.2013 bekannt gegebenen und mit Schreiben der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr vom 29.10.2013, Gz. IID9-43411-001/95, zur Anwendung eingeführten „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)“, Ausgabe 2012. Hinsichtlich der straßenbegleitenden Wege für die Land- und Forstwirtschaft werden der Überprüfung die „Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen, Ausgabe 2003“ i. V. m. den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau – RLW“ zu Grunde gelegt. Die in den vorgenannten Regelwerken vorgegebenen technischen Ausbauparameter bringen die derzeit 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 (vgl. BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, NVwZ 2003, 1120, 1122). Solche besonderen Umstände liegen auch bei Berücksichtigung der konkreten örtlichen Gegebenheiten und der im Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse nicht vor. Dass sich die festgestellte Planung fast vollumfänglich an die Vorgaben der genannten Straßenbaurichtlinien hält, wird nachfolgend im Einzelnen dargelegt. Soweit in geringem Ausmaß davon abgewichen wird, erweist sich dies ebenso im Ergebnis als sachgerecht und in verkehrssicherheitstechnischer Hinsicht unkritisch. Diese Abweichungen betreffen ausschließlich einzelne Rampen im Zuge der AS Schnelldorf bzw. des AK Feuchtwangen/Crailsheim; hierdurch reduziert sich der Flächenbedarf und die Eingriffsintensität gegenüber den nach den RAA jeweils zu verwendenden Regellösungen. Belange der Verkehrssicherheit werden hierdurch nicht nachteilig beeinflusst, die sich ergebenden Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Verkehrs sind nur gering.

Ergänzend zu den nachfolgenden Ausführungen wird hinsichtlich der technischen Parameter im Einzelnen auf die Ausführungen in den Nrn. 4.3 und 4.4 der Unterlage 1 T sowie die Darstellungen in den Unterlagen 5, 6 und 14 verwiesen. In Bezug auf die technischen Einzelheiten der mit der festgestellten Planung verbundenen



Errichtung/dem Ersatzneubau bzw. der Anpassung von anderen Straßen und Wegen, Ingenieurbauwerken und Durchlässen wird auf die Ausführungen in Nrn. 4.2, 4.5 und 4.7 der Unterlage 1 T verwiesen.

### 3.4.3.1 *Trassierung*

#### 3.4.3.1.1 A 6

Die A 6 ist auf Grund ihrer kontinentalen Verbindungsfunktion der Straßenkategorie AS 0 zuzuordnen (siehe Nr. 4.1.1 der Unterlage 1 T sowie Tabelle 9 der RAA), so dass nach Nr. 3.2 und Tabelle 9 der RAA die Entwurfsklasse EKA 1 A für die Ausgestaltung des Ausbaus der A 6 maßgeblich ist. Auf Grund dessen ist die festgestellte Planung darauf ausgerichtet, dass in der Regel keine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich wird; den Grenzwerten für die einzelnen Entwurfs-elemente liegt hier eine Geschwindigkeit von 130 km/h bei Nässe zu Grunde (siehe dazu Nrn. 3.4 und 5.1 der RAA).

Am Beginn der Baustrecke weist die Trasse der A 6 nach der festgestellten Planung eine kurze Gerade auf (knapp 200 m lang). Damit bewegt sich die Geradenlänge deutlich unterhalb der in Nr. 5.2.1 der RAA empfohlenen Höchstlänge von 2.000 m. Die Radien der sich daran bis zum Ende der Baustrecke anschließenden Kreisbögen im Zuge der A 6 betragen mindestens 1.184 m, teilweise sind sie noch deutlich größer (bis zu 4.900 m; siehe die Krümmungsbänder in den einzelnen Blättern der Unterlage 6.1). Der nach Tabelle 12 der RAA bei der Entwurfsklasse EKA 1 A notwendige Mindestradius von 900 m ist damit durchgängig gegeben. Dass die vorliegende nach Tabelle 12 notwendige Mindestlänge von Kreisbögen von 75 m in der festgestellten Planung nicht gewährleistet wäre, ist nicht zu erkennen. Die aufeinanderfolgenden Kreisbogenradien entsprechen jeweils auch der in Gleichung 3 in Nr. 5.2.2 der RAA niedergelegten Bedingung, soweit Radien von höchstens 1.500 m vorgesehen sind. Der Vorgabe von Gleichung 4 in Nr. 5.2.2 der RAA genügt die festgestellte Planung ebenso; an die Gerade am Bauanfang schließt sich ein Kreisbogenradius von 4.900 m an. Zwischen den verschiedenen Kreisbögen sowie der Geraden am Bauanfang und dem nachfolgenden Kreisbogen sind jeweils entsprechend Nr. 5.2.3 der RAA Übergangsbögen angeordnet. Nach Tabelle 13 der RAA beträgt bei der hier maßgeblichen Entwurfsklasse EKA 1 A der entsprechende Klothoidenparameter mindestens 300 m. Dem genügt die festgestellte Planung durchgängig (siehe dazu die Krümmungsbänder in den einzelnen Blättern der Unterlage 6.1). Dass sonstige Maßgaben aus Nr. 5.2.3 der RAA nicht beachtet werden, ist für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich.

Die nach Tabelle 14 der RAA für die Entwurfsklasse EKA 1 A einzuhaltende Höchstlängsneigung von maximal 4 % wird im Rahmen der festgestellten Planung nicht überschritten; die höchste Längsneigung im Zuge der ausgebauten A 6 beträgt 3,995 % (im Bereich des Bauanfangs), zumeist aber deutlich weniger (siehe dazu wiederum die einzelnen Blätter der Unterlage 6.1). Dass sonstige Vorgaben bzw. Empfehlungen aus Nr. 5.3.1 der RAA in der Planung nicht hinreichend beachtet worden, kann die Planfeststellungsbehörde nicht feststellen. Die der festgestellten Planung für die A 6 zugrunde gelegten Kuppen- und Wannenhalmmesser liegen allesamt oberhalb der in Tabelle 15 der RAA für die Entwurfsklasse EKA 1 A genannten Mindestwerte. Danach müssen Kuppen Mindesthalmmesser von 13.000 m und Wannen Mindesthalmmesser von 8.800 m aufweisen; die in der Planung verwendeten Mindesthalmmesser betragen demgegenüber wenigstens 20.000 m bzw. 16.000 m. Die zugehörigen Tangentenzlängen liegen ausnahmslos – zum Teil deutlich – oberhalb der nach Tabelle 16 der RAA bei der Entwurfsklasse EKA 1 A erforderlichen Mindestlänge von 150 m.

Dass Vorgaben aus Nr. 5.4 der RAA bzgl. der räumlichen Linienführung im Rahmen der festgestellten Planung nicht hinreichend beachtet werden, ist für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich (vgl. auch Nr. 4.3.5 der Unterlage 1 T). Die nach Nr. 5.5.2 i. V. m. Bild 19 der RAA erforderlichen Haltesichtweiten sind im verfahrensgegenständlichen Abschnitt ausnahmslos gegeben (vgl. nochmals Nr. 4.3.5 der Unterlage 1 T).

Die im Zuge des gegenständlichen Abschnitts der A 6 vorgesehene Fahrbahnquerneigung bewegt sich innerhalb des nach Nrn. 5.6.1 und 5.6.2 der RAA zulässigen Bereichs (2,5 % bis 6 %). Die Maßgaben bzgl. der radienabhängigen Querneigungen aus Bild 23 beachtet die festgestellte Planung soweit ersichtlich ebenso. Dass die Planung sonstige Vorgaben aus Nr. 5.6.2 der RAA nicht hinreichend umsetzte, ist nicht zu erkennen. Gleiches gilt für sonstige vorliegend einschlägige Maßgaben der RAA betreffend die verfahrensgegenständlichen Richtungsfahrbahnen der A 6.

#### 3.4.3.1.2 AS Schnelldorf

Die AS Schnelldorf ist derzeit in der Form eines symmetrischen halben Kleeblatts ausgebildet (siehe dazu Bilder 44 und 47 der RAA), was nach Nr. 6.3.3.2 i. V. m. Bild 44 der RAA für vierarmige Anschlussstellen an Autobahnen der Entwurfsklasse EKA 1 eine geeignete und sachgerechte Lösung darstellt. Die Grundform der Anschlussstelle wird im Rahmen des gegenständlichen Ausbaus beibehalten.

Die Verbindungsrampen der AS Schnelldorf beginnen jeweils an einer Ausfahrt und enden an einem plangleichen Teilknotenpunkt an der St 2222 bzw. umgekehrt, so dass sie der Rampengruppe II (planfrei – plangleich) zuzuordnen sind. Bei Autobahnen der Entwurfsklasse EKA 1 sollen bei Anschlussstellen in Kleeblattform vorzugsweise nicht angepasste, kreisförmige Rampen zum Einsatz kommen (siehe Nr. 6.4.2.1 der RAA). Insoweit weicht die festgestellte Planung von den Vorgaben der RAA ab; die beiden Direktrampen der Anschlussstelle weisen jeweils eine angepasste Führung auf. Dies ist unter den gegebenen Randbedingungen aber sachgerecht. Gegenüber einer nicht angepassten Führung fällt dadurch der Flächenverbrauch insbesondere auch nördlich bzw. nordöstlich der derzeitigen Anschlussstellenrampen deutlich geringer aus, das Gewicht des Eingriffs in dort vorhandene bedeutsame Lebensräume von Fledermäusen und Vögeln in Gestalt von alten strukturreichen Waldarealen (siehe Unterlage 19.1.2 Blatt 2 T) wiegt dadurch erheblich weniger schwer. Die Planung trägt insoweit gleichzeitig auch der Empfehlung aus Nr. 6.4.2.3 der RAA Rechnung, wonach angepasste Rampen desto häufiger angewendet werden sollen, je niederrangiger die von Rampen verbundenen nachgeordneten Straßen sind. Denn die durchschnittliche Verkehrsbelastung der St 2222 beträgt im Anschlussstellenbereich auch im Prognosehorizont 2030 z. T. weniger als 2.000 Kfz/24 h und liegt damit insoweit allenfalls auf dem durchschnittlichen Belastungsniveau einer Kreisstraße. Das Sachgebiet Straßenbau der Regierung von Mittelfranken hat insoweit ebenso keine Bedenken. Die damit einhergehende (geringfügige) Verringerung der im Rampenbereichen möglichen Fahrtgeschwindigkeiten fällt nicht weiter ins Gewicht. Die beiden indirekten Rampen der Anschlussstelle sind dagegen entsprechend den RAA nicht angepasst geplant. Bzgl. der direkten Rampen liegt der festgestellten Planung eine Rampengeschwindigkeit von 60 km/h und hinsichtlich der indirekten Rampen eine Rampengeschwindigkeit von 40 km/h zugrunde. Dies liegt jeweils innerhalb des von Bild 52 für die betreffende Rampengestaltung empfohlenen Rahmens.

Die der Planung zugrunde liegenden Entwurfselemente der einzelnen Rampen halten sich innerhalb der sich aus Tabelle 21 der RAA ergebenden Grenzwerte. Die

nördliche Direktrampe weist einen Scheitelradius von 164 m, die südliche Direkt-rampe von 154 m auf (siehe Unterlage 5 Blatt 4 T). Die Radien sind damit größer als der hier jeweils erforderliche Mindestradius von 125 m. Die Scheitelradien der indirekten Rampen sind mit 66 m bzw. 54 m ebenso größer als der bei der insoweit gewählten Rampengeschwindigkeit notwendige Radius von 50 m. Der Kuppenhalb-messer der nördlichen Direktrampe ist mit 3000 m bzw. derjenige der südlichen Di-rektrampe mit wenigstens 3.451 m größer als der insoweit nach den RAA jeweils maßgebliche Mindestwert von 2.800 m. Die Kuppenhalbmesser im Zuge der nördli-chen indirekten Rampe betragen mindestens 2.200 m, derjenige im Zuge der südli-chen indirekten Rampe sogar 6.100 m. Die Halbmesser sind damit ebenso deutlich größer als der diesbzgl. maßgebliche Mindestwert von 1.500 m. Der Wannenhalf-messer der nördlichen indirekten Rampe liegt mit 5.400 m und derjenige der südli-chen indirekten Rampe mit 10.500 m erheblich oberhalb des insoweit maßgeblichen Grenzwerts von 750 m (siehe zu den vorgenannten Parametern auch die einzelnen Blätter der Unterlage 6.2). Die Längsneigungen im Zuge der einzelnen Rampen be-wegen sich ausnahmslos innerhalb des Korridors von maximal 6 % (im Steigungs-bereich) bzw. wenigstens 7 % (im Gefällebereich). Die Vorgaben von Tabelle 21 bzgl. der Querneigung (zumindest 2,5 %, höchstens 6 %) beachtet die festgestellte Planung ebenso hinreichend. Die notwendigen Sichtweiten von 40 m (indirekte Rampen) bzw. 75 m (direkte Rampen) sind durch die Planung gewährleistet (siehe S. 58 der Unterlage 1 T). Dass sonstige Vorgaben aus Nr. 6.4.2.3 der RAA miss-achtet worden wären, ist für die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen.

Die im Bereich der Anbindung der Rampen an die St 2222 nach Nr. 6.6.3 der RAL zu gewährleistenden Anfahrtsichtfelder werden im Rahmen der festgestellten Pla-nung ebenso bereitgestellt (siehe die entsprechenden Eintragungen in Unterlage 5 Blatt 4 T).

#### 3.4.3.1.3 AK Feuchtwangen/Crailsheim

Das AK Feuchtwangen/Crailsheim weist derzeit die Grundform des Kleeblattsys-tems auf (siehe dazu Bilder 29 und 30 der RAA); diese wird vorliegend nicht verän-dert. Im Rahmen der gegenständlichen Planung werden nur die Rampen im Südwestquadranten des Autobahnkreuzes verändert, die übrigen Rampen bleiben unverändert bzw. werden nur ganz geringfügig im Übergangsbereich angepasst.

Bei den zu verändernden Rampen handelt es sich um Verbindungsrampen inner-halb eines Autobahnkreuzes, die an einer Ausfahrt beginnen und an einer Einfahrt enden; sie sind deshalb der Rampengruppe I (planfrei – planfrei) zuzuordnen (siehe Nr. 6.4.2.1 der RAA).

Die Direktrampe Heilbronn – Ulm wird entsprechend Bild 52 der RAA als Rampe mit nicht angepasster Führung ausgestaltet, auf Grund dessen ist die der Planung hier zu Grunde gelegte Rampengeschwindigkeit von 80 km/h sachgerecht (nach RAA muss sich diese im Korridor von mindestens 60 und höchstens 80 km/h bewegen).

Die indirekte Rampe Würzburg – Nürnberg ist hingegen – insoweit abweichend von den RAA – mit angepasster Führung geplant. Diese Abweichung ist sachlich ge-rechtfertigt und stellt hier eine adäquate Lösung dar. Dadurch ist gegenüber einer nicht angepassten Führung der Rampe ein kleinerer Radius in der Rampe möglich. Der bei einer nicht angepassten Führung größere Radius resultiert daraus, dass die Verflechtungstreifen an den Verteilerfahrbahnen der A 6 (Fahrtrichtung Nürnberg) und der A 7 (Fahrtrichtung Ulm) mindestens 200 m lang sein sollen (vgl. Tabelle 25 Fall a) der RAA). Dies kann hier nur durch eine Vergrößerung des Radius der Kreis-fahrbahn oder – wie in der Planung geschehen – durch Einfügen einer Zwischenge-raden im Rampenbereich erfolgen. Ein größerer Radius an der betreffenden Stelle

würde aber die benachbarte Rampe Heilbronn – Ulm in erheblichem Maße weiter nach Südwesten vom Kreuzungspunkt A 6/A 7 abrücken. Infolge dessen entstünde ein deutlich größerer Eingriff in angrenzende, naturschutzfachlich als bedeutsam anzusehende Waldflächen (siehe insoweit Unterlage 19.1.2 Blatt 4 T) und gleichzeitig ein spürbar größerer Flächenbedarf für die beiden Rampen. Im Hinblick darauf, dass im Bereich der als Einfahrt in die A 6 dienenden indirekten Rampe Würzburg – Nürnberg zu erwartende, vergleichsweise niedrige Geschwindigkeitsniveau sowie die im Vergleich geringe prognostizierte Verkehrsbelastung dieser Rampe (siehe z. B. Abbildung 3.2 des Anhangs 1 der Unterlage 21) erweist sich die festgestellte Planung auch insoweit als sachangemessen. Aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht ist diese Rampengestaltung nicht bedenklich, das Sachgebiet Straßenbau der Regierung von Mittelfranken hat auch insoweit keine Einwände erhoben. Die mit der Planungsgestaltung evtl. gegenüber einer regelgerechten Rampengestaltung verbundene (geringfügige) Verringerung der in der Rampe an sich möglichen Fahrtgeschwindigkeiten ist in der Gesamtbetrachtung vernachlässigbar. Die bzgl. der Rampe Würzburg – Nürnberg zu Grunde gelegte Rampengeschwindigkeit von 40 km/h bewegt sich innerhalb des in Bild 52 für angepasst geführte indirekte Rampen vorgegebenen Geschwindigkeitskorridors.

Der Scheitelradius der Rampe Heilbronn – Ulm beträgt in der festgestellten Planung 404 m und damit nicht unerheblich mehr als die nach Tabelle 21 notwendigen 250 m. Der entsprechende Radius der Rampe Würzburg – Nürnberg liegt mit zumindest 54 m ebenso oberhalb des insoweit vorgegebenen Mindestwerts von 50 m. Die Längsneigung im Zuge der beiden zuvor angesprochenen Rampen bewegt sich nach der festgestellten Planung innerhalb des von Tabelle 21 der RAA vorgegebenen Rahmens; sie beträgt durchgängig 2,5 % bis 3 %. Die Kuppen-/Wannenhalbmesser der Rampe Heilbronn – Ulm bewegen sich mit (mindestens) jeweils 5.000 m deutlich oberhalb der bei der gewählten Rampengeschwindigkeit notwendigen Mindestwerte von 3.500 m bzw. 2.600 m. Der Kuppenhalbmesser im Zuge der Rampe Würzburg – Nürnberg ist mit 6.500 m ebenso deutlich größer als der entsprechende Mindestwert von 1.500 m (siehe dazu im Einzelnen Unterlage 6.4 Blätter 1 T und 3 T). Die Fahrbahnquerneigungen im Bereich der beiden Rampen bewegen sich innerhalb des zulässigen Korridors von 2,5 % bis 6 % (siehe die einzelnen Blätter der Unterlage 6.4).

Die nach den RAA notwendigen Sichtfelder in den Rampenbereichen werden von der festgestellten Planung durchgängig sichergestellt (siehe Unterlage 5 Blätter 9 T und 9a T; vgl. auch S. 59 der Unterlage 1 T).

Dass die plangegegenständlichen Rampentrassierungen ansonsten nicht den entsprechenden Vorgaben der RAA entsprächen, ist für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich.

#### 3.4.3.1.4 PWC-Anlage Rothensteig

Nach Nr. 6.2.1.2 der „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen“ (ERS), Ausgabe 2011, die mit ARS 02/2011 vom 02.03.2011 bekannt gegeben und mit Schreiben der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 23.12.2011 zur Anwendung eingeführt wurden, sind Zu- und Abfahrten von Rastanlagen nach den Gestaltungsgrundsätzen für Rampen planfreier Knotenpunkte nach den RAA unter Ansatz einer Rampengeschwindigkeit von 50 km/h auszubilden. Auf Grund dessen sind auch insoweit die Parametergrenzwerte der Tabelle 21 der RAA maßgeblich.

Die Radien der Zu- und Abfahrten der PWC-Anlage sind in der festgestellten Planung deutlich größer als die nach Tabelle 21 notwendigen 80 m. Die Maßgaben der

Tabelle zur Längsneigung werden im Zuge der Zu- und Abfahrten der PWC-Anlage Rothensteig bei weitem eingehalten. Die hier eingeplanten Kuppen- und Wannenhalmesser unterschreiten mit 2.000 - 3.000 m (Kuppen) bzw. 1.063 - 2.500 (Wannen) die bei der genannten Rampengeschwindigkeit zu beachtenden Mindestwerte (2.000 m/1.000 m) nicht (siehe im Einzelnen Unterlage 6.3 Blätter 1 T bis 4 T). Die Querneigungen im Bereich der Zu- und Abfahrten bewegen sich innerhalb des nach Tabelle 21 zulässigen Rahmens.

Die nach den RAA notwendigen Sichtweiten werden auch im Bereich der Zu- und Abfahrten der Anlage durch die festgestellte Planung sichergestellt (vgl. die Eintragungen in Unterlage 5 Blatt 6).

#### 3.4.3.1.5 Sonstige berührte Straßen und Wege

Die im Zuge des Ausbaus der A 6 teilweise zu überbauenden öffentlichen Feld- und Waldwege werden nach der festgestellten Planung entsprechend den „Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen, Ausgabe 2003“, bekannt gemacht durch ARS 28/2003 vom 29.08.2003, eingeführt durch Schreiben der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 16.03.2004, Gz. IID2-43412-001/04, wiederhergestellt bzw. abschnittsweise neu errichtet. Dass die sich aus I. (3) und (4) der genannten Grundsätze i. V. m. den Trassierungsvorgaben aus Tabelle 3.4 und Nr. 3.3.1.2 der RLW nicht hinreichend beachtet würden, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht festzustellen (siehe dazu auch die einzelnen Angaben auf Seiten 35 - 37 der Unterlage 1 T).

#### 3.4.3.2 Querschnitt

##### 3.4.3.2.1 A 6

Nach Nr. 4.3.2 i. V. m. Bild 3 der RAA kommen für Autobahnen der Entwurfsklasse EKA 1 die Regelquerschnitte RQ 31, RQ 36 und RQ 43,5 in Frage.

Die Einsatzbereiche der einzelnen Regelquerschnitte sind in Bild 4 der RAA dargestellt. Unter Berücksichtigung der für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsmengen von 62.000 bis knapp 66.000 Kfz/24 h (siehe z. B. Abbildung 4.2 des Anhangs 1 der Unterlage 21) stellt der in der festgestellten Planung gewählte RQ 36 danach die richtige Wahl dar.

Der nächstkleinere RQ 31 weist nur vier Fahrstreifen auf, durch seine Auswahl stünde dem Verkehr gegenüber dem jetzigen Zustand kein weiterer Fahrstreifen pro Richtung zusätzlich zur Verfügung. Die für die A 6 für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsmengen bewegen sich zudem am oberen Rand des Einsatzbereichs des RQ 31. Dass dieser Querschnitt keine sachgerechte Lösung darstellen würde, ergibt sich daneben auch aus den weiter oben schon beschriebenen Defiziten bzw. Unzulänglichkeiten, die bedingt durch den derzeitigen vierstreifigen Fahrbahnquerschnitt heute schon auftreten. Die bis zum Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsmengensteigerungen von etwa 9.000 bis knapp 14.000 Kfz/24 h würden hier den vierstreifigen Fahrbahnquerschnitt zumindest zeitweise schlicht überfordern.

Auf Grund dessen hat die Vorhabensträgerin zu Recht den (nächstgrößeren) RQ 36 der Planung zugrunde gelegt. Mit diesem Querschnitt kann auch in Zukunft eine adäquate Verkehrsabwicklung sichergestellt werden. Die von der Vorhabensträgerin angestellte Berechnung der Verkehrsqualität nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Ausgabe 2015, hat ergeben, dass mit einem sechsstreifigen Querschnitt auch in Zukunft die nach bundeseinheitlicher Vorgabe zu gewährleistende Qualitätsstufe D erreicht werden kann (vgl. Nr. 4.1.2

der Unterlage 1 T). Darüber hinaus bietet der RQ 36 den Vorteil, dass hier im Bereich von Arbeitsstellen eine 4+0 Verkehrsführung ungefährlicher bzw. weniger störend für den Verkehrsfluss eingerichtet werden kann (siehe Nr. 4.1.1 der Unterlage 1 T; vgl. zu diesem Gesichtspunkt auch Nr. 4.4 der RAA). Insbesondere steht hier die für eine entsprechende Verkehrsführung notwendige Mindestbreite (vgl. dazu Fußnote 2 zu Tabelle D-1 der aktuell geltenden Fassung der Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen [RSA] sowie Nr. 8.7 der RAA) ohne weiteres zur Verfügung. In Bauwerksbereichen wird der Straßenquerschnitt als RQ 36 B (siehe dazu Nr. 4.5 i. V. m. Bild 8 der RAA) ausgebildet; auf S. 46/47 der Unterlage 1 T wird dies dementsprechend beschrieben.

Für den gewählten Querschnitt sprechen außerdem auch die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen bzgl. der A 6 niedergelegten Ausbauabsichten (dort ist letztendlich ein durchgängig 6-streifiger Ausbau vom AK Weinsberg (Baden-Württemberg) bis zum AK Nürnberg-Ost vorgesehen). Durch die vorliegend getroffene Querschnittswahl wird ermöglicht, dass der Fahrbahnquerschnitt der A 6 auch in Zukunft auf zusammenhängenden Netzabschnitten mit gleichbleibender Verbindungsfunktionsstufe durchgängig beibehalten werden kann (siehe Nr. 4.3.1 der RAA).

#### 3.4.3.2.2 AS Schnelldorf

Der Regelquerschnitt von Anschlussstellenrampen ist grundsätzlich abhängig von der entsprechenden Rampenverkehrsstärke (siehe Nr. 6.4.2.2 der RAA). Die für diese Rampen in Betracht kommenden Querschnitte sind in Bild 53 der RAA zusammengestellt. In Anschlussstellen soll dem Grundsatz nach ein einbahniger Gegenverkehrsquerschnitt eingesetzt werden, wenn dies kostengünstiger ist als eine getrennte Führung der Aus- und der Einfahrtsrampe (siehe S. 69 der RAA). Vorliegend kommt insoweit der Querschnitt Q 4 als einbahniger Querschnitt in Frage, sofern die Ein- und die Ausfahrtsrampe mehr als 125 m parallel geführt werden (siehe Bild 53 der RAA). Soweit eine einbahnige Rampengestaltung wegen des jeweiligen Höhenverlaufs o. ä. nicht möglich ist und die Rampenparallelführung sich auf höchstens 125 m Länge erstreckt, soll in der Regel der Querschnitt Q 1 zum Einsatz kommen. Auf Grund dessen sieht die festgestellte Planung für die Rampen der AS Schnelldorf durchgängig den Querschnitt Q 1 vor, lediglich im nordöstlichen Quadranten der Anschlussstelle sind die beiden dortigen Rampen nach ihrem Zusammentreffen bis zur Anbindung an die St 2222 wegen der Länge der Parallelführung der Rampen und unter Berücksichtigung der sonstigen Begleitumstände mit einem Querschnitt Q 4 geplant (siehe Unterlage 5 Blatt 4 T). Im südöstlichen Quadranten der Anschlussstelle ist die Strecke, auf der die beiden Anschlussstellenrampen parallel geführt werden, deutlich kürzer; deshalb kommt hier kein einbahniger Gegenverkehrsquerschnitt zur Anwendung. Der Mittelstreifen zwischen parallelen, einzelnen geführten Rampen weist in der Planung die erforderliche Breite von 2 m auf (vgl. dazu S. 69 der RAA).

Die Ausfahrten der Anschlussstelle sind in der festgestellten Planung entsprechend dem Ausfahrttyp A 1 ausgebildet (zu den Merkmalen dieses Ausfahrttyps siehe Bild 56 a der RAA). Hiergegen sind keine Bedenken zu erheben. Der Ausfahrttyp A 1 ist die Standardform für Anschlussstellen, wenn die Anzahl der Fahrstreifen im Zuge der Hauptfahrbahn nicht verändert wird und die Ausfahrtverkehrsstärke 1.350 Kfz/h nicht übersteigt (siehe dazu S. 75 der RAA einschließlich der dort abgedruckten Tabelle 23). Beides ist hier eindeutig der Fall (bzgl. der Ausfahrtverkehrsstärke siehe u. a. Abbildung 11 im Anhang 2 der Unterlage 21). Der gewählte Ausfahrttyp ist auch verkehrlich ausreichend leistungsfähig; die von der Vorhabensträgerin durchgeführten Berechnungen der Verkehrsqualität nach dem HBS zeigen, dass in den Ausfahrten der Anschlussstelle auch unter Ansatz des für das Jahr 2030

prognostizierten Verkehrs jeweils die Qualitätsstufe A erreicht wird (siehe S. 59 der Unterlage 1 T).

Bei der Ausgestaltung der Ausfahrten der Anschlussstelle von der A 6 beachtet die festgestellte Planung die maßgeblichen Vorgaben von Nr. 6.4.3.1 der RAA (vgl. u. a. die Schnittzeichnungen in Unterlage 5 Blatt 4 T). Insbesondere sind die vorgesehenen Ausfädelstreifen ausreichend lang. Nach Tabelle 22 der RAA sollen diese an Autobahnen der EKA 1 bei dem gewählten Ausfahrtstyp grundsätzlich 250 m lang sein, der Verziehungsbereich soll sich auf 60 m Länge erstrecken. Hieran orientiert sich die festgestellte Planung.

Für die Einfahrten der AS Schnelldorf legt die festgestellte Planung jeweils den Einfahrtstyp E 1 zu Grunde (siehe zu diesem Einfahrtstyp Bild 59 der RAA). Auch dies ist vorliegend die richtige Wahl. Der gewählte Einfahrtstyp stellt für Anschlussstellen nach Nr. 6.4.4.2 der RAA die Standardform dar, sofern die daran anschließende Rampe einen Querschnitt Q 1 aufweist. Dies ist – wie bereits dargelegt – bei allen insoweit relevanten Rampen der Anschlussstelle hier der Fall. Die Berechnungen der Vorhabensträgerin bzgl. der Verkehrsqualität haben ergeben, dass die Einfahrten der Anschlussstelle im Prognosejahr 2030 jeweils die Qualitätsstufe C erreichen (siehe S. 59 der Unterlage 1 T); insofern genügt auch unter diesem Gesichtspunkt die Planung den an sie zu stellenden Anforderungen.

Die Einfädelstreifen der Einfahrten sind in der festgestellten Planung in Orientierung an den Vorgaben von Nr. 6.4.4.1 der RAA ausgestaltet (siehe u. a. Unterlage 5 Blatt 4 T). Die Länge des Einfädelstreifens entspricht dem hier maßgeblichen Wert der Tabelle 24 der RAA (250 m lang, Verziehungsbereich 60 m lang).

Die Anbindung der Rampen der Anschlussstelle an die St 2222 ist entsprechend den Vorgaben der RAL geplant. Die festgestellte Planung sieht hier eine Verknüpfung der Rampen mit der Staatsstraße durch plangleiche Einmündungen ohne Lichtsignalanlagen vor (vgl. dazu Nr. 6.3.3.5 der RAL). Dies erweist sich unter Berücksichtigung der Gesamtumstände als sachgerecht und auch mit Blick auf die für die Zukunft prognostizierten Verkehrsmengen als ausreichend. Letzteres wird insbesondere dadurch bestätigt, dass bzgl. der Teilknotenpunkte der Anschlussstelle, die diese mit der St 2222 verbinden, im Rahmen der von der Vorhabensträgerin durchgeführten Verkehrsqualitätsberechnungen nach HBS durchweg die Qualitätsstufe A im Prognosehorizont 2030 festgestellt werden konnte (lediglich für einen Verkehrsstrom am Knotenpunkt der südlichen Anschlussstellenrampe wurde die Qualitätsstufe B ermittelt).

Die Ausgestaltung der Rampenanbindungen erweist sich auch im Detail als sachangemessen. Für die Linksabbiegebereiche von der St 2222 in die Anschlussstellenrampen wird in der festgestellten Planung der Linksabbiegetyp LA2 verwendet (siehe zu den Merkmalen dieses Typs Tabelle 27 der RAL). Dies stellt vorliegend den sachnähesten Abbiegetyp dar (Abbiegen aus Straße der EKL 3 ohne Lichtsignalanlage, siehe auch Nr. 6.4.5 sowie Tabelle 28 der RAL). Dass die diesbzgl. Maßgaben der RAL zu Längen und Breiten der einzelnen Elemente der Abbiegestreifen nicht beachtet wurden, ist nicht zu erkennen (siehe Unterlage 5 Blatt 4 T). Die Rechtsabbiegebereiche aus der St 2222 in die Anschlussstellenrampen werden in der Planung entsprechend dem Rechtsabbiegetyp RA3 ausgebildet (vgl. dazu Tabelle 29 der RAL). Dieser Abbiegetyp ist hier ebenso der sachnäteste (Abbiegen aus Straße der EKL 3 ohne Lichtsignalanlage und ohne gesonderte Führung von Radfahrern/Fußgängern, vgl. dazu Tabelle 30 der RAL). Die sich bzgl. des gewählten Abbiegetyps aus Nr. 6.4.6 der RAL ergebenden Anforderungen werden soweit erkennbar in der festgestellten Planung beachtet. Der Zufahrtbereich von den Anschlussstellenrampen in die Staatsstraße sind nach dem Zufahrtstyp KE3 geplant (zu den Charakteristika dieses Typs siehe Tabelle 31 der RAL). Dieser Zufahrtstyp

ist der einzige Typ, der zum gewählten Rechtsabbiegetyp kompatibel ist. Die Vorgaben, die sich aus Nr. 6.4.7 der RAL ergeben, wurden in der Planung ersichtlich umgesetzt.

Hinsichtlich weiterer Details der Rampengestaltung wird auf die Unterlage 5 Blatt 4 T sowie Unterlage 14.2 Blatt 2 verwiesen.

#### 3.4.3.2.3 AK Feuchtwangen/Crailsheim

Bei Rampen, die – wie hier – der Rampengruppe I zuzuordnen sind, soll der Querschnitt Q 1 eingesetzt werden, sofern die Rampenverkehrsstärke höchstens 1.350 Kfz/h beträgt und die Rampenlänge 500 m nicht übersteigt (siehe S. 68 der RAA). Bei Rampen, die länger als 500 m sind, aber höchstens eine Belastung von 1.350 Kfz/h aufweisen, soll danach der Querschnitt Q 2 verwendet werden. Er soll ebenso im zweistreifigen Verflechtungsbereichen von Rampen ohne Seitenstreifen zur Anwendung kommen. Da im Bereich des Autobahnkreuzes an allen Rampen im Prognosejahr 2030 die stündliche Bemessungsverkehrsstärke – größtenteils erheblich – unter der Schwelle von 1.350 Kfz/h liegt (siehe Abbildung 2.1 des Anhangs 2 der Unterlage 21), kommen vorliegend keine anderen Rampenquerschnitte als die vorliegend genannten in Frage.

Nach der festgestellten Planung erhalten die Verteilerfahrbahn an der Richtungsfahrbahn Nürnberg (südliche Fahrbahnhälfte der A 6) zwischen der Ausfahrt aus der A 6 und der Ausfahrt der Rampe Heilbronn – Ulm, der Verflechtungsstreifen an der Richtungsfahrbahn Nürnberg, der Verflechtungsstreifen an der Richtungsfahrbahn Ulm (westliche Fahrbahnhälfte) der A 7 sowie die Rampe Heilbronn – Ulm bedingt durch die dortigen zweistreifigen Verflechtungsbereiche bzw. ihre jeweiligen Länge den Querschnitt Q 2 (zu den Einsatzbedingungen dieses Querschnitts siehe S. 68 der RAA), die übrigen Rampenfahrbahnen sind mit dem Querschnitt Q 1 geplant (für nähere Einzelheiten bzgl. der gewählten Querschnitte siehe Unterlage 14.2 Blatt 3). Diese Querschnittswahl erweist sich als sachgerecht. Die jeweils verwendeten Querschnitte sind für eine adäquate und verkehrssichere Verkehrsabwicklung erforderlich, aber auch ausreichend. Insbesondere ist für die Verteilerfahrbahn an der Richtungsfahrbahn Heilbronn (nördliche Fahrbahnhälfte) sowie die Rampen Würzburg – Heilbronn kein anderer Querschnitt notwendig. Denn die entsprechenden Rampenfahrbahnen weisen jeweils bereits in den davor liegenden Bestandsabschnitten einen Rampenquerschnitt Q 1 auf und die jeweilige prognostizierte Rampenverkehrsstärke liegt unterhalb von 1.350 Kfz/h (siehe Abbildung 2.1 des Anhangs 2 der Unterlage 21).

Die Einfahrt der Verteilerfahrbahn an der Richtungsfahrbahn Heilbronn der A 6 wird nach der festgestellten Planung mit dem Einfahrtstyp E 3 ausgeführt (siehe zu diesem Einfahrtstyp Bild 59 der RAA), d. h. die Einfädelspur wird als dritter Fahrstreifen über den Einfahrtbereich hinaus fortgeführt. Dies ist insbesondere wegen der derzeit vorzufindenden Defizite in der Verkehrsabwicklung im Bereich des Autobahnkreuzes sachgerecht (vgl. S. 79 der RAA).

Die Rampe Würzburg – Heilbronn wird mittels des Einfahrtstyps des ER 1 an die Verteilerfahrbahn an der Richtungsfahrbahn Heilbronn der A 6 angeschlossen (siehe zu den Merkmalen dieses Typs Bild 62 der RAA). Dies ist sachangemessen, da die Rampe nach der Einfahrt in die Verteilerfahrbahn, wie sich aus Unterlage 5 Blatt 9 T ergibt, einstreifig weitergeführt werden kann (siehe S. 81 der RAA).

Die Ausfahrt zur Verteilerfahrbahn an der Richtungsfahrbahn Nürnberg der A 6 wird nach Unterlage 5 Blätter 8 T und 9 T in Form des Ausfahrtstyps A 2 ausgebildet (vgl. zu diesem Typ Bild 56 a der RAA). Dies ist angemessen und gerechtfertigt, da die



Rampe eine vergleichsweise große Länge aufweist (vgl. Tabelle 23 sowie die textlichen Erläuterungen auf S. 75 der RAA).

Die nachfolgende Ausfahrt zur Tangentialrampe Heilbronn – Ulm wird wegen dem für diese Rampe vorgesehenen Querschnitt Q 2 in Form des Ausfahrtstyps AR 4 ausgebildet (siehe dazu Bild 57 der RAA), da aus der Verteilerfahrbahn der im Verhältnis stärkere Verkehrsstrom nach rechts auf die Tangentialrampe abzweigt (siehe Abbildung 2.1 des Anhangs 2 der Unterlage 21). In diesem Fall ist, wie sich aus den betreffenden Ausführungen auf S. 76 der RAA ergibt, der genannte Ausfahrttyp anzuwenden.

Die Einfahrt von der Rampe Ulm – Nürnberg in die Verteilerfahrbahn an der Richtungsfahrbahn Nürnberg der A 6 wird, wie aus Unterlage 5 Blatt 10 T zu ersehen ist, mit dem Einfahrtstyp ER 1 ausgebildet (siehe dazu auch Bild 62 der RAA). Auch diese Lösung ist der Sache angemessen, da die Rampe anschließend einstreifig weitergeführt werden kann (zu letzterem siehe S. 81 der RAA).

Für die Einfahrt in den Verflechtungsbereich an der südlichen Richtungsfahrbahn der A 6 im Zuge der Tangentialrampe Ulm – Nürnberg ist auch der Einfahrtstyp ER 1 nach Bild 62 der RAA vorgesehen (vgl. Unterlage 5 Blatt 10 T). Bedenken gegen die Sachangemessenheit dieser Wahl sind von der Planfeststellungsbehörde nicht zu erheben; auch hier kann die Rampe einstreifig weitergeführt werden.

Der Verflechtungsbereich zwischen den beiden Schleifenrampen an der südlichen Richtungsfahrbahn der A 6 wird mit dem Verflechtungsbereichstyp VR 1 nach Bild 56 der RAA ausgeführt. Dies ist hier ebenso eine angemessene Wahl. Der betreffende Verflechtungsbereich ist dem Fall a) nach Tabelle 25 der RAA zuzuordnen, da dieser nur über einen durchgehenden Fahrstreifen verfügen muss.

Die Einfahrt der Tangentialrampe Heilbronn – Ulm in die Richtungsfahrbahn Ulm (westliche Fahrbahnhälfte) der A 7 ist mit dem Einfahrtstyp EE 1 geplant (siehe dazu Bild 60 der RAA). Dadurch ist gewährleistet, dass die Verkehrsströme aus der Rampe Nürnberg – Ulm und der Rampe Heilbronn – Ulm getrennt in die A 7 eingeleitet werden (siehe Unterlage 5 Blatt 9a T). Dieser Einfahrtstyp ist sachgerecht und angemessen; er genügt vorliegend, da in beiden angeschlossenen Einfahrtrampen entsprechend den textlichen Erläuterungen auf S. 81 der RAA nur ein Querschnitt Q 1 oder Q 2 vorgesehen ist. Der nach Bild 60 notwendige Abstand zwischen den Einfahrten ist mit der festgestellten Planung gegeben.

Die Ausgestaltung der Ein- und Ausfädelstreifen an den Ein- und Ausfahrten an der A 6 und A 7 im Bereich des Autobahnkreuzes entsprechen den Vorgaben der Tabellen 22 und 24 der RAA. Danach sind bei Autobahnen der EKA 1 diese Streifen jeweils mit einer Länge von 250 m auszustatten bzw. innerhalb von Rampensystemen in einer Länge von 150 m, die Verziehungsbereiche sind jeweils 60 m lang auszubilden. Dies ist vorliegend durchweg entsprechend vorgesehen.

Die Berechnungen der Vorhabensträgerin bzgl. der Verkehrsqualität nach HBS im Bereich der einzelnen Ein- und Ausfahrten am AK Feuchtwangen/Crailsheim haben gezeigt, dass hier weitgehend die Qualitätsstufen A bis C erreicht werden (siehe Tabellen 19 bis 21 der Unterlage 1 T). Lediglich die Einfahrt der Verteilerfahrbahn an der Richtungsfahrbahn Nürnberg der A 6 in diese Richtungsfahrbahn weist im Prognosehorizont bei isolierter Betrachtung nur eine unzureichende Qualität auf (Qualitätsstufe E, d. h. es treten ständige gegenseitige Behinderungen von Verkehrsteilnehmern auf, denen nur eine sehr geringe Bewegungsfreiheit verbleibt, ein Zusammenbruch des Verkehrsflusses ist schon durch geringe Störungen möglich). Berücksichtigt man allerdings zusätzlich den auch im unmittelbar östlich angrenzen-

den Abschnitt der A 6 geplanten 6-streifigen Ausbau und die dadurch hier ermöglichte Einfahrt in eine dreistreifige Richtungsfahrbahn, so ergibt sich die (wiederum ausreichende) Qualitätsstufe C. Bei Ansatz der Verkehrsmengen aus der amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 ergibt sich hier ebenso noch eine ausreichende Verkehrsqualität, nämlich die Qualitätsstufe D, d. h. die momentan vorzufindende Verkehrsbelastung ist an der betreffenden Stelle noch adäquat abwickelbar. Im Hinblick darauf kann die – isoliert betrachtet – zu geringe Leistungsfähigkeit dieser Einfahrt im Prognosehorizont hingenommen werden. Die negativen Begleiterscheinungen dieses Umstands werden sich wegen der aktuell noch deutlich unterhalb der für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsmengen liegenden Belastung der A 6 zum großen Teil erst in einiger Zukunft zeigen. Auch werden sie nur einen überschaubaren, wenn auch nicht ganz kurzen Zeitraum anzutreffen sein. Denn der Ausbau der A 6 im betreffenden Abschnitt ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen vorgesehen, auch wenn seine Verwirklichung dort nicht als von höchster Priorität angesehen wird (siehe lfd. Nr. 156 der Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG).

#### 3.4.3.2.4 PWC-Anlage Rothensteig

Die Ein- und Ausfahrtrampen der PWC-Anlage sind in der festgestellten Planung entsprechend Tabelle 3 der ERS dimensioniert. Danach sind diese in einer Breite von 5,50 m mit Randstreifen auszubilden; dies ist hier geschehen. Diese Lösung erweist sich als sachgerecht und ausgewogen; Bedenken insoweit sind für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich.

Hinsichtlich näherer Einzelheiten bzgl. des Querschnitts der Rampen wird auf Unterlage 14.2 Blatt 5 Bezug genommen.

#### 3.4.3.2.5 Kreuzende Straßen und Wege

Die Straßen und Wege, die den Verlauf der A 6 im gegenständlichen Streckenabschnitt kreuzen, bleiben weitgehend unverändert erhalten, lediglich zwei Wegeabschnitte müssen baulich angepasst bzw. umgestaltet werden.

Zum einen wird in dem Bereich, in dem die Betriebsumfahrt das Bauwerk BW 706a quert, der dortige Weg wegen der nach Nr. 8.9.3 der RAA im Regelfall notwendigen Fahrbahnbreite von 6 m, die auch im Bereich von Kreuzungsbauwerken vorgehalten werden soll, entsprechend umgestaltet (siehe Unterlage 14.2 Blatt 6). Die Planung sieht insoweit sowohl im Bereich der Rampen der Betriebsumfahrt als auch im Überschneidungsbereich mit dem bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweg eine entsprechende Breite vor (siehe die Darstellungen in Unterlage 5 Blatt 1 T). Zum anderen wird der öffentliche Feld- und Waldweg, der bei Bau-km 710+381 im Zuge des Bauwerks BW 710a die Autobahn kreuzt, im Kreuzungsbereich mit der A 6 sowie dessen Umfeld mit einem Querschnitt entsprechend IV (2) Nr. 1 Buchstabe e) der Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen versehen (der Weg weist damit hier eine Fahrbahnbreite von 3 m zzgl. zweier jeweils 1 m breiter Bankette auf, siehe Unterlage 14.2 Blatt 7).

Bzgl. des Wegequerschnitts im Bauwerksbereichs orientiert sich die festgestellte Planung an IV. (2) Nr. 3 Buchstabe b) der genannten Grundsätze und sieht insoweit unter Berücksichtigung der derzeit vorzufindenden Abmessungen des Weges eine Fahrbahnbreite von 4,50 m zzgl. zweier jeweils 1 m breiter Notgehwege vor. Diese Querschnittswahl ist sachangemessen und gerechtfertigt. Bei diesem Weg handelt es sich um einen Wirtschaftsweg, auf dem nicht nur untergeordnetem Umfang Begegnungsverkehr anzutreffen ist, da er im betreffenden Bereich eine über die bloße Erschließung angrenzender Grundstücke hinausgehende Funktion ausübt; der Weg

stellt hier ein nicht unwichtiges Verbindungselement zu anderen Wegen im ländlichen Wegenetz dar.

Diejenigen Abschnitte von Feld- und Waldwegen, die bei Verwirklichung der festgestellten Planung überbaut werden, werden in einer den derzeitigen Abmessungen und der jetzigen Beschaffenheit entsprechenden bzw. gleichwertigen Art und Weise wiederhergestellt bzw. neu errichtet; dies gibt auch III. (2) der genannten Grundsätze so vor. Hinsichtlich näherer Einzelheiten dazu, wie die insoweit betroffenen Wegeabschnitte zukünftig ausgestaltet werden, wird insbesondere auf die Ausführungen auf S. 35 ff. der Unterlage 1 T Bezug genommen.

#### **3.4.3.3** *Fahrbahnbefestigung*

In Bezug auf die für die Straßen- bzw. Wegeabschnitte, die von der festgestellten Planung betroffen sind, im Einzelnen vorgesehenen Belastungsklassen und Oberbaudicken wird auf die Ausführungen in Nr. 4.4.2 der Unterlage 1 T, die Unterlage 14.1 sowie die einzelnen Blätter der Unterlage 14.2 verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde hegt im Hinblick auf die jeweils zugrunde gelegten Belastungsklassen sowie die im Einzelnen eingeplanten Oberbaustärken keine Bedenken dahingehend, dass diese überdimensioniert bzw. nicht sachgerecht sein könnten.

#### **3.4.3.4** *Zusammenfassende Bewertung*

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass die für die Fahrbahnen der A 6, die einzelnen Rampen der AS Schnelldorf und des AK Feuchtwangen/Crailsheim, die Ein- und Ausfahrten der PWC-Anlage Rothensteig, die Betriebsumfahrt im gegenständlichen Abschnitt sowie die sonstigen anzupassenden Straßen bzw. Wege vorgesehenen Trassierungselemente, Querschnitte und Fahrbahnbefestigungen den einschlägigen Straßenbaurichtlinien entsprechen bzw. – soweit von diesen Richtlinien abgewichen wird – unter den gegebenen örtlichen Bedingungen dennoch als sachgerecht und angemessen anzusehen sind. Belange der Verkehrssicherheit werden durch die mit der festgestellten Planung verbundenen Abweichungen nicht in unvertretbarem Maß zurückgestellt.

Die festgestellte Planung stellt damit insgesamt eine ausgewogene und sachgemessene Lösung dar. Die einzelnen Straßenbestandteile sind so bemessen, dass auf den jeweiligen Straßen- bzw. Wegeabschnitten eine gefahrlose Abwicklung der zukünftigen Verkehrsbelastung sichergestellt ist. Eine (weitere) Reduzierung des vorgesehenen Ausbaustandards ist insbesondere im Hinblick auf Verkehrssicherheitsbelange nicht vertretbar. Eingriffe in das Grundeigentum, in Natur und Landschaft sowie in land- und forstwirtschaftliche 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, 331 Rn. 45).

#### 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 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 Einzelfalles. 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, NVwZ 2009, 1498 Rn. 62 f. m. w. N.). Auch wenn die Lärmschutzkonzeption wegen des Gebots der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen grundsätzlich auf die gesamte Nachbarschaft des Planvorhabens bezogen sein muss, ist es gerade bei linienförmigen Planvorhaben, in deren Nachbarschaft sich nicht durchgängig schutzwürdige Bebauung findet, jedoch zulässig und angezeigt, Schutzabschnitte zu bilden, die durch vergleichbare örtliche Umstände geprägt sind (BVerwG, Urteil vom 18.07.2013 – 7 A 9.12 – juris Rn. 26). Bei der Ermittlung derjenigen Variante aktiven Lärmschutzes, bei der mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand eine maximale Verbesserung der Lärmsituation zu erzielen ist, können solche Varianten als wirtschaftlich unverhältnismäßig ausgeschieden werden, bei denen einerseits die Kosten im Vergleich zu anderen Varianten stark ansteigen, andererseits aber nur noch eine geringe Zahl von Wohneinheiten

zusätzlich geschützt wird (sog. Sprungkosten; siehe BVerwG, Urteil vom 10.10.2012, NVwZ 2013, 649 Rn. 90).

Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Prüfung, ob die Kosten einer aktiven Schallschutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden, außerdem 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 negativer Betroffener – 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 Rn. 37 m. w. N.).

Wenn bzw. soweit den Anforderungen von §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, haben die davon Betroffenen gegen die Vorhabensträgerin 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 und von schweren Unfällen i. S. d. Artikels 3 Nr. 13 der Richtlinie 2012/18/EU in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen 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 wäre, 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, NVwZ-Beilage 2006, 1 Rn. 164).

Außerdem ist in Gebieten, in denen die in Rechtsverordnungen nach § 48a Abs. 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte und Zielwerte nicht überschritten werden, bei der Abwägung die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität als Belang zu berücksichtigen (§ 50 Satz 2 BImSchG). Nach aktueller Rechtslage werden damit die lufthygienischen Immissionsgrenzwerte bzw. Zielwerte der 39. BImSchV angesprochen.

Die Planung für 6-streifigen Ausbau der A 6 im Abschnitt Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern bis östlich AK Feuchtwangen/Crailsheim kann in diesem Zusammenhang als raumbedeutsam i. S. d. § 50 BImSchG angesehen werden. Es ist infolge dessen eine Ausgestaltung 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 von der Vorhabensträgerin gewählte Planung hinsichtlich der Anforderung des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Aus den Darlegungen unter C. 3.4.2 ergibt sich deutlich, dass andere Ausgestaltungen als die planfestgestellte Lösung wegen der mit den denkbaren Alternativen verbundenen erheblich größeren Beeinträchtigungen öffentlicher Belange auch unter dem an dieser Stelle maßgeblichen Blickwinkel ausscheiden. Die gewählte Ausbauweise, die auf einem großen Teil des gegenständlichen Streckenabschnitts eine einseitige Verbreiterung der bestehenden Trasse der A 6 in nördliche Richtung vorsieht, bewirkt im Übrigen eine – wenn auch vergleichsweise geringfügige – Abrückung der Autobahnachse von Schnelldorf und Oberampfrach weg; hierdurch vergrößert sich der Abstand von Autobahn zu bewohnten Arealen etwas.

Mit Blick auf die im betroffenen Raum vorhandenen öffentlich genutzten Gebiete sowie die Gebiete, die zu Zwecken der Freizeitgestaltung geeignet sind, namentlich das Umfeld des Erlensees, ist die gewählte Linienführung im Ergebnis auch nicht zu beanstanden. Durch den vorgesehenen Ausbau der A 6 rückt der Autobahnkörper zwar etwas näher an den See heran und grenzt in Zukunft teilweise beinahe unmittelbar an den See an, wodurch sich die Lärmbelastung dort in gewissem Maß erhöht. In diesem Zusammenhang darf allerdings nicht übersehen werden, dass der Erlensee bereits jetzt nur in geringer Entfernung zur Autobahntrasse liegt und dementsprechend schon heute einer nicht unerheblichen Lärmvorbelastung unterliegt. Die Veränderung der Lärmbelastung wird auf Grund der konkreten Umstände im Umfeld des Sees zum großen Teil nicht bzw. kaum für das menschliche Ohr wahrnehmbar sein (vgl. hierzu etwa die aus Unterlage 19.1.2 Blatt 2 T ersichtliche nur geringe Verschiebung der 58 dB(A)-Isophone im Bereich des Sees). Demgegenüber sprechen gewichtige Gründe, die bereits unter C. 3.4.2 genannt wurden, gegen eine andere Trassenführung der A 6 bzw. eine andere Ausbauweise. Diese Gründe rechtfertigen – jedenfalls in ihrer Gesamtheit – auch die Inkaufnahme der dargestellten Auswirkungen auf die zukünftige Lärmbelastung im Umfeld des Erlensees.

Unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete sind insofern vom gegenständlichen Ausbau der A 6 unmittelbar betroffen, als die Autobahntrasse vollständig innerhalb des Naturparks „Frankenhöhe“ verläuft und dabei außerdem weitgehend innerhalb des im Naturpark gelegenen Landschaftsschutzgebiets; lediglich nördlich von Schnelldorf liegt ein kurzer Abschnitt der A 6 derzeit knapp außerhalb des Schutzgebiets. Das gegenständliche Vorhaben führt insofern zu einem zusätzlichen Eingriff im Bereich des Naturparks und des Landschaftsschutzgebiets. Dieser Eingriff erstreckt sich über eine Länge von mehreren Kilometern, bleibt aber in seiner Tiefe auf schmale Korridore von nur wenigen Metern beschränkt. Er findet zudem ausschließlich im unmittelbaren Nahbereich der jetzigen Autobahntrasse statt und damit in einem Bereich, der bereits heute einer erheblichen Vorbelastung unterliegt. In Anbetracht der gewichtigen Gründe, die gegen eine andere Trassenführung bzw. eine alternative Ausbauweise sprechen (siehe dazu die Ausführungen unter C. 3.4.2), erweist sich die gewählte Planungsgestaltung damit auch insoweit unter dem Blickwinkel des § 50 BImSchG als der Sache angemessen. In weitere Gebiete, die kraft ihrer formalen Einordnung eine besondere Bedeutung für den Natur- und Landschaftsschutz haben (siehe dazu Schoen in Landmann/Rohmer, BImSchG, Stand September 2019, § 50 Rn. 112), greift das gegenständliche Vorhaben nicht unmittelbar ein. Naturschutzgebiete, Nationalparke, Nationale Naturmonumente und Biosphärenreservate gibt es in der Umgebung des gegenständlichen Abschnitts der A 6 nicht. Das

FFH-Gebiet DE7029371 „Wörnitztal“ sowie das in Baden-Württemberg gelegene Europäische Vogelschutzgebiet DE 6726441 „Hohenloher Ebene östlich von Wallhausen“ liegen zwar teilweise in räumlicher Nähe zur A 6. Diesbzgl. entstehen aber auf Grund der konkreten Gegebenheiten vorhabensbedingt unter dem Blickwinkel des § 50 BImSchG keine bedeutenden Veränderungen der ohne den Autobahnausbau gegebenen Situation. Die gegen eine alternative Trassenführung bzw. Ausbaupositionen sprechenden Gründe rechtfertigen auch insoweit die nun planfestgestellte Planungsgestaltung.

Insgesamt gibt es im Umfeld der gegenständlichen Strecke der A 6 drei Betriebsbereiche, in denen gefährliche Stoffe i. S. v. § 2 Nr. 4 i. V. m. Anhang I der 12. BImSchV bzw. Art. 3 Nr.10 i. V. m. Anhang I Teil 1/Anhang I Teil 2 der Richtlinie 2012/18/EU („Seveso III-Richtlinie“) vorhanden sind bzw. anfallen. Diese liegen allesamt aber mehr als 500 m vom geplanten Bauort entfernt. Bei dem zum Bauort am nächsten gelegenen Betriebsbereich handelt es sich um eine Biogasanlage (etwas mehr als 500 m abseits des Bauortes). Wie das Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung dargelegt hat, ist nach konservativer Bewertung von vorliegenden Abstandsgutachten zu Biogasanlagen durch eine Arbeitsgruppe bestehend aus Mitarbeitern des zuständigen Ministeriums, des Bayerischen Landesamtes für Umwelt und Vertretern der Regierungen in Bezug auf Biogasanlagen allgemein ein Radius von 200 m um die Betriebsbereiche herum abgeschätzt worden, innerhalb dessen zumindest ohne nähere Betrachtung nicht ausgeschlossen werden kann, dass Personen und Einrichtungen in der Nachbarschaft von einem Störfall betroffen sein können. Mit Blick darauf sowie den deutlich größeren Abstand der erwähnten Biogasanlage zum Bauort kann vorliegend ausgeschlossen werden, dass infolge des gegenständlichen Vorhabens die Auswirkungen eines schweren Unfalls i. S. d. Art. 3 Nr. 13 der genannten Richtlinie in dem Betriebsbereich der A 6 als wichtigen Verkehrsweg i. S. v. § 50 Satz 1 BImSchG (vgl. dazu Landmann/Rohmer, BImSchG, Stand September 2019, § 50 Rn. 108) betreffen können. Dies gilt erst recht bzgl. der beiden anderen Betriebsbereiche in der Umgebung der A 6. Diese liegen etwa 1,7 km bzw. 2,9 km vom Bauort entfernt. Insoweit können störfallbedingte Gefahren erst recht ohne nähere Betrachtung ausgeschlossen werden. Das SG 50 der Regierung teilt die vorstehende Bewertung; es bestätigt ausdrücklich, dass nicht davon auszugehen ist, dass der Autobahnausbau die Auswirkungen eines möglichen Störfalls verschlimmert. Die vorstehende Bewertung gilt im Übrigen auch in Bezug auf die Auswirkungen eines schweren Unfalls auf die in gewisser Entfernung an der genannten Biogasanlage vorbei verlaufende A 7. Auch von dieser liegt die Biogasanlage mehr als 400 m entfernt, so dass auch insoweit im Hinblick auf den genannten Wirkungsradius von 200 m nicht zu erkennen ist, dass die mit der A 6 im gegenständlichen Streckenabschnitt verknüpfte A 7 von Auswirkungen von schweren Unfällen in diesem Betriebsbereich betroffen sein könnte.

In der Gesamtbetrachtung stellt sich die gewählte Linienführung unter dem Blickwinkel des § 50 BImSchG als ausgewogen dar. Durch eine Änderung der Maßnahme, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit und der einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Vorschriften im Ergebnis nicht noch weiter verbessert werden.

#### 3.4.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist (ausschließlich) 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).

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 für einen bestimmten Zeitraum, 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 bauenden oder zu ändernden Straße entsteht, wird von den Regelungen der 16. BImSchV nicht erfasst (vgl. BVerwG, Beschluss vom 11.11.1996, UPR 1997, 107).

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, insbesondere auch in Anbetracht der von der Vorhabensträgerin bzgl. der Immissionen der A 6 errechneten Beurteilungspegel, keine 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.

Dass diese Grenzwerte sich, auch bei Berücksichtigung aktueller Erkenntnisse aus der Lärmwirkungsforschung, (nunmehr) außerhalb des dem Verordnungsgeber nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bei der Fest-



legung des Verfahrens zur Ermittlung der Immissionsbelastung sowie der zugehörigen Immissionsgrenzwerte zustehenden Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraums (siehe dazu BVerwG, Urteil vom 03.03.1999, NVwZ-RR 1999, 720, 724; Urteil vom 20.12.2000, NVwZ-RR 2001, 360, 361; Urteil vom 14.11.2001, NVwZ 2002, 733, 734) bewegten, ist nicht zu erkennen. Der Wertungsspielraum würde erst dann überschritten, wenn die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nicht oder nur noch völlig unzulänglich abbildet (BVerwG, Urteile vom 03.03.1999 und vom 20.12.2000, jeweils a. a. O.); hierfür sind keine hinreichenden Anhaltspunkte ersichtlich. Insbesondere überschreitet es nicht den Wertungs- und Gestaltungsspielraum des Ordnungsgebers, dass die 16. BImSchV (sowie die RLS-90) ausschließlich auf Mittelungspegel abstellt und nicht zusätzlich Maximalschallpegel berücksichtigt. Mittelungspegel bzw. Dauerschallpegel sind als geeignete Kenngrößen zur Beurteilung zahlreicher Lärmwirkungen der Immissionen intermittierender Schallquellen, wie sie Verkehrswege darstellen, anerkannt und auch international gebräuchlich. Den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung folgend akzeptiert die Rechtsprechung seit langem, dass der Ordnungsgeber in der 16. BImSchV – wie in anderen Regelwerken auch – ausschließlich auf Mittelungspegel abstellt und Maximalpegel nicht gesondert zur Bewertung der Belastung heranzieht (siehe zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 29.06.2017, ZUR 2018, 107 Rn. 64 f.). Auch sonst sind keine offensichtlichen Mängel, die Zweifel an der grundsätzlichen Eignung des Berechnungsverfahrens begründen könnten, die voraussichtliche Lärmbelastung wirklichkeitsnah abzubilden, gegeben (siehe dazu BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, NVwZ 2011, 177 Rn. 104 ff).

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 – 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).

Hinsichtlich der vorliegend für die betroffenen Siedlungsflächen im Einzelnen zu Grunde gelegten Gebietsarten wird auf die Darstellungen in den Blättern 1 T und 2 T der Unterlage 7 Bezug genommen. Soweit dort die Ortschaft Oberampfrach abweichend von den 2019 öffentlich ausgelegten Planfeststellungsunterlagen durchweg als Wohnbaufläche dargestellt wird, beruht dies auf den Ergebnissen einer Ortseinsicht des Sachgebiets 34 (Städtebau) der Regierung, die die Planfeststellungsbehörde mit Blick auf die Stellungnahme der Gemeinde Schnelldorf veranlasst hat. Diese hat ergeben, dass im Ortskern von Oberampfrach die Nutzung des vorhandenen Gebäudebestands zu Wohnzwecken überwiegt. Die ehemals landwirtschaftlichen Betrieben dienenden Anwesen sind mit Blick auf die zwischenzeitlich vorgenommenen baulichen Veränderungen nicht mehr für landwirtschaftliche Zwecke zu nutzen, ohne dass gleichzeitig eine baurechtlich relevante Nutzungsänderung vorläge. Der am östlichen Ortsrand von Oberampfrach existierende Schreinereibetrieb ist als einziger ein für ein Wohngebiet atypischer Betrieb, er ist in seiner Randlage aber nicht prägend für den Gesamtort. Er stellt auf Grund seiner

Einzigartigkeit in der näheren Umgebung vielmehr einen bauplanungsrechtlich irrelevanten Fremdkörper dar. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind bei der Ermittlung der Eigenart der näheren Umgebung singuläre Anlagen, die in einem auffälligen Kontrast zu der sie umgebenden, im wesentlichen homogenen Bebauung stehen, regelmäßig als Fremdkörper unbeachtlich, soweit sie nicht ausnahmsweise ihre Umgebung beherrschen oder mit ihr eine Einheit bilden (BVerwG, Urteil vom 07.12.2006, NVwZ 2007, 585 Rn. 9). Die übrigen gewerblichen Nutzungen in Oberampfrach sind als das Wohnen nicht störend einzustufen. Der auf eine entsprechende Einstufung von Oberampfrach zielenden Forderung der Gemeinde Schnelldorf wird damit entsprochen.

Soweit in einem Teilbereich von Oberampfrach durch eine städtebauliche Satzung als Art der baulichen Nutzung ein Mischgebiet festgesetzt wurde, erweist sich diese Festsetzung mittlerweile als funktionslos. Eine solche Festsetzung ist funktionslos, wenn und soweit die tatsächlichen Verhältnisse, auf die sich bezieht, ihre Verwirklichung auf unabsehbare Zeit ausschließen und diese Tatsache so offensichtlich ist, dass ein in ihre Fortgeltung gesetztes Vertrauen keinen Schutz verdient. Dabei kommt es nicht auf die Verhältnisse auf einzelnen Grundstücken an. Entscheidend ist vielmehr, ob die jeweilige Festsetzung geeignet ist zur städtebaulichen Ordnung im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB einen wirksamen Beitrag zu leisten. Die Planungskonzeption, die einer Festsetzung zu Grunde liegt, wird nicht schon dann sinnlos, wenn sie nicht mehr überall im Plangebiet umgesetzt werden kann. Erst wenn die tatsächlichen Verhältnisse vom Planinhalt so massiv und so offenkundig abweichen, dass insoweit eine städtebauliche Gestaltungsfunktion unmöglich noch erfüllt werden kann, kann von einer Funktionslosigkeit die Rede sein. Das setzt voraus, dass die Festsetzung unabhängig davon, ob sie punktuell durchsetzbar ist, bei einer Gesamtbetrachtung die Fähigkeit verloren hat, die städtebauliche Entwicklung noch in einer bestimmten Richtung zu steuern (siehe z. B. BVerwG, Urteil vom 28.04.2004, NVwZ 2004, 1244, 1245). Dies ist vorliegend der Fall. Die Grundstücke im Geltungsbereich der angesprochenen Satzung wurden zwischenzeitlich allesamt bebaut, dabei wurde faktisch nur Wohnbebauung realisiert. Dies schließt es für die Zukunft aus, dass neben den Wohngebäuden auch noch andere Gebäude für die in § 6 Abs. 2 BauNVO genannten gewerblichen Zwecke entstehen können. Charakteristisch für Mischgebiete ist aber, dass sie neben dem Wohnen auch der Unterbringung von Gewerbebetrieben dienen, die das Wohnen nicht wesentlich stören (§ 6 Abs. 1 BauNVO). Daraus folgt eine Gleichwertigkeit und Gleichgewichtigkeit von Wohnen und das Wohnen nicht wesentlich störendem Gewerbe im Mischgebiet (vgl. z. B. BVerwG, Beschluss vom 11.04.1996, NVwZ-RR 1997, 463). Dabei sollen die beiden Hauptnutzungsarten auch in ihrer jeweiligen Quantität „gemischt“ sein. Für die quantitative Mischung kommt es darauf an, in welchem Verhältnis die dem Wohnen und die gewerblichen Zwecke dienen Anlagen nach Anzahl und Umfang zueinander stehen. Dabei ist einerseits nicht erforderlich, dass die beiden Hauptnutzungsarten zu genau oder annähernd gleichen Anteilen im jeweiligen Gebiet vertreten sind. Auf der anderen Seite wird jedoch die Bandbreite der typischen Eigenart des Mischgebiets jedenfalls dann verlassen, wenn einer der beiden Hauptnutzungsarten als eigenständige Nutzung im Gebiet völlig verdrängt wird und das Gebiet des in einen anderen Gebietstyp „umkippt“ (siehe etwa BVerwG, Urteil vom 04.05.1988, NJW 1988, 3168). Letzteres ist vorliegend der Fall. Auf Grund der dadurch bewirkten Funktionslosigkeit der Satzung vermag diese im vorliegenden Zusammenhang keine Wirkungen mehr zu entfalten; auch der betreffende Bereich von Oberampfrach ist im vorliegenden Zusammenhang deshalb als Wohnbaufläche zu behandeln.

Soweit die Gemeinde Schnelldorf auch für den Weiler Am Eichenrain eine Einstufung als Wohnbaufläche für gerechtfertigt hält, folgt dem die Planfeststellungsbehörde nicht. Die Anwesen des Weilers, die einseitig entlang eines Straßenstücks abseits von Oberampfrach situiert sind, werden zwar überwiegend zu Wohnzwecken genutzt. Es handelt sich aber unter Berücksichtigung der gesamten Umstände

um keinen im Zusammenhang bebauten Ortsteil i. S. v. § 34 Abs. 1 BauGB. "Ortsteil" in diesem Sinn ist jeder Bebauungskomplex im Gebiet einer Gemeinde, der nach der Zahl der vorhandenen Bauten ein gewisses Gewicht besitzt und Ausdruck einer organischen Siedlungsstruktur ist (siehe z. B. BVerwG, Urteil vom 30.06.2015, NVwZ 2015, 1767 Rn. 11). Ein entsprechendes städtebauliches Gewicht der Bebauung des Weilers Am Eichenrain vermag die Planfeststellungsbehörde nicht festzustellen. Er besteht aus nur sieben Anwesen; einer Ansammlung von nur vier Wohngebäuden spricht die Rechtsprechung das für eine eigenständige Siedlungseinheit erforderliche Gewicht ab (BVerwG, Beschluss vom 19.04.1994, NVwZ-RR 1994, 555), auch für eine Siedlung von sechs Gebäuden sieht sie das notwendige städtebauliche Gewicht nicht als naheliegend an (siehe Söfker in Ernst/Zinkhahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand Oktober 2019, § 34 Rn. 14). Mit Blick hierauf sowie die weiteren konkreten Umstände, zu denen u. a. auch die sonstigen Siedlungsstrukturen in der Gemeinde Schnelldorf gehören (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 17.02.1984, NVwZ 1984, 434), vermag die Planfeststellungsbehörde das für einen Ortsteil erforderliche Gewicht der vorhandenen Bebauung nicht festzustellen. Zudem bestehen mit Blick auf die einseitige Bebauung entlang eines Straßenzugs auch erhebliche Zweifel an dem kumulativ erforderlichen Bestehen einer organischen Siedlungsstruktur (vgl. dazu BVerwG, Beschluss vom 19.02.2014 – 4 B 40.13 – juris Rn. 5). Demzufolge ist der Weiler Am Eichenrain als eine Siedlung im Außenbereich (§ 35 BauGB) anzusehen; für ihn deshalb nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Halbsatz 2 der 16. BImSchV das Lärmschutzniveau von Dorf- und Mischgebieten maßgeblich.

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). 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. In diesem Fall ist es Aufgabe des Trägers der kommunalen Planungshoheit, einen ggf. erforderlichen (baulichen) Schallschutz im Rahmen der Bauleitplanung vorzusehen; durch den Straßenbaulastträger müssen nach den Vorschriften des Immissionschutzrechts derartige Gebiete oder Flächen im Hinblick auf die etwaige zukünftige Bebauung nicht vor Verkehrsräuschen geschützt werden (BVerwG, Urteil vom 06.09.2018, NVwZ 2019, 313 Rn. 26). Auf Grund dessen ist die Forderung der Gemeinde Schnelldorf zurückzuweisen, das im gemeindlichen Flächennutzungsplan dargestellte Wohnbaufläche „Am Hutfeld“ am Nordostrand von Schnelldorf im gegenständlichen Lärmschutzkonzept zu berücksichtigen, da zur Zeit Bestrebungen liefen, für das Gebiet einen Bebauungsplan aufzustellen, der bis zur Fertigstellung des 6-streifigen Ausbaus der A 6 Rechtskraft erlangt haben werde. Die angesprochenen Wohnbauflächen sind zum Erlasszeitpunkt dieses Planfeststellungsbeschlusses, der insoweit alleine maßgeblich ist, nur im Flächennutzungsplan dargestellt. Ein Bebauungsplan existiert, wie auch die Gemeinde selbst erklärt, derzeit nicht; ein solcher befindet sich nach dem Kenntnisstand bislang auch noch nicht in Aufstellung. Auf Grund dessen besteht keine Veranlassung, im Bereich der in Aussicht genommenen Bauflächen bereits im Rahmen des gegenständlichen

Verfahrens für die Einhaltung der für Wohnbauflächen einschlägigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV zu sorgen.

Dass das gegenständliche Vorhaben die Entwicklung des angesprochenen Wohnbaugebiets aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans der Gemeinde Schnelldorf unmöglich machen und damit die gemeindliche Planungshoheit tangieren würde, ist im Übrigen nicht ersichtlich. Gesunde Wohnverhältnisse können nicht nur durch Schallschutz an einem Verkehrsweg, sondern auch durch die Festsetzung von Flächen für Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Baugebiet gewährleistet werden (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB). Je nach den Umständen des Einzelfalls kann es bauplanungsrechtlich auch zulässig sein, die Immissionen durch eine Kombination von passivem Schallschutz, Stellung und Gestaltung von Gebäuden sowie Anordnung der Wohn- und Schlafräume zu mindern (BVerwG, Urteil vom 22.03.2007, NVwZ 2007, 831 Rn. 15). Dass die Gemeinde in der vorliegenden Konstellation ggf. selbst für einen entsprechenden Lärmschutz im Bereich der Bauflächen zu sorgen hat, folgt insbesondere auch aus dem zeitlichen Vorsprung der gegenständlichen Fachplanung (sog. Prioritätsgrundsatz; vgl. dazu BVerwG, Beschluss vom 05.11.2002, NVwZ 2003, 207, 208). Unabhängig davon hat die Vorhabensträgerin nachträglich u. a. auf das Vorbringen der Gemeinde Schnelldorf hin schalltechnische Berechnungen bzgl. der angesprochenen Wohnbauflächen durchgeführt. Bei der Berechnung wurde ein exponiert liegendes fiktives Gebäude als Immissionsort zugrunde gelegt. Die unter Berücksichtigung der plangegegenständlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen berechneten Lärmpegel erreichen bereits dort am Tag höchstens 53 dB(A) und nachts 49 dB(A). Eine Überschreitung der für Wohngebiete maßgeblichen Immissionsgrenzwerte von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist demnach nicht einmal am zur A 6 exponierten Rand der Wohnbaufläche zu befürchten, im Rest der Fläche erst recht nicht.

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 Zulässigkeitswerte (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.04.2000 – 11 A 24.98 – juris).

#### 3.4.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Die im Rahmen der Verkehrslärberechnung nach Anlage 1 der 16. BImSchV und Nr. 4.4.1.1.1 der RLS-90 maßgeblichen stündlichen Verkehrsstärken und Lkw-Anteile wurden von der Vorhabensträgerin auf Basis der prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) projektbezogen ermittelt. Grundlage hierfür sind die in der „Verkehrsuntersuchung BAB A 6 zwischen Landesgrenze Baden-Württemberg und AS Schwabach-West“ (Unterlage 21 der planfestgestellten Unterlagen) von SSP Consult ermittelten Verkehrsbelastungen. Die für die Berechnung verwendeten Eingangsdaten sind in Kapitel 2.5 der Unterlage 17.1 T dokumentiert. Hieraus ergibt sich auch, welche Fahrbahnen und Rampen im Einzelnen in die durchgeführten Berechnungen einbezogen wurden.

Wegen des Vorliegens detaillierter verkehrlicher Daten betreffend die A 6 war die Heranziehung der in Tabelle A der Anlage 1 zur 16. BImSchV aufgeführten pauschalen Lkw-Tag- und Nachtanteile am Gesamtverkehr nicht geboten. Die Anlage 1 der 16. BImSchV selbst hält die Verwendung der aus dieser Tabelle ableitbaren

Lkw-Anteile nur dann für angezeigt, sofern keine geeigneten projektbezogenen Untersuchungergebnisse vorliegen, die herangezogen werden können (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, NVwZ 2001, 1154, 1157).

Die in Unterlage 21 dokumentierte Verkehrsuntersuchung wurde zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung aller verfügbarer Daten in einer der Materie angemessenen und methodisch einwandfreien Weise erarbeitet. Das Prognoseverfahren ist nicht zu beanstanden, ebenso sind die Ergebnisse nachvollziehbar und schlüssig, auch hinsichtlich der zu erwartenden Schwerverkehrsanteile. Substantiierte Einwendungen wurden im Anhörungsverfahren insoweit auch nicht erhoben.

Bei der Lärmberechnung wurde berücksichtigt, dass für die Fahrbahndecke der A 6 ein Belag vorgesehen ist, für den bei der Berechnung ein Korrekturwert  $D_{\text{StrO}}$  von -2 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 (siehe Tabelle 2 in der Unterlage 17.1 T). Es ist gesichert, dass die lärmindernden Eigenschaften der insoweit in Frage kommenden Fahrbahnbeläge (u. a. bestimmte Splittmastixasphalte und Asphaltbetone) auf Dauer erhalten bleiben. Dies ist durch von der Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführte umfangreiche Untersuchungen belegt (siehe bereits ARS Nr. 14/1991, Gz. StB 11/26/14.86.22-01/27 Va 91; vgl. auch BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, NVwZ 2001, 1154, 1159.). Im Übrigen handelt es sich bei Fahrbahnbelägen mit einem entsprechenden Korrekturwert schon seit geraumer Zeit um Standardbeläge, die in der Praxis unabhängig von der Notwendigkeit einer Lärminderung standardmäßig zum Einsatz kommen. Auf Grund dessen ist auch nicht zu besorgen, dass bei evtl. Ausbesserungsarbeiten in Zukunft kein Belag mit entsprechenden schallmindernden Eigenschaften verwendet wird.

Die schalltechnischen Berechnungen wurden vom Sachgebiet 50 der Regierung von Mittelfranken (Technischer Umweltschutz) geprüft. Bedenken in Bezug auf die verwendeten Eingangsdaten sowie die Korrektheit und Nachvollziehbarkeit der Berechnungsergebnisse hat es dabei nicht erhoben. Auch im Anhörungsverfahren wurden insoweit keine Einwendungen erhoben, die Anlass geben würden, weitere Ermittlungen anzustellen.

Lärmmessungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 1985, 1159). So fließen bei der Berechnung etwa auch meteorologische Aspekte zugunsten der Betroffenen mit ein. Die 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. nochmals Nr. 4.0 der RLS-90); die rechnerisch ermittelten Werte liegen damit im Interesse der Immissionsbetroffenen auf der sicheren Seite. Darüber hinaus sind Messungen für das Prognosejahr 2030 gegenwärtig überhaupt nicht möglich. 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.

Die Gemeinde Schnelldorf bemängelt, dass in den ausgelegten Planunterlagen nicht darauf eingegangen werde, ob für den Ortsteil Grimmschwinden und das dort liegende Wohngebiet „Forstamtsgarten“ die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Insoweit seien keine Berechnungsergebnisse dokumentiert. Es seien noch rechnerische Nachweise nachzureichen.

Es ist zwar richtig, dass in den ausgelegten Unterlagen keine Ergebnisse von schalltechnischen Berechnungen bzgl. der Ortschaft Grimmschwinden aufgeführt sind. Es trifft aber nicht zu, dass den Unterlagen keine Aussage dazu zu entnehmen ist, ob in Bezug auf Grimmschwinden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV zu befürchten sind. In Kapitel der Unterlage 17.1 T wird ausgeführt, dass für die Siedlungsbereiche, für welche im Planfall Immissionsgrenzwerte nach der durchgeführten Berechnung von Grenzwertisophonen nicht oder nur knapp eingehalten werden, eine detaillierte Untersuchung durchgeführt wurde. Des Weiteren wurde danach der Umgriff der Berechnungen so weit ausgedehnt, dass mit Sicherheit für alle nicht einzelnen berechneten Gebäude eine Immissionsgrenzwertüberschreitung ausgeschlossen werden kann. Hieraus ergibt sich in der Zusammenschau ohne weiteres, dass Grenzwertüberschreitungen in Grimmschwinden bereits ohne objektscharfe schalltechnische Berechnungen ausgeschlossen werden. Dies lässt sich auch anhand der im Übersichtslageplan in Bild 1 der Unterlage 17.1 T eingetragenen Isophonenverläufe hinreichend nachvollziehen. Unabhängig davon hat die Vorhabensträgerin auf die Forderung der Gemeinde Schnelldorf hin noch detaillierte schalltechnische Berechnungen hinsichtlich exponiert liegender Anwesen in Grimmschwinden durchgeführt. Diese haben deutlich gezeigt, dass die einschlägigen Immissionsgrenzwerte von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV sowohl tagsüber als auch in der Nacht auch in Zukunft nicht überschritten werden; größtenteils werden sie bei weitem nicht erreicht. Bei den durchgeführten Berechnungen wurden, wie es die RLS-90 vorgibt, die örtlichen topographischen Verhältnisse einschließlich der Gradientenlage der A 6 berücksichtigt (vgl. Nrn. 4.4.1.3 und 4.4.1.4 der RLS-90). Die insoweit erhobenen Einwände der Gemeinde sind daher zurückzuweisen.

Das Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung weist darauf hin, dass in Bezug auf die Ortschaft Zumhaus nordöstlich des AK Feuchtwangen/Crailsheim ein rechnerischer Nachweis zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte in den Planfeststellungsunterlagen fehlt.

Die Vorhabensträgerin hat hierauf dargelegt, dass unter Berücksichtigung der Vorgaben von Nr. 27 Abs. 1 VLärmSchR 97 die insoweit berechneten Beurteilungspegel in Zumhaus bei höchstens 52 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts liegen; die Grenzwerte aus § 2 Abs. 1 des 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete werden damit eingehalten.

#### 3.4.4.1.4 Bewertung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht – wie unter C. 3.3.4.1.2 bereits angeklungen – nur bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung einer Straße. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG und des § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV ist der Neubau. Eine wesentliche Änderung im immissionsschutzrechtlichen Sinn liegt nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV u. a. dann vor, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird. Das Merkmal der "Erweiterung" um einen durchgehenden Fahrstreifen legt nach seinem

Wortlaut nahe, dass ein Tatbestand der Lärmvorsorge dann gegeben sein soll, wenn die Kapazität der Straße zur Aufnahme von zusätzlichem Verkehr erhöht wird. Dies ist zunächst der Fall, wenn ein zusätzlicher Fahrstreifen zwischen verschiedenen Verknüpfungen mit dem übrigen Straßennetz, also zwischen mindestens zwei Anschlussstellen, geschaffen wird. Darüber hinaus liegt ein Fall der Erweiterung um einen durchgehenden Fahrstreifen aber auch vor, wenn ein zusätzlicher Fahrstreifen im gesamten Planungsabschnitt geschaffen wird und im Nachbarabschnitt eine Verknüpfung mit dem übrigen Straßennetz besteht (BVerwG, Urteil vom 10.04.2019, NVwZ 2019, 1597 Rn. 24). Diese Voraussetzungen sind vorliegend gegeben. Im Rahmen der gegenständlichen Planung erhält die A 6 innerhalb des gesamten Ausbauabschnitts einen zusätzlichen durchgehenden Fahrstreifen je Fahrtrichtung. Damit werden innerhalb des Ausbauabschnitts u. a. zwischen der AS Schnelldorf und dem AK Feuchtwangen/Crailsheim zusätzliche verkehrliche Kapazitäten geschaffen. Darüber hinaus gibt es in den an den gegenständlichen Abschnitt angrenzenden Streckenabschnitten (weitere) Verknüpfungspunkte (Anschlussstellen) mit dem umgebenden Straßennetz, so dass das Vorhaben bei übergreifender Betrachtung unter Berücksichtigung der in diesen Abschnitten ebenso bestehenden Ausbauabschnitten auf voller Ausbaulänge zu einer Ausweitung der verkehrlichen Kapazität der A 6 führt. Eine Erweiterung um mindestens einen durchgehenden Fahrstreifen i. S. v. § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV ist damit innerhalb des gesamten Ausbauabschnitts gegeben.

Die von der Vorhabensträgerin vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind im Einzelnen in Kapitel 4.8 der Unterlage 1 T und Kapitel 5 der Unterlage 17.1 T beschrieben sowie u. a. in den einzelnen Blättern der Unterlage 5 dargestellt. Die im Einzelnen überprüften Immissionsorte sind in den Ergebnistabellen im Anhang der Unterlage 17.1 T aufgeführt und in den beiden Blättern der Unterlage 7 der festgestellten Planunterlagen kenntlich gemacht. Mit diesen Maßnahmen werden außer in Oberampfrach an allen untersuchten Gebäuden in den im Umfeld des gegenständlichen Abschnitts der A 6 liegenden Ortschaften die maßgeblichen Grenzwerte aus § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV eingehalten. Die festgestellte Planung bewerkstelligt damit außer für Oberampfrach Vollschutz.

Trotz der aktiven Lärmschutzmaßnahmen kommt es aber zu Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV an einigen Immissionsorten in Oberampfrach. Wie nachfolgend im Einzelnen dargelegt wird, entsprechen die planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen insoweit dem Verhältnismäßigkeitsgebot des § 41 Abs. 2 BImSchG (zur Vorgehensweise bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung vgl. die Ausführungen unter C. 3.4.4.1).

Soweit im Rahmen der nachfolgenden Betrachtung konkrete Geldbeträge angegeben werden, sind diese der Übersichtlichkeit halber kaufmännisch gerundet. Der Ermittlung dieser Beträge wurde von der Vorhabensträgerin ein Preis von 340 €/m<sup>2</sup> (netto) für Lärmschutzwände zu Grunde gelegt. Dieser Preisansatz ist sachgerecht und angemessen. Der sich brutto daraus ergebende Quadratmeterpreis von 405 €/m<sup>2</sup> liegt nur geringfügig über dem in Tabelle 8 der aktuellen Broschüre "Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2016", herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, für das Jahr 2016 angegebenen Quadratmeterdurchschnittspreis von 394 €. In Anbetracht der seit dem 2016 allgemeinkundigen Preisentwicklung im Bausektor ist der von der Vorhabensträgerin verwendete Preisansatz nicht als überhöht anzusehen. Dass nicht unerhebliche Preissteigerungen für Lärmschutzwände von Jahr zu Jahr auch in der jüngeren Vergangenheit üblich waren, lässt sich im Übrigen auch aus einem Vergleich der in der Tabelle 8 für die Jahre 2014 - 2016 jeweils genannten Preise ablesen. Für den vorgesehenen lärmindernden Fahrbahnbelag sowie die geplanten Lärmschutzwälle wurde keine Geldbeträge in Ansatz gebracht. Dies ist nicht zu beanstanden. Das Vorgehen beruht darauf, dass der Fahrbahnbelag ohnehin in jedem Fall von der

Vorhabensträgerin geplant ist; auch die Verwendung der anfallenden Erdmassen für die Errichtung der Lärmschutzwälle ist von der Vorhabensträgerin unbedingt beabsichtigt, um den im Rahmen des Baubetriebs entstehenden Massenüberschuss zu verringern (vgl. S.77 f. der Unterlage 1 T). Stehen bestimmte Maßnahmen aktiven Lärmschutzes nicht zur Auswahl, weil bereits auf Grund einer Grobprüfung feststeht, dass sie nicht ernsthaft in Betracht kommen, oder – wie hier der lärmmindernde Belag sowie die Lärmschutzwälle – in jedem Fall ausgeführt werden sollen, ist der Aufwand für diese Maßnahmen für den Kosten-Nutzen-Vergleich der noch offenen Varianten ohne Bedeutung (BVerwG, Urteil vom 10.10.2012, NVwZ 2013, 649 Rn. 91). Die Lärmschutzwälle sind zudem – wie sich aus den nachfolgenden Ausführungen noch ergibt – bei allen Varianten gleich hoch und weisen die gleiche räumliche Ausdehnung auf.

Die Vorhabensträgerin hat bzgl. Oberampfrach folgende Varianten des aktiven Lärmschutzes untersucht:

- a) Variante O0 (nur mit lärmminderndem Fahrbahnbelag (Korrekturfaktor  $D_{StrO} = -2$  dB(A))

Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	1
Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen nachts:	66
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A):	41
Maximale Grenzwertüberschreitungen gerundet:	8 dB(A)

- b) Variante O1 (lärmminderndem Fahrbahnbelag und zusätzlich Lärmschutzeinrichtungen mit max. Höhe von 5 m)

Höhe Lärmschutzwand Bau-km 711+880 - 712+240:	5 m
Höhe Lärmschutz Bau-km 712+180 - 712+200:	2,5 m (Wall) + 2,5 m (Wand)
Höhe Lärmschutz Bau-km 712+200 - 712+610:	2,5 m (Wall) + 2,5 m (Wand)
Höhe Lärmschutzwand Bau-km 712+610 - 712+660:	5 m
Höhe Lärmschutz Bau-km 712+660 - 713+060:	3 m (Wall) + 2 m (Wand)
Höhe Lärmschutz Bau-km 713+060 - 713+145:	3 m (Wall) + 2 m (Wand)
Höhe Lärmschutzwand Bau-km 713+145 - 713+450:	4 m
Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen nachts:	30
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A):	0
Maximale Grenzwertüberschreitung gerundet:	3 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz:	1.392.300 €
gelöste Schutzfälle:	36
Kosten je gelöstem Schutzfall:	38.675 €

- c) Variante O2 (lärmminderndem Fahrbahnbelag und zusätzlich Lärmschutzeinrichtungen mit max. Höhe von 6 m)

Höhe Lärmschutzwand Bau-km 711+880 - 712+240:	6 m
Höhe Lärmschutz Bau-km 712+180 - 712+200:	2,5 m (Wall) + 3,5 m (Wand)
Höhe Lärmschutz Bau-km 712+200 - 712+610:	2,5 m (Wall) + 3,5 m (Wand)
Höhe Lärmschutzwand Bau-km 712+610 - 712+660:	6 m
Höhe Lärmschutz Bau-km 712+660 - 713+060:	3 m (Wall) + 3 m (Wand)
Höhe Lärmschutz Bau-km 713+060 - 713+145:	3 m (Wall) + 2 m (Wand)
Höhe Lärmschutzwand Bau-km 713+145 - 713+450:	4 m
Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen nachts:	15
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A):	0



Maximale Grenzwertüberschreitung gerundet:	2 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz:	1.813.900 €
gelöste Schutzfälle:	51
Kosten je gelöstem Schutzfall:	35.567 €

- d) Variante O3 (lärmminderndem Fahrbahnbelag und zusätzlich Lärmschutzeinrichtungen mit max. Höhe von 7 m; Vorzugsvariante der Vorhabensträgerin)

Höhe Lärmschutzwand Bau-km 711+880 - 712+240:	6 m
Höhe Lärmschutz Bau-km 712+180 - 712+200:	2,5 m (Wall) + 3,5 m (Wand)
Höhe Lärmschutz Bau-km 712+200 - 712+610:	2,5 m (Wall) + 4,5 m (Wand)
Höhe Lärmschutzwand Bau-km 712+610 - 712+660:	6 m
Höhe Lärmschutz Bau-km 712+660 - 713+060:	3 m (Wall) + 4 m (Wand)
Höhe Lärmschutz Bau-km 713+060 - 713+145:	3 m (Wall) + 3 m (Wand)
Höhe Lärmschutzwall Bau-km 713+145 - 713+450:	4 m
Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen nachts:	8
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A):	0
Maximale Grenzwertüberschreitung gerundet:	2 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz:	2.118.200 €
gelöste Schutzfälle:	58
Kosten je gelöstem Schutzfall:	36.520 €

- e) Variante O4 (lärmminderndem Fahrbahnbelag und zusätzlich Lärmschutzeinrichtungen mit max. Höhe von 8 m)

Höhe Lärmschutzwand Bau-km 711+880 - 712+240:	7 m
Höhe Lärmschutz Bau-km 712+180 - 712+200:	2,5 m (Wall) + 4,5 m (Wand)
Höhe Lärmschutz Bau-km 712+200 - 712+610:	2,5 m (Wall) + 5,5 m (Wand)
Höhe Lärmschutzwand Bau-km 712+610 - 712+660:	6 m
Höhe Lärmschutz Bau-km 712+660 - 713+060:	3 m (Wall) + 5 m (Wand)
Höhe Lärmschutz Bau-km 713+060 - 713+145:	3 m (Wall) + 4 m (Wand)
Höhe Lärmschutzwall Bau-km 713+145 - 713+450:	4 m
Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen nachts:	3
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A):	0
Maximale Grenzwertüberschreitung gerundet:	1 dB(A)
Kosten aktiver Lärmschutz :	2.551.700 €
gelöste Schutzfälle:	63
Kosten je gelöstem Schutzfall:	40.503 €

- f) Variante O5 (lärmminderndem Fahrbahnbelag und zusätzlich Lärmschutzeinrichtungen mit max. Höhe von 9 m)

Höhe Lärmschutzwand Bau-km 711+880 - 712+240:	8 m
Höhe Lärmschutz Bau-km 712+180 - 712+200:	2,5 m (Wall) + 5,5 m (Wand)
Höhe Lärmschutz Bau-km 712+200 - 712+610:	2,5 m (Wall) + 6,5 m (Wand)
Höhe Lärmschutzwand Bau-km 712+610 - 712+660:	6 m
Höhe Lärmschutz Bau-km 712+660 - 713+060:	3 m (Wall) + 6 m (Wand)
Höhe Lärmschutz Bau-km 713+060 - 713+145:	3 m (Wall) + 5 m (Wand)
Höhe Lärmschutzwall Bau-km 713+145 - 713+450:	4 m
Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Anwesen mit Grenzwertüberschreitungen nachts:	0
Anzahl Grenzwertüberschreitungen größer 3 dB(A):	0
Kosten aktiver Lärmschutz:	2.985.200 €

gelöste Schutzfälle:	66
Kosten je gelöstem Schutzfall:	45.230 €

Bei den jeweils genannten Kosten des aktiven Lärmschutzes handelt es sich um sog. Bruttokosten (nur Errichtung der Lärmschutzanlagen ohne Berücksichtigung der Kosten für den ersatzweise zu leistenden passiven Schallschutz einschließlich etwaiger Außenbereichsentschädigungen). Im Regelfall genügt es, auch nur diese Bruttokosten zu Grunde zu legen, wie es auch der Verwaltungspraxis entspricht (BVerwG, Urteil vom 08.09.2016 – 3 A 5.15 – juris Rn. 61). Anhaltspunkte dafür, dass vorliegend durch diese Herangehensweise zu erheblichen Verzerrungen bzw. Verfälschungen kommen könnte, sind nicht zu erkennen.

In die nähere Betrachtung sind nur die Varianten d), e) und f) einzubeziehen, da die Vorhabensträgerin die Variante d) der nunmehr festgestellten Planung zugrunde gelegt hat, welche in ihrer Schutzwirkung den Varianten a) - c) jeweils überlegen ist.

Die Variante f) gewährleistet Vollschutz für Oberampfrach. Sie kostet allerdings grob 17 % mehr als die Variante e), welche ihrerseits wiederum 20 % mehr als die Variante d) kostet. Der gegenüber der Variante d) jeweils höhere Kostenaufwand für die Varianten e) und f) bewirkt allerdings nur einen geringen zusätzlichen Gewinn an Lärmschutz, da die beiden zuletzt genannten Varianten nur an einer geringen zusätzlichen Anzahl von Anwesen für die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sorgen (an fünf bzw. acht Anwesen). Von den insgesamt 66 Schutzfällen werden auch mit der Variante d) bereits etwa 88 % gelöst. Die Kosten je gelöstem Schutzfall betragen bei der Variante d) 36.520 €. Bei der Variante e) betragen die Schutzfallkosten bereits 40.503 € und damit etwa 3.980 € mehr als bei der Variante d). Die Schutzfallkosten bei der Variante f) betragen 45.230 € und damit ca. 4.720 € mehr als bei der Variante e). Um die bei der Variante d) noch verbleibenden fünf bzw. acht Schutzfälle zu lösen, müssen damit bei den Varianten e) und f) zusätzliche finanzielle Mittel aufgewendet werden, deren Umfang im Vergleich zu den bei der Variante d) anfallenden Kosten sprunghaft ansteigt. Dies zeigt sich noch deutlicher daran, dass für die mit der Variante e) gegenüber der Variante d) zusätzlich lösbaren fünf Schutzfällen insgesamt gut 433.000 € mehr aufgewendet werden müssen; pro zusätzlich gelöstem Schutzfall fallen damit Zusatzkosten von 86.700 € an. Die Kosten pro zusätzlichem Schutzfall liegen deutlich höher als die Kosten pro gelöstem Schutzfall bei allen näher betrachteten Varianten. Hinsichtlich der Variante f) gilt letzteres erst recht. Bei dieser Variante sind für die drei Schutzfälle, die gegenüber der Variante e) zusätzlich gelöst werden, insgesamt nochmals etwa 433.000 € zusätzlich aufzuwenden. Die Kosten pro zusätzlich gelöstem Schutzfall belaufen sich hier auf über 144.000 € und betragen damit ein Mehrfaches der durchschnittlichen Schutzfallkosten bei allen näher untersuchten Lärmschutzvarianten (vgl. zu einem ähnlichen Fall BVerwG, Urteil vom 19.12.2017 – 7 A 7.17 – juris Rn. 65 und 68). Auch bei der Variante d) kommt es außerdem bereits zu keinen Überschreitungen der für den Zeitraum Tag einschlägigen Grenzwerte der 16. BImSchV. Überschreitungen der Grenzwerte um 3 dB(A) oder mehr treten auch bei ihr nicht auf; die Überschreitungen bewegen sich damit bei ihr (die maximale Überschreitung beträgt mathematisch exakt 1,1 dB(A)) auch unterhalb der Schwelle eines für das menschliche Ohr wahrnehmbaren Geräuschunterschieds (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 19.12.2017 – 7 A 7.17 – juris Rn. 43). Gleichzeitig bewegen sich die für die Variante d) berechneten Beurteilungspegel allesamt noch unterhalb des für Dorf- und Mischgebiete maßgeblichen Nachtgrenzwertes von 54 d(BA), so dass hier auch der Wahl dieser Variante gesunde Wohnverhältnisse angenommen werden können (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 17.03.2005, NVwZ 2005, 811, 813). Darüber hinaus bewirkt auch die Variante d) gegenüber dem Fall, dass keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden, bereits eine Pegelminderung von bis zu 6 dB(A) und damit eine deutlich wahrnehmbare Lärmreduzierung. Ohne Ausbau der A 6 würde sich die Lärmsituation in Oberampfrach im Jahr 2030 wohl in ganz ähnlicher Dimension wie

bei der Variante a) darstellen. Es wären an zahlreichen Anwesen Überschreitungen der Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV zu verzeichnen, mitunter würden sogar am Tag Grenzwertüberschreitungen auftreten. Auch heute dürfte die Lärmsituation in Oberampfrach nicht grundlegend anders aussehen, auch wenn sicherlich die Lärmpegel mit Blick auf die derzeitige Verkehrsbelastung der A 6 noch in gewissem Maß niedriger sein dürften. Oberampfrach unterliegt damit einer erheblichen tatsächlichen Vorbelastung, welche sich in der vorliegenden Abwägung schutzmindernd auswirkt. Denn eine vorgefundene, rechtmäßig verursachte Vorbelastung muss an sich grundsätzlich als zumutbar hingenommen werden (st. Rspr.; z. B. BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, NVwZ 2001, 71, 75).

Im Ergebnis stellen sich damit die Varianten e) und f) als wirtschaftlich unverhältnismäßig i. S. v. § 41 Abs. 2 BImSchG dar. Dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes wird mit der der festgestellten Planung zu Grunde liegenden Variante d) in ausgewogener Weise Rechnung getragen. Mit ihr werden annähernd 90 % der insgesamt zu lösenden Schutzfälle bewältigt, die wenigen verbleibenden Grenzwertüberschreitungen beschränken sich auf die Nacht und verbleiben in einer Größenordnung, die vom menschlichen Ohr nicht wahrzunehmen ist. Die mit der Variante verbundenen Kosten stehen insgesamt in einem angemessenen Verhältnis zu dem damit erreichbaren Schutzniveau. Die Forderungen nach einem Vollschutz für ganz Oberampfrach sind demnach zurückzuweisen; die mit einem Vollschutz verbundenen zusätzlichen Lärminderungseffekte an Anwesen, die bereits nach der planfestgestellten Lärmschutzkonzeption nicht von Grenzwertüberschreitungen betroffen sind, sind in diesem Zusammenhang in rechtlicher Hinsicht nicht von Bedeutung.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Anlass, dem Vorschlag des Sachgebiets 50 (Technischer Umweltschutz) zu folgen, die Lärmschutzwand LA 16 mit einer Höhe von 7 m auszuführen, da sich diese Wand genau auf der Höhe des Ortszentrums von Oberampfrach befindet. Wie die Vorhabensträgerin nachvollziehbar und schlüssig dargelegt hat, würde eine Erhöhung der betreffenden Lärmschutzwand von 6 m auf 7 m lediglich dazu führen, dass sich die Beurteilungspegel an 19 Gebäuden um max. 0,1 dB(A) verringern würden. An den betroffenen Gebäuden werden allerdings die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte auch schon ohne eine Erhöhung der Wand unterschritten (zwischen 1 und 9 dB(A)). An den Anwesen in Oberampfrach, an denen bei der planfestgestellten Lärmschutzkonzeption die Immissionsgrenzwerte nicht vollständig eingehalten werden, führt die ins Spiel gebrachte Wanderhöhung hingegen nicht zu einer Verringerung der Beurteilungspegel. Die Wanderhöhung würde damit zu keiner in vorliegendem Zusammenhang relevanten Erhöhung des Lärmschutzniveaus in Oberampfrach führen; die Anzahl der ungelösten Schutzfälle sowie der Grad deren Betroffenheit ändert sich nicht. Für eine Inkaufnahme der mit der Wanderhöhung verbundenen Steigerung der Baukosten im fünfstelligen Bereich ist deshalb keine hinreichende Rechtfertigung ersichtlich.

Der Empfehlung des Sachgebiets 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung, die Lücke zwischen den für die Ortschaften Schnelldorf und Oberampfrach vorgesehenen Lärmschutzanlagen zu schließen, folgt die Planfeststellungsbehörde ebenfalls nicht. Es besteht keine „Schutzlücke“ zwischen den genannten Lärmschutzanlagen. Die geplanten Anlagen schließen beidseitig an eine schon vorhandene Geländeerhebung südwestlich der PWC-Anlage Rothensteig an. Diese wird dadurch in die vorgesehenen Lärmschutzvorkehrungen eingebunden und entfaltet eine einem Lärmschutzwall ähnliche Wirkung. Zusätzliche Maßnahmen im betreffenden Bereich sind zudem, wie sich aus den vorstehenden Ausführungen ergibt, zur Erlangung eines Vollschutzes bzw. wirtschaftlich verhältnismäßigen aktiven Lärmschutzes nicht erforderlich.

### 3.4.4.1.5 Passive Schutzmaßnahmen / Entschädigungsfestsetzung

Dort, wo trotz Grenzwertüberschreitungen nach vorstehenden Ausführungen kein aktiver Lärmschutz vertretbar ist, haben die betroffenen Grundstückseigentümer Anspruch auf passiven Lärmschutz. Die Fassadenseiten und Geschosse, für die ein entsprechender Anspruch dem Grunde nach besteht, sind mit Nebenbestimmung A. 3.4.1 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. 3.4.2). 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 (BVerwG, Urteil vom 21.09.2006, NVwZ 2007, 219 Rn. 26). 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 kein Anspruch auf passive Schutzmaßnahmen, 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 Rn. 75 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).

Entschädigungsansprüche für die „Verlärmung“ von schützenswerten Außenwohnbereichen sind vorliegend nicht gegeben, da hinsichtlich des insoweit allein maßgeblichen Tagzeitraums (siehe dazu Nr. 51.1 Abs. 2 der VLärmSchR 97) auch in diesen Bereichen eine Überschreitung der einschlägigen Grenzwerte der 16. BImSchV ausgeschlossen werden kann. Dies ergibt sich mit hinreichender Sicherheit aus den bzgl. der einzelnen Gebäude errechneten Beurteilungspegeln; diese liegen

so weit unter den maßgeblichen Grenzwerten, dass eine ergänzende Berechnung zur Bestätigung dieser Erkenntnis nicht geboten ist.

#### 3.4.4.1.6 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 der 16. BImSchV ist durch die Planung nahezu an allen Anwesen im Umfeld des gegenständlichen Abschnitts der A 6 gesichert. Es verbleiben nur einige wenige Überschreitungen der maßgeblichen Nachtgrenzwerte in Oberampfrach. Über die planfestgestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen hinausgehende Maßnahmen sind allerdings – wie dargelegt – nicht mehr verhältnismäßig. Die von Nachtgrenzwertüberschreitungen Betroffenen haben 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.

Unabhängig davon ist auch die unterhalb der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV liegende Lärmbelastung, insbesondere von Gebieten, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, in die Abwägung einzustellen. Dabei ist aber in Blick zu nehmen, dass die 16. BImSchV den Nutzungskonflikt zwischen Straßenverkehr und lärmbezogener Nachbarschaft dahin gehend löst, dass sie denjenigen, die nicht von Beurteilungspegeln oberhalb der einschlägigen Immissionsgrenzwerte betroffen sind, generell Lärmschutzansprüche versagt (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.08.1998, NVwZ 1999, 67). Das planfestgestellte Vorhaben führt darüber hinaus unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen insgesamt zu einer deutlichen Entlastung der Betroffenen. Insbesondere bewirken die aktiven Lärmschutzmaßnahmen entlang der A 6 eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation im Vergleich zum Bestand und zur Situation ohne den 6-streifigen Ausbau der A 6. Vor allem in letzterer käme es zu erheblich mehr und deutlich höheren Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte. Für weitergehende Lärmschutzmaßnahmen als nunmehr planfestgestellt sieht die Planfeststellungsbehörde deshalb keinen Anlass (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 27.04.2017, NVwZ 2017, 1309 Rn. 27).

Letzteres gilt auch in Bezug auf die Ortschaft Zumhaus, die in der Nähe des östlichen Endes des gegenständlichen Streckenabschnitts, aber bereits außerhalb dessen liegt. Auch die dort im weiteren "Ausstrahlungsbereich" des Vorhabens entstehende Lärmbelastung ist im Wege der Abwägung zu berücksichtigen (BVerwG, Urteil vom 10.04.2019, NVwZ 2019, 1594 Rn. 19). Die Vorhabensträgerin hat diesbzgl. auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde abweichend von der insoweit einschlägigen Methodik der VLärmSchR 97 (diese sieht in ihrer Nr. 27 vor, bei der Ermittlung des Beurteilungspegels im Bauabschnitt die volle Verkehrsstärke (d.h. die Verkehrsbelastung des Bauabschnittes und diejenige des sich anschließenden, nicht veränderten Bereichs) zugrunde zu legen, während für die Ermittlung des Beurteilungspegels des baulich nicht geänderten Bereichs nur die Verkehrsbelastung des Bauabschnitts maßgeblich ist, die Verkehrsbelastung des sich anschließenden, nicht geänderten Bereichs der vorhandenen Straße ist hiernach außer Acht zu lassen, d. h. mit "Null" anzusetzen) die Lärmbelastung von Zumhaus für das Jahr 2030 unter Einbeziehung der Verkehrsbelastung im Ausstrahlungsbereich des gegenständlichen Abschnitts (vgl. a. a. O. Rn. 20) einerseits für den Fall ermittelt, dass die A 6 im gegenständlichen Abschnitt sowie den östlich angrenzenden Streckenabschnitten 4-streifig bleibt, und auf der anderen Seite für den Fall, dass die A 6 im

gegenständlichen Abschnitt 6-streifig ausgebaut wird und die östlich folgenden Abschnitte 4-streifig bleiben. Die für repräsentative Immissionsorte in Zumhaus berechneten Beurteilungspegel sind danach in beiden betrachteten Fällen gleich hoch, d. h. die zukünftige Lärmsituation in Zumhaus wird durch das gegenständliche Vorhaben nicht beeinflusst. Mit Blick hierauf besteht vorliegend keine Veranlassung, der Vorhabensträgerin Lärmschutzmaßnahmen für Zumhaus aufzugeben. Da ein 6-streifiger Ausbau der A 6 im Übrigen auch östlich des gegenständlichen Vorhabens beabsichtigt ist (vgl. lfd. Nr. 156 der Anlage zu § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG) und die Vorhabensträgerin nach dem Kenntnisstand der Planfeststellungsbehörde auch bereits die Planungen hierfür begonnen hat, ist es außerdem absehbar, dass auch für Zumhaus (im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den östlich angrenzenden Ausbauabschnitt) adäquate Schutzmaßnahmen ergriffen werden.

Die St 2222, die an der AS Schnelldorf mit der A 6 verknüpft ist und südlich der Autobahn durch Schnelldorf hindurchführt, wird infolge des Autobahnausbaus nicht stärker belastet als sie es ohne Ausbau im Jahr 2030 ohnehin wäre. Durch den Ausbau der A 6 wird das nachgeordnete Straßennetz überwiegend entlastet. Ursächlich auf ihn zurückzuführende Verkehrszunahmen im an die Autobahn angeschlossenen Straßennetz sind nur in geringem Umfang zu erwarten; betroffen hiervon sind auch nur Straßensegmente im Bereich von zwei Anschlussstellen östlich von Ansbach (siehe S. 15 der Unterlage 21). Die Lärmbelastung von Schnelldorf im Zuge der Ortsdurchfahrt der St 2222 wird sich infolge dessen vorhabensbedingt nicht erhöhen. Auch insoweit besteht demnach kein Anlass, der Vorhabensträgerin Schutzvorkehrungen oder dgl. abzuverlangen.

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*

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 39. BImSchV führt in ihren §§ 2 bis 10 im Einklang mit der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.05.2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa – Luftreinhalte-RL – und der Richtlinie 2004/107/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.12.2004 über Arsen, Kadmium, Quecksilber, Nickel und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in der Luft – Arsen-RL – Stoffe auf, die als Schadstoffe nach der Definition in § 1 Nr. 31 der 39. BImSchV schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit haben können, und setzt für sie zum Schutz der menschlichen Gesundheit Immissionsgrenzwerte und Zielwerte fest. Die insoweit für Luftschadstoffe festgelegten Grenzwerte werden

infolge der gegenständlichen Planung im Prognosejahr 2030 auch unter Berücksichtigung der gegebenen Vorbelastung nicht in unzulässiger Weise überschritten; auf Unterlage 17.2 T wird hierzu Bezug genommen. Die dort für die am exponiertesten zur A 6 gelegenen Anwesen in Schnellldorf (ein nördlich der Ortslage von Schnellldorf liegender Einzelhof, der ca. 160 m vom Fahrbahnrand der Autobahn entfernt liegt), Oberampfrach (ca. 335 m vom Fahrbahnrand entfernt) und im Weiler „Am Eichenrain“ (etwa 255 m vom Rand der A 6 entfernt) vorgenommenen rechnerischen Abschätzungen der lufthygienischen Verhältnisse unter Berücksichtigung der vorliegenden Planung anhand der Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) zeigen, dass Stickstoffdioxid ( $\text{NO}_2$ ) und Feinstaub ( $\text{PM}_{10}$  und  $\text{PM}_{2,5}$ ) die straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffleitkomponenten darstellen. Sie zeigen – wie u. a. auch der Ergebniszusammenstellung in Tabelle 4 der Unterlage 17.2 T zu entnehmen ist – gleichzeitig auch, dass an den untersuchten Immissionsorten der Jahresmittelwert für Partikel  $\text{PM}_{10}$  im Prognosejahr 2030 höchstens bei rund  $18 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (45 % des einschlägigen Grenzwertes), für Partikel  $\text{PM}_{2,5}$  bei knapp  $13 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (50 % des einschlägigen Grenzwertes) und für  $\text{NO}_2$  bei knapp  $23 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (56 % des einschlägigen Grenzwertes) liegt. Es ist nach den Berechnungsergebnissen außerdem mit nur 13 Überschreitungen im Kalenderjahr des über den Tag gemittelten Immissionsgrenzwerts für Partikel  $\text{PM}_{10}$  von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  sowie mit zwei Überschreitungen des über eine volle Stunde gemittelten Immissionsgrenzwerts für  $\text{NO}_2$  von  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Kalenderjahr zu rechnen (zulässig wären hier nach der 39. BImSchV 35 bzw. 18 Überschreitungen im Kalenderjahr).

Hervorzuheben ist dabei, dass die für das Prognosejahr 2030 ermittelte Luftschadstoffbelastung die Situation an den von allen Wohngebäuden im Einwirkungsbereich des Vorhabens am nächsten zur A 6 liegenden Anwesen darstellt. An den Anwesen, die weiter von der Straßentrasse entfernt liegen, wird die von ihr herrührende Luftschadstoffbelastung auf noch niedrigerem Niveau liegen. Außerdem wurden bei der Ermittlung der zukünftigen Luftschadstoffbelastung die Schätzwerte der zukünftigen Reduktionsfaktoren für die Vorbelastungswerte nach Tabelle A 2 der RLuS 2012, die von einer im Zeitverlauf immer weiter fortschreitenden Abnahme der Vorbelastung ausgehen, nicht in Ansatz gebracht (siehe Nr. 3 der Unterlage 17.2 T). Die durchgeführten Berechnungen dürften deswegen die Immissionsbelastungen im Jahr 2030 in gewissem Ausmaß überschätzen. Da das Berechnungsmodell der RLuS 2012 außerdem nur auf Immissionsorte mit einem max. Abstand von 200 m vom Fahrbahnrand angewendet werden kann (siehe Nr. 1.3 der RLuS), fallen die Berechnungsergebnisse hinsichtlich der in Oberampfrach und im Weiler „Am Eichenrain“ liegenden Anwesen nochmals in gewissem Maß höher aus als die real zu erwartende Immissionsbelastung. Bzgl. der beiden dort liegenden Immissionspunkte wurde, um eine Berechnung nach den RLuS durchführen zu können, jeweils ein Abstand von 200 m in Ansatz gebracht (siehe S. 8 und 9 der Unterlage 17.2 T); die betreffenden Anwesen liegen jedoch – teilweise deutlich – weiter von der A 6 entfernt.

Das Sachgebiet 50 der Regierung hat die bzgl. der lufthygienischen Verhältnisse nach Verwirklichung des Vorhabens durchgeführten Berechnungen überprüft. Es hat bestätigt, dass die Berechnungen aus fachtechnischer Sicht nachvollziehbar und die dort zur Ermittlung der Immissionsbelastung zu Grunde gelegten Parameter plausibel sind. Außerdem hat es bestätigt, dass im Sinne einer konservativen Immissionsbetrachtung im Zweifel jeweils die ungünstigsten Annahmen zu Grunde gelegt werden, so dass davon ausgegangen werden darf, dass die Berechnungen auch zeitweise ungünstigere Ausbreitungsbedingungen wie Inversionswetterlagen abdecken. Die Grenzwerte der 39. BImSchV werden danach hinsichtlich aller untersuchten Parameter sicher eingehalten, unzulässige Überschreitungen treten nicht auf. Bedenken gegen das planfestgestellte Vorhaben hat das Sachgebiet 50 deshalb auch unter dem Gesichtspunkt der Lufthygiene nicht geäußert. Es hat vielmehr

hervorgehoben, dass die umgebungsbedingte Vorbelastung (Hintergrundbelastung) gegenüber der von der Autobahn herrührenden Zusatzbelastung dominiert.

Lediglich der Vollständigkeit halber ist in diesem Zusammenhang noch darauf hinzuweisen, dass die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV ohnehin 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 (BVerwG, Urteile vom 26.05.2004, NVwZ 2004, 1237, 1238, und vom 23.02.2005 – 4 A 5.04 – juris). 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 festzustellenden deutlichen Unterschreitung der Grenzwerte bzw. der höchstzulässigen Anzahl an Überschreitungen pro Kalenderjahr nicht im Ansatz erkennbar. Auch das SG 50 hat bestätigt, dass das gegenständliche Vorhaben nicht die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung zu sichern, zumal für diesen Bereich derzeit noch gar kein Luftreinhalteplan existiert.

Gleichwohl ist eine Veränderung der Luftqualität unterhalb der Grenzwerte nach § 50 Satz 2 BImSchG ein abwägungserheblicher Belang. Die Ergebnisse der Berechnungen der künftigen Schadstoffbelastung schlagen sich dabei in der Abwägung zwar zulasten des Vorhabens nieder, stellen aber im Ergebnis – nicht zuletzt auch wegen der nicht unerheblichen 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. eine Zunahme der Elektromobilität oder Verbesserungen der Abgastechnik, lassen in Zukunft eher eine weitere Abnahme der Immissionen erwarten.

Insgesamt kommt im Rahmen der Abwägung den Belangen der Lufthygiene kein entscheidendes Gewicht gegen das Vorhaben zu.

### **3.4.5 Bodenschutz**

Nach § 1 BBodSchG sollen die Funktionen des Bodens nachhaltig gesichert und wiederhergestellt werden. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen (§ 1 Satz 2 BBodSchG). Schädliche Bodenveränderungen sind gemäß § 2 Abs. 3 BBodSchG Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 2 BBodSchG genannten Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen. Dabei ist hervorzuheben, dass der Zweck des BBodSchG sich keineswegs nur auf den Schutz der natürlichen Funktionen des Bodens erstreckt. Neben diesen ökologischen Funktionen werden vielmehr auch die Funktionen des Bodens als Archiv der



Natur- und Kulturgeschichte sowie die Nutzungsfunktionen mit einbezogen (vgl. § 2 Abs. 2 Nrn. 2 und 3 BBodSchG). Als geschützte Nutzungsfunktion wird hierbei in § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort für den Verkehr genannt.

Das gegenständliche Vorhaben wird sich in unterschiedlichem Maße auf die verschiedenen Funktionen des Bodens nachteilig auswirken (vgl. die Ausführungen unter C. 2.1.4.3 und C 2.2.3).

Im Verhältnis von Straßenbau und Bodenschutz muss es Ziel sein, das konkret geplante Bauvorhaben hinsichtlich seiner Auswirkungen in Bezug auf die natürlichen Funktionen des Bodens in einer den Belangen des Bodenschutzes hinreichend Rechnung tragenden Weise abzustimmen. Dem wird die Planung gerecht. Nach den Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde über die heute erkennbaren Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens ist nicht damit zu rechnen, dass durch das Vorhaben Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG herbeigeführt werden.

Grundsätzlich können die mit den Abgasen und von den Kraftfahrzeugen selbst emittierten Schadstoffe zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen und weitergehend auch negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser entfalten. Auf Grund der bestehenden Erkenntnislage ist davon auszugehen, dass sich die Schadstoffbelastung des Bodens auf den unmittelbaren Trassenbereich und dort auf einen Geländestreifen von höchstens etwa 10 m beidseits der einzelnen Fahrbahnen konzentriert und mit zunehmender Entfernung von der Trasse sowie zunehmender Bodentiefe abnimmt. Infolge der im Rahmen des Vorhabens vorgesehenen Verbreiterung der Fahrbahnen der A 6 in der gewählten Ausbauweise sowie der baulichen Anpassung verschiedener Rampenfahrbahnen wird der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor, in dem ein erhöhter Schadstoffeintrag bereits jetzt stattfindet, in kleinräumigem Umfang vergrößert bzw. verlagert. Untersuchungen belegen aber, dass der Belastungspfad Tierfutter – tierische Nahrungsmittel – Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt; auf dem Pfad Boden – Pflanzen – (Tier –) Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

Die Planung trägt auch dem generellen Minimierungsgebot des § 1 Satz 3 BBodSchG Rechnung, wonach bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen soweit wie möglich vermieden werden sollen. Die Bodenversiegelung wird mit der gegenständlichen Planung auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Die mit der Bodenversiegelung einhergehenden negativen Wechselwirkungen auf die Grundwasserneubildung bzw. den Oberflächenwasserabfluss und den Naturhaushalt können durch die Anlegung der geplanten Regenrückhalteanlagen deutlich gemindert bzw. durch die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen funktional kompensiert werden. Auf die Ausführungen unter C. 2.2.4 und C. 3.4.6.4.8 wird insoweit verwiesen. Die hohe Vorbelastung der Böden im Umfeld der bestehenden Autobahnflächen darf dabei ebenso nicht außer Acht gelassen werden.

Den Belangen des Bodenschutzes ist somit auch unter Vorsorgegesichtspunkten durch die festgestellte Planung, soweit dies ohne gänzliche Aufgabe des Vorhabens möglich ist, Rechnung getragen. Weitere Verbesserungsmöglichkeiten der Planung, die durch entsprechende Auflagen festgelegt werden könnten, sind nicht erkennbar. Dabei kann nicht außer Betracht bleiben, dass der Bau bzw. der Ausbau von Straßen eine gesetzliche Aufgabe ist und im konkreten Fall auch mit den geltenden raumordnerischen Zielsetzungen konform geht (vgl. hierzu die Ausführungen unter

C. 3.4.1). Als vom BBodSchG gedeckte Nutzungsfunktion wird – wie bereits dargelegt – in § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort für den Verkehr genannt.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach verweist darauf, dass bei einer vorübergehenden Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen als Lager- und Arbeitsflächen diese fachgerecht und nach den Vorgaben des Bodenschutzes zu behandeln seien; evtl. Flurschäden seien entsprechend den Vorgaben des Bodenschutzes zu beseitigen. Die Belange des Bodenschutzes seien von übergeordneter Bedeutung. Das Amt verweist in diesem Zusammenhang auf das BVB-Merkblatt, Bd. 2, „Bodenkundliche Baubegleitung (BBB) – Leitfaden für die Praxis“ und die dort niedergelegten Vorgaben. Diese betreffen u. a. das Abtragen, die Lagerung in Mieten sowie den Wiedereinbau von Oberboden. Das Amt empfiehlt, zur Überwachung und Kontrolle des Bodenschutzes eine sachkundige bodenkundliche Baubegleitung zu installieren; ansonsten sei eine vertragliche Absicherung für das Gelingen der Bodenschutzmaßnahmen erforderlich. Ausschließlich bei fachgerechter Ausführung nach DIN 19731 und der Beachtung der Vorgaben zum Bodenschutz werde sich die Ertragsfähigkeit von vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen voraussichtlich nicht dauerhaft verringern und die Flächen erlangten ihre Speicher-, Puffer- und Filtereigenschaften zurück.

Diesbzgl. ist darauf hinzuweisen, dass die Vorhabensträgerin die DIN 19731 auf Grund der gesetzlichen Regelungslage ohnehin schon in gewissem Umfang zu beachten hat (siehe § 12 Abs. 9 BBodSchV); im Übrigen ist sie wegen § 4 Satz 1 FStrG materiell daran gebunden (Marschall/Dünchheim, FStrG, § 4 Rn. 10). Eine bodenkundliche Begleitung der Bauarbeiten wurde der Vorhabensträgerin unter C. 3.2.14, nicht zuletzt auch auf Grund einer entsprechenden Anregung des Wasserwirtschaftsamtes Ansbach, aufgegeben.

Hinsichtlich des Vorhandenseins von Altlasten oder entsprechender Verdachtsflächen konnte im Planfeststellungsverfahren nichts ermittelt werden.

Soweit Fragen des Bodenschutzes noch bei weiteren Belangen, etwa beim Immissionsschutz, Naturschutz, Gewässerschutz, bei der Landwirtschaft oder beim Eigentum relevant werden, wird bei der Behandlung des jeweiligen Belangs darauf eingegangen.

Im Ergebnis vermag daher der gegen die Planung in die Abwägung einzustellende Aspekt der Belastung des Bodens die für die Planung sprechenden öffentlichen Belange – auch angesichts der schon gegebenen Vorbelastung – nicht zu überwiegen. Bei Realisierung des Vorhabens verbleiben demnach zwar erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens, weshalb der Belang Bodenschutz insgesamt gesehen mit erheblichem, gegen die Verwirklichung der Baumaßnahme gerichtetem Gewicht in die Abwägung einzustellen ist. Er hat jedoch bei Betrachtung aller relevanten Gesichtspunkte hinter die Belange zurückzutreten, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, und stellt die Ausgewogenheit der Planung insgesamt nicht in Frage.

### **3.4.6 Naturschutz und Landschaftspflege**

#### *3.4.6.1 Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft*

##### **3.4.6.1.1** Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet DE7029371 „Wörnitztal“

In nicht allzu großer Entfernung zum östlichen Ende des gegenständlichen Ausbaubereichs reicht das FFH-Gebiet DE7029371 „Wörnitztal“ bis an die A 6 heran (siehe z. B. Unterlage 19.1.2 Blatt 4 T sowie Unterlage 19.2.2 Blatt 2 T). Ein Teil des

im Ausbauabschnitt anfallenden Straßenoberflächenwassers wird der im FFH-Gebiet verlaufenden Wörnitz zugeführt (siehe u. a. Unterlage 8 Blatt 2 T).

Die FFH-RL hat zum Ziel, zur Sicherung der Artenvielfalt durch die Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen beizutragen (Art. 2 Abs. 1 FFH-RL). Auf Vorschlag der einzelnen Mitgliedstaaten soll ein kohärentes europäisches ökologisches Netz besonderer Schutzgebiete mit der Bezeichnung "Natura 2 000" errichtet werden (Art. 3 Abs. 1 FFH-RL).

Anhand festgelegter Kriterien (Anhang III der FFH-RL) und einschlägiger wissenschaftlicher Informationen legt jeder Mitgliedstaat eine Liste von Gebieten vor, in denen ein günstiger Erhaltungszustand bestimmter natürlicher Lebensraumtypen (Anhang I) und Habitats einheimischer Arten (Anhang II) durch den Schutz gewährleistet werden soll (Art. 4 Abs. 1 FFH-RL). Daraus abgeleitet wird von der Kommission eine Liste von Gebieten mit gemeinschaftlicher Bedeutung festgelegt, die von den Mitgliedstaaten als besondere Schutzgebiete ausgewiesen werden (Art. 4 Abs. 2 und 4 FFH-RL). Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung sind somit nur solche, die in die Liste eingetragen sind (Art. 4 Abs. 5 FFH-RL). Die in Art. 6 Abs. 2 - 4 der FFH-RL vorgesehenen Schutzmaßnahmen müssen unmittelbar nur für die Gebiete getroffen werden, welche nach Art. 4 Abs. 2 Unterabs. 3 der FFH-RL in die von der EU-Kommission nach dem Verfahren des Art. 21 FFH-RL festgelegte Liste der Gebiete aufgenommen worden sind, die als Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung ausgewählt wurden.

Das FFH-Gebiet DE7029371 „Wörnitztal“ wurde gemäß der Entscheidung der Kommission vom 13.11.2007 in die Liste von Gebieten mit gemeinschaftlicher Bedeutung aufgenommen (siehe ABl. EU Nr. L 12 vom 15.01.2008, S. 571); die Verpflichtungen aus Art. 6 Abs. 2 - 4 der FFH-RL gelten damit vollumfänglich.

Nach § 32 Abs. 2 BNatSchG sind gelistete FFH-Gebiete nach Maßgabe des Art. 4 Abs. 4 FFH-RL zu geschützten Teilen von Natur und Landschaft i. S. d. § 20 Abs. 2 BNatSchG zu erklären. Die Schutzerklärung bestimmt den Schutzzweck entsprechend den jeweiligen Erhaltungszielen und die erforderlichen Gebietsabgrenzungen. Es soll dabei dargestellt werden, ob prioritäre natürliche Lebensraumtypen oder prioritäre Arten zu schützen sind. Durch geeignete Gebote und Verbote sowie Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen ist sicherzustellen, dass den Anforderungen des Art. 6 FFH-RL entsprochen wird (§ 32 Abs. 3 BNatSchG). Nach Art. 20 Abs. 1 BayNatSchG werden Natura 2 000-Gebiete – und damit auch FFH-Gebiete (vgl. § 7 Abs. 1 Nrn. 6 und 8 BNatSchG) – in Bayern durch Rechtsverordnung festgesetzt. Diese Festsetzung ist in Bezug auf FFH-Gebiete jedenfalls durch die „Verordnung zur Änderung der Vogelschutzverordnung“ vom 19.02.2016 (AllMBl. S. 258) erfolgt; die mit der Verordnung in Kraft gesetzte „Bayerische Verordnung über die Natura 2 000-Gebiete (Bayerische Natura 2 000-Verordnung – BayNat2000V)“ legt die FFH-Gebiete innerhalb Bayerns, deren Grenzen sowie die jeweiligen Erhaltungsziele rechtsförmlich fest (siehe § 1 BayNat2000V).

#### 3.4.6.1.1.1 Aufgaben, Rechtsgrundlagen und methodischer Rahmen der Verträglichkeitsprüfung

Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des FFH-Gebietes in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind, die ein solches Gebiet jedoch einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten erheblich beeinträchtigen könnten, erfordern eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungszielen (Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL, § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG).

Die Verträglichkeitsprüfung hat also die Beurteilung der Verträglichkeit eines Vorhabens mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes zum Ziel. Die Prüfung der Verträglichkeit eines Vorhabens ist dann erforderlich, wenn erhebliche Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen nicht offensichtlich ausgeschlossen werden können. In der Verträglichkeitsprüfung ist eine differenzierte Ermittlung von Beeinträchtigungen und eine Beurteilung der Erheblichkeit dieser Beeinträchtigungen des maßgeblichen Schutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen vorzunehmen (siehe Nr. 5.1 des vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen herausgegebenen Leitfadens zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau, Ausgabe 2004 – Leitfaden FFH-VP).

Dabei ist die Vorprüfung, die die Frage klärt, inwieweit das Gebot des § 33 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG greift, von der eigentlichen Verträglichkeitsprüfung zu unterscheiden, die in § 34 Abs. 2 BNatSchG geregelt ist. Für das vorab zu prüfende Erfordernis einer Verträglichkeitsprüfung von Vorhaben reicht es aus, dass die Wahrscheinlichkeit oder die Gefahr besteht, dass sie das betreffende Gebiet erheblich beeinträchtigen. Der notwendige Grad der Wahrscheinlichkeit ist dann erreicht, wenn anhand objektiver Umstände nicht ausgeschlossen werden kann, dass ein Vorhaben das fragliche Gebiet in dieser Weise beeinträchtigt (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, NuR 2007, 336 Rn. 40 und 58 m. w. N.). Daher bedarf es einer Prüfung der Verträglichkeit nur bei der ernsthaft in Betracht kommenden Möglichkeit, dass erhebliche Beeinträchtigungen eintreten. Diese Möglichkeit ist zu bejahen, wenn aufgrund einer überschlägigen Prüfung Anhaltspunkte für die Wahrscheinlichkeit erheblicher oder in ihren Auswirkungen ohne nähere Prüfung nicht abschätzbarer Beeinträchtigungen bestehen (Nr. 9 der Gemeinsamen Bekanntmachung der Bayerischen Staatsministerien des Innern, für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Gesundheit sowie für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 04.08.2000, Gz. 62-8654.4-2000/21, AllMBI. S. 544).

Der im FFH-Gebiet verlaufenden Wörnitz wird nach der festgestellten Planung unmittelbar das Straßenoberflächenwasser, das auf den Fahrstreifen der A 6 auf einer Strecke von ca. 2,5 km Länge anfällt, ein großer Teil des Oberflächenwassers von den Verteilerfahrbahnen und Rampen des AK Feuchtwangen/Crailsheim sowie von einem kürzeren Abschnitt der A 7 samt dortiger Verteilerfahrbahnen zugeführt. Mit Blick auf den flächenmäßigen Umfang der damit in die Wörnitz entwässerten Flächen kann nicht von vornherein ausgeschlossen werden, dass insbesondere die damit im Winterhalbjahr durch Tausalzausbringung auf die Fahrbahnen in die Wörnitz gelangende Chloridfracht nachteilige Auswirkungen auf die Lebensräume und Arten innerhalb des FFH-Gebiets haben kann. Es ist daher eine Verträglichkeitsprüfung durchzuführen (vgl. schon C. 1.3).

Vorprüfung und eigentliche Verträglichkeitsprüfung sind dadurch verknüpft, dass jeweils auf die Verträglichkeit der Pläne oder Projekte mit den für das FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungszielen abgestellt wird. Pläne oder Projekte können in diesem Sinne ein Gebiet erheblich beeinträchtigen, wenn sie drohen, die für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungsziele zu gefährden. Die zuständigen Stellen dürfen unter Berücksichtigung der Prüfung auf Verträglichkeit mit den für das betreffende Gebiet festgelegten Erhaltungszielen die Pläne oder Projekte im Grundsatz nur dann zulassen, wenn sie Gewissheit darüber erlangt haben, dass diese sich nicht nachteilig auf dieses Gebiet als solches auswirken. Trägt das Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung diese Feststellung nicht, so drohen diese Pläne und Projekte weiterhin die für das betreffende Gebiet festgelegten Erhaltungsziele zu gefährden. Dadurch steht fest, dass sie dieses Gebiet erheblich beeinträchtigen können. Grundsätzlich

ist somit jede Beeinträchtigung von Erhaltungszielen erheblich und muss als Beeinträchtigung des Gebiets als solches gewertet werden. Unerheblich dürften im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung nur Beeinträchtigungen sein, die keine Erhaltungsziele nachteilig berühren (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, NuR 2007, 336 Rn. 41 m. w. N.). Ergibt also die Prüfung der Verträglichkeit, dass das Projekt einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen zu erheblichen Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist es unzulässig (§ 34 Abs. 2 BNatSchG).

Die Verträglichkeitsprüfung stellt fest, ob das Vorhaben unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen hinreichend verfestigten Plänen oder Projekten (Summationswirkung) zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Wörnitztal“ in den für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Dabei dürfen zu Gunsten des Straßenbauvorhabens die von der Vorhabensträgerin geplanten oder im Rahmen der Planfeststellung behördlich angeordneten Schutz- und Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt werden, sofern sie während der Bauarbeiten und nach der Eröffnung des Verkehrs sicherstellen, dass erhebliche Beeinträchtigungen verhindert werden. Wenn durch Schutz- und Kompensationsmaßnahmen gewährleistet ist, dass ein günstiger Erhaltungszustand der geschützten Arten stabil bleibt, bewegen sich nachteilige Wirkungen des Vorhabens unterhalb der Erheblichkeitsschwelle. Das Schutzkonzept erlaubt dann die Zulassung des Vorhabens. Es macht aus der Sicht des Habitatschutzes nämlich keinen Unterschied, ob durch ein Vorhaben verursachte Beeinträchtigungen von vorneherein als unerheblich einzustufen sind oder ob sie diese Eigenschaft erst dadurch erlangen, dass Schutzvorkehrungen angeordnet und getroffen werden (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, NuR 2007, 336 Rn. 53 m. w. N.).

Das unionsrechtliche Vorsorgeprinzip verlangt dabei nicht, die Verträglichkeitsprüfung auf ein "Null-Risiko" auszurichten. Dies wäre im Gegenteil schon deswegen unzulässig, weil dafür ein wissenschaftlicher Nachweis nie geführt werden könnte. Schon bei der Vorprüfung, ob eine Verträglichkeitsprüfung geboten ist, müssen zumindest "vernünftige Zweifel" am Ausbleiben von erheblichen Beeinträchtigungen bestehen. Eine Verträglichkeitsprüfung ist somit nur erforderlich, wenn und soweit derartige Beeinträchtigungen "nicht offensichtlich ausgeschlossen werden können". Verbleibt sodann nach Abschluss einer Verträglichkeitsprüfung kein vernünftiger Zweifel, dass derart nachteilige Auswirkungen vermieden werden, ist das Vorhaben zulässig. Rein theoretische Besorgnisse begründen von vorneherein keine Prüfungspflicht und scheiden ebenso als Grundlage für die Annahme erheblicher Beeinträchtigungen aus, die dem Vorhaben entgegengehalten werden können (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, NuR 2007, 336 Rn. 60 m. w. N.).

Die Verträglichkeitsprüfung setzt dabei die Berücksichtigung der besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse voraus und macht somit die Ausschöpfung aller wissenschaftlichen Mittel und Quellen erforderlich. Für den Gang und das Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung gilt damit der Sache nach eine Beweisregel des Inhalts, dass ohne Rückgriff auf § 34 Abs. 3 und 4 BNatSchG die Planfeststellungsbehörde ein Vorhaben nur dann zulassen darf, wenn sie zuvor Gewissheit darüber erlangt hat, dass dieses sich nicht nachteilig auf das Gebiet als solches auswirkt. Die zu fordernde Gewissheit liegt nur dann vor, wenn aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel daran besteht, dass solche Auswirkungen nicht auftreten werden. In Ansehung des Vorsorgegrundsatzes ist dabei die objektive Wahrscheinlichkeit oder die Gefahr erheblicher Beeinträchtigungen im Grundsatz nicht anders einzustufen als die Gewissheit eines Schadens. Wenn bei einem Vorhaben aufgrund der Vorprüfung nach Lage der Dinge ernsthaft die Besorgnis nachteiliger Auswirkungen entstanden ist, kann dieser Verdacht nur durch eine

schlüssige naturschutzfachliche Argumentation ausgeräumt werden, mit der ein Gegenbeweis geführt wird. Somit genügen bei der Verträglichkeitsprüfung in dieser Hinsicht verbleibende künftige Zweifel, um eine Abweichungsprüfung erforderlich zu machen. Der Gegenbeweis der Unschädlichkeit eines Vorhabens misslingt zum einen, wenn die Risikoanalyse, -prognose und -bewertung nicht den besten Stand der Wissenschaften berücksichtigt, zum anderen aber auch dann, wenn die einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse derzeit objektiv nicht ausreichen, jeden vernünftigen Zweifel auszuschließen, dass erhebliche Beeinträchtigungen vermieden werden. Derzeit nicht ausräumbare wissenschaftliche Unsicherheiten über Wirkungszusammenhänge sind allerdings dann kein unüberwindliches Zulassungshindernis, wenn das Schutzkonzept ein wirksames Risikomanagement entwickelt hat. Außerdem ist es zulässig, mit Prognosewahrscheinlichkeiten und Schätzungen zu arbeiten. Ein Beispiel für eine gängige Methode dieser Art ist auch der Analogieschluss, mit dem bei Einhaltung eines wissenschaftlichen Standards bestehende Wissenslücken überbrückt werden. Zur Abschätzung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Erhaltungsziele des Gebietes können häufig sog. Schlüsselindikatoren verwendet werden. Als Form der wissenschaftlichen Schätzung gängig ist ebenso eine Worst-Case-Betrachtung, die im Zweifelsfall verbleibende negative Auswirkungen des Vorhabens unterstellt; denn dies ist nichts Anderes als eine in der Wissenschaft anerkannte konservative Risikoabschätzung. Allerdings muss dadurch ein Ergebnis erzielt werden, das hinsichtlich der untersuchten Fragestellung "auf der sicheren Seite" liegt (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, NuR 2007, 336 Rn. 62 und 64 m. w. N.).

Dabei wird verlangt, dass bestehende wissenschaftliche Unsicherheiten nach Möglichkeit auf ein Minimum reduziert werden. Dies macht die Ausschöpfung aller wissenschaftlichen Mittel und Quellen erforderlich, bedeutet aber nicht, dass im Rahmen einer Verträglichkeitsprüfung Forschungsaufträge zu vergeben sind, um Erkenntnislücken und methodische Unsicherheiten der Wissenschaft zu beheben. Die FFH-RL gebietet vielmehr hier nur den Einsatz der besten verfügbaren wissenschaftlichen Mittel. Zur anerkannten wissenschaftlichen Methodik gehört es in diesem Fall, die nicht innerhalb angemessener Zeit zu schließenden Wissenslücken aufzuzeigen und ihre Relevanz für die Befunde einzuschätzen. Diese Risikobewertung kann die Funktion haben, im Zuge der Verträglichkeitsprüfung Vorschläge für ein wirksames Risikomanagement zu entwickeln, nämlich zu bestimmen, welche Maßnahmen angemessen und erforderlich sind, um eine Verwirklichung des Risikos zu verhindern. Dabei ist – soweit ein Monitoring erforderlich erscheint – der Standard für Umweltmanagementsysteme zu beachten (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, NuR 2007, 336 Rn. 66 m. w. N.).

#### 3.4.6.1.1.2 Übersicht über das FFH-Gebiet und die für seine Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile

##### 3.4.6.1.1.2.1 Übersicht über das FFH-Gebiet

Der Untersuchungsraum der Verträglichkeitsprüfung, also der Raum, der zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Erhaltungsziele der Schutzgebiete herangezogen werden muss, umfasst das gesamte betroffene FFH-Gebiet und darüber hinaus die Strukturen, Funktionen und funktionalen Beziehungen außerhalb des Schutzgebietes, die für einen günstigen Erhaltungszustand der Erhaltungsziele des Gebiets unerlässlich sind (vgl. Nr. 5.2.3.1 Leitfaden FFH-VP).

Der nördliche Rand des FFH-Gebiets DE7029371 „Wörnitztal“ kommt unmittelbar an der A 6 unweit östlich des gegenständlichen Ausbauabschnitts zu liegen; von hieraus dehnt sich das Gebiet nach Süden bzw. Südosten aus. Das FFH-Gebiet umfasst nach aktuellem Stand eine Gesamtfläche von 3.847 ha und erstreckt sich

über die Landkreise Ansbach (Mittelfranken) und Donau-Ries (Schwaben). Beim den Gegenstand des Gebietes bildenden Wörnitztal handelt es sich um ein gefällearmes Tal des Mittelfränkischen Beckens mit weiter Aue, sehr hohem Wiesenanteil und der teilweise stark mäandrierenden Wörnitz. An den Zuflüssen und am Talrand finden sich verschiedentlich Fischteiche und Teichgruppen. Kennzeichnend für das FFH-Gebiet ist eine bayernweit seltene Ausprägung eines gering verbauten Fließgewässers mit Überschwemmungsaue und Restbeständen hochwertiger Fluss- und Auenlebensgemeinschaften. Hier finden sich eine Vielzahl von Offenland- und Gewässerbiotoptypen, wobei der Schwerpunkt auf Wiesen (Dauergrünland) und naturnahen Flussbereichen und Stillgewässern liegt. Die Flächen werden forst-, land- oder teichwirtschaftlich genutzt oder mit Hilfe von staatlichen Förderprogrammen gezielt gepflegt. Das Gebiet ist zudem herausragend bedeutsam als überregionale Verbundachse mehrerer Naturräume.

Im Übrigen wird auf die detaillierte Beschreibung in Kapitel 2.1 der Unterlage 19.2.1 T Bezug genommen.

#### 3.4.6.1.1.2.2 Erhaltungsziele und Bedeutung des Schutzgebietes

Unter "Erhaltungsziele" versteht man in Bezug auf FFH-Gebiete die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der in Anhang I der FFH-RL aufgeführten natürlichen Lebensräume und der in Anhang II dieser Richtlinie aufgeführten Tier- und Pflanzenarten, die in einem FFH-Gebiet vorkommen (vgl. § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG). Diese Arten und Lebensräume sind Gegenstand der Verträglichkeitsprüfung, sofern sie als signifikant eingestuft werden. Arten, die in anderen Anhängen der FFH-RL aufgeführt sind oder als besondere Arten der Fauna und Flora eines Gebietes im entsprechenden sog. Standard-Datenbogen genannt werden, sind nicht Gegenstand der Verträglichkeitsprüfung, es sei denn, sie bestimmen als charakteristische Arten der Lebensräume des Anhangs I der FFH-RL die Erhaltungsziele mit.

Der "Erhaltungszustand eines natürlichen Lebensraumes" umfasst die Gesamtheit der Einwirkungen, die den betreffenden Lebensraum und die darin vorkommenden charakteristischen Arten beeinflussen und die sich langfristig auf seine natürliche Verbreitung, seine Struktur und seine Funktionen sowie das Überleben seiner charakteristischen Arten im Natura 2000-Gebiet auswirken können. Der Erhaltungszustand eines natürlichen Lebensraumes wird als günstig erachtet, wenn sein natürliches Verbreitungsgebiet sowie die Flächen, die er in diesem Gebiet einnimmt, beständig sind oder sich ausdehnen, die für seinen langfristigen Fortbestand notwendige Struktur und spezifischen Funktionen bestehen und in absehbarer Zukunft wahrscheinlich weiter bestehen werden sowie der Erhaltungszustand der für ihn charakteristischen Arten günstig ist (§ 3 Abs. 3 BayNat2000V und Art. 1 Buchst. e) FFH-RL).

Der "Erhaltungszustand einer Art" umfasst die Gesamtheit der Einflüsse, die sich langfristig auf die Verbreitung und die Größe der Populationen der betreffenden Art in dem Natura 2000-Gebiet auswirken können. Dabei wird der Erhaltungszustand als günstig betrachtet, wenn auf Grund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element ihres natürlichen Lebensraumes bildet und langfristig weiterhin bilden wird, das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Populationen dieser Art zu sichern (§ 3 Abs. 3 BayNat2000V und Art. 1 Buchst. i) FFH-RL).

Bei den "maßgeblichen Bestandteilen eines Gebietes" i. S. d. § 34 Abs. 2 BNatSchG handelt es sich um das gesamte ökologische Arten-, Strukturen-, Standortfaktoren- und Beziehungsgefüge, das für die Wahrung bzw. Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der Lebensräume und Arten von Bedeutung ist (siehe Nr. 5.2.3.2 Leitfaden FFH-VP).

§ 34 Abs. 2 BNatSchG unterscheidet zwischen den Erhaltungszielen und dem Schutzzweck eines Gebietes. Mit den Erhaltungszielen wird festgelegt, für welche Lebensräume bzw. Arten eines Gebietes ein günstiger Erhaltungszustand erhalten oder wiederhergestellt werden soll. Der Schutzzweck ergibt sich aus den Vorschriften über das Schutzgebiet, nachdem die Länder in der Liste der Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung eingetragenen Gebiete zu Schutzgebieten i. S. d. § 20 Abs. 2 BNatSchG erklärt haben. Sobald diese Erklärung erfolgt ist, ergeben sich die Maßstäbe für die Verträglichkeit aus dem jeweils bestimmten Schutzzweck und den zur Erreichung des Schutzzwecks erlassenen Vorschriften (vgl. § 34 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Die Erhaltungsziele entfalten Rechtswirkung, d. h. sie sind Maßstab für die Verträglichkeitsprüfung, solange und soweit Rechtskonkretisierungen in Form von Schutzgebietserklärungen i. S. d. § 32 Abs. 2 i. V. m. § 20 Abs. 2 BNatSchG oder ein gleichwertiger Ersatz nach § 32 Abs. 4 BNatSchG (noch) nicht vorliegen.

Die Erhaltungsziele für Natura 2000-Gebiete sind in Bayern durch die BayNat2000V rechtsverbindlich festgelegt. Nach § 1 Nr. 1 i. V. m. Anlage 1 Bay-Nat2000V sind für das FFH-Gebiet „Wörnitztal“ die Lebensraumtypen „Natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation des *Magnopotamions* oder *Hydrocharitions*“, „Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des *Ranunculion fluitantis* und des *Callitricho-Batrachion*“, „Naturnahe Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien“, „Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe“, „Mageres Flachland-Mähwiesen“, „Kalkfelsen mit Felsspaltenvegetation“, „Waldmeister-Buchenwald“, „Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior*“ sowie die Arten Bachmuschel, Biber, Bitterling, Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling, Groppe, Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling, Kammolch, Rapfen, Schlammpeitzger, Skabiosen-Schreckenfalter und Vogel-Azurjungfer gebietspezifisch. § 3 Abs. 1 BayNat2000V legt in Verbindung mit Anlage 1a der Verordnung die Erhaltungsziele für die einzelnen Lebensraumtypen und Arten fest. Ziel ist danach die Gewährleistung eines günstigen Erhaltungszustandes durch Erhalt, ggf. Wiederherstellung bestimmter artspezifischer Lebensräume bzw. Lebensraumstrukturen und ggf. weiterer in der Anlage 1a genannter Randbedingungen. Zur Präzisierung dieser zwangsläufig losgelöst von spezifischen örtlichen Gegebenheiten formulierten Zielsetzungen eröffnet § 3 Abs. 4 BayNat2000V die Möglichkeit, durch Vollzugshinweise die Erhaltungsziele gebietsbezogen näher zu konkretisieren. Davon hat das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz mit den „Vollzugshinweisen zur gebietsbezogenen Konkretisierung der Erhaltungsziele der bayerischen Natura 2 000-Gebiete“ vom 29.02.2016, Gz. 62-U8629.54-2016/1, Gebrauch gemacht.

Danach gelten für das FFH-Gebiet „Wörnitztal“ folgende konkrete Erhaltungsziele:

- Erhalt der Wörnitz als Fließgewässerökosystem ohne wesentliche wasserbauliche Änderung mit ihrer Aue als großflächige Offenlandschaft geringer Zerschneidung mit großflächig ausgebildeten Flachland-Mähwiesen sowie kleinflächigen Vorkommen von Trockenrasen und den bundesweit bedeutenden Vorkommen des Rapfens und anderer Anhang-II-Fischarten. Erhalt der charakteristischen Lebensgemeinschaften sowie der Vernetzung zu Nachbarlebensräumen. Erhalt der Durchgängigkeit für ein kohärentes Natura 2000-Netz.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Natürlichen eutrophen Seen mit einer Vegetation des *Magnopotamions* oder *Hydrocharitions*. Erhalt ggf. Wiederherstellung



ausreichend störungsfreier Gewässerzonen und der unverbauten, unbefestigten bzw. unerschlossenen Uferbereiche einschließlich der natürlichen bzw. naturnahen Verlandungszonen. Erhalt des charakteristischen Nährstoffhaushalts, des Gewässerchemismus und der hydrologischen Verhältnisse.

- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Wörnitz als Fluss der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des *Ranunculion fluitantis* und des *Callitricho-Batrachion* mit der sie prägenden Gewässerqualität, Fließdynamik sowie der Durchgängigkeit für Gewässerorganismen. Erhalt ggf. Wiederherstellung unverbauter Abschnitte.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Naturnahen Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien (*Festuco-Brometalia*) in ihren nutzungs- und pflegegeprägten und weitgehend gehölzfreien Ausbildungsformen und mit der sie prägenden lebensraumtypischen Nährstoffarmut.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Feuchten Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe in gehölzärmer Ausbildung mit dem sie prägenden Wasserhaushalt.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Mageren Flachland-Mähwiesen (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*) in ihren nutzungsgeprägten und weitgehend gehölzfreien Ausbildungsformen mit den sie prägenden nährstoffarmen bis mäßig nährstoffreichen frischen bis feuchten Standorten.
- Erhalt der Kalkfelsen mit Felsspaltenvegetation. Erhalt ggf. Wiederherstellung der offenen, besonnten und nährstoffarmen Standorte. Erhalt ggf. Wiederherstellung von nicht durch Tritt und intensive Freizeitnutzung beeinträchtigten Bereichen.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Waldmeister-Buchenwälder (*Asperulo-Fagetum*) und der sie prägenden naturnahen Bestands- und Altersstruktur sowie lebensraumtypischer Baumarten-Zusammensetzung mit einem ausreichenden Angebot an Altholz, Totholz und Höhlenbäumen.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) mit einem naturnahen Wasserhaushalt sowie naturnaher Bestands- und Altersstruktur, lebensraumtypischer Baumarten-Zusammensetzung und einem ausreichenden Angebot an Altholz, Totholz und Höhlenbäumen und natürlicher Entwicklung auf extremen Standorten.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population des Rappfens. Erhalt ggf. Wiederherstellung der langen, natürlich frei fließenden, weitgehend unzerschnittenen Gewässerabschnitte mit ihren Altarmen und Altgewässern. Erhalt ggf. Wiederherstellung der Gewässerdynamik von Umlagerungen und Geschiebetransport. Wiederherstellung von schnell überströmten Kiesbänken mit lockerem, unverfestigtem, steinig-kiesigem Sohlsubstrat als Laichhabitate.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population der Groppe in der Schwalb. Erhalt der klaren, unverbauten Fließgewässerabschnitte und Wiederherstellung derzeit weniger gut geeigneter Abschnitte zu Gewässerabschnitten mit reich strukturiertem Gewässerbett, insbesondere steinig-kiesigem Sohlsubstrat, welches locker, unverschlammt und gut durchströmt ist. Wiederherstellung der vollständigen Durchgängigkeit von Schwalb und Wörnitz (durch Rückbau von Querverbauungen oder den Einbau von Fischtrepfen) und der natürlichen Fließdynamik.

- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population des Schlammpeitzgers. Wiederherstellung der Wörnitz mit ihren Altarmen und Altgewässern, mit weichgründigen, locker durchlüfteten Schlammböden und sandigem Untergrund.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population des Bitterlings. Erhalt der Wörnitz mit ihren Altarmen und Altgewässern, mit weichgründigen, locker durchlüfteten Schlammböden und sandigem Untergrund. Wiederherstellung der vollständigen Durchgängigkeit des Gewässersystems. Wiederherstellung von Rahmenbedingungen, die zu weniger Sedimenteinträgen und Einleitungen sowie geringer Eutrophierung und Nährstoffbelastung führen. Erhalt von reproduzierenden Großmuschelbeständen. Wiederherstellung einer funktionierenden Bisam-Bekämpfung.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population der Bachmuschel. Erhalt ggf. Wiederherstellung der naturnahen, gegen Nährstoffeinträge gepufferten, reich strukturierten Fließgewässer von Wörnitz und Nebenbächen einschließlich Ufervegetation und -gehölzen, in Abschnitten an denen sich keine Konflikte mit dem Wiesenbrüterschutz ergeben. Erhalt ausreichender Wirtsfischpopulationen von Döbel, Dreistachliger Stichling, Rotfeder, Kaulbarsch, Flussbarsch und Elritze. Wiederherstellung einer ausreichend guten Gewässerqualität mit geringen Nitratwerten in der Wörnitz und ihren Nebenbächen. Ausrichtung einer ggf. erforderlichen Gewässerunterhaltung auf den Erhalt der Bachmuschel und ihre Lebensraumansprüche in von ihr besiedelten Gewässerabschnitten.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population des Bibers in der Wörnitz mit ihren Auenbereichen, ihren Nebenbächen mit deren Auenbereichen, Altgewässern und in den natürlichen oder naturnahen Stillgewässern. Erhalt ggf. Wiederherstellung ausreichender Uferstreifen für die vom Biber ausgelösten dynamischen Prozesse.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population des Skabiosen-Scheckenfalters. Erhalt nährstoffarmer offener Feucht- und Trockenbiotope in nutzungs- und pflegegeprägten Ausbildungen.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Populationen des Hellen Wiesenknopf-Ameisenbläulings und des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings einschließlich der Bestände des Großen Wiesenknopfs und der Wirtsameisenvorkommen. Erhalt von Feuchtbiotopen und Hochstaudenfluren. Erhalt von nicht oder nur periodisch genutzten Saumstrukturen. Erhalt der Vernetzungsstrukturen und Trittsteinbiotope, wie Bachläufe, Säume und Gräben.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population der Vogel-Azurjungfer. Erhalt der für die Fortpflanzung geeigneten Fließgewässer. Erhalt der Wasserqualität und der Vegetationsstruktur ihrer Habitate. Erhalt der besonnten, gegen Nährstoffeinträge gepufferten Gräben mit einer die Vorkommen schonenden Gewässerunterhaltung. Erhalt ggf. Wiederherstellung des angrenzenden extensiv genutzten Grünlands und kleinflächiger Brachen.
- Erhalt ggf. Wiederherstellung der Population des Kammmolchs. Erhalt für die Fortpflanzung geeigneter Gewässer. Erhalt des Struktureichtums, insbesondere der Unterwasservegetation von Kammmolchgewässern, auch im zugehörigen Landlebensraum.

Zu weiteren Details wird auf die das FFH-Gebiet DE7029371 „Wörnitztal“ betreffende Anlage der genannten Vollzugshinweise sowie auf die Ausführungen in Kapitel 2.2 der Unterlage 19.2.1 T verwiesen.

### 3.4.6.1.1.2.2.1 Überblick über die Lebensräume des Anhangs I der FFH-RL

Das FFH-Gebiet zeichnet sich durch das Vorkommen der Lebensraumtypen „Natürlichen eutrophen Seen mit einer Vegetation des *Magnopotamions* oder *Hydrocharitions*“ (LRT 3150), „Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des *Ranunculion fluitantis* und des *Callitricho-Batrachion*“ (LRT 3260), „Naturnahe Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien (*Festuco-Brometalia*)“ (LRT 6210), „Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe (LRT 6430), „Magere Flachland-Mähwiesen (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*)“ (LRT 6510), „Kalkfelsen mit Felsspaltenvegetation“ (LRT 8210), „Waldmeister-Buchenwald (*Asperulo-Fagetum*)“ (LRT 9130) sowie des prioritären Lebensraumtyps „Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) (LRT 91E0) aus (siehe Anlage 1 der BayNat2000V).

Bzgl. des jeweiligen Flächenanteils, der absoluten Flächengröße sowie der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt dieser Lebensraumtypen – bezogen auf Deutschland – wird auf die detaillierten Ausführungen in Kapitel 2.2.2 der Unterlage 19.2.1 T verwiesen. Der Vollständigkeit halber ist insoweit darauf hinzuweisen, dass die dort abgedruckte Tabelle 2 sowie darauf bezogene Erläuterungen offenbar noch von einer zwischenzeitlich überholten Version des Standard-Datenbogens ausgehen; der hier angesprochene Managementplan für das FFH-Gebiet stammt noch aus der Zeit vor Aktualisierung des das Gebiet betreffenden Standard-Datenbogens. Die hier genannten LRT 6230 und 6410 sind in der aktuellen Version des Datenbogens aus dem Jahr 2016 nicht mehr aufgeführt. Gleiches gilt auch bzgl. der beiden im Kapitel 2.4 der Unterlage 19.2.1 T noch genannten Arten, auch sie werden im aktuellen Datenbogen nicht mehr gelistet.

### 3.4.6.1.1.2.2.2 Überblick über die Arten des Anhangs II der FFH-RL

Im FFH-Gebiet „Wörnitztal“ kommt eine Reihe von Arten nach Anhang II der FFH-RL vor. Im Einzelnen sind das der Biber (EU-Code 1337), der Rapfen (Code 1130), die Groppe (Code 1163), der Schlammpeitzger (Code 1145), der Bitterling (Code 1134), der Kammmolch (Code 1166), die Bachmuschel (Code 1032), die Vogel-Azurjungfer (Code 4045), der Skabiosen-Schneckenfalter (Code 1065), der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling (Code 1061) und der Helle Wiesenknopf-Ameisenbläuling (Code 1059) (vgl. Anlage 1 der BayNat2000V).

Hinsichtlich der Gesamtbeurteilung der Bedeutung des Natura 2000-Gebietes für den Erhalt der Arten in Deutschland wird auf Kapitel 2.2.3 der Unterlage 19.2.1 T verwiesen.

### 3.4.6.1.1.3 Beschreibung des Vorhabens

#### 3.4.6.1.1.3.1 Technische Beschreibung des Vorhabens

Hinsichtlich der technischen Beschreibung des planfestgestellten Vorhabens wird auf die Ausführungen unter B. 1 und C 3.4.3 Bezug genommen. Ergänzend hierzu wird auf die Unterlagen 1 T, 5, 11 T und 18.1 T verwiesen.

### 3.4.6.1.1.3.2 Wirkfaktoren

Für die schutzgebietsbezogene Betrachtung der Verträglichkeitsprüfung sind im Gegensatz zu anderen Planungsbeiträgen nur diejenigen Wirkfaktoren von Bedeutung, die sich auf die Erhaltung des Schutzgebietes und die für sie maßgeblichen Bestandteile auswirken können. Die Relevanz der Wirkfaktoren ergibt sich aus den spezifischen Betroffenheiten der Erhaltungsziele (Nr. 5.2.4.2 Leitfaden FFH-VP).

Bei den Wirkfaktoren eines Straßenbauvorhabens sind bau-, anlage- und betriebsbedingte Faktoren zu unterscheiden. Da der vorhabensbetroffene Abschnitt der A 6 und das für den Ausbau vorgesehene Baufeld außerhalb des FFH-Gebiets liegen (siehe u. a. Unterlage 5 Blatt 10 T), bestehen die möglichen bauzeitlichen Auswirkungen lediglich darin, dass während des Baubetriebs Trüb- und Schwebstoffe in die Gewässer, die in das FFH-Gebiet hinein fließen, gelangen können. Direkte baubedingte Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets, etwa durch Flächeninanspruchnahme, Bodenverdichtungen, Einwirkungen im Rahmen des Baustellenbetriebs u. ä. entstehen hingegen nicht. Anlagebedingte Beeinträchtigungen sind wegen der Entfernung des gegenständlichen Abschnitts vom Rand des FFH-Gebiets auszuschließen. Insbesondere wird keine Fläche innerhalb des FFH-Gebiets für den Autobahnausbau beansprucht. Zusätzliche Trennwirkungen, Beeinträchtigungen funktionale Zusammenhänge, Isolationseffekte, Zerschneidungs- sowie Verschattungswirkungen entstehen deshalb ebenso nicht. Die vorgesehene Ableitung des im Entwässerungsabschnitt EA 4 gesammelten Autobahnniederschlagswassers über die Beckenanlage ASB/RHB 715-1L in die Wörnitz stellt den einzigen relevanten betriebsbedingten Beeinträchtigungsfaktor des Vorhabens für das FFH-Gebiet dar. Die Ableitung des Niederschlagswassers, das in den übrigen plangegegenständlichen Entwässerungsabschnitten anfällt (zur Abgrenzung der Entwässerungsabschnitte siehe z. B. Unterlage 8), kann bereits ohne detaillierte Betrachtung als relevanter Wirkfaktor ausgeschlossen werden. Das Wasser aus dem Entwässerungsabschnitt EA 0 wird nach der festgestellten Planung den Entwässerungsanlagen des westlich angrenzenden Nachbarabschnitts in Baden-Württemberg zugeführt, d. h. die Wasserableitung erfolgt vom FFH-Gebiet weg. Das im Entwässerungsabschnitt EA 1 gesammelte Niederschlagswasser wird in das Schleehardsbächle abgeleitet, welches das Wasser ebenso Richtung Baden-Württemberg fortleitet. Das Niederschlagswasser, das im Entwässerungsabschnitt EA 2 anfällt, wird dem Heckelbach zugeführt. Durch die große Entfernung von etwa 2 km zwischen der Einleitungsstelle aus dem dortigen Regenrückhaltebecken in den Heckelbach und dessen Mündung in ein im FFH-Gebiet verlaufendes Gewässer wird die eingeleitete Stofffracht enorm verdünnt; ein Einfluss auf das FFH-Gebiet kann damit – zumal mit Blick auf die genehmigte geringe Einleitungsmenge – ohne weiteres ausgeschlossen werden. Gleiches gilt hinsichtlich des Entwässerungsabschnitts EA 3. Das dort gesammelte Niederschlagswasser wird in den Aubach eingeleitet, die Einleitungsstelle in den Bach befindet sich etwa 1,8 km von dessen Mündung in ein Gewässer im FFH-Gebiet entfernt. Auch insoweit kann unter Berücksichtigung der auch hier nur geringen genehmigten Einleitungsmenge auf Grund der sehr starken Verdünnung der Stofffracht bis in das FFH-Gebiet ein nachteiliger Einfluss auf das Gebiet von vornherein ausgeschlossen werden. Das Wasser des Entwässerungsabschnittes EA 5 wird weiterhin wie bislang auch schon über Entwässerungsanlagen der A 7 abgeführt. Insoweit führt das gegenständliche Vorhaben zu keinen mehr als vernachlässigbaren Veränderungen gegenüber der bestehenden Situation; auch in dieser Hinsicht kann daher ein vorhabensbedingter Einfluss auf das FFH-Gebiet ohne weiteres negiert werden.

### 3.4.6.1.1.4 Detailliert untersuchter Bereich

#### 3.4.6.1.1.4.1 Abgrenzung des Untersuchungsraums

Der Untersuchungsraum ist der Raum, der zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Erhaltungsziele des Schutzgebietes herangezogen werden muss. Er umfasst zumindest das gesamte betroffene Schutzgebiet und darüber hinaus Strukturen, Funktionen und funktionale Beziehungen außerhalb des Schutzgebietes, die für einen günstigen Erhaltungszustand der Erhaltungsziele des Schutzgebietes unerlässlich sind. Die Verträglichkeitsprüfung bezieht sich grundsätzlich auf das betroffene Schutzgebiet. Bei großen Schutzgebieten kann es aus praktischen Gründen aber sinnvoll sein, einen kleineren Bereich für notwendige detaillierte Untersuchungen abzugrenzen. Die detaillierten Untersuchungen beschränken sich dann in der Regel auf den "Wirkraum" im Bereich des Schutzgebietes. Die Untersuchung ist also auf diejenigen Teilräume des Gebietes einzuschränken, die in ihnen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen im konkreten Fall erheblich beeinträchtigt werden könnten. Die Abgrenzung des detailliert zu untersuchenden Bereiches wird durch die Überlagerung der für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile mit der Reichweite der für sie relevanten Wirkprozesse des Vorhabens bestimmt (vgl. dazu Nr. 5.2.3.1 Leitfaden FFH-VP).

Als "Wirkraum" wurde hier ein Bereich am nördlichen Beginn des FFH-Gebiets betrachtet, in dem sich die schon genannten bau- und betriebsbedingten Wirkfaktoren potentiell nachteilig auswirken können. Er ist deckungsgleich mit dem im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung detailliert untersuchten Bereich und erstreckt sich vom nördlichen Gebietsrand bis ca. 400 m in südliche bzw. südöstliche Richtung. Hinsichtlich der genauen Abgrenzung des Wirkraums wird auf die Unterlage 19.2.2 Blatt 2 T Bezug genommen.

Durch den gewählten Wirkraum ist eine hinreichende Beurteilung möglicher Beeinträchtigungen der Schutzziele des FFH-Gebiets gewährleistet. Im Hinblick auf die der Wörnitz zugeführten Einleitungsmenge von 210 l/s, den Mittelwasserabfluss der Wörnitz im betreffenden Bereich von ca. 390 l/s (siehe S. 2 der Unterlage 18.3) sowie unter Berücksichtigung dessen, dass Chloridbelastungen durch Verdünnungseffekte im Allgemeinen jedoch nach wenigen 10 bis allenfalls 100 m rasch wieder abnehmen (vgl. etwa Nr. 3.2 des Merkblatts Nr. 3.2/1 – Salzstreuung - Auswirkungen auf die Gewässer – des Bayerisches Landesamts für Wasserwirtschaft, Stand 09.09.1999) ist der betrachtete Wirkraum ausreichend groß umgrenzt, um potentielle Auswirkungen vollständig zu erfassen und zu beurteilen; für über den Wirkraum hinausreichende Auswirkungen der Gewässereinleitungen von Relevanz sind keinerlei Anhaltspunkte zu Tage getreten. Einwendungen hinsichtlich der Ausdehnung des detailliert untersuchten Bereichs wurden im Übrigen im Rahmen des Anhörungsverfahrens nicht erhoben, auch nicht von der höheren Naturschutzbehörde.

#### 3.4.6.1.1.4.2 Voraussichtlich betroffene Lebensräume und Arten im Wirkraum

Zu einem Flächenverlust von Lebensraumtypen kommt es infolge des Vorhabens mangels unmittelbaren Eingriffs in das FFH-Gebiet nicht. Auch mittelbare Beeinträchtigungen für im Wirkraum vorzufindende Lebensraumtypen können ausgeschlossen werden. Die Wörnitz selbst entspricht hier keinem Lebensraumtyp der Anlage I der FFH-RL. Im unmittelbaren Umfeld der Wörnitz liegen im Wirkraum zwei Flächen des LRT 6510 (Magere Flachland-Mähwiesen). Wegen der nur punktuellen Einleitung des Autobahnabwassers, die gedrosselt erfolgt und auf die hydraulische

Leistungsfähigkeit der Wörnitz abgestimmt ist, und des sich mit zunehmender Fließstrecke der Wörnitz stetig vergrößernden Verdünnungseffekts ist eine nachteilige Beeinflussung der in gewisser Entfernung zum nördlichen Gebietsrand liegenden LRT-Flächen sicher auszuschließen. Auf Grund dessen bedarf es auch keiner näheren Betrachtung bzgl. der für die einzelnen vorkommenden Lebensraumtypen charakteristischen Arten; auch insoweit ist eine vorhabensbedingte Schädigung ausgeschlossen.

Vom Biber wurden in den Jahren 2011/2012 im Landkreis Ansbach insgesamt 143 besetzte Reviere nachgewiesen, die allesamt ganz oder zumindest teilweise innerhalb des FFH-Gebiets liegen. Im Wirkraum des Vorhabens konnte der Biber im Zuge der projektbezogenen Erhebungen entlang der Wörnitz nicht vorgefunden werden. Das Biberrevier, das im Rahmen dieser Erhebungen in der Nähe der A 6 festgestellt wurde, liegt mehrere Kilometer westlich des FFH-Gebiets nordöstlich von Schnelldorf. Da durch das Vorhaben außerdem auch keine für den Biber essentiellen Strukturen im räumlichen Verbund zum FFH-Gebiet in Mitleidenschaft gezogen werden (vgl. S. 17 der Unterlage 19.1.3 T), ist festzustellen, dass Beeinträchtigungen für den Biber im FFH-Gebiet infolge des Vorhabens nicht entstehen können.

Bei der gezielten Nachsuche nach Bachmuscheln an insgesamt 25 Probestellen an verschiedenen Gewässertypen im Rahmen der Erfassungen zum Managementplan für den mittelfränkischen Teil des FFH-Gebiets konnten keine lebenden Bachmuscheln vorgefunden werden. Lediglich eine bereits deutlich verwitterte Schalenklappe wurde außerhalb des Wirkraums des gegenständlichen Vorhabens aufgefunden. Nichtsdestotrotz ist die Bachmuschel im FFH-Gebiet als potentiell vorkommend anzusehen, da zu vermuten ist, dass die Art rezent in der gesamten Wörnitz vorkommt, wenn auch wahrscheinlich nur lokal oder vereinzelt. Dies wird bestätigt durch leere Schalen der Art, die im Rahmen von Fischartenerfassungen bis zum Jahr 2000 in verschiedenen Abschnitten der Wörnitz angetroffen wurden. Dass die Art im Wirkraum des Vorhabens vorkommt, ist mit Blick auf das Fehlen aktueller dortiger Nachweise der Art, der bedingt durch Schwebstoffe, Nährstoffeinträge, Quecksilber, die Substratqualität, die Fließgeschwindigkeit sowie die Gewässerstruktur bedingte mangelnde Qualität des Gewässers für die Art sowie der dortigen Sauerstoffknappheit aber praktisch auszuschließen. Unabhängig davon wirkt sich aber auch das Vorhaben nicht auf die Erhaltung bzw. Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der Bachmuschel nachteilig aus. Die Bachmuschel toleriert nach derzeitigem Erkenntnisstand jedenfalls kurzfristig Chloridkonzentrationen bis 0,5 Promille (= 500 mg/l; siehe dazu im Fachinformationssystem FFH-VP-Info auf der Seite [http://ffh-vp-info.de/FFHVP/Art.jsp?m=2,1,6,7&button\\_ueber=true&wg=5&wid=25](http://ffh-vp-info.de/FFHVP/Art.jsp?m=2,1,6,7&button_ueber=true&wg=5&wid=25)). Bedingt durch die stetig zunehmende Verdünnung auf der Fließstrecke der Wörnitz und die nur punktuelle Einleitung ca. 50 m flussaufwärts des FFH-Gebiets führt die unmittelbar an der Einleitungsstelle aus der Beckenanlage ASB/RHB 715-1L zu erwartende (kurzzeitige) Chloridspitzenbelastung von 56 mg/l (siehe S. 7 der Unterlage 18.3) daher sicher zu keinem nachteiligen Einfluss für die Bachmuschel. Relevante Eintragungen anderer Stoffe, wie z. B. Nitratverbindungen, Schwebstoffe, Sediimenteinträge u. ä. werden durch die vorgesehenen Beckenanlagen unterbunden bzw. sind im Übrigen wegen des stofflichen Spektrums der bei einem Straßenbauvorhaben bzw. beim Straßenbetrieb emittierten Stoffe bzw. deren geringen Ausmaßes gegenüber der vorhandenen Hintergrundbelastung nicht von Bedeutung. Ein nachteiliger Einfluss des Vorhabens auf die Bachmuschel kann daher in jeder Hinsicht ausgeschlossen werden.

Dass der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling, der Helle Wiesenknopf-Ameisenbläuling sowie der Skabiosen-Scheckenfalter innerhalb des FFH-Gebiets vom Vorhaben nachteilig berührt werden, kann ebenso ausgeschlossen werden. Unmittelbare Eingriffe in Lebensräume der Schmetterlingsarten im FFH-Gebiet sind

wegen der Lage des Vorhabens nicht zu gewärtigen. Auch sonstige nachteilige Einflüsse auf diese Arten innerhalb des Gebiets können ohne weiteres ausgeschlossen werden. Für den Skabiosen-Schneckenfalter folgt dies bereits daraus, dass die Art im mittelfränkischen Teil des FFH-Gebiets dem Managementplan zufolge als verschollen gilt. Der Helle Wiesenknopf-Ameisenbläuling kommt in diesem Teil des Gebiets ebenso nicht vor. Der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling wurde zwar etwa 300 m westlich des FFH-Gebiets in einem Grabensystem nördlich der A 6 im Rahmen der projektbezogenen Erhebungen angetroffen (siehe Unterlage 19.4.3 Blatt 3). Dieses Vorkommen stellt einen Teil der Metapopulation der Art in der Wörnitzau dar; es ist über Grabensysteme mit den Wiesen in der Wörnitzau innerhalb des FFH-Gebiets verbunden. Infolge des Vorhabens geht hier Lebensraum im Umfang von etwa 0,43 ha verloren. Da die in den projektbezogenen Untersuchungen erfassten Bestände des für das Vorkommen der Art unerlässlichen Wiesenknopfs sich aber dort auf punktuelle Vorkommen einzelner Pflanzen an Bewirtschaftungsrändern und Gräben beschränken und die angrenzenden Wiesen einem für die Art ungeeigneten Mahdregimes unterliegen (siehe S. 34 der Unterlage 19.1.3 T), kann der vorhabensbedingte, insoweit überschaubare Eingriff außerhalb des FFH-Gebiets unter Berücksichtigung des im Managementplan dokumentierten Vorkommens der Art im Gebiet von vornherein keinen Einfluss auf den Erhaltungszustand des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings innerhalb des FFH-Gebiets haben.

Ein nachteiliger Einfluss des Vorhabens auf den Kammmolch kann gänzlich ausgeschlossen werden. Für die Art gibt es im Wirkraum des Vorhabens keinerlei geeigneten Habitatstrukturen.

Innerhalb des Wirkraums gibt es auch keine schmalen, allenfalls wenige Meter breiten Gräben und Bäche, die mehr oder weniger voll besonnt werden, um eine schnelle Erwärmung samt Kleinröhrichtbewuchs zu ermöglichen, die den Larven der Vogel-Azurjungfer als Habitate dienen können. Dass Imagines der Art im Wirkbereich des Vorhabens vorkommen, kann demgegenüber zwar nicht ausgeschlossen werden; bedingt durch deren terrestrische Lebensweise sind diese aber gegenüber den vorhabensbedingten stofflichen Eintragungen in die Wörnitz unempfindlich. Damit ist auch ein nachteiliger Einfluss auf diese Art in Folge des Vorhabens ausgeschlossen.

Die Fischarten Groppe (in der Unterlage 19.2.1 T auch als Mühlkoppe bezeichnet), Schlammpeitzger und Bitterling kommen dem Managementplan für den mittelfränkischen Teil des FFH-Gebiets zufolge nicht vor, so dass insoweit auch eine vorhabensbedingte Beeinträchtigung ausgeschlossen ist. Unabhängig davon wird auch bei einem unterstellten Vorkommen der drei Arten im Wirkraum des Vorhabens das Erreichen bzw. Wiederherstellen eines günstigen Erhaltungszustandes nicht vereitelt. Die drei Fischarten tolerieren nach der gegebenen Erkenntnislage allesamt auch höhere Salzgehalte im Wasser; die Groppe besiedelt sogar Brackwasserregionen (siehe dazu im Fachinformationssystem FFH-VP-Info auf den Seiten [http://ffh-vp-info.de/FFHVP/Art.jsp?m=2,1,2,24&button\\_ueber=true&wg=5&wid=25](http://ffh-vp-info.de/FFHVP/Art.jsp?m=2,1,2,24&button_ueber=true&wg=5&wid=25) und [http://ffh-vp-info.de/FFHVP/Art.jsp?m=2,1,2,16&button\\_ueber=true&wg=5&wid=25](http://ffh-vp-info.de/FFHVP/Art.jsp?m=2,1,2,16&button_ueber=true&wg=5&wid=25)). Für den Schlammpeitzger fehlen spezifische Untersuchungen; im Wege des Analogieschlusses lässt sich aber insoweit ein Grenzwert von wenigstens 150 mg/l ableiten (siehe BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, NVwZ 2016, 1710 Rn. 115). Die unmittelbar an der Einleitungsstelle aus der Beckenanlage ASB/RHB 715-1L zu erwartende (kurzzeitige) Chloridspitzenbelastung von 56 mg/l führt sonach auch für diese Arten ohne Zweifel zu keinem nachteiligen Einfluss. Relevante Eintragungen anderer Stoffe, wie z. B. Nitratverbindungen, Schwebstoffe, Sedimenteinträge u. ä. werden durch die vorgesehenen Beckenanlagen unterbunden bzw. sind im Übrigen wegen

des stofflichen Spektrums der bei einem Straßenbauvorhaben bzw. beim Straßenbetrieb emittierten Stoffe bzw. deren geringen Ausmaßes gegenüber der vorhandenen Hintergrundbelastung nicht von Bedeutung.

Die Fischart Rapfen lebt in rasch strömenden, größeren Fließgewässern mit Kiesgrund, aber auch in größeren Seen sowie im Brackwasser. Er ist ein typischer Fisch der Freiwasserregion großer Fließgewässer sowie ihrer seenartigen Erweiterungen. Die Art lebt oberflächenorientiert und ernährt sich als Raubfisch hauptsächlich von anderen Fischen, gelegentlich auch von Fröschen, kleinen Wasservögeln und Kleinsäugetern. Zur Laichzeit zwischen April und Juni ziehen die Fische der Art zu hiesigen Stellen in rasch fließenden Gewässern, wo die Weibchen nach der Paarung ca. 80.000 bis 100.000 Eier ablegen, die am Geröllgrund haften. Nähere Daten zur Häufigkeit und Verteilung der Art im FFH-Gebiet gibt es soweit ersichtlich nicht, insbesondere ist auch der Managementplan zum mittelfränkischen Teil des FFH-Gebiets insoweit unergiebig. Ein Vorkommen der Art in der Wörnitz ist aber bekannt, es ist anzunehmen, dass sie innerhalb des gesamten Gewässerverlaufs vorkommt. Auf Grund dessen bedarf es insoweit nachfolgend einer vertieften Betrachtung.

#### 3.4.6.1.1.5 Vorhabensbezogene Maßnahmen zur Schadensbegrenzung

Der Begriff "Maßnahme zur Schadensbegrenzung" ist im BayNatSchG, BNatSchG oder in der FFH-RL nicht enthalten. Er wird in den Arbeitspapieren der EU-Kommission anstelle des vertraulichen Begriffes "Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen" als Übersetzung für den englischen Begriff "mitigation measure" verwendet (vgl. Nr. 5.2.5.4 Leitfaden FFH-VP).

Maßnahmen zur Schadensbegrenzung haben die Aufgabe, die negativen Auswirkungen von vorhabensbedingten Wirkprozessen auf die Erhaltungsziele eines Schutzgebietes zu verhindern bzw. zu begrenzen, und tragen somit zur Verträglichkeit des Vorhabens bei. Wegen der insoweit spezifischen Fragestellung können sie über die gemäß § 15 Abs. 2 BNatSchG erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft hinausgehen. Gleichwohl können die auf Grund der Anforderungen der Eingriffsregelung erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung mit den Maßnahmen zur Schadensbegrenzung identisch sein (vgl. dazu ebenso Nr. 5.2.5.4 Leitfaden FFH-VP). Ist der Planungsträger in der Lage, durch Schutzvorkehrungen sicherzustellen, dass der Grad der Beeinträchtigung, den die FFH-RL durch das Merkmal der Erheblichkeit kennzeichnet, nicht erreicht wird, so ist dem Integritätsinteresse, das nach der Konzeption der Richtlinie vorrangig zu wahren ist, Genüge getan. Denn aus Sicht des FFH-Rechts spielt es keine Rolle, ob Auswirkungen, die durch ein Vorhaben verursacht werden, von vornherein als unerheblich einzustufen sind, oder zwar, für sich betrachtet, erheblich zu Buche schlagen, trotzdem aber keine Beeinträchtigungen i. S. d. Art. 6 Abs. 3 FFH-RL erwarten lassen, weil sie durch Schutzmaßnahmen so weit vermindert werden können, dass die bei der insoweit gebotenen schutzobjektbezogenen Betrachtungsweise als Gefährdungspotential nicht mehr in Betracht kommen (BVerwG, Urteil vom 27.02.2003, NVwZ 2003, 1253, 1257; Urteil vom 16.03.2006, NVwZ-Beilage 2006, 1 Rn. 492; Urteil vom 17.01.2007, NuR 2007, 336 Rn. 53).

Speziell zur Schadensbegrenzung ist vorliegend vorgesehen, zwischen dem Eingriffsbereich des Vorhabens am Erlgraben und der Wörnitz eine Schwebstoffsperrung zu installieren, um bauzeitliche Stoffeinträge in die Wörnitz so weit wie möglich zu unterbinden. Nähere Einzelheiten zu dieser Maßnahme, soweit sich im jetzigen Planungsstadium bereits abschließend festlegen lassen, können dem Maßnahmenblatt zur Maßnahme 4 V in der Unterlage 9.3 T entnommen werden.



Die Maßnahme zur Schadensbegrenzung fließt in die Bewertung hinsichtlich der Auswirkungen auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes ein.

#### 3.4.6.1.1.6 Beurteilung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes „Wömitztal“

Die Erheblichkeit einer Beeinträchtigung ist das entscheidende Kriterium für die grundsätzliche Zulassungsfähigkeit eines Vorhabens (§ 34 Abs. 2 BNatSchG). Maßgebliches Beurteilungskriterium ist insoweit der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten im Sinne der Legaldefinitionen des Art. 1 Buchstaben e) und i) der FFH-RL; ein günstiger Erhaltungszustand muss trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben, ein bestehender schlechter Erhaltungszustand darf jedenfalls nicht weiter verschlechtert werden (st. Rspr., siehe z. B. BVerwG, Urteil vom 03.05.2013, NVwZ 2013, 1209 Rn. 28). Die Bewertung der Erheblichkeit von Beeinträchtigungen ist somit am Kernbegriff der Stabilität des Erhaltungszustandes zu orientieren. Die Erheblichkeit ist dann gegeben, wenn die Vorhabenswirkungen eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes einer Art auslösen. Bleibt der Erhaltungszustand (einschließlich seiner Wiederherstellungsmöglichkeiten) hingegen stabil, so ist davon auszugehen, dass die Aussichten, ihn in Zukunft zu verbessern, nicht beeinträchtigt werden. Das zukünftige Entwicklungspotential der Erhaltungsziele bleibt somit gewahrt (Nr. 5.2.5.2 Leitfaden FFH-VP). Als Bewertungskriterien sind für Lebensräume im Sinne des Anhangs I der FFH-RL die Struktur des Lebensraumes (u. a. Flächengröße, Ausprägungsvielfalt und charakteristische Arten), die Funktionen (das Faktorengefüge, das zum langfristigen Fortbestand der beschriebenen Strukturen notwendig ist) und die Wiederherstellbarkeit der Lebensräume heranzuziehen. Für die Arten des Anhangs II der FFH-RL sind als Bewertungskriterien die Struktur des Bestandes (Population einschließlich Größe und Entwicklungstrends), die Funktionen der Habitate des Bestandes (das Faktorengefüge, das zum langfristigen Fortbestand der Art im Gebiet notwendig ist) sowie die Wiederherstellbarkeit der Habitate der Arten heranzuziehen (a. a. O.).

Mit dem Vorliegen von erheblichen Beeinträchtigungen wird eine Schwelle markiert, deren Überschreitung zugleich im Grundsatz mit der Unzulässigkeit eines Vorhabens einhergeht (§ 34 Abs. 2 BNatSchG). Diese Schwelle ist nicht standardisierbar. Ihr Erreichen ist stets abhängig von der im Einzelfall vorliegenden Art, Dauer, Reichweite und Intensität einer Wirkung in Überlagerung mit den spezifischen Empfindlichkeiten der gebietsbezogen festgelegten Erhaltungsziele und der für sie maßgeblichen Strukturen und Funktionen. Allgemeine Orientierungswerte für die Erheblichkeit von Beeinträchtigungen können beispielsweise für individuelle Parameter definiert werden, die mit ausreichender Konstanz unabhängig von einem bestimmten Standort ausgeprägt sind. Hierzu gehören z. B. die Mindestareale, bei deren Unterschreitung die Population einer Tierart nicht mehr überlebensfähig ist, die Mindestgröße eines Lebensraumes, unterhalb derer die Randeffekte so hoch sind, dass eine lebensraumtypische Ausprägung in einer Kernzone nicht mehr möglich ist, und die Höchstgrenzen der Lärmbelastung (vgl. Nr. 5.2.5.2 Leitfaden FFH-VP).

Ob ein Straßenbauvorhaben nach dem so konkretisierten Prüfungsmaßstab des § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG zu "erheblichen Beeinträchtigungen" führen kann, ist danach vorrangig eine naturschutzfachliche Fragestellung, die anhand der Umstände des jeweiligen Einzelfalles beantwortet werden muss. Mit Blick auf die Erhaltungsziele stellt insofern allein der Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten ein geeignetes Bewertungskriterium dar (vgl. § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG). Dabei ist zu fragen, ob sicher ist, dass ein (günstiger) Erhaltungszustand trotz der Durchführung des Vorhabens stabil bleiben wird. In der Ökosystemforschung bezeichnet "Stabilität" die Fähigkeit, nach einer Störung wieder zum

ursprünglichen Gleichgewicht zurückzukehren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass einzelne Arten in der Regel jeweils unterschiedliche Empfindlichkeiten, d. h. Reaktions- und Belastungsschwellen, haben (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, NuR 2007, 336 Rn. 43).

Beim günstigen Erhaltungszustand einer vom Erhaltungsziel eines FFH-Gebiets umfassten Tier- oder Pflanzenart geht es um ihr Verbreitungsgebiet und ihre Populationsgröße; in beiden Bereichen soll langfristig gesehen eine Qualitätseinbuße vermieden werden. Stressfaktoren, die von einem Straßenbauvorhaben ausgehen, dürfen die artspezifische Populationsdynamik keinesfalls so weit stören, dass die Art nicht mehr "ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird" (vgl. Art. 1 Buchstabe i) der FFH-RL). Die damit beschriebene Reaktions- und Belastungsschwelle kann unter Berücksichtigung der konkreten Gegebenheiten des Einzelfalls gewisse Einwirkungen zulassen. Diese berühren das Erhaltungsziel nicht nachteilig, wenn es etwa um den Schutz von Tierarten geht, die sich nachweisbar von den in Rede stehenden Stressfaktoren nicht stören lassen. Bei einer entsprechenden Standortdynamik der betroffenen Tierart führt nicht jeder Verlust eines lokalen Vorkommens oder Reviers zwangsläufig zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands. Selbst eine Rückentwicklung der Population mag nicht als Überschreitung der Reaktions- und Belastungsschwelle zu werten sein, solange sicher davon ausgegangen werden kann, dass dies eine kurzzeitige Episode bleiben wird. Soweit als weiteres Ziel genannt wird, dass das "natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird" (vgl. Art. 1 Buchstabe i) der FFH-RL), ist auch nicht jeder Flächenverlust, den ein FFH-Gebiet infolge eines Straßenbauvorhabens erleidet, notwendig mit einer Abnahme des Verbreitungsgebietes gleichzusetzen, weil der Gebietsschutz insoweit ein dynamisches Konzept verfolgen dürfte. So ist es denkbar, dass die betroffene Art mit einer Standortdynamik ausgestattet ist, die es ihr unter den gegebenen Umständen gestattet, Flächenverluste selbst auszugleichen. Wenn auch der Erhaltung vorhandener Lebensräume regelmäßig Vorrang vor ihrer Verlagerung zukommt, kann in diesem Fall im Wege der Kompensation durch die Schaffung geeigneter Ausweichhabitats der günstige Erhaltungszustand der betroffenen Art gewährleistet werden (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, NVwZ 2007, 1054 Rn. 45 m. w. N.).

Unter Anwendung der dargelegten Maßstäbe ergibt sich in Bezug auf den alleine hier noch näher zu betrachtenden Rapfen folgendes Bild:

Dadurch, dass das Vorhaben vollständig außerhalb des FFH-Gebiets ausgeführt wird, entsteht durch dieses weder eine anlage- noch eine unmittelbare baubedingte Beeinträchtigung in Bezug auf den Rapfen. Indirekt kann es baubedingt lediglich zu Beeinträchtigungen durch den Eintrag von Trüb- und Schwebstoffen kommen. Dem wirkt aber die schon erwähnte Maßnahme zur Schadensbegrenzung (Schwebstoffsperrung zwischen dem Eingriffsbereich des Vorhabens am Erlgraben und der Wörnitz) hinreichend entgegen; hierdurch wird das Maß möglicher Beeinträchtigungen des Rapfens in jedem Fall so weit verringert, dass insoweit merkliche negative Einflüsse nicht entstehen können. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen von Relevanz können für den Rapfen durch die Einleitung des in der Beckenanlage ASB/RHB 715-1L gesammelten Autobahnabwassers in die Wörnitz entstehen. Der überwiegende Teil der von diesem Wasser mitgeführten Schweb- und Schadstoffe wird bereits von dem Absetzbecken der Beckenanlage zurückgehalten. Als relevanter Beeinträchtigungsfaktor verbleibt damit nur noch der jahreszeitliche Eintrag von im Wasser gelöstem Tausalz. Bereits bei Spitzenbelastungen im Winter verbleibt die Chloridkonzentration unmittelbar an der Einleitungsstelle in Wörnitz nach den Berechnungen der Vorhabensträgerin aber weit unterhalb der für Brackwasserfische bekannten Toleranzschwellen von 100 bis 1000 mg/l. Zudem nehmen (erhöhte) Chloridbelastungen durch Verdünnungseffekte im Allgemeinen nach

wenigen 10 bis allenfalls 100 m rasch ab (vgl. etwa Nr. 3.2 des Merkblatts Nr. 3.2/1 – Salzstreuung - Auswirkungen auf die Gewässer – des Bayerischen Landesamts für Wasserwirtschaft, Stand 09.09.1999). Unter Berücksichtigung des Mittelwasserabflusses der Wörnitz im betreffenden Bereich von ca. 390 l/s sowie der Lage der Einleitungsstelle ca. 50 m nördlich des Randes des FFH-Gebiets ist die dort ankommende Chloridkonzentration aus dem Autobahnabwasser wegen der bereits zwischen Einleitungsstelle und Gebietsrand liegenden Fließstrecke der Wörnitz gegenüber der Konzentration an der Einleitungsstelle nochmals geringer. Darüber hinaus treten die Chlorideinträge ausschließlich im Winterhalbjahr während der Winterdienstsaison auf und hängen stark von den jeweiligen Witterungsbedingungen ab; sie können von Jahr zu Jahr stark differieren. Außerhalb der Winterdienstsaison gibt es keine entsprechenden Chlorideinträge in die Wörnitz, insbesondere nicht während der sensiblen Phase der Laichzeit des Rapfens von April bis Mai/Juni. Unabhängig davon ist der Rapfen ohnehin eine mobile Art und wandert während seines Lebens innerhalb des Gewässersystems umher. Tritt in einem kleineren Gewässerabschnitt eine erhöhte Salzkonzentration auf, ist es ihm ohne weiteres möglich, den vorübergehend ungünstigen Habitatbereich zu meiden; die als Lebensraum der Art innerhalb des FFH-Gebiets grundsätzlich geeigneten Gewässer umfassen nach der im Jahr 2016 aktualisierten Fassung des gebietsbezogenen Standard-Datenbogens eine Fläche von mehr als 260 ha. Der Gewässerabschnitt der Wörnitz im Wirkraum des Vorhabens enthält bedingt durch die vorzufindenden Strukturen auch keine für den Rapfen essentiellen Habitatbestandteile.

Im Ergebnis sind daher die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen für den Rapfen im FFH-Gebiet als sehr gering anzusehen; ein nachteiliger Einfluss auf den derzeitigen Erhaltungszustand der Art bzw. deren Entwicklungspotential im FFH-Gebiet kann sicher ausgeschlossen werden. Die Erheblichkeitsschwelle des § 34 Abs. 2 BNatSchG wird isoliert infolge des Vorhabens nicht erreicht.

Die höhere Naturschutzbehörde teilt die dieser Einschätzung zu Grunde liegenden naturschutzfachlichen Bewertungen.

#### 3.4.6.1.1.7 Beurteilung der Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets durch Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten

Vorhaben können ggf. erst im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen (Art. 6 Abs. 3 FFH-RL, § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG). Voraussetzung für eine mögliche Kumulation von Auswirkungen durch das Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten sind mögliche Auswirkungen anderer Pläne und Projekte auf das jeweils von dem zu prüfenden Vorhaben betroffene gleiche Erhaltungsziel. Hierbei kommt es nicht darauf an, dass das Erhaltungsziel durch die gleichen Wirkungsprozesse beeinträchtigt wird, sondern nur, dass es sowohl von dem zu prüfenden Vorhaben als auch von anderen Plänen und Projekten betroffen sein könnte (vgl. Nr. 5.2.5.5 Leitfaden FFH-VP). Damit wird das Ziel verfolgt, eine schleichende Beeinträchtigung durch nacheinander, jeweils für sich genommen das Gebiet nicht erheblich beeinträchtigende Projekte zu verhindern. Dieser Zielsetzung wird eine Verträglichkeitsprüfung nur dann konsequent gerecht, wenn sie die Auswirkungen anderer Projekte auf das Gebiet auch bei der Beurteilung einbezieht, ob die Relevanzschwelle überschritten ist. Es geht hier darum, hinzutretende Beeinträchtigungen abzuwehren, die in der Summe die Erhaltungsziele nachteilig betreffen und damit nicht mehr als Bagatelle verstanden werden können. Andernfalls wäre auf längere Sicht eine nicht rückholbare erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgebietes zu besorgen, die dem mit der Schutzgebietsausweisung auf Dauer verfolgten Schutzziel diametral entgegenliefe

und das unionsrechtliche Verschlechterungsgebot verletzte (BVerwG, Beschluss vom 05.09.2012, NVwZ-RR 2012, 922 Rn. 12).

Andere Pläne sind grundsätzlich erst dann relevant, wenn sie rechtsverbindlich, d. h. in Kraft getreten sind. Sie sind ausnahmsweise relevant, wenn sie wenigstens beschlossen wurden, ohne dass noch eine etwa einzuholende Genehmigung oder die Bekanntmachung vorliegt. Dem steht gleich, dass ein Bebauungsplan die Planreife nach § 33 BauGB erreicht hat. In Aufstellung befindliche Ziele der Raumordnung (§ 3 Nr. 4 ROG) sind nur dann relevant, wenn die zuständige Behörde eine befristete Untersagung ausspricht (§ 12 Abs. 2 ROG). Projekte sind erst dann zu berücksichtigen, wenn sie von einer Behörde zugelassen oder durchgeführt bzw. – im Falle der Anzeige – zur Kenntnis genommen werden. Dem steht der Fall der planerischen Verfestigung gleich, der vorliegt, wenn ein Projekt im Zulassungsverfahren entsprechend weit gediehen ist, z. B. das Anhörungsverfahren nach Art. 73 BayVwVfG oder nach §§ 8 ff. der 9. BImSchV eingeleitet ist (siehe Nr. 5.2.5.5 Leitfaden FFH-VP).

Die Unterlage 19.2.1 T benennt in ihrer Tabelle 5 insgesamt zehn Vorhaben mit räumlichem Bezug zum FFH-Gebiet „Wörnitztal“. Keines dieser Vorhaben ist mit Wirkungen verbunden, die in irgendeiner Weise relevante Auswirkungen auf den Erhaltungszustand des Rapfens im FFH-Gebiet haben könnten; auch die höhere Naturschutzbehörde hat Gegenteiliges nicht vorgebracht. Sie hat allerdings darauf hingewiesen, dass der Neubau der Ortsumgehung Dinkelsbühl im Zuge der B 25 nicht in die Summationsbetrachtung einbezogen wurde; denn auch bei diesem Straßenbauvorhaben wird jahreszeitlich mit Tausalz beaufschlagtes Straßenabwasser in die Wörnitz eingeleitet. Da aber die Auswirkungen der dortigen Wassereinleitungen in die Wörnitz in Bezug auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes unerheblich sind (siehe C. 3.3.6.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses der Regierung von Mittelfranken vom 28.02.2019, Gz. RMF-SG32-4354-2-7) und die räumliche Entfernung der hier gegenständlichen Einleitung in die Wörnitz von der Ortsumgehung Dinkelsbühl über 15 km beträgt, schließt die höhere Naturschutzbehörde eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele – und damit auch einen nachteiligen Einfluss auf den Erhaltungszustand des Rapfens – auch im Zusammenwirken beider Vorhaben sicher aus. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an, zumal auch auf der dazwischen liegenden Gewässerstrecke der Wörnitz verschiedene Zuflüsse einmünden, und damit zu einer noch größeren Verdünnung der Chloridfracht beitragen.

#### 3.4.6.1.1.8 Zusammenfassende Bewertung der Natura 2000-Verträglichkeit unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das Vorhaben für sich genommen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der für die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes „Wörnitztal“ maßgeblichen Bestandteilen führt. Bei Umsetzung der unter C. 3.4.6.1.1.5 benannten Maßnahme zur Schadensbegrenzung erreichen die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen die Erheblichkeitsschwelle i. S. d. Art. 6 Abs. 3 Satz 1 der FFH-RL bzw. des § 34 BNatSchG bei weitem nicht. Die Überlagerung der Wirkungen des gegenständlichen Vorhabens mit den Auswirkungen anderer Pläne und Projekte im Bereich des FFH-Gebietes verändert nichts an dieser Bewertung; hierdurch treten vorliegend keine sich gegenseitig verstärkenden Effekte oder dgl. ein.

### 3.4.6.1.2 Verträglichkeitsvorprüfung für das Europäische Vogelschutzgebiet DE 6726441 „Hohenloher Ebene östlich von Wallhausen“

Am Beginn des gegenständlichen Ausbaubereichs liegt unmittelbar jenseits der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern bis etwa Bau-Km 706+900 das Europäische Vogelschutzgebiet DE 6726441 „Hohenloher Ebene östlich von Wallhausen“ in räumlicher Nähe zur A 6 (siehe z. B. Unterlage 19.1.2 Blatt 1 T).

Wie sich aus den Ausführungen unter C. 3.4.6.1.1 ergibt, ist zuerst zu überprüfen, ob es einer Verträglichkeitsprüfung für ein Vorhaben bedarf, bevor eine solche durchzuführen ist. Für die Notwendigkeit einer Verträglichkeitsprüfung genügt es, wenn die Wahrscheinlichkeit oder die Gefahr besteht, dass ein Vorhaben das betreffende Gebiet erheblich beeinträchtigt. Der notwendige Grad der Wahrscheinlichkeit ist dann erreicht, wenn anhand objektiver Umstände nicht ausgeschlossen werden kann, dass ein Vorhaben das fragliche Gebiet in dieser Weise beeinträchtigt (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, NuR 2007, 336 Rn. 40 und 58 m. w. N.). Daher bedarf es einer Prüfung der Verträglichkeit nur bei der ernsthaft in Betracht kommenden Möglichkeit, dass erhebliche Beeinträchtigungen eintreten. Diese Möglichkeit ist zu bejahen, wenn aufgrund einer überschlüssigen Prüfung Anhaltspunkte für die Wahrscheinlichkeit erheblicher oder in ihren Auswirkungen ohne nähere Prüfung nicht abschätzbarer Beeinträchtigungen bestehen (Nr. 9 der Gemeinsamen Bekanntmachung der Bayerischen Staatsministerien des Innern, für Wirtschaft, Verkehr und Technologie, für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Gesundheit sowie für Landesentwicklung und Umweltfragen vom 04.08.2000, Gz. 62-8654.4-2000/21, AllMBI. S. 544). Die Vorprüfung beschränkt sich auf die Frage, ob nach Lage der Dinge ernsthaft die Besorgnis nachteiliger Auswirkungen besteht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.11.2007, NuR 2008, 115 Rn. 7). Der Maßstab, ob eine erhebliche Beeinträchtigung eines Gebietes "offensichtlich" ausgeschlossen werden kann, ist nicht identisch mit den Anforderungen, die an eine Verträglichkeitsprüfung zu stellen sind. Erst wenn bei einem Vorhaben auf Grund der Vorprüfung nach Lage der Dinge ernsthaft die Besorgnis nachteiliger Auswirkungen entstanden ist, kann dieser Verdacht nur durch eine schlüssige naturschutzfachliche Argumentation ausgeräumt werden, mit der der Gegenbeweis geführt wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, NuR 2007, 336 Rn. 62). Für den Gang und das Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung gilt der Sache nach eine "Beweisregel" des Inhalts, dass ohne Rückgriff auf Art. 6 Abs. 4 FFH-RL ein Vorhaben nur dann zugelassen werden darf, wenn der Planungsträger zuvor Gewissheit darüber erlangt hat, dass dieses sich nicht nachteilig auf das Gebiet als solches auswirkt. Für die Vorprüfung gilt dies nicht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.11.2007, NVwZ 2008, 210 Rn. 11 m. w. N.).

Für die Vorprüfung ist eine hinreichend konkrete Beschreibung der technischen Projektmerkmale erforderlich. Es sind für jedes potenziell betroffene Schutzgebiet der relevanten Gebietskulisse gesonderte Darstellungen zu den vorkommenden Lebensräumen und Arten, differenziert nach ihrem Status prioritär/nicht prioritär, zu den Erhaltungs- und Entwicklungszielen und den maßgeblichen Bestandteilen vorzunehmen. Die möglichen Beeinträchtigungen sind für Lebensräume (einschließlich ihrer dort wahrscheinlich vorkommenden charakteristischen Arten) und Arten, sonstige maßgebliche Bestandteile sowie für die Durchführung von festgesetzten Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen und für festgelegte Entwicklungspotenziale zu prognostizieren (vgl. Nr. 4.2 Leitfaden FFH-VP).

Das Europäische Vogelschutzgebiet DE 6726441 „Hohenloher Ebene östlich von Wallhausen“ wurde mit Verordnung des Ministeriums für Ernährung und ländlichen Raum zur Festlegung von europäischen Vogelschutzgebieten (VSG-VO) vom 05.02.2010 als Europäisches Vogelschutzgebiet rechtsförmlich festgelegt (§ 1 i. V.

m. Anlage 1 zur VSG-VO). Als Erhaltungsziele wurden die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der Bestände und Lebensräume der in der Anlage 1 der Verordnung aufgeführten Vogelarten oder der in Gruppen zusammengefasst oder einzelaufgeführten Vogelarten, die in dem Vogelschutzgebiet rasten, mausern oder überwintern, festgelegt (§ 3 Abs. 1 VSG-VO). Die gebietsbezogenen Erhaltungsziele werden in Anlage 1 der VSG-VO ebenso festgesetzt. Danach gelten folgende gebietsbezogene Erhaltungsziele:

#### Kiebitz

- Erhaltung von weiträumigen offenen Kulturlandschaften
- Erhaltung der extensiv genutzten Feuchtwiesenkomplexe
- Erhaltung von Viehweiden
- Erhaltung der naturnahen Bachniederungen und Muldenlagen
- Erhaltung von mageren Wiesen mit lückiger Vegetationsstruktur
- Erhaltung von Grünlandbrachen
- Erhaltung von Ackerland mit später Vegetationsentwicklung und angrenzendem Grünland
- Erhaltung von Flutmulden, zeitweise überschwemmten Senken und nassen Ackerbereichen
- Erhaltung der Gewässer mit Flachufern
- Erhaltung störungsfreier oder zumindest störungsarmer Fortpflanzungsstätten während der Fortpflanzungszeit (1.2.- 31.8.)

#### Neuntöter

- Erhaltung von extensiv bewirtschafteten Streuobst- und Grünlandgebieten
- Erhaltung von Nieder- und Mittelhecken aus standortheimischen Arten, insbesondere dorn- oder stachelbewehrte Gehölze
- Erhaltung von Einzelbäumen und Büschen in der offenen Landschaft
- Erhaltung von Feldrainen, Graswegen, Ruderal-, Staudenfluren und Brachen
- Erhaltung von Acker- und Wiesenrandstreifen
- Erhaltung des Nahrungsangebots, insbesondere mit größeren Insekten

#### Raubwürger

- Erhaltung von strukturreichem Offenland in Nachbarschaft zu lichten Waldbeständen mit größeren Lichtungen
- Erhaltung von Kleinstrukturen wie sumpfige Senken, Tümpel, Einzelbüsche und -bäume, unbefestigte Feldwege

- Erhaltung von magerem Grünland
- Erhaltung von Ödland- und Bracheflächen sowie Saumstreifen
- Erhaltung der quelligen Stellen und sumpfigen Senken
- Erhaltung von unzerschnittenen Landschaften, insbesondere ohne befestigte Wege und Straßen
- Erhaltung des Nahrungsangebots, insbesondere mit Kleinsäugetieren und Großinsekten
- Erhaltung störungsfreier oder zumindest störungsarmer Fortpflanzungsstätten während der Fortpflanzungszeit (15.2.-15.7.)

#### Wachtel

- Erhaltung von vielfältig genutztem Ackerland
- Erhaltung von extensiv genutztem Grünland, insbesondere von magerem Grünland mit lückiger Vegetationsstruktur und hohem Kräuteranteil
- Erhaltung von Gelände-Kleinformen mit lichtem Pflanzenwuchs wie Zwickel, staunasse Kleinsenken, quellige Flecken, Kleinmulden, Steinfelder und Magerasen-Flecken
- Erhaltung von wildkrautreichen Ackerrandstreifen und kleineren Brachen
- Erhaltung von Gras-, Röhricht- und Staudensäumen
- Erhaltung des Nahrungsangebots, insbesondere mit verschiedenen Sämereien und Insekten

#### Wachtelkönig

- Erhaltung von strukturreichem und extensiv genutztem Grünland, insbesondere mit Nasswiesen
- Erhaltung von Mauser- und Ausweichplätzen wie Gras-, Röhricht- und Staudensäume, Brachen
- Erhaltung von einzelnen niedrigen Gebüschern und Feldhecken
- Erhaltung von Bewirtschaftungsformen mit später Mahd (ab 15.8.)
- Erhaltung von frischen bis nassen Bodenverhältnissen
- Erhaltung der Lebensräume ohne Gefahrenquellen wie Freileitungen
- Erhaltung des Nahrungsangebots, insbesondere mit Insekten, Schnecken und Regenwürmern
- Erhaltung störungsfreier oder zumindest störungsarmer Fortpflanzungsstätten während der Fortpflanzungszeit (15.4.-15.8.)

### Wiesenschafstelze

- Erhaltung von mäßig feuchten bis nassen oder wechsellassen, extensiv genutzten Grünlandgebieten
- Erhaltung von extensiven Viehweiden
- Erhaltung eines Mosaiks aus Ackerflächen mit verschiedenen Feldfrüchten
- Erhaltung der Verlandungszonen an Gewässern
- Erhaltung von Randstrukturen an Nutzungsgrenzen wie Gras-, Röhricht- und Staudensäume an Weg- und Feldrändern, aber auch von Brachflächen
- Erhaltung von zeitlich differenzierten Nutzungen im Grünland
- Erhaltung von vereinzelt Büschen, Hochstauden und anderen als Jagd-, Sitz- und Singwarten geeigneten Strukturen
- Erhaltung von Wasser führenden Gräben
- Erhaltung des Nahrungsangebots, insbesondere mit Insekten

### Raubwürger

- Erhaltung von Landschaften mit Heckenstrukturen und Feldgehölzen
- Erhaltung von Ödland- und Bracheflächen sowie Saumstreifen
- Erhaltung der quelligen Stellen und sumpfigen Senken
- Erhaltung des Nahrungsangebots, insbesondere mit Kleinsäugetern und Kleinvögeln
- Erhaltung störungsfreier oder zumindest störungsarmer Überwinterungsgebiete

Mit Blick auf diese Erhaltungsziele können erhebliche Beeinträchtigungen des Gebietes infolge des gegenständlichen Vorhabens ausgeschlossen werden, ohne dass es hierzu einer Verträglichkeitsprüfung bedürfte.

Das betroffene Vogelschutzgebiet umfasst mit ca. 538 ha eine Fläche, die von ihrem Umgriff her weit über ihren Nähebereich zur A 6 hinausreicht. Die mit dem gegenständlichen Vorhaben verbundenen baulichen Maßnahmen finden allesamt außerhalb des Gebietes statt, auch das Baufeld erstreckt sich nicht in das Vogelschutzgebiet hinein (vgl. Unterlage 5 Blatt 1 T). Sonach kann das Vorhaben nur mittelbar zu Auswirkungen auf die gebietsspezifischen Erhaltungsziele führen. Nachteilige betriebsbedingte Einwirkungen können infolge der nur kleinräumigen Verschiebung des nördlichen Fahrbahnrandes der A 6 in Richtung des Vogelschutzgebietes ausgeschlossen werden. Wie sich nicht zuletzt aus der Unterlage 19.1.2 Blatt 1 T ergibt, verschieben sich vorhabensbedingt artspezifische Effektdistanzen sowie Isophonenvorläufe nur äußerst geringfügig in nördliche Richtung und führen in der Gesamtbetrachtung zu keiner merklichen Veränderung gegenüber dem Zustand ohne Ausbau der Autobahn. Die baubedingten Auswirkungen beschränken sich vorliegend das zeitweilige Vorhandensein zusätzlicher Lärmquellen in der Umgebung von Habitatbereichen dreier Vogelarten (Neuntöter, Raubwürger, Kiebitz;



siehe S. 3 der Unterlage 19.2.3). Der dadurch verursachte Lärm tritt nur zeitlich beschränkt in gewissen Phasen des Baubetriebs auf. Die projektbezogenen Untersuchungen haben zudem gezeigt, dass die im Auswirkungsbereich des gegenständlichen Bauvorhabens liegenden Flächen im Vogelschutzgebiet ohnehin keine besondere Eignung als Winterhabitat für den Raubwürger und den Kiebitz aufweisen, so dass das Vorhaben insoweit zu keiner relevanten Minderung von Habitatqualitäten o. ä. führt. Durch den Baustellenverkehr verändert sich angesichts der derzeitigen Verkehrsbelastung der A 6 und der damit verbundenen Lärmbelastung die Gesamtlärmsituation innerhalb der Grenzen des Vogelschutzgebietes nicht merklich. Auch die sonstigen, aus dem Baubetrieb zusätzlich entstehenden Lärmimmissionen werden zumeist von der Lärmkulisse der Autobahn überstrahlt werden, zumal sich auch die Bauarbeiten zum allergrößten Teil in einiger Entfernung zu den im Rahmen der Erhebungen festgestellten bzw. vom Managementplan des Vogelschutzgebietes benannten Artfundpunkten (insbesondere des Neuntötters) abspielen werden (siehe Unterlage 19.1.2 Blatt 1 T sowie den Planauszug in der Anlage 19.2.3). Nacharbeiten mit Flutlichtstrahlen in der Umgebung des Vogelschutzgebietes sind nicht vorgesehen; Beeinträchtigungen durch nächtliche Lichtemissionen sind daher nicht zu gewärtigen.

Auf Grund dessen kann festgestellt werden, dass sich das gegenständliche Vorhaben in keiner Weise nachteilig auf die Erhaltungsziele des Europäischen Vogelschutzgebietes „Hohenloher Ebene östlich von Wallhausen“ auswirkt. Weder führt das Vorhaben zu einer Verschlechterung des derzeitigen Erhaltungszustandes der Zielvogelarten noch wird eine Verbesserung ihres Erhaltungszustandes in irgendeiner Weise erschwert.

Da das gegenständliche Vorhaben somit schon für sich genommen offensichtlich nicht geeignet ist, das Vogelschutzgebiet erheblich zu beeinträchtigen (vgl. § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG), bedarf es auch keiner näheren Untersuchung, ob das Vorhaben im Zusammenwirken anderen Plänen und Projekten zu erheblichen Beeinträchtigungen führen kann (vgl. Nr. 4.3 Leitfaden FFH-VP). Gegenseitige Verstärkungen von Auswirkungen bzw. sonstige Wechselwirkungen auf die Natura 2000-Gebiete können bei einer derartigen Ausgangslage ohne nähere Untersuchungen in diese Richtung ausgeschlossen werden.

Die höhere Naturschutzbehörde hat keine Bedenken gegen die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen des Vogelschutzgebietes geäußert. Die baden-württembergische Naturschutzverwaltung hat ebenso keine Einwände geltend gemacht.

#### 3.4.6.1.3 Naturpark „Frankenhöhe“

Die Trasse der A 6 liegt im gegenständlichen Abschnitt vollständig innerhalb des Naturparks „Frankenhöhe“, der durch die Verordnung über den „Naturpark Frankenhöhe“ vom 06.12.1988 (GVBl. S. 384) festgesetzt wurde. Diese Verordnung gilt gemäß Art. 60 Abs. 1 BayNatSchG fort; hinsichtlich der Festsetzung einer Schutzzone mit Verboten gilt sie als Rechtsverordnung über ein Landschaftsschutzgebiet weiter (Art. 15 Abs. 2 BayNatSchG).

Infolge der plangegegenständlichen Erweiterung der A 6 werden im Naturpark Flächen im Umfang gut 51,3 ha in Anspruch genommen. Der Naturpark selbst ist über 110.000 ha groß (vgl. § 1 Abs. 1 der Naturparkverordnung). Das gegenständliche Vorhaben liegt außerdem weitgehend in dem durch § 3 Abs. 1 der Verordnung nunmehr abgegrenzten Landschaftsschutzgebiet (siehe die einzelnen Blätter der Unterlage 19.1.2). Lediglich nördlich von Schnelldorf liegt ein kurzer Abschnitt der A 6 knapp außerhalb des Landschaftsschutzgebietes (vgl. Unterlage 19.1.2 Blatt 2 T).

Der gegenständliche Autobahnausbau erfolgt auf Grund dessen zum allergrößten Teil innerhalb des Schutzgebiets. An Schutzgebietsflächen werden im Rahmen des Vorhabens gut 49 ha beansprucht.

Nach § 7 Abs. 1 der Naturparkverordnung bedarf der Erlaubnis, wer innerhalb des Landschaftsschutzgebiets beabsichtigt, Straßen bzw. Wege zu errichten oder wesentlich zu ändern (Nr. 2), ober- oder unterirdisch geführte Draht-, Kabel- oder Rohrleitungen zu verlegen oder Masten und Unterstützungen aufzustellen (Nr. 4), Gewässer, deren Ufer, den Zu- und Ablauf des Wassers oder den Grundwasserstand zu verändern oder Verlandungsbereiche von Gewässern, Quellbereiche oder Auebödenbereiche, insbesondere feuchte Wirtschaftswiesen oder -weiden sowie regelmäßig überschwemmte Auwälder, durch Dränung oder Gräben zu entwässern oder trocken zu legen, umzubrechen oder durch sonstige Maßnahmen nachhaltig zu verändern (Nr. 5), Erstaufforstungen vorzunehmen (Nr. 6), landschaftsbestimmende Bäume, Hecken oder sonstige Gehölze außerhalb des Waldes zu beseitigen (Nr. 8) sowie außerhalb von Straßen, Wegen oder Plätzen mit Kraftfahrzeugen aller Art zu fahren oder diese dort abzustellen (Nr. 9). Die vorgenannten Tatbestände werden bei der Umsetzung der festgestellten Planung erfüllt (zum Ausmaß im Einzelnen siehe die einzelnen Blätter der Unterlagen 5, 9.2 und 19.1.2); der Tatbestand der Nr. 9 ist jedenfalls während der Bauphase relevant.

Nach § 7 Abs. 3 der Naturparkverordnung ist die Erlaubnis für Handlungen, die die aufgeführten Tatbestände erfüllen, zu erteilen, wenn das Vorhaben keine der in § 6 der Verordnung genannten Wirkungen hervorrufen kann oder diese Wirkungen durch Nebenbestimmungen ausgeglichen werden können. Dies ist hier zum großen Teil der Fall. Hinsichtlich des Naturgenusses und des Zugangs zur freien Natur entstehen infolge des Vorhabens keine rechtserheblichen Beeinträchtigungen. Die insoweit betroffenen Landschaftsschutzgebietsflächen befinden sich allesamt im unmittelbaren Nahbereich der jetzigen Trasse der A 6 und unterliegen einer hohen Vorbelastung durch den Verkehr auf der Autobahn; sie sind deshalb bereits heute für Erholungszwecke unattraktiv. Im Übrigen können die nachteiligen Vorhabenswirkungen, namentlich bzgl. der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbilds, zu einem erheblichen Teil durch landschaftspflegerische Maßnahmen ausgeglichen werden; die festgestellte landschaftspflegerische Begleitplanung gewährleistet insoweit einen adäquaten Ausgleich der entsprechenden Beeinträchtigungen innerhalb des Landschaftsschutzgebiets. Einen vollständigen Ausgleich innerhalb des festgesetzten Umgriffs des Landschaftsschutzgebiets leistet die festgestellte Planung allerdings nicht; sie muss für eine vollständige Kompensation teilweise auch auf außerhalb des Schutzgebiets liegende (Ersatz-)maßnahmen zurückgreifen (siehe dazu noch unter C. 3.4.6.4.9).

Dennoch steht dies der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen, denn es liegen unabhängig davon die Voraussetzungen des § 67 Abs. 1 BNatSchG für die Erteilung einer Befreiung von den Verboten der Naturparkverordnung vor.

Die Zulässigkeit der Erteilung einer Befreiung anstatt einer Erlaubnis bei Nichtvorliegen der für eine solche zu erfüllenden Voraussetzungen ist in der Naturparkverordnung unmittelbar angelegt. § 9 bestimmt (unter Bezug auf den zum Zeitpunkt des Erlasses der Naturparkverordnung geltenden Art. 49 BayNatSchG) ausdrücklich, dass von den Verboten nach § 6 im Einzelfall Befreiung erteilt werden (zum Nebeneinander von Ausnahme- und Befreiungsvorschriften siehe Gellermann in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand Februar 2019, BNatSchG, § 67 Rn. 4).

Nach § 67 Abs. 1 BNatSchG kann von den Geboten und Verboten nach dem Naturschutzrecht der Länder u. a. Befreiung gewährt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist. Diese Voraussetzungen liegen hier vor. Das überwiegende öffentliche Interesse an der Verwirklichung des

Vorhabens als solchem ergibt sich aus den Ausführungen unter C. 3.3; auf diese wird an dieser Stelle Bezug genommen. Dieses Interesse ist hier gegenüber dem Integritätsinteresse bzgl. Landschaftsschutzgebiets insgesamt als gewichtiger anzusehen und rechtfertigt die Erteilung einer Befreiung. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auch das im Verhältnis flächenmäßig äußerst geringe Ausmaß der mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen innerhalb des Landschaftsschutzgebiets von Bedeutung. Mit Blick auf die Gesamtgröße des Schutzgebiets von über 76.000 ha gehen infolge des Vorhabens weniger als 0,1 % der Schutzgebietsfläche verloren, wobei die betroffene Fläche zudem bereits heute stark Vorbelastungen aus dem Autobahnbetrieb unterliegt. Die hinter dem Vorhaben stehenden Gemeinwohlbelange „erfordern“ auch die Erteilung einer Befreiung, ohne eine solche kann der Autobahnausbau nicht verwirklicht werden. Es bestehen daneben auch keine zumutbaren Alternativen, die dem Integritätsinteresse des Landschaftsschutzgebiets besser gerecht werden, zur Verfügung, wie den Ausführungen unter C. 3.4.2 zu entnehmen ist.

Die im Verfahren beteiligten Naturschutzbehörden haben keine Einwände spezifisch wegen der vorhabensbedingten Betroffenheit von Landschaftsschutzgebietsflächen erhoben.

In Ausübung des der Planfeststellungsbehörde sonach bzgl. der Gewährung einer Befreiung nach § 67 BNatSchG eröffneten Ermessens (Art. 40 BayVwVfG) erteilt sie vorliegend eine solche. Die dafür sprechenden Gesichtspunkte, insbesondere das gewichtige öffentliche Interesse an der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens, wiegen deutlich schwerer als die damit verbundenen nachteiligen Auswirkungen auf das Landschaftsschutzgebiet. Jenen wird im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung zu einem relativ großen Teil mit kompensatorischen Maßnahmen innerhalb des Gebiets entgegengewirkt, was das Gewicht der Beeinträchtigung nicht unerheblich mindert. Soweit gewisse Beeinträchtigungen nicht innerhalb der Gebietskulisse kompensiert werden, ist den dadurch verbleibenden nachteiligen Einflüssen nur verhältnismäßig geringes Gewicht zuzumessen; sie rechtfertigen es nicht, das gegenständliche Vorhaben daran scheitern zu lassen.

Die Befreiung ist von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses mit umfasst (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG), ein gesonderter Ausspruch im Tenor dieses Beschlusses ist nicht erforderlich.

#### 3.4.6.1.4 Naturdenkmäler

Jenseits der baden-württembergischen Grenze liegen im weiteren Umfeld der A 6 insgesamt drei Naturdenkmäler. Hierbei handelt es sich um eine Magerwiese, einen Weiher mit Verlandungszone bei Schleehardshof (beides nördlich der A 6) sowie einen Weiher in den Weilerswiesen (südlich der Autobahn). Die genaue Lage der Naturdenkmäler ist aus Unterlage 19.1.2 Blatt 1 T ersichtlich.

Auf Grund der Entfernung der genannten Naturdenkmäler von Baufeld des gegenständlichen Vorhabens sowie der plangegegenständlichen Autobahntwässerung, die u. a. auch (erstmal) eine Vorreinigung und gedrosselte Ableitung des Autobahnabwassers vorsieht, ist festzustellen, dass mit dem Vorhaben weder ein unmittelbarer Eingriff in Naturdenkmalflächen noch ein mittelbarer Einfluss verbunden ist, der zu einer Beschädigung oder Veränderung der Denkmale führen kann (vgl. § 28 Abs. 2 BNatSchG). Die baden-württembergische Naturschutzverwaltung hat im Rahmen des Verfahrens diesbzgl. auch keine Einwände erhoben.

### 3.4.6.1.5 Gesetzlich geschützte Biotope

Im Untersuchungsgebiet der landschaftspflegerischen Begleitplanung finden sich einige Flächen, die dem Schutz des § 30 BNatSchG bzw. des Art. 23 BayNatSchG unterfallen. Dabei handelt es sich um Sumpf- und Auwaldflächen (Biotoptypen WQ91E0\* und WA91E0\*), Großröhrichte (Biotoptyp VH00BK), feuchte und nasse Hochstaudenfluren (Biotoptyp GH00BK), Landröhrichte (Biotoptyp GR00BK) und seggen- oder binsenreiche Nasswiesen/Sümpfe (Biotoptyp GN00BK). Die räumliche Verteilung der betreffenden Flächen sowie deren jeweilige Ausdehnung und Abgrenzung sind aus den einzelnen Blättern der Unterlage 19.1.2 ersichtlich.

Die festgestellte Planung beansprucht zu einem kleinen Teil Flächen, die den Biotoptypen GN00BK, GR00BK, VH00BK, WQ91E0\* und WA91E0\* zuzuordnen sind. Durch Überschüttungen oder temporäre Flächenbeanspruchungen während der Bauzeit führt das Vorhaben zu einem Verlust von ca. 0,04 ha Auwald, knapp 0,08 ha Sumpfwald, etwa 0,013 ha seggenreicher Nasswiese, rund 0,09 ha Landröhricht und knapp 0,11 ha Großröhricht. Daneben führt das Vorhaben infolge der kleinräumig veränderten Lage der Autobahntrasse durch den einseitigen Ausbau zu einer zusätzlichen mittelbaren betriebsbedingten Beeinträchtigung von 0,06 ha seggenreicher Nasswiese sowie 0,1 ha Sumpfwald (siehe dazu im Einzelnen Teil 2 der Unterlage 9.4 T). Die betroffenen Flächen liegen nach Verwirklichung des Vorhabens (erstmalig) innerhalb eines Korridors von 50 m neben dem Fahrbahnrand der Autobahn. Dieser Bereich unterliegt mit Blick auf die prognostizierten Verkehrsbelastungen der einzelnen Teilabschnitte der A 6 nach den vorhandenen wissenschaftlichen Erkenntnissen spürbaren Beeinträchtigungen durch verkehrsbedingte Schadstoffemissionen (vgl. Nr. 2 der Vollzugshinweise zur Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) vom 07.08.2013 für den staatlichen Straßenbau – Vollzugshinweise Straßenbau – Stand 02/2014 zu § 5 Abs. 2).

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 Beeinträchtigungen als nicht adäquat ausgleichbar i. S. v. § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG einzustufen sind (dies betrifft die Biotoptypen GN00BK, WQ91E0\* und WA91E0\*, vgl. dazu Nr. 1.4 der Biotopwertliste zur Anwendung der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV), Stand 28.02.2014), liegen Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vor, die das Vorhaben notwendig machen. Hinsichtlich der für das Vorhaben sprechenden Gemeinwohlgründe wird wiederum auf die Ausführungen unter C. 3.3 Bezug genommen. Diese Gründe sind auch insoweit so gewichtig, dass sie die mit dem Vorhaben einhergehenden Auswirkungen auf gesetzlich geschützte Biotope rechtfertigen. Sie wiegen gegenüber den Belangen des Biotopschutzes deutlich schwerer, insbesondere auch mit Blick auf den sehr überschaubaren Umfang der Flächen, die infolge des Vorhabens von den betreffenden Biotoptypen verloren gehen. Zudem sind die betroffenen Biotopbereiche durch die bestehende Autobahntrasse zu einem relativ großen Teil bereits erheblich vorbelastet. Gangbare Alternativen, mit denen die entstehenden Beeinträchtigungen noch weiter verringert werden könnten, existieren auch nicht (vgl. hierzu die Ausführungen unter C. 3.4.2).

Die im Verfahren beteiligten Naturschutzbehörden haben keine Einwände hinsichtlich der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von gesetzlich geschützten Biotopen erhoben.

In Ausübung des der Planfeststellungsbehörde sonach bzgl. der Gewährung einer Ausnahme vom Biotopschutz eröffneten Ermessens (Art. 40 BayVwVfG) erteilt sie vorliegend eine solche. Die dafür sprechenden Gesichtspunkte, insbesondere das gewichtige öffentliche Interesse an der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens, wiegen deutlich schwerer als die damit verbundenen nachteiligen Auswirkungen für die Belange des Biotopschutzes. Diesen wird im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung zu einem relativ großen Teil mit Ausgleichsmaßnahmen begegnet, was das Gewicht der Beeinträchtigung nicht unerheblich mindert. Soweit gewisse Beeinträchtigungen nicht in innerhalb eines noch hinnehmbaren Zeitraums ausgeglichen werden können, ist den insoweit verbleibenden Beeinträchtigungen insbesondere wegen der Kleinflächigkeit der in diesem Zusammenhang relevanten Biotopflächen nur verhältnismäßig geringes Gewicht zuzumessen; sie rechtfertigen es nicht, dem gegenständlichen Vorhaben die Zulassung zu versagen.

Die Ausnahme ist von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses mit umfasst (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG), so dass ein gesonderter Ausspruch im Tenor nicht erforderlich ist.

#### 3.4.6.1.6 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.

Im Rahmen der festgestellten Planung wird teilweise in derartige Strukturen unmittelbar eingegriffen bzw. werden solche in gewissem Umfang mittelbar durch Immissionen unterschiedlicher Art innerhalb der bereits unter C. 3.4.6.1.5 beschriebenen (erweiterten) Beeinträchtigungszone der A 6 (zusätzlich) beeinträchtigt (siehe dazu die einzelnen Blätter der Unterlage 19.1.2; das genaue flächenmäßige Ausmaß der Eingriffe/Beeinträchtigungen ist aus Teil 2 der Unterlage 9.4 T ersichtlich).

Von den Verboten des Art. 16 BayNatSchG kann allerdings 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). Auch insoweit liegen jedenfalls überwiegende Gemeinwohlgründe vor, die das Vorhaben im Rechtssinn notwendig machen (Art. 23 Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG). Die Belange, die für die Maßnahme streiten (siehe hierzu wiederum die Ausführungen unter C 3.3), sind so gewichtig, dass sie auch einen Eingriff in die nach Art. 16 BayNatSchG geschützten Landschaftsbestandteile – und somit insbesondere die Entfernung und Beeinträchtigung von Hecken, Feldgehölzen und Gebüschen – rechtfertigen. Dabei ist insbesondere auch zu berücksichtigen, dass das flächenmäßige Ausmaß der insoweit betroffenen Strukturen noch vergleichsweise überschaubar ist und es sich bei den betroffenen Gehölzstrukturen zudem um (relativ) autobahnnah gelegene Hecken und Gebüsche handelt, deren ökologischer Wert wegen dieser Nähe bereits stark bzw. zumindest um einiges geschmälert ist. Gangbare Alternativen, mit denen die entstehenden Beeinträchtigungen noch weiter verringert werden könnten, existieren daneben auch nicht (vgl. hierzu die Ausführungen unter C. 3.4.2).

Im Übrigen sieht die festgestellte Planung vor, Gehölze im Eingriffsbereich nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28. bzw. 29. Februar – und damit während der Vegetationsruhe – zu roden (siehe Maßnahmenblatt 5.1 V in Unterlage 9.3 T) So wird in Anlehnung an Art. 16 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BayNatSchG immerhin ein gewisser Mindestschutz sichergestellt.

#### 3.4.6.2 *Allgemeiner und besonderer Artenschutz*

Im Rahmen der Prüfung der naturschutzrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens sind auch die einschlägigen Bestimmungen des Artenschutzes zu beachten. Die Vorschriften des Artenschutzes dienen allgemein dem Schutz und der Pflege der wild lebenden Tier- und Pflanzenarten. Besondere Bedeutung kommt in Bezug auf die verfahrensgegenständliche Baumaßnahme dem Lebensstättenchutz 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 Lebensstättenrechtes. 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, zu beseitigen oder auf den Stock zu setzen mit Ausnahme schonender Form- und Pflegeschnitte zur Beseitigung des Zuwachses der Pflanzen oder zur Gesunderhaltung von Bäumen. 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 im Einzelnen 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 die Begründung des angenommenen Änderungsantrags BT-Drs. 16/13430, S. 24).

Die im Maßnahmenblatt 5.1 V in Unterlage 9.3 T vorgesehene Begrenzung des Zeitraums, innerhalb dessen Gehölzrodungen vorgenommen werden, gewährleistet im Übrigen auch insoweit in Anlehnung an § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG einen gewissen Mindestschutz.

##### 3.4.6.2.2 Besonderer Artenschutz

###### 3.4.6.2.2.1 Rechtsgrundlagen

Zentrale Vorschriften des besonderen Artenschutzes sind die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG (Zugriffsverbote).

a) Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Welche Arten zu den besonders geschützten Arten gehören, ergibt sich aus § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG.

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (in Gestalt des Tötungsverbots) ist individuenbezogen, nicht populationsbezogen. Dabei ist dieser Tatbestand nach der Rechtsprechung des EuGH auch dann erfüllt, 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, ist indes bei lebensnaher Betrachtung nicht völlig auszuschließen. Solche kollisionsbedingten Einzelverluste sind zwar nicht direkt "gewollt", müssen aber – wenn sie trotz aller Vermeidungsmaßnahmen doch vorkommen – als unvermeidlich hingenommen werden. Wäre allerdings 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 würde diese nach dem artenschutzrechtlichen Regelungsgefüge als Ausnahme konzipierte Vorschrift zum Regelfall. Ein sachgerechtes Verständnis des Gesetzes führt daher nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts 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 auf Grund 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 Rn. 91 m. w. N.). Ein „Nullrisiko“ ist somit nicht zu fordern (BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, NVwZ 2016, 1710 Rn. 141).

Eine vergleichbare Bagatellgrenze gilt auch für Maßnahmen zur Errichtung eines Vorhabens. 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, NVwZ 2014, 1008 Rn. 99 m. w. N.). Diese Rechtsprechung aufgreifend bestimmt § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG i. d. F. des Gesetzes zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 15.09.2017 nunmehr ausdrücklich, dass das Tötungs- und Verletzungsverbot nicht erfüllt wird, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann (vgl. auch BT-Drs. 18/11939, S. 17).

b) Nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten (siehe dazu die Definition in § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG) 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. 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.

Eine populationsbiologische oder -genetische Abgrenzung von lokalen Populationen ist in der Praxis aber nur ausnahmsweise möglich. Daher sind hier pragmatische Kriterien erforderlich, die geeignet sind, lokale Populationen als lokale Bestände in einem störungsrelevanten Zusammenhang zu definieren. Je nach Verteilungsmuster, Sozialstruktur, individuellem Raumanspruch und Mobilität der Arten lassen sich zwei verschiedene Typen von lokalen Populationen unterscheiden. Zum einen gibt es den Typ einer lokalen Population im Sinne eines gut abgrenzbaren örtlichen Vorkommens. Dies betrifft Arten mit einer punktuellen oder zerstreuten Verbreitung oder solchen mit lokalen Dichtezentren, hier sollte sich die Abgrenzung an eher kleinräumigen Landschaftseinheiten orientieren (z. B. Waldgebiete, Grünlandkomplexe, Bachläufe) oder auch auf klar abgegrenzte Schutzgebiete beziehen. Zum anderen gibt es den Typ einer lokalen Population im Sinne einer flächigen Verbreitung. Bei Arten mit einer flächigen Verbreitung sowie bei revierbildenden Arten mit großen Aktionsräumen kann die lokale Population auf den Bereich einer naturräumlichen Landschaftseinheit bezogen werden. Wo dies nicht möglich ist, können planerische Grenzen (Kreise oder Gemeinden) zugrunde gelegt werden (siehe dazu Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz (LANA), Hinweis zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes, 2009, S. 6).

Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population liegt vor, wenn so viele Individuen betroffen sind, dass sich die Störung auf die Überlebenschancen, die Reproduktionsfähigkeit und den Fortpflanzungserfolg der lokalen Population auswirkt, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss (siehe LANA, Hinweis zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes, 2009, S. 5 f.).

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

Der Schutz dieses Verbots wird folglich nicht dem Lebensraum der geschützten Arten insgesamt, sondern nur selektiv den ausdrücklich bezeichneten Lebensstätten zuteil, die durch bestimmte Funktionen für die jeweilige Art geprägt sind. Dies folgt zum einen aus der scharfen systematischen Trennung zwischen der Teilregelung des Beschädigungs- und Zerstörungstatbestandes in § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, der die eingriffsbetroffenen Lebensstätten nennt, und der ergänzenden Regelung in § 44 Abs. 5 BNatSchG, die im Rahmen einer funktionalen Betrachtung den räumlichen Zusammenhang einbezieht. Dasselbe folgt zum anderen daraus, dass es § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG auch verbietet, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, und damit dem Wortlaut nach eine enge Auslegung des Begriffs der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte nahelegt, die jeden einer solchen Entnahme zugänglichen, als Ort der Fortpflanzung oder Ruhe dienenden Gegenstand – wie einzelne Nester oder Höhlenbäume – einschließt. In zeitlicher Hinsicht betrifft die Verbotsnorm primär die Phase aktueller Nutzung der Lebensstätte. Unter Berücksichtigung des verfolgten Zwecks der Regelung, die Funktion der Lebensstätte für die geschützte Art zu sichern, ist dieser Schutz aber auszudehnen auf Abwesenheitszeiten der sie nutzenden Tiere einer Art, sofern nach deren Lebensgewohnheiten eine regelmäßig wiederkehrende Nutzung zu erwarten ist (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, NVwZ 2010, 44 Rn. 66 m. w. N.). Bloß potentielle Lebensstätten fallen dagegen nicht unter den Verbotstatbestand, weil es insoweit an dem vorausgesetzten Individuenbezug fehlt. Entsprechendes gilt für Lebensstätten von Individuen nicht standorttreuer Arten, nachdem sie von diesen verlassen worden sind (BVerwG, Urteil vom 12.03.2008 – 9 A 3.06 – juris Rn. 222).



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

e) Für nach § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft (siehe hierzu unten unter C. 3.4.6.4), die nach § 17 Abs. 1 oder Abs. 3 BNatSchG zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden, gelten die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nur nach folgenden Maßgaben: Sind in Anhang IV Buchstabe a der FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot von § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG – wie bereits dargelegt – nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann. Daneben ist das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht erfüllt, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). An der ökologischen Gesamtsituation des von dem Vorhaben betroffenen Bereichs darf damit im Hinblick auf seine Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte keine Verschlechterung eintreten. Dazu kann es erforderlich sein, funktionserhaltende oder konfliktminimierende Maßnahmen zu treffen, die unmittelbar am voraussichtlich betroffenen Bestand ansetzen, mit diesem räumlich-funktional verbunden sind und zeitlich so durchgeführt werden, dass zwischen dem Erfolg der Maßnahmen und dem vorgesehenen Eingriff keine zeitliche Lücke entsteht (LANA, Vollzugshinweise zum Artenschutzrecht, Stand 19.11.2010, S. 52.). Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgelegt werden (§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG). Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der FFH-RL aufgeführten Arten gilt dies entsprechend (§ 44 Abs. 5 Satz 4 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).

f) Werden durch die Ausführung des plangegegenständlichen Vorhabens die so modifizierten Zugriffsverbote i. S. d. § 44 Abs. 1 BNatSchG dennoch verwirklicht, so muss geprüft werden, ob gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG im Einzelfall Ausnahmen von den Verboten, u. a. im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Landesverteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, zugelassen werden können (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nrn. 4 und 5 BNatSchG). Eine solche Ausnahme darf dabei nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 FFH-RL weiter gehende 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 Arten, die europäischen Vogelarten und die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG genannten Arten, die nach der vorhandenen Lebensraumausstattung im insoweit zu Grunde gelegten Untersuchungsgebiet (nachfolgend: Prüfraum; siehe zu dessen räumlicher Abgrenzung die einzelnen Blätter der Unterlagen 19.4.2 und 19.4.3) vorkommen

können, einer vertieften Untersuchung unterzogen. Hinsichtlich der im Prüfraum nachgewiesenen bzw. potentiell vorkommenden Tierarten, ihrer Lebensräume und ihrer Lebensgewohnheiten wird ergänzend zu den nachfolgenden Ausführungen auf Kapitel 4 der Unterlage 19.1.3 T Bezug genommen.

Dabei wurden Maßnahmen zur Vermeidung sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt. Im Wesentlichen handelt es sich um folgende Maßnahmen, die als Gegenstand der festgestellten Planung von der Vorhabensträgerin verbindlich umzusetzen sind (siehe u. a. Kapitel 3.1 und 3.2 der Unterlage 19.1.3 T sowie die entsprechenden Maßnahmenblätter in Unterlage 9.3 T):

- Zeitliche Beschränkung von Holzungsarbeiten und der Baufeldfreiräumung (Maßnahme 5.1 V).  
Die Holzung aller Gehölze im Eingriffsbereich des Vorhabens wird außerhalb der Brutzeit von Vögeln und gleichzeitig während der Winterruhe der Haselmaus durchgeführt, d. h. ausschließlich im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28./29. Februar. Für Höhlenbäume gilt eine gesonderte Begrenzung bzgl. der Holzungszeit (siehe sogleich). Daneben erfolgt die Baufeldfreiräumung auf den Grundstücken Fl.-Nrn. 1438, 1439 und 1440, Gemarkung Oberampfrach, auf der eine Zwischenlagerung von Erdmassen und dgl. vorgesehen ist, nur außerhalb der Brutzeit der Feldlerche, d. h. ausschließlich im Zeitraum vom 1. September bis 28./29. Februar. Einer erneuten Besiedelung der Lagerfläche durch die Feldlerche zwischen der Baufeldfreimachung und der Nutzung der Fläche im Rahmen des Baubetriebs wird durch geeignete Vergrämuungsmaßnahmen (z. B. Flatterbänder) vorgebeugt.
- Zeitliche Beschränkung der Holzung von Höhlenbäumen (Maßnahme 5.2 V).  
Die neun Höhlenbäume, die sich nach den durchgeführten Erhebungen vor Ort innerhalb des Eingriffsbereichs des Vorhabens befinden, werden ausschließlich im Zeitraum von Mitte August bis Mitte September unter fachkundiger Baubegleitung gefällt. In diesem Zeitraum gibt es keine der besonders sensiblen Wochenstuben der Fledermäuse mehr, die Jungtiere aus demselben Jahr sind bereits so mobil wie ihre Elterntiere. Wegen der in dem genannten Zeitraum jahreszeitlich üblichen Temperaturen sind ggf. in den Baumhöhlen sich aufhaltende Exemplare von Fledermäusen auch noch beweglich genug und können bei Störung selbstständig flüchten. Hierdurch können Tötungen von Fledermausexemplaren und unmittelbare Beeinträchtigungen besetzter Fortpflanzungsstätten verhindert werden (vgl. auch Kapitel 7.2.1 der Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Entwurf Oktober 2011). Gleichzeitig findet damit die Holzung von Höhlenbäumen auch außerhalb der Brutperiode von Spechten statt, so dass auch Beeinträchtigungen besetzter Fortpflanzungsstätten dieser Vogelgilde wirksam vorgebeugt wird.
- Vergrämung des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings am Erlgraben (Maßnahme 6 V).  
In der Vegetationsperiode vor Beginn der Baufeldfreimachung im Bereich des Erlgrabens und eines Entwässerungsgrabens entlang der A 6 östlich des AK Feuchtwangen/Crailsheim erfolgt innerhalb des dortigen Eingriffsbereichs des Vorhabens im Zeitraum von Mitte Juni bis Ende August zu Anfangs eine Mahd der dortigen Wiesenknopfbestände, anschließend wird der Bereich wöchentlich kontrolliert und ggf. (mehrfach) erneut gemäht. Hierdurch können Eiablagen des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings im Eingriffsbereich zuverlässig verhindert werden. Damit wird sichergestellt, dass bei Beginn der Bautätigkeiten im folgenden Jahr im betreffenden Bereich keine im Boden (Ameisennestern) überwinterten Raupen vorhanden sind. Die Baufeldräumung muss dann vor Beginn der Flugzeit der Falter des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings erfolgen, d. h. bis Anfang Juni. Ansonsten muss nochmals eine Vergrämungsmahd

in der beschriebenen Art und Weise durchgeführt werden, um eine erneute Besiedlung der betreffenden Flächen innerhalb des Baufeldes auszuschließen. Soweit Teilbereiche des Eingriffsbereichs auch während der Bauarbeiten noch ihre Funktion als Lebensraum ausüben können (dies betrifft den Bereich der südlichen Zufahrt zur Beckenanlage ASB/RHB 715-1L sowie der dort situierten Nothaltebuchten), werden diese bis zum spätestmöglichen Eingriffszeitpunkt vor baubedingten Beeinträchtigungen geschützt. In dem betreffenden Teilbereich erfolgt die Vergrümmungsmahd erst in der Vegetationsperiode vor der Bauaufreimung dieses Bereichs. Die beschriebene Maßnahme dient letztendlich dazu, baubedingte Tötungen bzw. Verletzungen von Präimaginalstadien der Art (Eier, Larven, Puppen) zu verhindern.

- Vergrümmung der Zauneidechse (Maßnahme 7 V).  
Das vor Ort festgestellte Habitat der Zauneidechse an der westlichen Straßenböschung der AN 4 im Kreuzungsbereich mit der A 6 wird mit einem Amphibien-schutzzaun „eidechsensicher“ eingezäunt. Der Zaun wird so ausgestaltet, dass er von Zauneidechsen nur von einer Seite her zu überwinden ist, so dass Artexemplare aus dem Eingriffsbereich des Vorhabens heraus-, aber nicht in dieses hineinwandern können. Aus der innerhalb des Eingriffsbereichs liegenden Teilfläche des Habitats werden während der Winterruhe der Zauneidechse (Oktober bis März) im Jahr vor Beginn der Bauarbeiten im Habitatbereich alle essenziellen oberirdischen Habitatelemente (krautigen Vegetation, Heckenaufwuchs) in Handarbeit entfernt und danach mit gleicher Technik dauerhaft vegetationsfrei gehalten. Dies veranlasst die innerhalb des Eingriffsbereichs überwinterten Zauneidechsen dazu, nach der Auswinterung diesen Bereich zu verlassen, da er ihnen nicht mehr die für die Thermoregulation und Nahrungsaufnahme notwendigen Kleinstrukturen bietet. Die Einzäunung wird bis zum Ende der Baustellen-tätigkeit beibehalten. Dies wirkt einer Tötung bzw. Verletzung von Zauneidechsen im Rahmen des Baubetriebs wirksam entgegen.
- Erhaltung der Durchgängigkeit von Unterführungen für Fledermäuse und Einrichtung von Ersatzleitstrukturen (Maßnahme 8 V).  
Für im Rahmen der durchgeführten faunistischen Erhebungen als bedeutsame Leitstrukturen identifizierten Autobahnbegleitgehölze im Streckenabschnitt von etwa Bau-km 707+550 bis 713+400, die im Rahmen des Vorhabens beseitigt werden müssen, werden während der Bauphase und bis zur Wiederherstellung der Begleitgehölze mit der landschaftspflegerische Maßnahme 21 G vorübergehend künstliche Leitstrukturen eingerichtet. Die Leitstrukturen sind im Regelfall 4 m hoch und werden als Zaun mit 30 mm Maschenweite ausgeführt. In Teilbe-reichen kommen auch als mobile Zäune mit einer geringeren Höhe (ca. 2 m) zur Ermöglichung des Baubetriebs zum Einsatz; die Lage dieser Zäune kann dadurch an die jeweiligen Anforderungen des Baubetriebs angepasst werden. Die künstlichen Leiteinrichtungen werden sofort nach Holzung der vor Ort vor-handenen Leitstrukturen aufgestellt. Darüber hinaus werden die vier als bedeut-same Querungsbauwerke identifizierten Unterführungen unter der A 6 während der Bauphase in den Dämmerungs- und Nachtstunden für Fledermäuse durch-gängig offengehalten.
- Verbesserungen der Habitatausstattung autobahnnahe Wälder für die Hasel-maus (Maßnahme 9 V).  
In den im Rahmen der Erhebungen vor Ort festgestellten Funktionsräumen der Haselmaus im unmittelbaren Anschluss an den Eingriffsbereich des Vorhabens werden Haselmauskästen oder -niströhren in einem 25 m Raster im Winter (De-zember bis Februar) parallel zur Umsetzung der Maßnahme 11 V (siehe zu dieser noch sogleich) zur Erhöhung der dortigen Lebensraumkapazität der Art aufge-hängt. Hierdurch sollen Haselmäuse aus dem Eingriffsbereich heraus in vom

Vorhaben nicht betroffene Funktionsräume in unmittelbarem räumlichem Zusammenhang gelockt und dadurch das baubedingte Tötungsrisiko für die Art minimiert werden. Gleichzeitig wird durch die Maßnahme ein kurzfristiger Ausgleich für den Verlust von Lebensraumstrukturen der Haselmaus (Straßenbegleitgehölze, autobahnahe Wälder) geschaffen. Dadurch können die Maßnahmenbereiche außerdem als Ausweichhabitate für die Artindividuen dienen, die nach der Durchführung der Maßnahme 11 V die von jener Maßnahme betroffenen Gehölzstrukturen verlassen werden und angrenzend nach neuen Lebensräumen suchen müssen.

- Vergrämung des Bibers am Heckelbach (Maßnahme 10 V).  
Im Bereich der Teiche am Heckelbach befindet sich unmittelbar südlich der A 6 eine Biberburg. Um Störungen des Bibers in seiner Fortpflanzungs- und Ruhestätte sowie eine Gefährdung von Jungtieren im Bau weitmöglichst zu verringern, ist eine Vergrämung in ein Ausweichhabitat vorgesehen. Die Anlegung eines Reisighaufens bachabwärts am Heckelbach dient dabei der Initiierung einer neuen Biberburg im Jahr vor Baubeginn; hierdurch soll der Biber von den Teichen weglockt werden. Der Bau einer neuen Biberburg durch die Vorhabensträgerin ist – anders als im Anhörungsverfahren wohl befürchtet – nicht Gegenstand dieser Maßnahme. Eine gezielte Ansiedlung des Bibers im Umfeld der Teiche am Heckelbach ist ebenso nicht vorgesehen. Die eigentliche Vergrämung in das neue Habitat erfolgt sodann durch die Zerstörung der vorhandenen Biberburg nach Abwanderung der Jungtiere (etwa August/September) im Jahr vor Baubeginn. Die Maßnahme wird in enger Abstimmung mit dem Biberberater Nordbayerns ausgeführt.
- Vergrämung der Haselmaus (Maßnahme 11 V).  
Die Autobahnbegleitgehölze und autobahnnahen Waldflächen im Streckenabschnitt von etwa Bau-km 706+350 bis 714+600, die einen (potentiellen) Lebensraum der Haselmaus darstellen, werden während der Winterruhe der Haselmaus im Winter vor Holzungsbeginn auf den Stock gesetzt. Hierdurch wird die Eignung der Gehölze für die Art verringert und eine Abwanderung der Haselmäuse in angrenzende, vom Vorhaben unbeeinträchtigte Lebensräume initiiert, deren Lebensraumkapazität im Rahmen der schon beschriebenen Maßnahme 9 V gesteigert wird.
- Optimierung und Strukturanreicherung einer Extensivwiese nordöstlich von Oberampfrach für die Zauneidechse (Maßnahme 13 A<sub>CEF</sub>).  
Auf einer direkt an den Eingriffsbereich des Vorhabens angrenzenden extensiven Streuobstwiese werden durch die Anlegung von fünf „Reptilienmeilern“ Kleinstrukturen für die Zauneidechse zur Eiablage, Überwinterung und Thermoregulation im Jahr vor Beginn der Baumaßnahme geschaffen. Die näheren Einzelheiten zur Gestaltung und Ausführung eines „Reptilienmeilers“ sind auf S. 9/10 der Unterlage 19.1.3 T dargestellt; hierauf wird Bezug genommen. Die Maßnahmenfläche weist einen Umfang von rund 1 ha auf.
- Anlegung von Buntbrachen westlich des Ausbauabschnitts durch temporäre freiwillige vertragliche Vereinbarungen (Maßnahme 14 A<sub>CEF</sub>).  
Durch einzelne Maßnahmen wird eine zusammenhängende Fläche von insgesamt etwa 5 bis 6 ha aufgewertet, so dass sich die dortige Brutpaardichte der Feldlerche erhöht und sie während der Bauphase temporär beeinträchtigten vier Brutpaaren der Art Ausweichlebensraum bietet. Die Aufwertung erfolgt durch eine Verbesserung der Habitatqualität für die Feldlerche durch eine Entwicklung von ca. 9.000 m<sup>2</sup> zu Buntbrachen. Die Entwicklung der betreffenden Flächen wird mindestens ein Jahr vor Baubeginn durchgeführt und wird bis zum Herbst des

Jahres fortgesetzt, in dem die Rekultivierung der vom Vorhaben betroffenen landwirtschaftlichen Flächen abgeschlossen wird. Hierzu erfolgt eine Einsaat einer Mischung aus standortheimischen Kräutern, Winterraps, Schmetterlingsblütlern etc. Hierbei wird regionales Saatgut verwendet und auf Düngung und Herbizide verzichtet. Die Flächenpflege erfolgt nicht durch eine Mahd, sondern durch Umbrechen der Buntbrachen. Der Umbruch erfolgt spätestens zwei bis drei Jahre nach der Anlegung ab 1. September. Die Lage der Buntbrachen kann jährlich wechseln, die einzelnen Maßnahmen können in die landwirtschaftliche Bewirtschaftung integriert werden.

- Ausgleich von Höhlenbaum- und Lebensraumverlusten für Spechte und Fledermäuse im Umgriff der A 6 (Maßnahme 16 A<sub>CEF</sub>).  
Im Rahmen der Maßnahme werden insgesamt 20 Biotopbäume im räumlichen Zusammenhang zum Eingriffsort bereitgestellt, daneben ist eine Totholzanreicherung im Bereich dieser Bäume vorgesehen. Dazu werden insgesamt 20 Altbaumanwarter als zukünftige Brut-, Quartier- und Nahrungsbäume im Umkreis von mindestens 100 m um Altbaumparzellen (mindestens 100 bis 120 Jahre) durch die Auflichtung von kleineren Teilbereichen um die Stammbereiche und die Rücknahme konkurrierender Bäume gefördert. Daneben wird der Totholzanteil innerhalb eines 100 m-Radius um die Höhlenbaumanwarter in Gestalt von stehendem oder liegendem Totholz erhöht. Zusätzlich werden vor Beseitigung der betroffenen Quartierbäume Fledermauskästen an den Altbaumanwartern angebracht sowie künstliche Baumhöhlen in unterschiedlicher Exposition in Altbäume gefräst; die zur Ausführung kommende Anzahl an Fledermauskästen und künstlichen Höhlen hängt von der Anzahl der tatsächlich vorhabensbetreffenden Baumhöhlen ab und wird im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt.

Geeignete weitergehende Maßnahmen zur Vermeidung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen durch fachlich adäquate Schutzmaßnahmen, die mit noch verhältnismäßigem Aufwand zu leisten wären, sind nicht ersichtlich (vgl. § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 a. E. BNatSchG). Die Möglichkeit derartiger Maßnahmen wurde im Anhörungsverfahren auch nicht geltend gemacht, auch nicht von der höheren Naturschutzbehörde.

Der vorhandene bzw. potentielle Bestand folgender Tierarten wurde im Hinblick auf die Betroffenheit bei der Verwirklichung der 6-streifigen Ausbaus der A 6 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt näher überprüft:

- Säugetiere: Biber, Haselmaus, Bechsteinfledermaus, Braunes Langohr, Breitflügel fledermaus, Fransenfledermaus, Graues Langohr, Großer Abendsegler, Großes Mausohr, Kleiner Abendsegler, Kleine Bartfledermaus, Mopsfledermaus, Mückenfledermaus, Nordfledermaus, Raufhautfledermaus, Wasserfledermaus, Zweifarbfledermaus, Zwergfledermaus;
- Reptilien: Zauneidechse;
- Schmetterlinge: Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling;
- Europäische Vogelarten nach Art. 1 der V-RL: Dorngrasmücke, Feldlerche, Goldammer, Kleinspecht, Neuntöter, Schwarzspecht.

Pflanzenarten nach Anhang IV b) der FFH-RL kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor, so dass insoweit eine ins Detail gehende Prüfung entbehrlich ist. Letzteres gilt für die übrigen, zuvor nicht genannten Tierarten des Anhangs IV a) der FFH-RL. Der Wirkraum des Vorhabens liegt insoweit größtenteils schon entweder außerhalb des bekannten Verbreitungsgebietes dieser Arten oder erfüllt die artspezifischen

Habitatansprüche nicht (vgl. dazu die diesbzgl. Tabellen in Kapitel 8 der Unterlage 19.1.3 T). Lediglich hinsichtlich des zur Artengruppe der Amphibien gehörenden Laubfroschs trifft dies nicht zu. Dieser wurde im Rahmen der aus Anlass des gegenständlichen Vorhabens durchgeführten faunistischen Erhebungen in einem Teich südlich der A 6 angetroffen. Das betreffende Laichgewässer liegt aber außerhalb der Beeinträchtigungszone der ausgebauten A 6 (siehe hierzu einerseits Unterlage 19.4.3 Blatt 2 und Unterlage 19.1.2 Blatt 3 T auf der anderen Seite). Die innerhalb des Eingriffsbereichs des Vorhabens auf der Autobahnböschung stehenden Gehölze dienen der Art hier lediglich als potenzieller Sommerlebensraum. Laichhabitate und potentielle Winterquartiere liegen dagegen nicht im Eingriffsbereich. Da außerdem die Rodung der Autobahnbegleitgehölze – soweit eine solche im betreffenden Bereich notwendig ist – mit Blick auf die Maßnahme 5.1 V während der Winterstarre des Laubfroschs erfolgt, kann ein merklicher nachteiliger Einfluss auf den Laubfrosch ebenso ohne vertiefende Untersuchung ausgeschlossen werden.

Für einen Teil der nicht aufgeführten europäischen Vogelarten beansprucht dies ebenso Geltung. Allerdings gibt es davon auch Brutvogelarten, die grundsätzlich im Wirkraum vorkommen bzw. vorkommen können. In Bezug auf diese Arten kann wegen ihrer artspezifischen Unempfindlichkeit gegenüber den Vorhabenswirkungen (u. a. wegen der ausreichenden Verfügbarkeit anderweitiger geeigneter Habitatstrukturen in dem die A 6 umgebenden Raum, auf Grund von Artspezifika und lokalen Gegebenheiten keine Effekte auf den lokalen Arterhaltungszustand, keine gefährdungsgeneigten Verhaltensweisen (z. B. hohe Flughöhe, Meidung des Verkehrsraumes) oder es handelt sich um Arten, für die denkbare Risiken insgesamt im Bereich der allgemeinen Mortalität im Naturraum verbleiben, etwa weil die jeweilige Art eine Überlebensstrategie aufweist, die es ihr ermöglicht, vorhabensbedingte Individuenverluste mit geringem Risiko abzapfen), ihrer bekannten lokalen Bestände bzw. ihrer weiten Verbreitung sowie wegen des regional größtenteils ungefährdeten Bestandes unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen das Erfüllen von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen infolge des Vorhabens ausgeschlossen werden. Die einzelnen Arten, für die dies gilt, sind in der betreffenden Tabelle im Kapitel 8 der Unterlage 19.1.3 T in der Spalte „E“ mit einer „0“ gekennzeichnet (vgl. zu dieser Vorgehensweise auch III. der „Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung“). Hiervon umfasst ist vorliegend auch eine Reihe von Arten, die innerhalb des Untersuchungsgebiets tatsächlich brüten, wie etwa Grünspecht, Grauspecht, Hohltaube, Mittelspecht, Pirol, Trauerschnäpper, Turteltaube und Waldkauz. Diese Arten werden jedoch infolge des Vorhabens nicht beeinträchtigt, da sie entweder außerhalb der in der Fachwissenschaft angenommenen Wirkdistanzen von Straßenbauvorhaben vorkommen oder sich die mittelbare Beeinträchtigungszone entlang der A 6 durch den vorgesehenen einseitigen Ausbau der Autobahn in nördliche Richtung im jeweils relevanten Bereich nicht vergrößert.

Hinsichtlich der Vogelgilde der Greifvögel (aus der hier ein Vorkommen von Mäusebussard, Rotmilan, Schwarzmilan, Sperber, Turmfalke und Wespenbussard grundsätzlich möglich ist) gilt insoweit, dass die Funktion des Untersuchungsgebiets als Nahrungshabitat für diese Arten infolge des Vorhabens nicht relevant beeinträchtigt wird, da diesen Arten allesamt große Streifgebiete gemein sind. Auch das Risiko von Kollisionen von Artexemplaren erhöht sich, ohne dass es hierzu tieferer Betrachtungen bedürfte, nicht in mehr als vernachlässigbarem Ausmaß. Die Gefahr von Kollisionen bei der Beutesuche in unmittelbarer Straßennähe ist bei diesen Arten zwar generell hoch, diese Gefahrenlage verändert sich aber bei der Umsetzung der gegenständlichen Planung nicht in bedeutender Weise. Während der Bauphase werden die Straßennebenflächen ohnehin wenig attraktiv sein, da die Greifvögel in dieser Zeit weniger Beute in den dortigen Arbeitsbereichen antreffen werden als sonst üblich. Nach Abschluss der Bautätigkeiten wird der Zustand dieser Areale in überschaubarer Zeit wieder dem derzeitigen entsprechen, so dass insoweit keine

nachhaltige Veränderung eintritt. Horststandorte von Schwarzmilan, Sperber, Turmfalke und Wespenbussard werden vom Vorhaben nicht berührt. Fortpflanzungsstätten von Mäusebussard und Rotmilan sind im Umfeld des Vorhabens dagegen nicht von vornherein auszuschließen. In den Wäldern innerhalb des Untersuchungsgebiets und teilweise auch in trassennahen Bereichen im Rahmen der durchgeführten Erhebungen vor Ort wurden Horste festgestellt, die auch vom Mäusebussard genutzt werden bzw. werden könnten (siehe dazu etwa Unterlage 19.4.2 Blatt 1). Demgegenüber sind Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Rotmilan nicht festzustellen gewesen; derartige Horste sind allerdings dennoch im nahen Umfeld der Autobahn nicht auszuschließen, da die Art mit teils hoher Aktivitätsdichte hier beobachtet werden konnte. Nachdem sich aber infolge des Vorhabens im Vergleich zur Situation ohne Autobahnausbau das durch den Autobahnverkehr induzierte Störungspotential (optische Störungen, Lärm etc.) nicht merklich verändert, können relevante betriebsbedingte Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden. Während der Bauzeit kann es demgegenüber zwar zu Störungen kommen, denen in der besonders störempfindlichen Brutphase der Arten aber ggf. durch entsprechende Maßnahmen wirksam entgegengewirkt werden kann. Im Vorfeld der für das Vorhaben notwendigen Rodungen sieht die festgestellte Planung deshalb eine detaillierte Horstkartierung im Bereich der artspezifischen Störradien vor. Sollten dabei vom Rotmilan oder Mäusebussard genutzte Horste vorgefunden werden, die innerhalb der artspezifischen Störradien zu liegen kommen, werden zur Vermeidung von Störungen bzw. einer Funktionsbeeinträchtigung von Lebensstätten Horstschutzzonen eingerichtet, in denen während der Brutphase der Arten keine Beeinträchtigungen hervorgerufen werden dürfen. Die näheren Maßgaben dazu, was zur Verhinderung von Beeinträchtigungen zu unternehmen ist, hängen von den Ergebnissen der Horstkartierung ab; zum jetzigen Zeitpunkt entzieht sich dies einer genaueren Festlegung. Es bestehen für die Planfeststellungsbehörde aber keine Zweifel daran, dass durch ein auf die örtlichen Verhältnisse abgestimmtes Maßnahmenkonzept, das etwa auch Bauzeitenbeschränkungen bzw. den Verzicht auf gewisse Arten von Bauarbeiten in einem bestimmten Zeitfenster beinhaltet, relevante baubedingte Störeinflüsse unterbunden werden können. Dies genügt insoweit aus rechtlicher Sicht (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, NVwZ 2011, 1256 Rn. 50). Die Einrichtung von Horstschutzzonen während der Brutzeit ist im Übrigen auch schon in der Vergangenheit in anderen von der Planfeststellungsbehörde durchgeführten Verfahren praktiziert worden. Unter Berücksichtigung dessen kann für den Rotmilan und den Mäusebussard im Ergebnis ohne weiteres auch eine relevante baubedingte Störung verneint werden.

In Bezug auf die Wiesenschafstelze kommt es bedingt durch die räumliche Verteilung der Art innerhalb des Untersuchungsgebiets (siehe dazu die einzelnen Blätter der Unterlage 19.4.2) und der vorgesehenen einseitigen Verbreiterung der Autobahn in nördliche Richtung nicht zu Eingriffen in Habitatbereiche oder zu relevanten mittelbaren Beeinträchtigungen infolge des Vorhabens. Auch dies kann ohne vertiefte Untersuchung festgestellt werden.

Die in der Umgebung der A 6 vorkommenden Zugvögel und Wintergäste, z.B. Braunkehlchen, Schwarzkehlchen, Steinschmätzer und Gänsesäger, sind ebenso als unempfindlich gegenüber den Wirkungen des gegenständlichen Vorhabens anzusehen. Auch nach Verwirklichung des Vorhabens sind weiterhin ausreichende Lebensräume für diese Arten für die Dauer des Zugs bzw. für die Rast im Winter im betreffenden Raum vorhanden; das Vorhaben führt insoweit zu keiner Veränderung von Belang.

### 3.4.6.2.2.1 Methodisches Vorgehen bei der Überprüfung der Betroffenheit

Den artenschutzrechtlichen Untersuchungen, die den festgestellten Planunterlagen beigelegt sind, liegen die "Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)" mit Stand 08/2018 zu Grunde, das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der Untersuchung orientieren sich an diesen Hinweisen. Die hierfür herangezogenen Datengrundlagen sind in Kapitel 1.2 der Unterlage 19.1.3 T aufgeführt. In Bezug auf die im Detail angewandten Erfassungsmethoden und die Zeitpunkte bzw. -räume der einzelnen eigens aus Anlass des Vorhabens durchgeführten Untersuchungen wird auf die Kapitel 2 - 10 der Unterlage 19.4.1 Bezug genommen.

Die durchgeführten Untersuchungen sind 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. Auf Grund dessen ist es 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 (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 18.06.2007 – 9 VR 13.06 – juris Rn. 20, und vom 13.03.2008 – 9 VR 9.07 – juris Rn. 31, jeweils m. w. N.).

Im Hinblick darauf bestehen an der Geeignetheit der Ermittlungsmethodik und des Umfangs der Untersuchungen keine vernünftigen Zweifel. Die in den Planfeststellungsunterlagen dokumentierten Ermittlungen und Bestandserhebungen sind plausibel und nachvollziehbar. Sie genügen unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten auch den aktuell geltenden naturschutzfachlichen Standards und Vorgaben. Insoweit sind hier insbesondere die „Leistungsbeschreibungen für faunistische Untersuchungen im Zusammenhang mit landschaftsplanerischen Fachbeiträgen und Artenschutzbeitrag“, Schlussbericht 2014 (zum Forschungs- und Entwicklungsvorhaben FE 02.0332/2011/LRB), herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (nachfolgend: Schlussbericht), heranzuziehen. Dieser Schlussbericht ist u. a. Bestandteil des Anhangs zum „Handbuch für die Vergabe und Ausführung von freiberuflichen Leistungen im Straßen- und Brückenbau“ (HVA F-StB), Ausgabe Januar 2017. Er stellt den aktuellen Standard hinsichtlich des im Rahmen von artenschutzrechtlichen Betrachtungen anzuwendenden Methodenkanons sowie diesbzgl. Einzelheiten dar. Die Heranziehung von Vorgängerversionen des Handbuchs hat das Bundesverwaltungsgericht in seiner bisherigen Rechtsprechung nicht beanstandet, sondern im Gegenteil (stillschweigend) gebilligt (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, NVwZ 2009, 302 Rn. 74, 78 und 85).

Die höhere Naturschutzbehörde hat die Untersuchungstiefe und die Qualität der angestellten Untersuchungen auch nicht beanstandet. Auch sonst wurden im Anhörungsverfahren insoweit keinerlei Einwände erhoben.

Für die unter C. 3.4.6.2.2.2 im Einzelnen genannten Arten ergibt sich in Bezug auf ihren Bestand, ihre vorhabensbedingten Beeinträchtigungen und ihren Erhaltungszustand nach Realisierung des Bauvorhabens sonach das nachfolgend dargestellte Bild. Die höhere Naturschutzbehörde teilt dabei die getroffenen fachlichen Einschätzungen und Bewertungen.



### 3.4.6.2.2.2 Arten nach Anhang IV der FFH-RL

#### 3.4.6.2.2.2.1 Säugetiere

a) Ein besetztes Biberrevier wurde im Rahmen der aus Anlass des gegenständlichen Vorhabens durchgeführten Erhebungen an einer Weihergruppe („Pfarrweiher“) am Heckelbach unmittelbar südlich der A 6 festgestellt. Hier liegen insgesamt drei Biberbaue. Das Biberrevier erstreckte sich früher bis zum nördlich der Autobahn liegenden Erlensee; alte Fraßspuren weisen auf eine Nutzung als Nahrungshabitat hin. Vor einigen Jahren wurde die Verrohrung des Heckelbach unter der A 6, die vom Biber zu unterqueren der Autobahn genutzt wurde, durch das Landratsamt verschlossen. Ein weiteres Biberrevier liegt an der Wörnitz, allerdings liegen innerhalb des Wirkraums des gegenständlichen Vorhabens keine Baue oder essentiellen Nahrungshabitate der Art, so dass dieses Revier nicht rechtserheblich vom Vorhaben berührt wird.

Eine der drei vorgefundenen Biberburgen im Bereich des Heckelbachs liegt so nahe an dem planfestgestellten Baufeld, dass eine Beeinträchtigung während der Bauzeit nicht auszuschließen ist (siehe dazu Unterlage 19.1.2 Blatt 3 T). Zudem sind Biber insbesondere während der Aufzuchtzeit der Jungtiere im unmittelbaren Umfeld ihrer Burgen und Baue sehr empfindlich gegenüber Störungen. Um die insoweit entstehenden vorhabensbedingten Beeinträchtigungen soweit wie möglich zu verringern, ist die Maßnahme 10 V vorgesehen. Im Rahmen dieser werden die dort ansässigen Biber in ein zuvor initiiertes Ausweichhabitat in überschaubarer Entfernung vergrämt; die ökologische Funktion der betroffenen Lebensstätte wird damit – isoliert betrachtet – im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Infolge des Vorhabens werden jedoch außerdem auch Autobahnbegleitgehölze im Umfeld der erwähnten Weihergruppe, die hier einen essentiellen Nahrungslebensraum des Bibers darstellen, überbaut bzw. während der Bauzeit vorübergehend beansprucht (hierdurch gehen insgesamt etwa 2,6 ha an entsprechendem Lebensraum verloren). Dieser Lebensraum ist ebenso für die Funktionalität der betroffenen Lebensstätte unabdingbar (vgl. dazu Heugel in Lütkes/Ewer, BNatSchG, 2. Auflage 2018, § 44 Rn. 17). Jedenfalls die während der Bauzeit eintretenden Verluste an Nahrungslebensraum am Heckelbach können vorliegend nicht so kompensiert werden, dass ihre ökologische Funktion ohne Unterbrechung durchgängig erfüllt wird. Insoweit in Frage kommende kompensatorische Maßnahmen müssten wegen der erforderlichen Nähe zur Lebensstätte des Bibers im Umfeld des vorhabensbetroffenen Abschnitts des Heckelbach durchgeführt werden; dort sind aber keine Gehölzentwicklungen möglich, nachdem die hierfür potentiell geeigneten Flächen nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützt sind bzw. entsprechende Kompensationsmaßnahmen auf Grund der örtlichen Randbedingungen praktisch nicht umzusetzen sind. Derartige Maßnahmen können auch nicht an weiter bachabwärts liegenden Gewässerabschnitten erfolge; diese sind bereits vom Biber besiedelt und keiner weiteren Lebensraumaufwertung zugänglich. Auf Grund dessen muss festgestellt werden, dass die kontinuierliche Funktionserfüllung der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte vorliegend nicht gewährleistet werden kann. Damit wird der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG insoweit erfüllt (zur Ausnahmeprüfung siehe unten unter C. 3.4.6.2.2.3).

Bei den letzten insoweit durchgeführten Erfassungen im Landkreis Ansbach wurden – nach einem deutlichen Anwachsen der Populationen der letzten zwei Jahrzehnten – insgesamt 143 Reviere des Bibers festgestellt. Es darf davon ausgegangen werden, dass mit Blick auf die Strukturausstattung des Raumes die Lebensraumqualität für den Biber im Landkreis weitestgehend ausgeschöpft ist. Auf Grund dessen darauf der Erhaltungszustand der lokalen Population des Bibers aktuell als stabil angesehen werden. Mit Blick darauf und seine flächendeckende Verbreitung in geeigneten Habitats im Landkreis ist nicht ersichtlich, dass infolge des Vorhabens

für den Biber möglichen Störeinflüsse einen relevanten Einfluss auf den Erhaltungszustand der lokalen Population des Bibers haben könnten. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird damit nicht erfüllt.

Ein Töten bzw. Verletzen von Biberindividuen durch eine unmittelbare Beeinträchtigung einer Biberburg wird durch die Maßnahme 10 V verhindert. Die Maßnahme wirkt außerdem einer Tötung bzw. Verletzung von Jungtieren des Bibers im Baustellenbereich oder durch den Straßenverkehr (durch die Verlagerung der Biberburg vom Baustellenbereich weg) entgegen. Die Maßnahme gewährleistet sonach, dass eine vorhabensbedingte spürbare Steigerung des Tötungs- bzw. Verletzungsrisikos bzgl. des Bibers nicht eintritt. Auf Grund dessen wird der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vorliegend ebenso nicht erfüllt.

b) Die Waldbereiche nördlich und südlich der A 6 sowie die an diese Wälder unmittelbar anschließenden Autobahnbegleitgehölze stellen mit Blick auf die Lebensraumansprüche der Haselmaus und der dort vorzufindenden Lebensraumausstattung ein weitgehend flächendeckendes Haselmaushabitat dar. Das Vorhaben bringt insoweit insbesondere auch Eingriffe in derartige Begleitgehölze und teilweise auch in daran angrenzende strukturreiche Wälder mit sich. Zur Verhinderung einer Beeinträchtigung besetzter Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus ist die Maßnahme 9 V vorgesehen. Mit dieser wird die Habitatausstattung autobahnnaher Wälder für die Haselmaus durch das Ausbringen von Haselmauskästen oder -niströhren kurzfristig verbessert. Parallel dazu werden diejenigen Autobahnbegleitgehölze, die einen (potentiellen) Lebensraum der Haselmaus darstellen, während der Winterruhe der Haselmaus auf den Stock gesetzt; hierdurch wird die Abwanderung der dort lebenden Haselmäuse in angrenzende, unbeeindruckt die Lebensräume in Gang gesetzt. Darüber hinaus sieht die festgestellte Planung vor, durch das Ausbringen von insgesamt 100 Haselmauskästen oder -röhren kurzfristig sowie durch die Entwicklung von ca. 10 ha Waldinnensäumen mit einer Breite von ca. 10 m entlang bestehende Wege mit mindestens zwölf verschiedenen heimischen Gehölzarten zumindest auf längere Sicht neuen Lebensraum für die Haselmaus im räumlichen Zusammenhang mit dem Eingriffsbereich des gegenständlichen Vorhabens zu etablieren (Maßnahme 18 E<sub>FCS</sub>). Die Waldareale, in denen die genannten Maßnahmen wegen der passenden Randbedingungen vorliegend umgesetzt werden können, verteilen sich jedoch nicht gleichmäßig über den verfahrensgegenständlichen Ausbauabschnitt; die durchgehende ökologische Funktionalität der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus kann deshalb auch bei Umsetzung dieser Maßnahmen nicht für alle Betroffenen Haselmausindividuen im räumlichen Kontext gewährleistet werden. Darüber hinaus kann wegen der langen Entwicklungszeiten von Waldinnensäumen nicht hinreichend sicher davon ausgegangen werden, dass diese rechtzeitig vor einen Baubeginn in den nächsten Jahren Baubeginn ihre volle ökologische Funktionalität erreicht haben werden. Die Legalausnahme des § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG greift damit insoweit nicht; der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird erfüllt. Daran ändern auch die landschaftspflegerischen Maßnahmen 20 G und 21 G nichts, die – mittel- bis langfristig – Lebensräume für die Haselmaus bereitstellen, auch diese Maßnahmen wirken für die Art erst mit nicht unerheblichem Zeitverzug (zur Ausnahmeprüfung siehe unten unter C. 3.4.6.2.2.3).

Baubedingte Störungen der im Eingriffsbereich des Vorhabens lebenden Individuen der Haselmaus werden durch das Zusammenwirken der Maßnahmen 5 V, 9 V und 11 V unterbunden. Anlage- und betriebsbedingte (zusätzliche) Störwirkungen, die von der ausgebauten A 6 ausgehen, sind mit Blick auf die schon jetzt gegebene Vorbelastung durch die Autobahn in den betroffenen Habitatbereichen zu vernachlässigen. Vorhabensbedingte Störeinflüsse, die Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population der Haselmaus haben könnten, können damit

ausgeschlossen werden. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist damit nicht gegeben.

Das Risiko, dass Exemplare der Haselmaus im Rahmen des Baubetriebs getötet bzw. verletzt werden, wird durch das Zusammenwirken der Maßnahmen 9 V und 11 V auf ein Minimum reduziert. Die notwendigen Gehölzrodungen im Baufeldbereich finden während der Winterruhe der Haselmaus statt (Maßnahme 5.1 V). Im Ergebnis ist erhöht sich dabei unter Berücksichtigung der seit Jahrzehnten in regelmäßigen Abständen erfolgenden Pflegemaßnahmen der Autobahnbegleitgehölze, insbesondere deren auf den Stock setzen, und dann das damit für die Art verbundene Risiko, dass Individuen dabei zu Schaden kommen, das Tötungs- bzw. Verletzungsrisiko für die Art nicht merklich. Andere bau- sowie betriebsbedingte Vorhabenswirkungen, die zu einer relevanten Steigerung dieses Risikos führen könnten, sind mit Blick auf den vorliegend lediglich geplanten bestandsnahen Ausbau einer schon vorhandenen Bundesautobahntrasse ebenso nicht festzustellen. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird somit auch nicht erfüllt.

c) Die Fledermausarten Bechsteinfledermaus, Braunes Langohr, Fransenfledermaus, Großer Abendsegler, Großes Mausohr, Kleiner Abendsegler, Mückenfledermaus, Rauhauffledermaus und Wasserfledermaus nutzen allesamt Baumhöhlen als Quartiere. Der Große Abendsegler und der Kleine Abendsegler nutzen dabei Baumhöhlen als Sommerquartiere, Wochenstubenquartiere und bei ausreichender thermischer Isolation der Höhle (etwa bei einem großen Stammumfang) auch als Winterquartier. Für die Bechsteinfledermaus, die Wasserfledermaus, die Fransenfledermaus, die Rauhauffledermaus, die Mückenfledermaus und das Braune Langohr sind Baumhöhlen Sommerquartiere, außerdem nutzen sie sie für Wochenstuben. Für das Große Mausohr haben Baumhöhlen nur eine nachrangige Bedeutung, etwa als Sommerquartiere für einzelne Exemplare und als Balzquartiere. Für die Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens müssen insgesamt neun Höhlenbäume gefällt werden, die sich in Randbereichen von Altholzzellen befinden, die bis in den Eingriffsbereich des Vorhabens hineinreichen. Diese Höhlenbäume stellen jedenfalls potentielle Quartiere der zuvor genannten Fledermausarten dar. Zur Kompensation des Verlusts dieser Höhlenbäume werden mit der Maßnahme 16 A<sub>CEF</sub> bereits vor Baubeginn Ersatzquartiere in Gestalt von Fledermauskästen und künstlichen Baumhöhlen für die betreffenden Fledermausarten geschaffen.

Die Anregungen/Forderungen des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach bzw. der Bayerischen Staatsforsten, auf das Fräsen von künstlichen Baumhöhlen in lebende Bäumen zu verzichten und alternativ etwa weitere Nistkästen aufzuhängen, sind deshalb zurückzuweisen. Die von den Bayerischen Staatsforsten ins Spiel gebrachte Alternative, geeignete Bäume in einer Höhe von höchstens 6 m zu kappen, um dadurch in überschaubarer Zeit Spaltenquartiere für Fledermäuse entstehen zu lassen und darüber hinaus im Laufe des Zersetzungsprozesses auch natürliche Habitate für höhlenbrütende Vögel, stellt aus naturschutzfachlicher Sicht ebenso keine adäquate Alternativmaßnahme dar. Wie die höhere Naturschutzbehörde dargelegt hat, schreitet der Alterungs- bzw. Absterbeprozess von derartigen „Hochstämpfen“ wesentlich schneller voran als bei Bäumen, welche ausschließlich durch einzelne Bohrungen von Höhlen in ihrer Vitalität beeinträchtigt werden. Demzufolge weisen Hochstämpfe auch einen geringeren Nutzungszeitraum für die Fledermäuse auf und verursachen zusätzlichen Aufwand für die hier erforderliche Kappung der Baumkrone. Ein Hochstamm verliert außerdem vergleichsweise schnell seine Baumrinde, die bedingt durch Lufteinschlüsse auch als Isolierschicht wirkt, und damit gleichzeitig einen wichtigen „Klimapuffer“. Schließlich bietet ein langsam absterbender Baum mit Krone einen wesentlich höheren Struktur- und Nischenreichtum für Insekten und Käfer als ein Baumstumpf und dient

so dem Artenreichtum und dem Nahrungsangebot auch für Spechte und Fledermäuse. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde vollumfänglich an; würden Hochstümpfe in der vorgeschlagenen Form im Rahmen der Maßnahme 16 A<sub>CEF</sub> anstatt künstlicher Baumhöhlen in sonst in ihrem bisherigen Zustand belassenen Bäumen zur Ausführung kommen, wäre deren Erfolg durchgreifend infrage gestellt.

Soweit sich die Bayerischen Staatsforsten darüber hinaus aus Gründen der Arbeitssicherheit und Arbeitsorganisation gegen die Vorhaltung von „Biotopbaumanwärttern“ wenden, vermag dem die Planfeststellungsbehörde gleichfalls nicht zu folgen. Die höhere Naturschutzbehörde hat insoweit bestätigt, dass die Bereitstellung von Biotopbäumen und Biotopbaumanwärttern zur Anreicherung von Alt- und Totholz in Wäldern einer gängigen Praxis entspricht und im Übrigen auch von den Bayerischen Staatsforsten im Rahmen ihres „Naturschutzkonzeptes“ selbst vorgeschlagen und seit Jahrzehnten im Rahmen der Anlage von sog. „Spechtbäumen“, Ökokonten der Bayerischen Staatsforsten sowie vergleichbaren Kompensationsmaßnahmen im Wald praktiziert wird. Darüber hinaus sind solche Maßnahmen in den „Hinweisen zu Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Wald für Eingriffe in Natur und Landschaft nach dem Naturschutzrecht“ vom 16.07.2013 (Gz.: F1-7711-1/61) des Bayerischen Staatsministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten unter III. Nr. 2 als grundsätzlich mögliche und geeignete Kompensationsmaßnahmen im Wald genannt. Den von den Bayerischen Staatsforsten genannten Gründen der Verkehrssicherung und Arbeitssicherheit wird danach dadurch Rechnung getragen, dass Biotop-/Altbäume soweit möglich in Gruppen verdichtet und außerdem in entsprechenden „Inseln“ im Inneren der Bestände ausgewiesen werden; die ausgewiesenen Strukturen sind im Gelände dauerhaft zu markieren. Nach den diesbzgl. Ausführungen der Vorhabensträgerin im Erörterungstermin ist Entsprechendes vorliegend auch beabsichtigt. Zu einer Verteilung einzelner Biotopbäume auf eine größere Fläche, wie es die Bayerischen Staatsforsten befürchten, kommt es damit nicht.

Mit Hilfe der Maßnahme 16 A<sub>CEF</sub> wird die Erfüllung der ökologischen Funktion der vom Vorhaben betroffenen (potentiellen) Quartierbäume im räumlichem Zusammenhang auch in Zukunft gewährleistet (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG).

Um unmittelbare Eingriffe in besetzte Wochenstubenquartiere oder Winterquartiere zu verhindern, werden die vorhabensbetroffenen Höhlenbäume nur im Zeitraum von Mitte August bis Mitte September (nach Ende der Wochenstubenzeit und noch vor der Winterruhe der Fledermäuse) gefällt (Maßnahme 5.2 V).

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist damit für die genannten Fledermausarten nicht gegeben.

Die vom Vorhaben betroffenen Höhlenbäume sowie die daran angrenzenden Altholzzellen befinden sich bereits jetzt im nahen Umfeld der A 6 und unterliegen daher schon jetzt den typischen Störwirkungen des Autobahnverkehrs (insbesondere Licht- und Schallimmissionen). Infolge des Vorhabens verändert sich diese betriebsbedingte Störkulisse nicht in relevanter Weise. Bau- und anlagebedingte Störeinflüsse werden durch die Maßnahmen 5.2 V und 16 A<sub>CEF</sub> auf ein Minimum reduziert bzw. es werden ausreichende Ausweichmöglichkeiten geschaffen. Die dennoch u. U. nicht zu vermeidenden Störeinflüsse zeitigen danach jedenfalls keine Auswirkungen auf den jeweiligen Erhaltungszustand der lokalen Population der benannten Fledermausarten. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird damit auch nicht erfüllt.

Ein baubedingtes Töten bzw. Verletzen von Individuen der genannten Fledermausarten wird durch die mit der Maßnahme 5.1 V vorgesehene zeitliche Beschränkung

von Holzungsarbeiten wirksam verhindert. Hinsichtlich der Gefahr von Kollisionen von Fledermäusen mit auf der Autobahn fahrenden Fahrzeugen gilt folgendes:

Im Rahmen der von der Vorhabensträgerin durchgeführten faunistischen Erhebungen vor Ort hat sich gezeigt, dass verschiedene autobahnbegleitende Gehölzstrukturen eine hohe Bedeutung als Leitstruktur für die benannten Fledermausarten sowie zusätzlich auch für die Arten Breitflügel-Fledermaus, Graues Langohr, Kleine Bartfledermaus, Mopsfledermaus, Nordfledermaus, Zweifarbfledermaus und Zwergfledermaus aufweisen. Diese Gehölze dienen zum einen als parallel zur Autobahn verlaufende Leitstrukturen zu Jagdhabitaten an stehenden Gewässern und in altholzreichen Waldbeständen. Zum anderen verbinden sie Unterführungen von Straßen und Wegen unter der A 6, die regelmäßig von Fledermäusen zur Querung der Autobahntrasse genutzt werden, untereinander. Die Beseitigung dieser Gehölze ohne begleitende landschaftspflegerische Maßnahmen würde zu Trennwirkungen führen, da die Fledermäuse wegen des Fehlens geeigneter Leitstrukturen dann ihre tradierten Flugwege nicht mehr nutzen könnten. Darüber hinaus würde sich durch die entfallenden Leitstrukturen das Tötungs- und Verletzungsrisiko der hier behandelten Fledermausarten erhöhen, da die Tiere dann nicht durch Gehölze entlang der Autobahn geführt würden, sondern über die dann strukturlosen Autobahnböschungen vermehrt in den Verkehrsraum der A 6 einfliegen würden. Um dem entgegenzuwirken, werden die im Rahmen der durchgeführten Untersuchungen als bedeutsam identifizierte Leitstrukturen entlang der Autobahn im Rahmen der Maßnahme 8 V nach deren Entfernung zunächst durch künstliche Leitstrukturen ersetzt. Diese künstlichen Strukturen werden in der Bauphase sowie danach bis zur Wiederherstellung der Begleitgehölzstrukturen im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahmen 20 G und 21 G vor Ort belassen (zu den Einzelheiten dieser Maßnahmen siehe die entsprechenden Maßnahmenblätter in Unterlage 9.3 T). Daneben werden außerdem im Rahmen der Maßnahme 8 V die als bedeutsam für Fledermäuse erkannten Unterführungsbauwerke innerhalb des Ausbauabschnitts während der Bautätigkeiten durchgängig für diese offengehalten, um auch während der Bauzeit ein gefahrloses Queren der Autobahntrasse an den betreffenden Stellen zu ermöglichen und einem ansonsten zu erwartenden Überqueren des Straßenkörpers über dem Fahrbahnniveau entgegenzuwirken. Mit Hilfe der genannten Maßnahmen können im Ergebnis (zusätzliche) vorhabensbedingte Trenneffekte für die behandelten Fledermausarten sowie eine merkliche Steigerung des Kollisionsrisikos dieser Arten mit dem Autobahnverkehr zuverlässig verhindert werden.

Damit ist auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG für die betroffenen Fledermausarten nicht erfüllt.

#### 3.4.6.2.2.2.2 Reptilien

Aus der Artengruppe der Reptilien kommt vorliegend nur die Zauneidechse innerhalb des Untersuchungsgebiets vor. Sie besiedelt hier eine süd- und südwestexponierte Straßenböschung an der Unterführung der AN 4 unter der A 6 nordöstlich von Oberampfrach. Infolge des Vorhabens gehen vom Lebensraum der Zauneidechse rund 0,22 ha im Bereich der Böschung am Unterführungsbauwerk der AN 4 und der angrenzenden Straßenböschung verloren. Innerhalb des Eingriffsbereichs des Vorhabens befinden sich in diesen Böschungsbereichen kleinräumige Rohbodenstellen, die die Zauneidechse zur Eiablage nutzt, Nagerbauten und Hohlräume am Unterführungsbauwerk selbst, welche als Winterquartiere in Betracht kommen, sowie extensives Offenland und Heckenstrukturen, die zur Nahrungsaufnahme und Thermoregulation geeignet sind. Um diesem Lebensraumverlust entgegenzuwirken, sieht die festgestellte Planung vor, mit der Maßnahme 13 A<sub>CEF</sub> auf einer direkt an den Eingriffsbereich des Vorhabens angrenzenden Streuobstwiese fünf „Reptilienmeilern“ mit Kleinstrukturen für die Zauneidechse zur Eiablage, Überwinterung und

Thermoregulation auf einer Gesamtfläche von etwa 1 ha im Jahr vor Beginn der Baumaßnahme zu schaffen. Hierdurch wird gewährleistet, dass die ökologische Funktion der vorhabensbetroffenen Habitatbereiche auch in Zukunft in unmittelbarer räumlicher Nähe weiterhin durchgängig erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Die zukünftige Übernahme der ökologischen Funktion durch die mit der genannten Maßnahme umgestaltete Fläche wird noch unterstützt dadurch, dass die Zauneidechse im Rahmen der Maßnahme 7 V aus dem betroffenen Habitatbereich vergrämt wird. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist sonach nicht gegeben.

Da die Zauneidechse nach gesichertem fachwissenschaftlichen Erkenntnisstand regelmäßig Straßennebenflächen besiedelt, erweist sich als relativ unempfindlich gegenüber den typischen straßenbedingten Störeinflüssen. Es entstehen vorliegend zudem keine zusätzlichen Zerschneidungswirkungen für Habitate der Art. Die derzeitige anlage- und betriebsbedingte Störungskulisse unterscheidet sich damit nicht von der nach der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens einstellenden Situation. Relevanten baubedingten Störungen wird durch die Kombination der schon erwähnten Maßnahmen 7 V und 13 A<sub>CEF</sub> ebenso wirksam vorgebeugt. Auf Grund dessen zeitigt das Vorhaben in jedem Fall keine Auswirkungen auf die Zauneidechse, die zu einer nachteiligen Veränderung des Erhaltungszustands der lokalen Population führen könnten. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird damit nicht erfüllt.

Die bereits erwähnte Maßnahme 7 V wirkt gleichzeitig auch einem baubedingten Töten bzw. Verletzen von Zauneidechsenindividuen wirksam entgegen; durch die Maßnahme wird die Art aus dem Eingriffsbereich rechtzeitig vergrämt und außerdem eine Wiederbesiedelung dieses Bereichs unterbunden. Das Risiko, dass Individuen der Zauneidechse in den Verkehrsraum einer Straße gelangen und hierbei zu Schaden kommen, erhöht sich vorhabensbedingt auch nicht merklich, nachdem das Vorhaben zu keinen Neuzerschneidungen von bislang unberührten Lebensräumen der Art führt; die bereits derzeit gegebene Risikosituation verändert sich nicht mehr als vernachlässigbar. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist damit auch nicht einschlägig.

#### 3.4.6.2.2.2.3 Schmetterlinge

Von den in Frage kommenden Tag- und Nachtfalterarten ist vorliegend nur der Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling näher zu betrachten; dieser konnte im Rahmen der projektbezogenen Erhebungen im Umfeld des AK Feuchtwangen/Crailsheim angetroffen werden. Hier wurde er sowohl im Bereich eines Entwässerungsgrabens in unmittelbarer Nähe zur Rampe Nürnberg – Würzburg des Autobahnkreuzes sowie entlang eines Teilabschnitts des Erlgrabens nördlich der A 6 vorgefunden (siehe Unterlage 19.1.2 Blatt 4 T); hier befinden sich Bestände des Großen Wiesenknopfs, der Raupenfutterpflanze der Art. Ein kleiner Teil des Wiesenknopfbestandes am Erlgraben liegt innerhalb des vorgesehenen baulichen Umgiffs der Beckenanlage ASB/RHB 715-1L. Hierdurch entsteht für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling ein Lebensraumverlust von ca. 0,43 ha Ausmaß. Zur Kompensation dieses Verlusts sieht die festgestellte Planung vor, im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahme 12 A<sub>FCS</sub> auf einer Fläche von insgesamt etwa 0,62 ha möglichst frühzeitig eine artenreiche Extensivwiese durch eine Nutzungsextensivierung mittels einer zweischürigen Mahd im Mai und September zu etablieren. Außerdem ist eine gezielte Ansaat des Großen Wiesenknopfs auf kleinflächigen Rohbodenstellen vorgesehen, um ein ausreichendes Angebot von Exemplaren dieser für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling essentiellen Pflanzenart sicherzustellen. Es besteht nach aktuellem wissenschaftlichen Kenntnisstand eine ausreichend hohe Wahrscheinlichkeit dafür, dass eine derartige Maßnahme in der

Lage ist, einen neuen, den Artansprüchen genügenden Lebensraum für die Art zu schaffen (siehe S. A 215 ff des Anhangs des Endberichts „Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben“; dort wird für eine Maßnahme wie hier explizit eine hohe Erfolgswahrscheinlichkeit attestiert). Die hierfür notwendigen standörtlichen Voraussetzungen sind gegeben, u. a. nachdem auf Grund der räumlichen Nähe der Maßnahmenfläche zum Eingriffsbereich (siehe Unterlage 9.2 Blatt 10 T) auch von einem Vorkommen der ebenso für den Dunklen-Ameisenbläuling essentiellen Roten Knotenameise mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit ausgegangen werden darf. Da allerdings nach dem gegebenen Kenntnisstand eine Maßnahme wie die vorgesehene einen Zeitraum von fünf bis sieben Jahren benötigt, bis sie wirksam wird (alleine für die Flächenoptimierung sind drei bis vier Jahre anzusetzen), kann damit aber nicht mit hinreichender Sicherheit davon ausgegangen werden, dass die ökologische Funktion des betroffenen Lebensraums nahtlos ohne Unterbrechung durch die Maßnahmenfläche erfüllt wird. Die Legalausnahme des § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG greift daher hier nicht; der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist somit in Bezug auf den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling erfüllt (zur Ausnahmeprüfung siehe unten unter C. 3.4.6.2.2.3).

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird hingegen nicht verwirklicht. Die festgestellten Habitatbereiche des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings befinden sich auch heute schon auf Flächen, die teilweise unmittelbar bis an Verkehrsflächen der Autobahn heranreichen; sie unterliegen damit schon jetzt den erheblichen Störeinflüssen des dortigen Verkehrs. Zu zusätzlichen Zerschneidungswirkungen von Interesse kommt es für Habitate der Art vorhabensbedingt nicht. Die nach Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens vorzufindende anlage- und betriebsbedingte Störkulisse unterscheidet sich damit nicht in relevantem Ausmaß von derjenigen der schon bestehenden Autobahnanlagen. Baubedingten Störungen des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings wird durch die Maßnahme 6 V zuverlässig entgegengewirkt. Im Rahmen dieser Maßnahme erfolgt eine Vergrümmungsmahd (die vorhandenen Wiesenknopfbestände werden – mehrmals – gemäht, um Eiablagen zu verhindern; hierdurch wird sichergestellt, dass nachfolgend auch keine Raupen im Boden in Ameisennestern überwintern). Sie gewährleistet, dass die betreffende Fläche bei Baubeginn nicht vom Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling genutzt wird, auch nicht von einer seiner Entwicklungsformen. Störeinflüsse, die Rückwirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population der Art haben könnten, können dadurch insgesamt ausgeschlossen werden.

Da – wie bereits dargelegt – die Habitate des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings bereits heute teilweise bis an den Autobahnkörper heranreichen, ändert sich durch das gegenständliche Vorhaben das Risiko, dass Imagines der Art bei Kollisionen mit Fahrzeugen auf den Autobahnverkehrsflächen zu Schaden kommen, nicht mehr als vernachlässigbar. Allerdings würden baubedingte Eingriffe in (besetzte) Eiablage- oder Larvalhabitate unvermeidbar zu Tötungen bzw. Verletzungen Präimaginalstadien des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings (Eier, Raupen und Puppen) führen. Mit Hilfe der schon erwähnten Maßnahme 6 V wird dem hier aber wirksam begegnet. Durch die Maßnahme verliert das betroffene Areal seine Habitateignung für die Art; es wird dadurch bedingt bei Baubeginn nicht mehr von ihr besiedelt. Baubedingte Tötungen bzw. Verletzungen von Individuen oder Entwicklungsformen des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings können dadurch hinreichend sicher ausgeschlossen werden. Andere Wirkfaktoren, die zu einer spürbaren Erhöhung des Tötungs- bzw. Verletzungsrisikos der Art führen könnten, gibt es vorliegend nicht. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird damit auch nicht erfüllt.

### 3.4.6.2.2.2.3 Europäische Vogelarten nach Art. 1 der V-RL

#### 3.4.6.2.2.2.3.1 Spechte

Innerhalb des Eingriffsbereichs des Vorhabens konnten bei den durchgeführten Erhebungen zwei Spechtarten (Kleinspecht und Schwarzspecht) angetroffen werden. Vom Kleinspecht wurden dabei drei Reviere in den Waldbereichen im westlichen Teil des Untersuchungsgebiets festgestellt. Der Schwarzspecht wurde in allen Waldbereichen innerhalb des Untersuchungsgebiets angetroffen, von ihm konnten insgesamt fünf Reviere festgestellt werden. Ebenso wurden mehrere Schwarzspechthöhlen im Untersuchungsgebiet vorgefunden, die innerhalb dieses Gebiets weit verstreut liegen.

Beide Spechtarten verlieren durch das Vorhaben sowohl anlage- als auch baubedingt Lebensraumflächen. Dabei gehen auch insgesamt neun Höhlenbäume mit für den Kleinspecht geeigneten Kleinhöhlen unmittelbar verloren. Die festgestellte Planung sieht deshalb vor, vorhandene Strukturen aufzuwerten, um den eintretenden Verlust an Lebensraum für die genannten Spechtarten aufzufangen. Da ein Schwarzspechtbrutpaar nach der gegebenen naturschutzfachlichen Erkenntnislangeweise zumindest drei Höhlen während der Brutzeit sowie daneben weitere Altbäume u. a. als Nahrungsbäume benötigt und der Kleinspecht in jeder Saison einen neuen Brutbaum, werden im Rahmen der Maßnahme 16 A<sub>CEF</sub> für das verloren gehende Brutrevier des Kleinspechts zehn Biotopbäume bereitgestellt, für die zwei vorhabensbetroffenen Brutreviere der Schwarzspechts (zur Ursache deren Betroffenheit sogleich) werden nochmals insgesamt zehn derartige Biotopbäume im räumlichen Zusammenhang mit dem Eingriffsort zur Verfügung gestellt. Zusammen mit der im Rahmen der Maßnahme ebenso vorgesehenen Totholzreicherung im Bereich dieser Biotopbäume wird damit insgesamt hinreichend sichergestellt, dass die ökologische Funktion vom Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten der zwei Spechtarten in unmittelbarem räumlichen Zusammenhang auch weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG; zur grundsätzlichen Eignung der Maßnahme vgl. auch Anhänge 2 und 3 des Leitfadens „Wirksamkeit von Artenschutzmaßnahmen“ für die Berücksichtigung artenschutzrechtlich erforderlicher Maßnahmen in Nordrhein-Westfalen, Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen, Schlussbericht 05.02.2013, sowie die zugehörigen Maßnahmensteckbriefe).

Darüber hinaus entstehen bzgl. der beiden Spechtarten teilweise betriebsbedingte Beeinträchtigungen. Diese stellen sich wie folgt dar:

Der Schwarzspecht stellt eine Vogelart mit mittlerer Lärmempfindlichkeit dar. Die Beeinflussung des örtlichen Verteilungsmusters von Vögeln dieser Gruppe durch Straßen ist besonders komplex und zeichnet sich durch die Überlagerung von lärmbedingten Effekten und lärmunabhängigen Effektdistanzen aus (Nr. 1.2.2.1 der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, Ausgabe 2010, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung). Als Effektdistanz wird dabei die maximale Reichweite des erkennbar negativen Einflusses von Straßen auf die Verteilung einer Vogelart bezeichnet; die Effektdistanz ist von der Verkehrsmenge unabhängig (Nr. 1.1.3.1 der Arbeitshilfe). Bzgl. des Schwarzspechts wird insoweit eine Effektdistanz von 300 m als fachlich anerkannt angesehen (siehe Tabelle 5 der Arbeitshilfe). Für die Bewertung der verkehrsabhängigen Abnahme der Habitataignung wird der sog. kritische Schallpegel herangezogen. Als kritischer Schallpegel wird der Mittelungspegel nach RLS-90 bezeichnet, dessen Überschreitung eine ökologisch relevante Einschränkung der akustischen Kommunikation und damit von wesentlichen Lebensfunktionen einer Brutvogelart nach sich ziehen kann (Nr. 1.1.2.1 der Arbeitshilfe). Für die Vögel der Gruppe mit mittlerer Lärmempfindlichkeit wird insoweit ein Schallpegel von 58 dB(A)<sub>tags</sub> als Bewertungsmaßstab angelegt (siehe wiederum



Nr. 1.2.2.1 der Arbeitshilfe). Da ein Revierzentrum des Schwarzspechts südöstlich des Schloßbergs nach Verwirklichung des Vorhabens erstmals näher als 300 m an der Autobahn liegen wird und außerdem die 58 dB(A)-Isophone im betreffenden Bereich weiter von der Autobahn entfernt verläuft, ist nach Tabelle 7 der Arbeitshilfe hier von einer graduellen Abnahme der Habitataignung von 40 % auszugehen. Daneben kommt ein weiteres Revierzentrum im Bereich nördlich des Roßkopf erstmals innerhalb der 58 dB(A)-Isophone zu liegen; nachdem hier die Grenze der artspezifischen Effektdistanz erst weiter entfernt von der A 6 liegt, ist insoweit ebenso von einer Minderung der Habitataignung von 40 % auszugehen.

Auf Grund dessen muss in Rechnung gestellt werden, dass die betreffenden Reviere infolge des Ausbaus der Autobahn verloren gehen. Dieser Revierverlust wird mit der schon erwähnten Maßnahme 16 A<sub>CEF</sub> aufgefangen; die insoweit vorgesehene Bereitstellung von zehn Biotopbäumen für den Schwarzspecht deckt auch diese durch mittelbare Effekte anzunehmenden Revierverluste mit ab.

Der Kleinspecht stellt eine Art mit schwacher Lärmempfindlichkeit dar; seine Effektdistanz ist nach der bestehenden Erkenntnislage bei 200 m anzusetzen (siehe Tabelle 16 der Arbeitshilfe). Nachdem sich aber infolge des Vorhabens die Grenze der artspezifischen Effektdistanz gegenüber dem Zustand ohne Autobahnausbau im Bereich von Revieren des Kleinspechts nicht signifikant verändert (insbesondere kommen Revierzentren nicht erstmals innerhalb der 100 m-Zone entlang der Autobahn zu liegen; zur Maßgeblichkeit der 100 m-Zone unter den gegebenen Umständen siehe Tabelle 13 der Arbeitshilfe), sind betriebsbedingte Revierverluste nicht in Rechnung zu stellen.

Bauzeitliche Beeinträchtigungen von besetzten Fortpflanzungs- bzw. Ruhestätten werden durch die im Rahmen der Maßnahme 5.1 V vorgesehene zeitliche Beschränkung von Holzungsarbeiten sowie die mit der Maßnahme 5.2 V verbundene Beschränkung der Zeit, in der Höhlenbäume geholt werden dürfen, zuverlässig verhindert. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird sonach nicht erfüllt.

Mit Hilfe der Maßnahmen 5.1 V und 5.2 V werden gleichzeitig auch baubedingte Störungen des Kleinspechts und des Schwarzspechts während ihrer Brutzeit verhindert. Mögliche betriebsbedingte Störeinflüsse erreichen unter Berücksichtigung der örtlichen Randbedingungen und insbesondere der bereits bestehenden Vorbelastung durch die vorhandene Trasse der A 6 kein Ausmaß, dass einen nachteiligen Einfluss auf den Erhaltungszustand der jeweiligen lokalen Population der Arten zeitigen könnte. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist damit in Bezug auf beide Spechtarten ebenso nicht gegeben.

Das gegenständliche Vorhaben zeitigt daneben auch keine Wirkungen, die zu einer merklichen Steigerung des Risikos, dass Individuen der beiden Arten mit Fahrzeugen auf der Autobahn zusammenstoßen und dabei zu Schaden kommen. Es führt zu keiner Neuerschneidung des Lebensraums der Spechtarten, die vorhabensbedingte Zunahme der Verkehrsstärke auf der A 6 bringt nach der bestehenden Erkenntnislage mit Blick auf jetzt schon vorzufindende Verkehrsbelastung ebenso keine spürbare Steigerung dieses Risikos mit sich. Baubedingten Tötungen bzw. Verletzungen von Tieren der beiden Arten wird mittels der Maßnahmen 5.1 V und 5.2 V wirksam vorgebeugt. Somit wird auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG hinsichtlich der Spechte nicht verwirklicht.

### 3.4.6.2.2.3.2 An Hecken gebundene Vogelarten

Aus dieser Gilde sind vorliegend die Arten Dorngrasmücke, Neuntöter und Goldammer näher zu betrachten. Von der Dorngrasmücke konnten im Rahmen der projektbezogenen Erhebungen insgesamt sechs Reviere im Untersuchungsgebiet festgestellt werden, wobei einige der Artbeobachtungen in unmittelbarer Nähe zur A 6 gemacht wurden. Vom Neuntöter wurden ebenso sechs Reviere im Untersuchungsgebiet vorgefunden. Die Goldammer wurde im Rahmen der Erhebungen im gesamten Untersuchungsgebiet sehr häufig angetroffen, u. a. auch in die Autobahn begleitenden Gehölzstrukturen. Insgesamt wurden von dieser Art 41 Reviere festgestellt.

Anlage- bzw. baubedingt führt das Vorhaben zu Eingriffen in Heckenbestände und Heckensäume; solche Strukturen müssen im Umfang von 1,27 ha beseitigt werden. Die betreffenden Strukturen weisen vorliegend eine hervorgehobene Bedeutung als Brut- und Ruhestätte für die Dorngrasmücke, den Neuntöter und die Goldammer auf, da entsprechende Strukturen im Untersuchungsgebiet und in dessen näherem Umfeld bedingt durch die stetige Intensivierung der Landwirtschaft nur noch in untergeordnetem Umfang vorkommen. Es entstehen Beeinträchtigungen für mehrere Brutreviere der Goldammer, der Dorngrasmücke und des Neuntöters, entweder durch Flächenbeanspruchung im Rahmen des Baubetriebs oder die unmittelbare räumliche Nähe des Revierzentrums zum Baufeldbereich. Bzgl. der Goldammer entsteht vorhabensbedingt dadurch ein Verlust von zusammen acht Brutplätzen, vom Neuntöter sind zwei Brutplätze betroffen, von der Dorngrasmücke ebenso zwei. Wie unter C. 3.4.6.2.2.1 c) bereits dargelegt, führt aber die Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten außerhalb der artspezifischen Nutzungszeiten – für letzteres ist durch die Maßnahme 5.1 V gesorgt – bei nicht standorttreuen Tierarten, zu denen eben Heckenbrüter wie die Dorngrasmücke, die Goldammer und der Neuntöter zählen, die ihre Lebensstätte regelmäßig wechseln und ihre Nester in jeder Brut-saison neu bauen, nicht zu einem Eintreten des Verbotstatbestandes § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. Anderes kann nur dann gelten, wenn in mindestens einem regelmäßig belegten Brutrevier alle als Standort von Nestern geeigneten Brutplätze verloren gehen (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, NVwZ 2010, 44 Rn. 75; BVerwG, Urteil vom 21.06.2006, NVwZ 2006, 1161 Rn. 33; vgl. auch Nr. 2.1.2 des Endberichts „Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben“). Dies ist hier aber nicht der Fall. Die drei Vogelarten kommen verteilt über das gesamte Untersuchungsgebiet vor (siehe die einzelnen Blätter der Unterlage 19.4.2, u. a. die dort kenntlich gemachten „Funktionsraum mit hoher Bedeutung für Vögel; strukturreiche Offenlandlebensräume“ 1/3, 3/1, 3/4, 5/1, 5/4 und 5/5). Diese liegen größtenteils außerhalb des geplanten Baufeldbereichs. Lediglich die Funktionsräume 1/4 und 3/6 im Bereich des AK Feuchtwangen/Craillsheim befinden innerhalb bzw. am Rand dessen. Da, wie die höhere Naturschutzbehörde bestätigt hat und sich nicht zuletzt auch aus den der Unterlage 19.4.2 zu Grunde liegenden Luftbildern hinreichend klar ergibt, sich aber im Umfeld der A 6 insgesamt noch genügend geeignete Strukturen für den Nestbau in für die Arten noch zu überbrückender Entfernung befinden (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG), wird der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG für die genannten Hecken brütenden Vogelarten vorhabensbedingt nicht erfüllt.

Mit Blick auf die bereits gegebene Vorbelastung des die Autobahn umgebenden Raums durch die typischen Störwirkungen, die von den bestehenden Siedlungen, dem Straßenverkehr (insbesondere demjenigen auf der Autobahn) sowie der landwirtschaftlichen Nutzung im Umfeld ausgehen, führen die bau- und betriebsbedingten Störeinflüsse des Vorhabens nicht zu einer spürbaren Veränderung der Störungskulisse für die Dorngrasmücke, den Neuntöter und die Goldammer. (Zusätzliche) Störwirkungen, die einen Einfluss auf den Erhaltungszustand der lokalen

Populationen der Arten haben könnten, sind deshalb nicht in Rechnung zu stellen. Baubedingte Störungen während der Brutzeit der Vogelarten werden durch die Maßnahme 5.1 V ausgeschlossen. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist demnach auch nicht gegeben.

Durch das gegenständliche Vorhaben entstehen keine Wirkungen, die zu einer spürbaren Erhöhung des Kollisionsrisikos von Exemplaren der drei Vogelarten mit Fahrzeugen im Verkehrsraum der Autobahn führen. Denn die Lebensräume dieser Arten werden infolge des Vorhabens nicht neu zerschnitten, die prognostizierte Zunahme der Verkehrsstärke auf der A 6 erhöht unter Berücksichtigung der bereits heute dort anzutreffenden Verkehrsbelastung das Kollisionsrisiko nicht relevant. Einem Töten bzw. Verletzen von Exemplaren der drei Vogelarten im Rahmen des Baubetriebs wird mit der Maßnahme 5.1 V wirksam vorgebeugt; die notwendigen Holzungsarbeiten finden demnach außerhalb der Brutperioden der Vogelarten statt. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird damit ebenso nicht verwirklicht.

#### 3.4.6.2.2.2.3.3 Feldlerche

Im Rahmen der projektbezogenen Erhebungen wurden innerhalb des Untersuchungsgebiets insgesamt 39 Reviere der Feldlerche festgestellt (drei im Bereich des Beginns des Ausbauabschnitts nördlich der A 6 zwischen der Autobahn und Schlee-hardshof, fünf Reviere südlich der A 6 zwischen der Autobahn und Grimmschwinden/Schnelldorf, acht Reviere südlich der Autobahn nordöstlich von Schnelldorf/nordwestlich von Oberampfrach, ein Revier nordöstlich von Oberampfrach, ein Revier nördlich der PWC-Anlage Rothensteig, vier Reviere im Umfeld der AN 4 nördlich der A 6, zehn Reviere nordöstlich des AK Feuchtwangen/Crailsheim, sieben Reviere südöstlich/östlich des AK). Infolge der während der Bauzeit vorgesehenen Beanspruchung von Flächen zur Baustelleneinrichtung bzw. Zwischenlagerung gehen für vier Brutpaare der Feldlerche zeitweilig notwendige Lebensräume verloren (durch unmittelbare Flächeninanspruchnahme bzw. starke Annäherung an den jeweiligen Reviermittelpunkt nördlich von Grimmschwinden/im Bereich des Baufeldes des ASB/RHB 712-1R/im Umfeld der AN 4 nördlich der A 6). Um dies aufzufangen, sieht die festgestellte Planung vor, westlich des gegenständlichen Ausbauabschnittes – innerhalb des Aktionsradius der Feldlerche – im Rahmen der Maßnahme 14 A<sub>CEF</sub> im Wege temporärer freiwilliger vertraglicher Vereinbarungen in einem Raum von 5 bis 6 ha Größe die dort mögliche Brutpaardichte der Feldlerche zu steigern und so den vorhabensbetroffenen Feldlerchebrutpaaren während der Bauphase hier einen adäquaten Ausweichlebensraum zu bieten. Die Steigerung der Brutpaardichte erfolgt durch eine Verbesserung der Habitatqualität; hierzu werden ca. 9.000 m<sup>2</sup> zu Buntbrachen entwickelt. Mit dieser Maßnahme werden den betroffenen Brutpaaren während der Brut- und Aufzuchtzeit genügend geeignete Strukturen für die Anlegung von Nestern sowie ein ausreichender Nahrungslebensraum zur Verfügung gestellt. Feldlerchenreviere können je nach den örtlichen Gegebenheiten eine Größe von weniger als 1 ha umfassen (vgl. etwa BayVGH, Urteil vom 17.05.2018 – 8 A 17.40016 – juris Rn. 131 f.). Im Hinblick darauf sowie die genannte Größe des Raumes, der durch die Maßnahme 14 A<sub>CEF</sub> aufgewertet wird, ist der Maßnahmenumfang ausreichend groß bemessen. Die ökologische Funktion der vom Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Feldlerche wird damit während des baubedingten Eingriffs unterbrechungslos weiterhin erfüllt (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist sonach nicht gegeben.

Unter Berücksichtigung der Maßnahme 14 A<sub>CEF</sub>, des vorgefundenen Verteilungsmusters der Feldlerche im Untersuchungsgebiet sowie der Entfernung der einzelnen Reviere von der Autobahn sind evtl. (zusätzliche) Störeinflüsse des Vorhabens, die insbesondere auch durch das Heranrücken der A 6 an mehrere Reviere wegen der

vorgesehenen einseitigen Verbreiterung nach Norden möglich sind, insgesamt nicht von Bedeutung. Ein merklicher Einfluss auf den Erhaltungszustand der lokalen Population der Feldlerche kann jedenfalls ausgeschlossen werden. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist daher auch nicht einschlägig.

Dass es zu Tötungen bzw. Verletzungen von Nestlingen der Feldlerche im Rahmen des Baubetriebs kommt, wird durch die Maßnahme 5.1 V wirksam verhindert. Dort, wo baubedingt unmittelbar in Bereiche von Revierzentren der Art eingegriffen wird, wird die notwendigen Baufeldfreiräumung ausschließlich im Zeitraum vom 1. September bis 28./29. Februar durchgeführt; dieser Zeitraum liegt außerhalb der artspezifischen Jungen- und Aufzuchtzeit. Einer erneuten Besiedelung der Fläche zwischen der Baufeldfreimachung und der Nutzung der Fläche im Rahmen des Baubetriebs wird außerdem durch geeignete Vergrümnungsmaßnahmen (z. B. Flatterbänder) vorgebeugt. Das betriebsbedingte Risiko, dass Exemplare der Art mit Fahrzeugen im Verkehrsraum der Autobahn kollidieren, erhöht sich infolge des gegenständlichen Vorhabens ebenso nicht spürbar. Die A 6 weist bereits heute eine sehr hohe Verkehrsdichte auf. Die prognostizierte Verkehrssteigerung verändert insoweit die Gefährdungslage nicht relevant, vor allem da die Art stark befahrene Straßen ohnehin weitgehend meidet und zu diesen regelmäßig einen entsprechenden (relativ großen) Abstand hält. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 wird damit hinsichtlich der Feldlerche ebenso nicht verwirklicht.

#### 3.4.6.2.2.3 Artenschutzrechtliche Ausnahmevoraussetzungen

Wie vorstehend dargelegt, erfüllt das gegenständliche Vorhaben in Bezug auf den Biber, die Haselmaus sowie den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling jeweils den Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. Auf Grund dessen sind für eine Zulassung des Vorhabens Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG notwendig.

Nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG können die zuständigen Behörden im Einzelfall Ausnahmen von den Verboten des § 44 BNatSchG aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art zulassen. Darüber hinaus erfordert eine Ausnahme nach Satz 2, dass zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert. Außerdem darf Art. 16 FFH-RL der Zulassung nicht entgegenstehen. Die Ausnahmevoraussetzungen liegen hier vor; die Ausnahmen werden deshalb in Ausübung des dadurch eröffneten Ermessensspielraums mit diesem Beschluss zugelassen.

a) Ob zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses 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 (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011 – 9 A 12.10 – juris Rn. 147 m. w. N. [insoweit nicht abgedruckt in ZUR 2012, 95]).

Ein solches ist hier gegeben. Die verbotstatbestandlichen Handlungen sind auf der einen Seite nur von begrenztem Gewicht. Zwar gehen in einigem Ausmaß Flächen verloren, die den genannten Tierarten als Fortpflanzungs- und Ruhestätten dienen. Das Gewicht dieses Verlusts wird aber zum einen dadurch gemindert, dass der Verlust der betroffenen Lebensstätten zum großen Teil nur baubedingt ist, d. h. die betreffenden Flächen werden den Tierarten vorwiegend nicht auf Dauer entzogen. Daneben erscheint die Schwere des Eingriffs nochmals deshalb als geringer, da größtenteils gezielt neue Habitate in entsprechendem Umfang geschaffen bzw. durch Aufwertungsmaßnahmen für die Arten geeignete Flächen in ihrer Aufnahmekapazität gefördert werden.

Für die Haselmaus wird im Rahmen der Maßnahmen 9 V und 18 E<sub>FCS</sub> die Lebensraumkapazität in der unmittelbaren Nachbarschaft des Eingriffsbereichs des Vorhabens (durch das Einbringen künstlicher Strukturen) kurzfristig erhöht (siehe dazu die entsprechenden Maßnahmenblätter in Unterlage 9.3 T). Mittelfristig führen die landschaftspflegerischen Maßnahmen 20 G (Wiederanlage von Wald einschließlich Entwicklung eines Waldmantels) und 21 G (Pflanzung von artenreichen Hecken- und Gebüschriegeln sowie Einzelbäumen entlang der Autobahn) zu einer Neueta-blierung von Lebensraum für die Haselmaus in den Maßnahmenflächen. Darüber hinaus wird mit der Maßnahme 18 E<sub>FCS</sub> mittels der dabei vorgesehenen Entwicklung von Waldinnensäumen entlang bestehender Wege auf längere Sicht ebenso weite-erer Lebensraum für die Haselmaus in nicht unerheblichem Umfang zur Verfügung gestellt. Dabei ist außerdem zu berücksichtigen, dass der vorhabensbedingte Lebensraumverlust für die Haselmaus im Vergleich zum Angebot an geeigneten Struk-turen innerhalb des Untersuchungsgebiets insgesamt vergleichsweise gering ausfällt.

Hinsichtlich des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings stellt sich die Situation ähnlich dar. Für den vorhabensbedingten Flächenverlust wird im Rahmen der Maßnahme 12 A<sub>FCS</sub> ein mehr als flächengleiches Ersatzhabitat am Erlgraben geschaffen (siehe das zugehörige Maßnahmenblatt in Unterlage 9.3 T). Die Maßnahme ist ins-besondere deshalb geeignet, da sie in unmittelbarer Nähe zum Eingriff in die der-zeitigen Habitatbereiche des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings ausgeführt wird (weniger als 200 m entfernt, wie sich aus Unterlage 9.2 Blatt 10 T ergibt; siehe zu dieser Anforderung S. A 215 ff. des Anhangs zum Endbericht „Rahmenbedingun-gen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorha-ben“). Dadurch sowie durch die räumliche Nähe zur Wörnitzau – dies macht ein Vorkommen der für die Schmetterlingsart unabdingbaren Roten Knotenameise auch im Bereich der Maßnahmenfläche sehr wahrscheinlich – ist eine zukünftige Besied-lung des Ersatzhabitats durch den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling als aus-reichend gesichert anzusehen.

Lediglich für den Biber stellt sich die Situation anders dar, da – wie bereits dargelegt – vorliegend geeignete Maßnahmen zur Schaffung anderweitigen Nahrungslebens-raums in akzeptabler Entfernung nicht zur Verfügung stehen. Der betroffene Le-bensraum des Bibers ist zum großen Teil aber nicht auf Dauer betroffen, da die Rodung der vom Vorhaben betroffenen Nahrungsgehölze weitgehend nur für die Bauabwicklung notwendig ist. Im Anschluss daran werden entsprechende Gehölz-strukturen u. a. auch im hier betroffenen Bereich flächengleich zumindest mittel- bis langfristig im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahme 21 G neu etabliert.

Auf der anderen Seite ist dem öffentlichen Interesse an der Realisierung des gegen-ständlichen Vorhabens ein hoher Stellenwert zuzumessen. Er manifestiert sich in der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen und dort noch dazu in die Dringlichkeitsstufe des Vordringlichen Bedarfs (siehe lfd. Nr. 155 der Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG). Darüber hinaus ist die A 6 Teil des „Transeuropäischen Verkehrsnetz“ (siehe Art. 2 Abs. 1 und Nr. 5.4 des Anhangs I der Verordnung Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäi-schen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU). Auch dies schlägt in der Interessenabwägung mit hohem Gewicht zugunsten des Vorha-bens zu Buche (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.05.2002, NVwZ 2002, 1243, 1248). Das „Transeuropäische Verkehrsnetz“ dient nach der zweiten Begründungserwägung der Verordnung Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 wichtigen Unionszielen wie dem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes und der Stärkung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen

Zusammenhalts. Projekten, die in das gesamteuropäische Verkehrssystem eingebunden sind, ist damit auch ein hoher Stellenwert für die Integration der Union zugewiesen (siehe dazu BVerwG, Urteil vom 12.03.2008 – 9 A 3.06 – juris Rn. 159). Zudem ist nach der dritten Begründungserwägung der genannten Verordnung im Hinblick auf die durch die Zunahme des Verkehrsaufkommens und die dadurch bedingten vermehrten Überlastungen im internationalen Verkehr auch notwendig, die Kapazität des transeuropäischen Verkehrsnetzes und die Ausnutzung dieser Kapazität zu optimieren und wo nötig zu erweitern, indem etwaige Infrastrukturengpässe beseitigt und Lücken in den Infrastrukturverbindungen in und zwischen den Mitgliedstaaten sowie ggf. zu den Nachbarstaaten geschlossen werden. Dem will das gegenständliche Vorhaben Rechnung tragen; das bestätigt nochmals den hohen Stellenwert des Vorhabens. Das für das Vorhaben streitende öffentliche Interesse wird zudem zusätzlich durch die derzeit festzustellenden verkehrlichen Verhältnisse gestützt, die u. a. durch eine in den verkehrlichen Spitzenstunden wiederkehrende stockende Verkehrsabwicklung sowie vergleichsweise hohe Unfallzahlen geprägt sind (siehe dazu unter C. 3.3.1; vgl. auch BVerwG a. a. O. Rn. 149). Dem verkehrlichen Interesse der Allgemeinheit ist deshalb im Ergebnis ein höheres Gewicht einzuräumen als den betroffenen Belangen des speziellen Artenschutzes.

b) Es gibt vorliegend es auch keine zumutbare Alternative (§ 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG). Geeignete Maßnahmen, mit denen die verbotswidrigen Einwirkungen an Ort und Stelle ausgeschlossen werden könnten, stehen nicht zur Verfügung. Eine den mit den Belangen des speziellen Artenschutzes verträglichere Ausbauvariante existiert ebenso nicht. Die Betroffenheit der Haselmaus folgt hier aus der unmittelbaren Nähe ihrer Lebensräume zur bestehenden Trasse der A 6. Für die Haselmaus bedeutende Lebens- bzw. Funktionsräume finden sich beidseits in den entlang der Autobahn stehenden Gehölzen, so dass insoweit auch ein symmetrischer Ausbau bzw. ein einseitiger Ausbau in südliche Richtung zu keiner bedeutenden Veränderung der Betroffenheit der Art führen würde. Das betroffene Revier des Bibers liegt unmittelbar südlich der Autobahn und wäre bei den beiden zuletzt genannten Ausbauvarianten deshalb stärker betroffen als bei der gewählten Lösung; durch die plangegenständliche Ausbauvariante wird sich der Lebensraum für die Art mittel- bis langfristig sogar vergrößern.

Zudem würden eine Verbreiterung in südliche Richtung oder ein symmetrischer Ausbau artenschutzrechtliche Konflikte dahin gehend aufwerfen, dass dadurch in größerem Umfang als bei der gewählten Lösung in strukturreiche alte Waldflächen eingegriffen würde, die nicht bzw. nur innerhalb eines sehr langen Zeitraumes adäquat wiederhergestellt werden könnten. Hierdurch würde sich der Artenschutz auch bei diesen beiden Ausbauvariante als eine ebenso wirksame Zulassungssperre darstellen (vgl. dazu z. B. BVerwG, Urteil vom 23.04.2014 – 9 A 25.12 – juris Rn. 120 [insoweit nicht abgedruckt in ZUR 2014, 668]); durch einen hier jeweils merklich größeren Verlust der angesprochenen strukturreichen Waldflächen würden bzgl. der Baumhöhlen bewohnenden Fledermausarten sowie der vorkommenden Spechtarten nach derzeitiger Erkenntnislage artenschutzrechtliche Verbote erfüllt (siehe insbesondere die in Unterlage 19.4.2 Blatt 1 mit den Nrn. 2/3, 2/7 und 2/8 gekennzeichneten Funktionsräume mit hoher Bedeutung für Vögel und Fledermäuse).

Die Betroffenheit des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings ist durch die Errichtung eines Absetz- und Regenrückhaltebeckens im Bereich des AK Feuchtwangen/Crailsheim bedingt. Für diese Beckenanlage gibt es unter Berücksichtigung der gegebenen topographischen Verhältnisse keinen geeigneten alternativen Standort, der geringere Beeinträchtigungen für die Schmetterlingsart mit sich bringen würde. Mögliche Standorte südlich der Autobahn würden auch Eingriffe in das FFH-Gebiet „Wörnitztal“ bzw. in dortige potentielle Lebensräume des Dunklen Wiesenknopf-

Ameisenbläulings mit sich bringen. Hierdurch würde die Betroffenheit der Art insgesamt nicht relevant geringer. Ebenso ist kein wasserwirtschaftlich gangbarer Beckenstandort nördlich der A 6 ersichtlich, der geringere Eingriffe in den Lebensraum der Art mit sich bringen würde. Der gewählte Standort minimiert die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen insgesamt schon so weit wie möglich.

c) Daneben ist jeweils auch die Voraussetzung erfüllt, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtern darf. Anders als für den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG kommt es für die Erteilung einer Ausnahme nicht speziell auf den Erhaltungszustand des von dem Vorhaben unmittelbar betroffenen lokalen Vorkommens an. Vielmehr ist eine Gesamtbetrachtung anzustellen, die auch die anderen Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in den Blick nimmt. Entscheidend ist, ob die Gesamtheit der Populationen in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011 – 9 A 12.10 – juris Rn. 151). Dies ist hier für alle verbotstatbestandlich betroffenen Arten der Fall. Das Vorhaben führt bereits für keine dieser Arten zu einem nachhaltigen negativen Einfluss auf die jeweilige lokale Population. Auf Grund dessen kann erst recht ein nachteiliger Einfluss bzgl. des räumlich weiter zu ziehenden Bereichs des natürlichen Verbreitungsgebiets der Populationen der Arten ausgeschlossen werden.

Für den Biber ergibt sich dies daraus, dass sich der Biberbestand im Landkreis Ansbach in den letzten zwei Jahrzehnten deutlich vergrößert hat und hier bei den letzten Erhebungen mehr als 140 Reviere der Art festgestellt wurden, so dass mit Blick auf die landschaftsstrukturelle Ausstattung davon ausgegangen werden darf, dass die Lebensraumkapazität für den Biber im Landkreis weitestgehend ausgeschöpft ist. Mit Blick darauf darf hier von einem günstigen und stabilen Arterhaltungszustand ausgegangen werden, so dass ein kleinräumiger Eingriff in ein einzelnes Biberrevier keine tief greifenden Auswirkungen auf diese Population zeitigt. Darüber hinaus ist, sobald die im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahme 21 G angepflanzten Gehölze einen bestimmten Entwicklungsstand erreicht haben, auf Grund dargestellten Populationssituation mit hoher Wahrscheinlichkeit von einer zeitnahen (erneuten) Nutzung der im Bereich des betroffenen Biberreviers vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen durch den Biber auszugehen. Ein nachhaltiger nachteiliger Effekt des Vorhabens auf den Erhaltungszustand der lokalen Population der Art kann dadurch in der Gesamtbetrachtung ausgeschlossen werden.

Hinsichtlich der Haselmaus sind unter Berücksichtigung der für diese in der festgestellten Planung vorgesehenen bzw. auch für sie wirksamen Maßnahmen (kurzfristige Erhöhung des Lebensraumangebots im Rahmen der Maßnahmen 9 V und 18 E<sub>FCS</sub>, Neueta-blierung autobahnnaher Gehölz- bzw. Waldstrukturen durch die Maßnahmen 20 G und 21 G auf mittlere bzw. längere Sicht sowie zusätzliche langfristige Bereitstellung von geeigneten Ersatzhabitaten im Rahmen der Maßnahme 18 E<sub>FCS</sub>) ebenso keine nachhaltigen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand ihrer lokalen Population zu gewärtigen.

Für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling gilt im Ergebnis nichts Anderes. Diese Art ist bekannt dafür, Metapopulationen zu bilden (siehe S. A 213 des Anhangs zum Endbericht „Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben“), d. h die Population besteht aus einer Gruppe von Teilpopulationen, die untereinander in Austausch stehen, der auch einen genetischen Austausch beinhaltet. Mit Blick auf die vorhandenen Erkenntnisse zum räumlichen Vorkommen der Art, insbesondere innerhalb des nahe zum Eingriff in den Bestand der Art liegenden FFH-Gebiets „Wörnitztal“ (hier sind insgesamt 50 Fundpunkte der Art mit fast 300 Imagines bekannt) sowie der im betreffenden Raum

vorzufindenden Landschaftsstruktur (u. a. ist der betroffene Lebensraum über Grabensysteme mit den Wiesen der Wörnitzau und deren Zuflüssen verbunden), müssen die vorgefundenen Individuen des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings als Teil der Metapopulation der Wörnitzau angesehen werden. Hierfür spricht außerdem auch die vergleichsweise geringe Größe des im Umfeld des AK Feuchtwangen/Crailsheim festgestellten Lebensraums, mit dem eine im Verhältnis auch nur geringe Individuenanzahl korrespondiert. Mit Hilfe der Maßnahme 12 A<sub>FCS</sub> werden in unmittelbarer räumlicher Nähe zum Eingriffsort neue, für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling geeignete Strukturen in dem Eingriff entsprechendem Umfang etabliert. Es besteht eine ausreichend hohe Wahrscheinlichkeit dafür, dass dieser neue Lebensraum von der Art besiedelt werden wird. Für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling ist nicht zuletzt auch charakteristisch, dass er auch vormalig genutzte Habitatbereiche nach dem Erlöschen einer Teilpopulation wiederbesiedelt (vgl. wiederum S. A 213 des Anhangs zum Endbericht „Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben“). Damit entstehen auch für diese Art keine nachhaltigen negativen Auswirkungen auf den lokalen Arterhaltungszustand.

In diesem Zusammenhang stellt es auch kein Hindernis dar, dass in der Unterlage 19.1.3 T der Erhaltungszustand der zuvor behandelten Arten teilweise als ungünstig/schlecht bewertet wird. Denn auch ein schlechter Erhaltungszustand schließt die Erteilung einer Ausnahme nicht aus. Notwendig ist insoweit nur, dass hinreichend sicher nachgewiesen ist, dass die Ausnahme den ungünstigen Erhaltungszustand nicht verschlechtern und die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands nicht behindern kann (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011 – 9 A 12.10 – juris Rn. 152 m. w. N.). Dass keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes infolge des Vorhabens eintritt, wurde soeben dargelegt. Ebenso wenig führt das Vorhaben zu konkreten Hürden für Bemühungen, die Erhaltungszustände der verbotstatbestandlich betroffenen Arten in ihrem jeweiligen natürlichen Verbreitungsgebiet zu verbessern. Insoweit sind angesichts der konkreten, nur relativ kleinräumigen Betroffenheiten der Arten sowie der sonstigen räumlichen Randbedingungen keinerlei Anhaltspunkte für eine solche Behinderung ersichtlich.

d) Eine Gewährung der – von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG) umfassten – artenschutzrechtlichen Ausnahmen entspricht auch pflichtgemäßer Ermessensausübung. Der 6-streifige Ausbau der A 6 im gegenständlichen Abschnitt ist dringend geboten, ein milderes Mittel, d. h. eine gleich geeignete und zumutbare Alternative, steht nicht zur Verfügung. Die für die Erteilung der Ausnahmen streitenden Belange wiegen im Ergebnis deutlich schwerer als die dagegen sprechenden. Die Planfeststellungsbehörde lässt deshalb das Vorhaben trotz der damit verbundenen Auswirkungen für die genannten besonders bzw. streng geschützten Arten zu.

#### 3.4.6.3 *Berücksichtigung der Naturschutzbelange im Rahmen der Abwägung*

Bei der Planfeststellung nach § 17 FStrG ist die Umweltverträglichkeit auch 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 abgehandelten Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie dem allgemeinen und besonderen Artenschutz – der nachfolgend behandelten Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG zu.



### 3.4.6.4 *Eingriffsregelung*

#### 3.4.6.4.1 Rechtsgrundlagen

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.

Ein 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 gegeben sind, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen (§ 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, Rn. 26 ff., zur bis 28.02.2010 geltenden Rechtslage).

#### 3.4.6.4.2 Vermeidungsgebot

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 (BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565, 568). 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. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung. Die am Ort

des Eingriffs selbst zwangsläufig hervorgerufenen Beeinträchtigungen nimmt das Naturschutzrecht als unvermeidbar hin (zu letzterem siehe BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, NVwZ 1997, 914).

Das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG zwingt die Planfeststellungsbehörde auch nicht zur Wahl der ökologisch günstigsten Planungsalternative. 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 (BVerwG a. a. O.).

#### 3.4.6.4.3 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Eine ausführliche Beschreibung des betroffenen Gebietes, des vorhandenen Bestandes von Natur und Landschaft sowie der Vorhabenswirkungen hierauf findet sich – neben den Ausführungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung unter C. 2 – insbesondere in Unterlage 19.1.1 T, auf die an dieser Stelle die im Einzelnen verwiesen wird.

Durch das Vorhaben werden verschiedene Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes hervorgerufen, die zweifelsfrei als Eingriff i. S. d. § 14 Abs. 1 BNatSchG zu werten sind. Die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen lassen sich grob wie folgt skizzieren:

Im Rahmen des Vorhabens werden etwa 6,5 ha netto (unter Abzug zu entsiegelnder Flächen) neu versiegelt. Weitere ca. 33,6 ha Fläche werden überbaut, z. B. durch Böschungen oder Mulden, ohne dass eine Versiegelung stattfindet. Insgesamt muss für das Vorhaben auf Dauer etwa 6,4 ha Wald beseitigt werden, darunter in Teilbereichen auch Sumpf- und Auwaldflächen. Durch die Verwirklichung der Planung werden u. a. auch Feldgehölze und -hecken, Gewässerbegleitgehölze, mesophile Gebüsche, Autobahnbegleitgrün, Land- und Großröhrichte, magere Altgrasbestände sowie Acker- und Grünlandflächen versiegelt, überbaut, während der Bauzeit beansprucht bzw. mittelbar beeinträchtigt. Durch den Ausbau der Autobahn wird die immissionsbedingte Beeinträchtigungszone entlang der bestehenden Trasse in bislang außerhalb davon liegende Bereiche verlagert (im Bereich des einseitigen Ausbaus) bzw. erweitert (dort, wo die A 6 symmetrisch ausgebaut wird). Durch die Inanspruchnahme von Autobahnbegleitgehölzen gehen zunächst auch das Landschaftsbild prägende Gehölzstrukturen entlang der A 6 verloren. Die im Bereich von Schnelldorf und Oberampfrach geplanten Lärmschutzwände/-wälle, die eine Höhe zwischen 4 m und 9 m erreichen, führen ebenso zu visuell deutlich wahrnehmbaren Veränderungen im unmittelbaren Umfeld der Autobahn.

Wegen weiterer Einzelheiten zu den vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wird auf Kapitel 4.1 der Unterlage 19.1.1 T sowie Unterlage 9.4 T Bezug genommen. Diesen Unterlagen liegt eine sachangemessene ökologische Bestandsaufnahme zu Grunde. Die zugehörige zeichnerische Darstellung einschließlich der jeweiligen Verortung im Untersuchungsgebiet findet sich im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 19.1.2).

Zweifel daran, dass die Vorhabenträgerin hinreichend detailliertes und 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. dazu

BVerwG, Urteil vom 15.01.2004, NVwZ 2004, 732, 737), zumal auch die höhere Naturschutzbehörde in dieser Hinsicht keine Bedenken geäußert hat.

#### 3.4.6.4.4 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Angesichts der vorgesehenen, bereits im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung skizzierten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (siehe hierzu unter 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 vom festgestellten Plan umfassten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind in Kapitel 3.2 der Unterlage 19.1.1 T aufgelistet und in den zugehörigen Maßnahmenblättern in Unterlage 9.3 T im Einzelnen beschrieben, worauf an dieser Stelle Bezug genommen wird.

Um eine auch im Detail sachgerechte Maßnahmenumsetzung zu gewährleisten, wurde der Vorhabensträgerin unter A. 3.3.1 bzgl. der artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie der sonstigen Kompensations-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen die Beauftragung einer ökologischen Baubegleitung rechtzeitig vor Baubeginn und deren Benennung gegenüber der unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Ansbach aufgegeben. Die der ökologischen Baubegleitung zufallenden Aufgaben sind an der genannten Stelle des Beschlusstextes skizziert.

Unter Würdigung und Abwägung aller bekannten Aspekte stellen sich die vorgesehenen Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen bei Berücksichtigung der vorstehend genannten Nebenbestimmungen als ausreichend dar. Darüber hinausgehende, der Vorhabensträgerin noch zumutbare Maßnahmen/Maßgaben sind nicht ersichtlich. Dass weitere Maßnahmen ernsthaft in Betracht kämen, wurde im Übrigen auch im Anhörungsverfahren nicht geltend gemacht.

#### 3.4.6.4.5 Unvermeidbare Beeinträchtigungen

Trotz aller Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verursacht die festgestellte Planung erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Diese Beeinträchtigungen sind als unvermeidbar anzusehen, da zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu erreichen, nicht gegeben sind. Dabei verbleiben insbesondere folgende unvermeidbare Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Überbauung, bauzeitliche Inanspruchnahme und Beeinträchtigung von Sumpfwald- und Auwaldflächen
- Versiegelung, Überbauung, bauzeitliche Inanspruchnahme und Beeinträchtigung von Laub(misch)wäldern und Nadelholzforsten unterschiedlicher Art und unterschiedlichen Alters sowie von Vorwaldflächen und Waldmänteln
- Versiegelung, Überbauung und bauzeitliche Inanspruchnahme von Feldgehölzen, von Einzelbäumen/Baumgruppen/Baumreihen unterschiedlicher Art und Ausprägung, von mesophilen Gebüschern und Hecken sowie von Streuobstbeständen
- Überbauung, Versiegelung, bauzeitliche Inanspruchnahme und Beeinträchtigung von Säumen und Staudenfluren unterschiedlicher Ausprägung und Standorte
- Bauzeitliche Inanspruchnahme gewässerbegleitender Gehölzstrukturen/Waldflächen unterschiedlicher Ausprägung

- Überbauung und bauzeitliche Inanspruchnahme von Land- und Wasserröhrichten
- Bauzeitliche Inanspruchnahme und Beeinträchtigung seggen- bzw. binsenreicher Feucht- und Nasswiesen
- Bauzeitliche Inanspruchnahme naturnaher Gräben
- Bauzeitliche Inanspruchnahme und Beeinträchtigung von Still- und Fließgewässern
- Überbauung und Versiegelung von natürlichen bzw. naturnahen Felsstrukturen
- Überbauung, bauzeitliche Inanspruchnahme und Beeinträchtigung von Ruderalflächen
- Versiegelung von Straßenbegleitgrün
- Versiegelung, Überbauung, bauzeitliche Inanspruchnahme sowie Beeinträchtigung von Acker- und Grünlandflächen unterschiedlicher Ausprägung
- Versiegelung von unbefestigten Wegeflächen
- Versiegelung von Schotterflächen

Eine ins Detail gehende Beschreibung der unvermeidbaren Beeinträchtigungen findet sich in Teil 2 der Unterlage 9.4 T; hierauf wird Bezug genommen.

#### 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 nunmehr grundsätzlich gleichrangig nebeneinander stehen. Der Umstand, dass der räumliche Bezug zum Eingriffsort bei Ersatzmaßnahmen lockerer sein kann als bei Ausgleichsmaßnahmen, erweitert zugunsten der Planfeststellungsbehörde den örtlichen Bereich, in dem Ersatzmaßnahmen festgesetzt werden können. Dies stellt aber nicht in Frage, dass Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde sich eine möglichst eingriffsnaher Kompensation zum Ziel setzen dürfen (BVerwG, Urteil vom 22.11.2016, NVwZ 2017, 627 Rn. 22). Die Pflicht zu möglichen Kompensationsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts striktes Recht (siehe etwa Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565, und 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 i. S. d. § 15 Abs. 2 BNatSchG 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 und § 10 Abs. 1 Sätze 1 und 2 BayKompV). Nach § 10 Abs. 1 Satz 3 BayKompV sind dabei Festlegungen zu treffen für den Zeitraum der Maßnahmen zur Herstellung und Erreichung des Entwicklungsziels (Herstellungs- und Entwicklungspflege) sowie den Zeitraum zur Aufrechterhaltung des Entwicklungsziels (Unterhaltungspflege). Da die Maßnahmenblätter in Unterlage 9.3 T für die betreffenden Kompensationsmaßnahmen die jeweils notwendigen Unterhaltungs- und Pflegezeiträume benennen, wird im Rahmen der Nebenbestimmung A. 3.3.4 insoweit auf die entsprechenden Angaben in dieser

Unterlage Bezug genommen. Nachdem die Vorhabensträgerin Teil der staatlichen Straßenbauverwaltung ist, gilt für sie die Begrenzung des Zeitraums der Durchführung der notwendigen Pflegemaßnahmen in § 10 Abs. 1 Satz 4 nicht (§ 10 Abs. 3 BayKompV). Der Abschluss der Herstellung der Maßnahmen und das Erreichen des Entwicklungsziels ist der Gestattungsbehörde nach § 10 Abs. 1 Satz 6 anzuzeigen; eine dahin gehend Verpflichtung der Vorhabensträgerin ist in der Nebenbestimmung A. 3.3.2 enthalten.

Der notwendige Zugriff auf die Maßnahmenflächen wird entsprechend § 11 BayKompV in ausreichender Weise abgesichert.

Für die Absicherung der Maßnahme 14 A<sub>CEF</sub> genügen wie vorgesehen vertragliche Vereinbarungen. Sie wird nur temporär – bis zum Ende aller Bauarbeiten – ausgeführt. Mit Blick auf die Größe des Raumes, in dem die Maßnahme umgesetzt werden kann (siehe Unterlage 9.2 Blatt 12 T), ist für die Erreichung des angestrebten Maßnahmenenerfolgs auch kein Zugriff auf im Einzelnen schon jetzt benennbare Flächen absehbar. Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit ist daher insoweit zum jetzigen Zeitpunkt eine dingliche Sicherung entbehrlich. Die Maßnahme 15 E wird auf einer Fläche ausgeführt, die sich in der Hand der Bayerischen Staatsforsten befindet, einer Anstalt des öffentlichen Rechts. Gleiches gilt für die Flächen, auf denen die Maßnahmen 16 A<sub>CEF</sub> und 18 E<sub>FCS</sub> ausgeführt werden sollen. Die Vorhabensträgerin wird mit diesen entsprechende Nutzungsvereinbarungen abschließen, die Bayerischen Staatsforsten haben sich grundsätzlich einverstanden gezeigt. Dies genügt vorliegend (vgl. § 11 Abs. 2 Satz 2 BayKompV), eine dingliche Sicherung ist auch insoweit nicht erforderlich.

Die Maßnahmen 12 A<sub>FCS</sub>, 13 A<sub>CEF</sub> und 17 A sind auf Flächen geplant, die sich in privater Hand befinden. Der festgestellte Plan sieht insoweit jeweils vor, die betreffenden Flächen in das Eigentum der Bundesstraßenverwaltung zu überführen. Da die Grunderwerbsunterlagen, aus denen dies hervorgeht (Unterlagen 10.1 und 10.2 T), mit dem vorliegenden Beschluss verbindlich gemacht wurden, hat die Vorhabensträgerin (auch) für diese Flächen ein Enteignungsrecht (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, DVBl. 1997, 68; Gerichtsbescheid vom 10.09.1998, RdL 1999, 20). Auf Grund dessen ist auch die Durchführung dieser drei Maßnahmen rechtlich ausreichend abgesichert.

Mit Blick auf die vorstehenden Ausführungen ist außerdem gewährleistet, dass die für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlichen einzelnen Flächen dauerhaft ohne zeitliche Begrenzung verfügbar sind, soweit eine solche nicht bei einzelnen Maßnahmen auf Grund besonderer Umstände explizit vorgesehen ist. Dies verlangt § 10 Abs. 1 Satz 5 BayKompV. Danach müssen die für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlichen Flächen zur Verfügung stehen, solange der Eingriff wirkt. Da das Straßenbauvorhaben u. a. auch zu einer dauerhaften Überbauung/Versiegelung der Eingriffsfläche und dauerhaftem Verlust ökologischer Strukturen führt und der damit verbundene Eingriff fort dauert, solange der vorhabensbedingte Eingriff die daraus resultierenden Beeinträchtigungen bestehen, wäre eine zeitlich beschränkte Zurverfügungstellung der insoweit vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenflächen nicht ausreichend.

#### 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, NZV 2001, 226, 229). 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. Außerdem sind die weiteren konkreten örtlichen Gegebenheiten und Möglichkeiten im Landschaftsraum, z. B. das Vorhandensein geeigneter Ausgleichsflächen, zu berücksichtigen.

Basierend auf den projektbezogenen Erhebungen der Vorhabensträgerin, die insbesondere auch in die landschaftspflegerische Begleitplanung eingeflossen sind, werden die in ihrer Betroffenheit als einheitlich zu bewertenden Elemente des Naturhaushaltes (in Flächen und Funktionen) und ihre Beeinträchtigungen beurteilt. Das Landschaftsbild bleibt bei dieser Betrachtung zunächst außen vor, da eine sachgerechte Aufarbeitung eine Differenzierung zwischen den Kategorien Naturhaushalt und Landschaftsbild erforderlich macht, insbesondere um im Teilbereich Naturhaushalt eine nachvollziehbare Zuordnung von Eingriff und Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen zu treffen.

Auf die Unterlage 9.4 T (Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation) wird dazu im Einzelnen Bezug genommen. In Teil 2 der Unterlage wird der Eingriff in einzelne Beeinträchtigungen für die jeweiligen Elemente des Naturhaushalts in den Bezugsräumen des Untersuchungsgebietes unterteilt und dabei kurz beschrieben. Dem folgt die Angabe der jeweils beeinträchtigten Fläche, die aus dem Eingriff in den Naturhaushalt resultiert. Gleichet man die dort im Detail aufgeführten Biotop-/Nutzungstypen mit der aktuell geltenden Biotopwertliste zur Anwendung der Bayerischen Kompensationsverordnung (Stand 28.02.2014) ([https://www.stmuv.bayern.de/themen/naturschutz/eingriffsregelungen/bay\\_komp\\_vo/doc/biotopwertliste.pdf](https://www.stmuv.bayern.de/themen/naturschutz/eingriffsregelungen/bay_komp_vo/doc/biotopwertliste.pdf)) ab, so ist festzustellen, dass verschiedene Biotop-/Nutzungstypen eingriffsbetroffen sind, die nach der ersten Tabelle auf S. 9 der Biotopwertliste nur gering/schwer (langfristig) wiederherstellbar (Entwicklungsdauer 26-79 Jahre = Wertstufe 4) bzw. nur äußerst bis sehr gering/nicht bis schwer (langfristig) wiederherstellbar (Entwicklungsdauer mindestens 80 Jahre = Wertstufe 5) sind. Dies betrifft folgende Biotop-/Nutzungstypen:

- Feldgehölze mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten, mittlere Ausprägung (B212)
- Einzelbäume/Baumreihen/Baumgruppen mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten, mittlere Ausprägung (B312)
- Einzelbäume/Baumreihen/Baumgruppen mit überwiegend gebietsfremden Arten, mittlere Ausprägung (B 322)
- Streuobstbestände im Komplex mit intensiv bis extensiv genutztem Grünland, mittlere bis alte Ausbildung (B 432)
- artenreiche seggen- oder binsenreiche Feucht- und Nasswiesen (G222)
- Buchenwälder basenarmer Standorte, mittlere Ausprägung (L232)
- Sumpfwälder, mittlere Ausprägung (L432)
- Quellrinnen, Bach- und Flussauenwälder, mittlere Ausprägung (L512)
- sonstige gewässerbegleitende Wälder, mittlere Ausprägung (L542)
- sonstige standortgerechte Laub(misch)wälder, mittlere (L62) und alte (L63) Ausprägung
- nicht standortgerechte Laub(misch)wälder einheimischer Baumarten, mittlere Ausprägung (L712)

- nicht standortgerechte Laub(misch)wälder gebietsfremder Baumarten, mittlere Ausprägung (L722)
- strukturreiche Nadelholzforste, mittlere Ausprägung (N722).

Die Bayerische Kompensationsverordnung geht allgemein davon aus, dass Beeinträchtigungen in zeitlicher Hinsicht dann ausgleichbar sind, wenn sich die Funktionen des jeweiligen Schutzguts, die durch den Eingriff erheblich beeinträchtigt wurden, innerhalb eines Zeitraums von 25 Jahren wieder zur vollen Qualität, wie sie vor dem Eingriff ausgeprägt war, entwickeln lassen (S. 14 der amtlichen Begründung zur Bayerischen Kompensationsverordnung). Mit Blick darauf sind die Beeinträchtigungen der genannten Biotop-/Nutzungstypen, die mit dem Vorhaben verbunden sind, als nicht ausgleichbar in diesem Sinne einzustufen. Der Umfang und die Intensität der einzelnen Beeinträchtigungen, die diese Biotop-/Nutzungstypen vorhabensbedingt ausgesetzt sind, ist in Teil 2 der Unterlage 9.4 T detailliert aufgelistet; hierauf wird an dieser Stelle nochmals verwiesen. Hieraus ergibt sich gleichzeitig aber auch, dass die nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen zumindest ersetzbar sind. Beeinträchtigungen, die durch Maßnahmen der Naturkompensation nicht wiedergutmachen sind, sind mit dem Vorhaben somit nicht verbunden.

Die konkreten Beeinträchtigungen und ihre Lage lassen sich der festgestellten landschaftspflegerischen Begleitplanung (jedenfalls durch eine Zusammenschau der Unterlagen 9.4 T und 19.1.2) hinreichend bestimmt entnehmen. Eine noch detailgenauere Darstellung ist nicht geboten. Es ist hinreichend nachvollziehbar, welche Beeinträchtigungen in welchem Bezugsraum für die jeweilige Nutzung auftreten.

Neben dem Naturhaushalt ist auch 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 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; gegenüber dem Ausgangszustand sind visuell wahrnehmbare Veränderungen möglich, sofern der grundsätzliche Landschaftscharakter gewahrt bleibt. Der Umstand der (landschaftsgerechten) Neugestaltung bedeutet zwangsläufig, dass damit zugleich eine Veränderung und die Tatsache des Eingriffs sichtbar bleiben (vgl. OVG Münster, Urteil vom 30.06.1999, NuR 2000, 173 m. w. N.).

Der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes dienen vorliegend die großflächigen Gestaltungsmaßnahmen 19 G - 22 G auf Straßenbegleitflächen und im Bereich des Autobahnumfeldes, die u. a. das Ansäen von Landschaftsrasen auf Autobahnnebenflächen, die Neuetablierung von Wald und das Anpflanzen von artenreichen Hecken- und Gebüschriegeln und von Einzelbäumen sowie das Entwickeln von artenreichen Altgrasbeständen (jeweils im Bereich von (vormaligen) Bau- und Feldflächen). Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.2 der Unterlage 19.1.1 T, die entsprechenden Maßnahmenblätter in Unterlage 9.3 T sowie den landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (Unterlage 9.2) Bezug genommen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der vorhabensbedingte Gesamteingriff in Natur und Landschaft zu einem erheblichen Teil ausgleichbar ist. Soweit der Gesamteingriff in einem gewissen Maß nicht im dargestellten Sinn auszugleichen ist, kann er im Wege des Ersatzes dennoch vollumfänglich gleichwertig kompensiert werden.

#### 3.4.6.4.8 Ermittlung des Kompensationsbedarfs und -umfangs

Die Ermittlung des Kompensationsbedarfs und -umfangs erfolgt nach den Vorgaben der Bayerischen Kompensationsverordnung. Der Kompensationsbedarf ergibt sich unter Berücksichtigung der zu treffenden Vermeidungsmaßnahmen aus einem wertenden Vergleich der Natur und Landschaft vor und nach dem Eingriff (§ 7 Abs. 1 BayKompV).

Zur Ermittlung der Auswirkungen des Eingriffs sind die zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbilds durch den Eingriff zu ermitteln und zu bewerten, wobei sich die Erheblichkeit der Beeinträchtigungen aus den Funktionsausprägungen der Schutzgüter sowie der Stärke, Dauer und Reichweite (Intensität) der bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen des Vorhabens ergibt (§ 5 Abs. 1, 2 BayKompV). Für das Schutzgut Arten und Lebensräume wird die Intensität vorhabensbezogener Beeinträchtigungen unter zwei Blickwinkeln bewertet. Die Beeinträchtigung flächenbezogen bewertbarer Merkmale und Ausprägungen erfolgt nach Anlage 3.1 Spalte 3 der BayKompV, die Beeinträchtigung nicht flächenbezogen bewertbarer Merkmale und Ausprägungen geschieht verbal argumentativ. Die Beeinträchtigung aller weiteren Schutzgüter nach § 4 Abs. 1 BayKompV (Boden, Wasser, Klima und Luft sowie Landschaftsbild) wird verbal argumentativ bewertet (§ 5 Abs. 3 BayKompV).

Der Kompensationsumfang für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume wird gemäß Anlage 3.2 der BayKompV ermittelt. Der in Wertpunkten ermittelte Kompensationsumfang dieses Schutzgutes muss dem in Wertpunkten ermittelten Kompensationsbedarf entsprechen (§ 8 Abs. 1 BayKompV). Der ergänzend erforderliche Kompensationsumfang für nicht flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume sowie für die weiteren Schutzgüter nach § 4 Abs. 1 BayKompV wird verbal argumentativ bestimmt. Er ist bei der Bemessung des gesamten Kompensationsumfangs zu berücksichtigen und im Hinblick auf die jeweiligen Funktionen darzulegen (§ 8 Abs. 2 KompV).

Die im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung angewandte Methodik entspricht diesen Maßgaben (siehe dazu insbesondere Unterlage 9.4 T) und begegnet auch sonst keinen Bedenken. Auch die höhere Naturschutzbehörde hat diesbzgl. keine Einwände geäußert, sondern vielmehr bestätigt, dass die landschaftspflegerische Begleitplanung die Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Landschaft zutreffend und detailliert darstellt. Lediglich in Bezug auf die auf S. 17 der ursprünglichen Fassung der Unterlage 9.4 hinsichtlich des Biotop-/Nutzungstyps L63 (Sonstige standortgerechte Laub(misch)wälder, alte Ausprägung) vorgesehenen bauzeitliche Flächeninanspruchnahme im Umfang von 17.247 m<sup>2</sup> hält sie – ebenso wie die untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Ansbach – eine Erhöhung des zu Grunde zu legenden Beeinträchtigungsfaktors für erforderlich. Denn der betreffende Waldbestand weise ein Alter von mehr als 80 Jahren auf, so dass von einem entsprechend langen Wiederherstellungszeitraum ausgegangen werden muss. Dadurch bedingt werden der ursprüngliche Zustand und die dazugehörige Biozönose nicht bzw. nur in einem extrem langen Zeitraum wieder zu etablieren sein. Auf Grund dessen ist nach Auffassung der höheren Naturschutzbehörde hier ein Abweichen von dem in Nr. 4 der Vollzugshinweise zur Bayerischen Kompensationsverordnung für den staatlichen Straßenbau zu § 5 Abs. 3 zugrunde gelegten Regelfall angezeigt, der ansonsten den ursprünglich hier angesetzten Beeinträchtigungsfaktor von 0,4 vorsieht. Die Vollzugshinweise weisen an dieser Stelle selbst darauf hin, dass der genannte Beeinträchtigungsfaktor nur dann gilt, sofern der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt wird bzw. die Entwicklungsvoraussetzungen hin zu diesem Zustand geschaffen werden. Auf Grund des Alters des Waldbestandes halten die höhere sowie die untere Naturschutzbehörde im Ergebnis



der Erhöhung des Beeinträchtigungsfaktors auf 0,7 für sachgerecht; dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Die Vorhabensträgerin hat dem folgend die Unterlage 9.4 entsprechend geändert und bringt nun insoweit einen auf 0,7 erhöhten Beeinträchtigungsfaktor in Ansatz (siehe S. 23/24 der Unterlage 9.4 T).

Für das gegenständliche Vorhaben besteht danach für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume in der Summe – unter Berücksichtigung der soeben dargestellten Notwendigkeit zur Erhöhung des Beeinträchtigungsfaktors für eine einzelne bauzeitliche Flächeninanspruchnahme – ein Kompensationsbedarf von 1.354.531 Wertpunkten. Die plangegegenständlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erbringen genau diese Anzahl an Wertpunkten; sie decken damit den rechnerischen Kompensationsbedarf vollumfänglich ab.

Ergänzend werden für nicht flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen dieses Schutzgutes noch weitere kompensatorische Maßnahmen notwendig. Dies betrifft insbesondere den vorhabensbedingten Verlust von Funktionsräumen mit besonderer Bedeutung für Vögel struktureicher Offenlandlebensräume, die bauzeitliche Inanspruchnahme von Lebensraum des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings am Erlgraben, den Verlust und die bauzeitliche Inanspruchnahme von Funktionsraum mit hoher Bedeutung für die Zauneidechse an der Querung der AN 4, den bauzeitlichen Lebensraumverlust für die Feldlerche westlich von Schnelldorf, den dauerhaften und temporären Verlust von Funktionsraum mit hoher Bedeutung für die Haselmaus, den Verlust und die betriebsbedingte Beeinträchtigung von Funktionsraum mit besonderer Bedeutung für alte, struktureiche Wälder bewohnende Fledermäuse und Vögel (insbesondere Schwarzspecht, Kleinspecht) einschließlich von Bäumen mit Kleinhöhlen, die potentielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten für Fledermäuse und Kleinspechte darstellen, und den dauerhaften und temporären Verlust von Funktionsraum mit besonderer Bedeutung für den Biber sowie die bauzeitliche Beeinträchtigung einer Burg des Bibers. Insoweit wird auf Teil 1 der Unterlage 9.4 T verwiesen. Dort sind neben den vorhabensbetroffenen, flächenbezogen bewertbaren Merkmale und Ausprägungen auch die nicht flächenbezogen bewertbaren aufgelistet; letztere sind daran erkennbar, dass in der Spalte „Dimension, Umfang“ keine Wertpunkte, sondern anderweitige Angaben enthalten sind. Der ergänzend erforderliche Kompensationsumfang wurde bei Festlegung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Planung entsprechend berücksichtigt; auch er wird mit den planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen vollständig abgedeckt (vgl. zu näheren Einzelheiten dazu wiederum Teil 1 der Unterlage 9.4 T). Darauf hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang, dass hier der in § 7 Abs. 3 BayKompV genannte Regelfall gegeben ist, dass die Funktionen der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima und Luft durch die Kompensationsmaßnahmen für das Schutzgut Arten und Lebensräume abgedeckt werden; auch dies ergibt sich aus Teil 1 der Unterlage 9.4 T (vgl. dazu auch Kapitel 5.1 der Unterlage 19.1.1 T).

Die höhere Naturschutzbehörde hat bestätigt, dass die landschaftspflegerische Begleitplanung die Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Landschaft zutreffend darstellt und dass das der festgestellten Planung zu Grunde liegende Kompensationskonzept aus fachlicher Sicht schlüssig und geeignet ist, die auftretenden Beeinträchtigungen vollständig zu kompensieren.

#### 3.4.6.4.9 Beschreibung, Lage, Umfang und Ausführung der Kompensationsmaßnahmen

Die plangegegenständlichen Kompensationsmaßnahmen (wie auch die vorgesehenen sonstigen landschaftspflegerischen Maßnahmen) werden im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (Unterlage 9.2) sowie den zugehörigen Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3 T) im Einzelnen beschrieben und dargestellt. Dort findet sich auch

eine zeichnerische Darstellung der Maßnahmen und ihre genaue Lage und Abgrenzung. Hierauf wird Bezug genommen.

Konkret sind als Kompensationsmaßnahmen in der festgestellten Planung vorgesehen:

- Ausgleichsmaßnahme 12 A<sub>FCS</sub>: Entwicklung von Extensivgrünland am Erlgraben (30.870 Wertpunkte).  
Auf einer in der Nähe der Beckenanlage ASB/RHB 715-1L am AK Feuchtwangen/Crailsheim gelegenen Fläche mit einem Umfang von etwa 0,6 ha wird eine artenreiche Extensivwiese durch Extensivierung von Intensivgrünland mittels eines passenden Mahdregimes entwickelt. Zusätzlich wird der Große Wiesenknopf auf kleinflächigen Rohbodenstellen gezielt angesät; letzteres dient dazu, die vorhabensbedingten Lebensraumverluste des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings zu kompensieren (siehe dazu bereits oben unter C. 3.4.6.2.2.2.3).
- Ausgleichsmaßnahme 17 A: Entwicklung von strukturreichem Offenlandlebensraum am Roßkopf (213.277 Wertpunkte).  
Auf einer insgesamt knapp 3,6 ha großen Fläche zwischen dem Roßkopf und der GVS Schnelldorf – Schleehardshof/Hengstfeld werden auf Teilflächen naturnahe Hecken mit einer Mindestbreite von 10 m als Lebensraum für Heckenbrüter wie den Neuntöter und die Dorngrasmücke gepflanzt. Diesen Hecken bzw. schon entlang der Maßnahmenfläche vorhandenen Gehölzen vorgelagert werden Brachen als Brutlebensraum etwa für die Goldammer angelegt. Daneben wird auf weiteren Teilflächen Extensivgrünland durch Ansaat sowie Pflegextensivierung als Lebensraum für Insekten und Nahrungslebensraum für Fledermäuse und Vögel, insbesondere Neuntöter, Goldammer und Dorngrasmücke, entwickelt.
- Ersatzmaßnahme 15 E: Waldumwandlung bei Rohrlach (Markt Bechhofen, Landkreis Ansbach) (1.110.384 Wertpunkte).  
Innerhalb eines großen zusammenhängenden Waldgebietes werden auf einer Fläche von insgesamt etwa knapp 19,8 ha die dort schon vorhandenen Waldbestände zu Sumpfwald, Eichen-Hainbuchenwäldern bzw. Buchenwäldern umgebaut bzw. entwickelt. Daneben ist auf Teilflächen die Anlegung von Tümpeln bzw. die Entwicklung bestehender Tümpel durch deren Freistellung von Gehölzen vorgesehen.

Hinsichtlich der näheren Einzelheiten der Maßnahmen wird auf Unterlage 9.3 T sowie Teil 2 der Unterlage 9.4 T Bezug genommen. Die Lage der einzelnen Maßnahmenflächen ist aus Unterlage 9.1 Blatt 1 T und sowie den einzelnen Blättern der Unterlage 9.2 ersichtlich.

Das plangegegenständliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenkonzept steht in Einklang mit den Vorgaben von § 15 Abs. 3 BNatSchG. Für die Inanspruchnahme land- oder forstwirtschaftlich genutzter Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen enthält diese Vorschrift ein ausdrückliches Rücksichtnahmegebot (Satz 1) sowie einen besonderen Prüfauftrag (Satz 2). Das Rücksichtnahmegebot bezieht sich dabei auf "agrарstrukturelle Belange". Diese werden in der Norm nicht definiert, sondern lediglich beispielhaft dahin konkretisiert, dass insbesondere für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen sind. Nach § 9 Abs. 1 Satz 1 BayKompV sind agrарstrukturelle Belange in diesem Sinn betroffen, wenn die Gesamtheit der Ausstattung, Verfügbarkeit und Qualität von Arbeit, Boden und Kapital (Produktionsfaktoren) sowie der Produktions- und Arbeitsbedingungen und damit der Produktionskapazität und Produktivität in einem Agrarraum erheblich beeinflusst oder verändert werden. § 9 Abs. 2 BayKompV

konkretisiert § 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG weiterhin dahin gehend, dass unter „für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden“ im regionalen Vergleich überdurchschnittlich ertragreiche Böden zu verstehen sind. Maßgeblich ist dabei das Gebiet des durch die Kompensationsmaßnahmen räumlich betroffenen Landkreises. Die Ertragskraft bestimmt sich nach dem jeweiligen Durchschnittswert der Acker- und Grünlandzahlen eines Landkreises gemäß dem Bodenschätzungsgesetz. Die Durchschnittswerte der Acker- und Grünlandzahlen für die einzelnen bayerischen Landkreise sind in der Anlage der „Vollzugshinweise zur Anwendung der Acker- und Grünlandzahlen gemäß § 9 Abs. 2 Bayerische Kompensationsverordnung (BayKompV)“ (Stand: 16. Oktober 2014) aufgelistet ([http://www.stmuv.bayern.de/themen/naturschutz/eingriffsregelungen/bay\\_komp\\_vo/doc/vollzugshinweise\\_acker\\_gruenlandzahlen\\_baykompv\\_2014.pdf](http://www.stmuv.bayern.de/themen/naturschutz/eingriffsregelungen/bay_komp_vo/doc/vollzugshinweise_acker_gruenlandzahlen_baykompv_2014.pdf)).

In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass ein Großteil des plangegenständlichen Kompensationsumfangs auf Flächen vorgesehen ist, die der Landwirtschaft schon heute nicht zur Nutzung zur Verfügung stehen. Dies betrifft insbesondere die großflächige Maßnahme 15 E, die auf einem bewaldeten Areal ausgeführt wird. Diese Flächen werden damit nicht einer bestehenden oder zumindest möglichen landwirtschaftlichen Nutzung entzogen. Die in ihrem Kompensationsumfang deutlich dahinter zurück bleibenden beiden Maßnahmen 12 A<sub>FCS</sub> und 17 A sind zwar auf landwirtschaftlich genutzten Flächen vorgesehen. Die Grundstücke, auf denen die Maßnahme 17 A durchgeführt wird, sind aber nicht überdurchschnittlich ertragreich im dargelegten Sinn. Die Ackerzahlen dieser Grundstücke liegen mit 29 bzw. 35 (teilweise deutlich) unter dem Durchschnitt der Ackerzahlen im Landkreis Ansbach, welcher bei 38 liegt. Lediglich die Grünlandzahl der Maßnahmenfläche 12 A<sub>FCS</sub> bewegt sich mit 41 geringfügig oberhalb des Landkreisdurchschnitts von 39. Insoweit ist jedoch festzuhalten, dass für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden dennoch nur im unverzichtbaren Umfang in Anspruch genommen werden. Der Maßnahmenumfang von etwa 0,6 ha entspricht flächenmäßig dem mit der Maßnahme zu kompensierenden Lebensraumverlust für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling; dieser beträgt rund 0,4 ha. Eine weitere Verkleinerung der Maßnahmenfläche ist nicht möglich, da ansonsten der angestrebte Maßnahmenerfolg nicht zu erreichen wäre. Dass eine Verlagerung der Maßnahme auf andere, für die landwirtschaftliche Nutzung schlechter geeignete Flächen möglich wäre, ist vorliegend ebenso nicht ersichtlich. Damit eine Maßnahme wie die Maßnahme 12 A<sub>FCS</sub> für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling die ihr zuge dachte Wirkung entfalten kann, sind mehrere Voraussetzungen zu erfüllen. Die Maßnahmenfläche muss eine Frisch- bis Feuchtwiese sein, auf der der Große Wiesenknopf sowie die Rote Knotenameise vorkommen. Die Maßnahmenfläche muss zudem an betroffene Habitate der Art angrenzen oder zumindest nah benachbart liegen (max. etwa 200 m Abstand). Außerdem dürfen keine Barrieren wie u. a. stark befahrene Straßen zwischen Maßnahmenfläche und Eingriffsort vorhanden sein, damit eine selbständige Besiedlung durch die Art erfolgen kann (siehe zu diesen Anforderungen S. A 215 ff. des Anhangs zum Endbericht „Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben“). Auf Grund dieser kumulativ notwendigen Voraussetzungen vermag die Planfeststellungsbehörde keine anderweitigen Flächen zu erkennen, auf denen die Maßnahme hier ausgeführt werden könnte. Insbesondere scheiden wegen der stark befahrenen A 6 alternative Maßnahmenflächen südlich der Autobahn aus. Auch nördlich der Autobahn ist wegen des erforderlichen räumlichen Zusammenhangs der Maßnahmenfläche zum Eingriffsort kein mindestens gleich geeigneter Ausweichstandort für die Maßnahme ersichtlich.

Auch die nach § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG vorrangige Prüfung, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des

Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der landwirtschaftlichen Nutzung genommen werden, veranlasst nicht zu einer Veränderung des planfestgestellten Kompensationskonzeptes. Die Maßnahme 15 E sorgt bereits dafür, dass ein Großteil des Kompensationsumfangs auf ohnehin nicht der Landwirtschaft zur Verfügung stehenden Flächen erbracht wird. Lediglich die beiden Maßnahmen 12 A<sub>FCS</sub> und 17 A sind mit einer Beanspruchung von zusammen gut 4 ha landwirtschaftlichen Offenlandflächen verbunden. Im Rahmen beider Maßnahmen ist allerdings vorgesehen, die jeweils zu entwickelnden Grünlandbereiche einer extensiven landwirtschaftlichen Nutzung zuzuführen (siehe die entsprechenden Maßnahmenblätter in Unterlage 9.3 T). Damit beinhaltet die festgestellte Planung bereits insoweit weitgehend Bewirtschaftungs- bzw. Pflegemaßnahmen im Sinn von § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG und § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 BayKompV, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts dienen (siehe dazu auch Nrn. 2 und 3 der Anlage 4.1 der BayKompV). Aus rechtlicher Sicht führen dadurch auch diese beiden Maßnahmen in dieser Hinsicht zu keiner Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen im Sinn von § 15 Abs. 2 BNatSchG (§ 9 Abs. 4 Satz 5 BayKompV). Lediglich einige Teilflächen, die im Rahmen der Maßnahme 17 A umgestaltet werden, führen zu einer dauerhaften Umnutzung derzeit landwirtschaftlich genutzter Flächen. Dies betrifft die im Rahmen dieser Maßnahme vorgesehenen Heckenpflanzungen und Brachestreifen; auf Grund der Lebensraumanforderungen des Neuntöters, der Dorngrasmücke und der Goldammer, denen die betreffenden Teilflächen hauptsächlich dienen, kann hierauf jedoch nicht verzichtet werden, ohne den Maßnahmenenerfolg zu gefährden. Es besteht insoweit auch keine geeignete Möglichkeit, diese – auch nicht teilweise – gegen andere in § 9 Abs. 3 Satz 1 BayKompV im Einzelnen aufgelistete Maßnahmen bzw. die Verwirklichung von Maßnahmen in dort näher beschriebenen Gebietskulissen auszutauschen. Die Vorhabensträgerin verfügt namentlich insoweit weder über geeignet gelegene Ökokontoflächen noch hat sie Zugriff auf andere Flächen mit entsprechender lagemäßiger Eignung, die für die Umsetzung der nach § 9 Abs. 3 Satz 1 BayKompV zu präferierenden Maßnahmen unabdingbar ist. Dafür, dass andere Gebietskörperschaften über geeignete Ökokontoflächen verfügen und bereit sind, diese der Vorhabensträgerin zur Verfügung zu stellen, hat sich im Rahmen des Anhörungsverfahrens ebenso kein Anhalt ergeben.

Die Beanspruchung landwirtschaftlich genutzter Flächen für die zuletzt angesprochenen Teilflächen der Maßnahme 17 A und deren Herausnahme aus der landwirtschaftlichen Produktion ist deshalb unvermeidlich. Aus den für das Vorhaben sprechenden Gründen (siehe dazu unter C. 3.3) einerseits und dem öffentlichen Interesse an einem vollständigen Ausgleich der insoweit eintretenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft andererseits – dem insoweit wegen des vorhabensbedingten flächigen Eingriffs in etwa 1,3 ha in Hecken- und Gehölzstrukturen, durch den u. a. Teillebensräume von heckenbrütenden Vogelarten beeinträchtigt bzw. zerstört werden, und der daraus resultierenden erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Funktionsräume dieser Vogelarten ein gesteigertes Gewicht zukommt – ist dies aber hinzunehmen. Es ist nicht ansatzweise erkennbar, dass bei Durchführung der Maßnahme nicht weiterhin genügend Flächen für die Nahrungsmittelproduktion zur Verfügung stünden (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 22.11.2016 – 9 A 25.15 – juris Rn. 29 m. w. N.).

Neben den genannten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden nach der festgestellten Planung auch Gestaltungsmaßnahmen (Maßnahmen 19 G - 22 G) auf Straßennebenflächen und im Bereich des Autobahnumfeldes zur Wiederherstellung bzw. Neugestaltung des Landschaftsbildes durchgeführt (siehe dazu Kapitel 5.2 der Unterlage 19.1.1 T, die entsprechenden Maßnahmenblätter in Unterlage 9.3 T sowie die Darstellungen in Unterlage 9.2).

Einzelne Vorgaben für die konkrete Durch- und Ausführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere auch der Kompensationsmaßnahmen, können der Unterlage 9.3 T entnommen werden. Daneben wurden zusätzliche Maßgaben in den Nebenbestimmungen unter A 3.3 angeordnet, um eine sachangemessene Kompensation/Maßnahmendurchführung zu gewährleisten bzw. die ordnungsgemäße Umsetzung der Maßnahmen bzw. den Maßnahmenenerfolg kontrollieren zu können. Die Fertigstellung der planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen ist danach der höheren Naturschutzbehörde und der unteren Naturschutzbehörde anzuzeigen. Die flächenbezogenen Kompensationsmaßnahmen sind zur Erfassung im Ökoflächenkataster an das Bayerische Landesamt für Umwelt unter Verwendung der entsprechenden Meldebögen zu melden. Die landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen sind baldmöglichst, spätestens jedoch zwei Jahre nach Beendigung der Straßenbauarbeiten (baulich) fertig zu stellen.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach hält eine möglichst flächenverbrauchsschonende Planung für notwendig, um dem Gebot des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden nachzukommen. Der Verlust von Kulturflächen schwäche die Leistungsfähigkeit und die Entwicklungsmöglichkeiten der betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe. Der Flächenbedarf des Vorhabens, insbesondere auch der Verlust an landwirtschaftlichen Kulturflächen für den ökologischen Ausgleich, sei für viele Betriebe schwer auszugleichen, denn landwirtschaftliche Flächen seien in den anliegenden Gemeinden sehr knapp. Dies sei bedingt durch den Flächenbedarf der aktiven landwirtschaftlichen Betriebe. Der beträchtliche Verlust an landwirtschaftlichen Nutzflächen verschärfe den Wettbewerb um den knappen Faktor Boden. Dies steigere den Pachtpreis und schwäche die Wirtschaftskraft der aktiven landwirtschaftlichen Betriebe. Um den Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen so gering wie möglich zu halten und dem Gebot des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden nachzukommen, schlägt das Amt deshalb mehrere Änderungen in Bezug auf die landschaftspflegerische Begleitplanung vor:

So soll nach dem Willen des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach die landschaftspflegerische Maßnahme 13 A<sub>CEF</sub> multifunktional genutzt werden und dadurch auch für die naturschutzrechtliche Kompensation im Rahmen der Eingriffsregelung berücksichtigt werden.

Die Maßnahme 13 A<sub>CEF</sub> führt bereits in der planfestgestellten Gestalt zu einer multifunktionalen „Nutzung“ der Fläche zu Kompensationszwecken. Die Maßnahme wird auf einem Areal ausgeführt, das von der Gemeinde Schnelldorf bereits verbindlich als Ausgleichsfläche für eine gemeindliche Planung festgesetzt wurde. Eine über die festgestellte Planung hinausgehende Möglichkeit, Kompensationsleistungen für das gegenständliche Bauvorhaben auf dieser Fläche zu erbringen, besteht nicht.

Das Amt meint außerdem, dass durch die im Rahmen der Maßnahme 18 E<sub>FCS</sub> vorgesehene Entwicklung von Waldinnensäumen entlang bestehender Waldwege und die dabei vorgesehene Pflanzung mindestens zwölf verschiedener standortgerechter und gebietseigener Gehölzarten erfolge eine Aufwertung der betreffenden Flächen. Auch diese sei im Rahmen der Eingriffsregelung zu berücksichtigen.

Dem muss entgegen gehalten werden, dass es sich bei der angesprochenen Maßnahme um eine auf 20 Jahre begrenzte populationsstützende Maßnahme für die Haselmaus handelt, die insgesamt zu keiner im Rahmen der Eingriffsregelung relevanten Aufwertung führt; durch die Maßnahme werden keine über den Ausgangszustand der betreffenden Flächen hinausgehenden Wertpunkte generiert (vgl. § 8 Abs. 1 i. V. m. Anlage 3.2 der BayKompV). Um letzteres zu erreichen, müsste ein Waldumbau zu einem höherwertigen Biotop-/Nutzungstyp hin erfolgen; eine alleinige Unterpflanzung mit Sträuchern ohne zusätzliche Waldumbaumaßnahmen genügt hierfür nicht. Dies hat die höhere Naturschutzbehörde explizit bestätigt.

Weiterhin ist das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach der Auffassung, dass die Gestaltungsmaßnahmen 19 G, 20 G, 21 G, und 22 G ebenso als Ausgleichsmaßnahmen im Sinne der Eingriffsregelung anzuerkennen seien. Diese Gestaltungsmaßnahmen gingen teilweise weit über den Einwirkungsbereich der Autobahn hinaus, zum Teil reichten sie bis in eine Entfernung von 130 m zur Autobahn. Bei der Bestandsbewertung seien diese Flächen auch entsprechend ihres derzeitigen Zustandes bewertet worden. Daher sei auch der Zielzustand entsprechend zu bewerten und zu berücksichtigen. Der Bayerische Bauernverband hat eine in die gleiche Richtung zielende Forderung erhoben.

Die genannten Gestaltungsmaßnahmen sind als Kompensationsmaßnahmen für den Eingriff des Vorhabens in das Landschaftsbild konzipiert. Die Gestaltungsmaßnahmen werden überwiegend in einer Entfernung von weniger als 50 m vom Fahrbahnrand der A 6 ausgeführt und damit innerhalb des betriebsbedingten Beeinträchtigungskorridors der Autobahn (siehe Nr. 2 Buchstabe a) der Vollzugshinweise zur Bayerischen Kompensationsverordnung für den staatlichen Straßenbau zu § 5 Abs. 2) bzw. liegen nur in einem schmalen Streifen außerhalb dieses Korridors. Maßnahmen zugunsten der Schutzgüter des Naturhaushalts sollen jedoch außerhalb des Bereichs durchgeführt werden, der betriebsbedingten Wirkungen von Straßen unterliegt (siehe die Vollzugshinweise zur Bayerischen Kompensationsverordnung für den staatlichen Straßenbau zu § 8 Abs. 1), damit die entsprechenden Maßnahmen ihre Funktionen hinreichend erfüllen können. Auf Grund dessen sieht die Planfeststellungsbehörde mit der höheren Naturschutzbehörde unter Berücksichtigung der örtlichen Randbedingungen insoweit zum großen Teil keinen Ansatzpunkt dafür, die betreffenden Maßnahmen auch als Kompensation für den Eingriff in den Naturhaushalt berücksichtigen zu können. Lediglich im Bereich des nach der festgestellten Planung zurück zu bauenden Parkplatzes Ochsenberg liegt ein größerer Teil einer Fläche, auf der die Maßnahme 20 G ausgeführt werden soll, außerhalb des Beeinträchtigungskorridors (dies betrifft eine Fläche von etwa 1,3 ha). Das betroffene Areal wird nach der festgestellten Planung nur für Zwecke des Baubetriebs gerodet. Es wurde auch außerhalb des Beeinträchtigungskorridors der Autobahn insgesamt dem Biotop-/Nutzungstyp Verkehrsbegleitgrün (V51) zugeordnet (siehe Unterlage 19.1.2 Blatt 1 T). Da diese Fläche nur vorübergehend in Anspruch genommen wird und der Biotop-/Nutzungstyp V51 nach der Biotopwertliste zur Anwendung der Bayerischen Kompensationsverordnung einen Biotopwert von nur 3 Wertpunkten aufweist, liegt bei einer nur zeitweiligen Beanspruchung insoweit kein erheblicher Eingriff vor, so dass diesbzgl. keine Kompensationsverpflichtung ausgelöst wird (siehe am Ende der Vollzugshinweise zur Bayerischen Kompensationsverordnung für den staatlichen Straßenbau zu § 5 Abs. 3); die verloren gehenden Strukturen sind lediglich im gleichen Umfang wie bislang wieder herzustellen (vgl. Nr. 4 der Vollzugshinweise zur Bayerischen Kompensationsverordnung für den staatlichen Straßenbau zu § 5 Abs. 3). Dadurch wird mit der Maßnahme 20 G im Ergebnis kein gegenüber dem derzeitigen Zustand in naturschutzfachlicher Sicht höherwertiger Zustand hergestellt, der eine Berücksichtigung als Ausgleich für den Naturhaushalt rechtfertigen könnte.

Im Übrigen würde sich unabhängig davon selbst dann, wenn man die Anerkennungsfähigkeit dieser Maßnahme als Kompensationsmaßnahme für den Naturhaushalt unterstellen würde, nicht der notwendige Umfang der übrigen für den Naturhaushalt vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verringern (hierauf zielt nach dem Verständnis der Planfeststellungsbehörde die Argumentation des Amtes letztendlich ab). Denn bei der auch in diesem Fall gebotenen konsequenten Anwendung der Regularien der BayKompV müsste der höheren Naturschutzbehörde zufolge der zu rodende Bestand außerhalb des Beeinträchtigungskorridors der Autobahn nicht als Verkehrsbegleitgrün, sondern als Vorwald (Biotop-/Nutzungstyp W21) eingestuft werden, dem nach der Biotopwertliste ein Biotopwert von

7 Wertpunkten zugewiesen ist. Daraus resultiert nach den schon genannten Fundstellen der Vollzugshinweise zur Bayerischen Kompensationsverordnung für den staatlichen Straßenbau für die vorübergehende Beanspruchung der betreffenden Fläche der Ansatz eines Beeinträchtigungsfaktors von 0,4. Darauf aufbauend ergäbe sich insoweit ein Kompensationsbedarf von 36.400 Wertpunkten (7 Wertpunkte x 0,4 x 13.000 m<sup>2</sup>). Demnach wären zusätzlich zur ohnehin obligatorischen Wiederherstellung der nur zeitweilig beeinträchtigten Fläche kompensatorische Maßnahmen in entsprechendem Umfang zu erbringen. Damit würde der insgesamt für den vorhabensbedingten Eingriff zu leistende Kompensationsumfang sogar noch größer als nach der planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitplanung ausfallen.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach fordert außerdem, die errechnete Überkompensation an Wertpunkten für andere Projekte zur Verfügung zu stellen. Die betreffende Anzahl an Wertpunkten sei daher in ein Ökokonto zu überführen bzw. die nicht benötigten Maßnahmenflächen seien separat auszuweisen, damit sie für andere Verfahren genutzt werden könnten.

Diese Forderung hat sich durch die eingebrachte Tektur erledigt. Die festgestellte Planung beinhaltet keinen Kompensationsüberhang (mehr), der ermittelte Kompensationsbedarf entspricht nun – wie schon dargelegt – exakt dem mit den geplanten Maßnahmen verbundenen Kompensationsumfang.

Der Bayerische Bauernverband meint, der Rückbau bzw. die Auflassung vorhandener Rast- und Nebenanlagen sowie von bestehenden Regenrückhaltebecken sollte bei der Ermittlung des Kompensationsbedarfs berücksichtigt werden. Eine Bewertung mit Wertpunkten unter Ausnutzung der Aufwertungsmöglichkeiten sollte in die Planung einfließen.

Diesem Ansinnen trägt die festgestellte Planung so weit wie möglich Rechnung. Der vorgesehene Rückbau von Verkehrsflächen (auch der des Parkplatzes Ochsenberg/Schleehardt) wurde bei der Ermittlung des Kompensationsbedarfs bedarfsmindernd berücksichtigt (siehe Teil 2 der Unterlage 9.4 T). Die auf den betreffenden Flächen danach vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen können allerdings aus den bereits weiter oben bzgl. des Vorbringens des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach dargelegten Gründen nicht als Kompensationsmaßnahmen im Sinne der Eingriffsregelung anerkannt werden. Bei den beiden angesprochenen Regenrückhaltebecken, denen nach Ausbau der Autobahn kein dort anfallendes Oberflächenwasser mehr zugeführt wird, handelt es sich nach den durchgeführten Erhebungen vor Ort um bedingt naturnahe eutrophe Stillgewässer. Eine weitere Aufwertung über die derzeitige, mit 9 Wertpunkten zu bewertende naturschutzfachliche Wertigkeit hinaus erscheint angesichts der örtlichen Randbedingungen trotz der in Zukunft unterbleibenden Straßenabwasserzuführung nicht hinreichend sicher in absehbarer Zeit erreichbar. Deshalb kann auch die Auflassung der beiden Becken nicht als Kompensationsmaßnahme berücksichtigt werden.

Soweit der Bayerische Bauernverband fordert, die Gestaltung von Randflächen, Restflächen, Straßenbegleitgrün, Böschungen etc. mit Wildkräutermischungen und ökologisch wertvollen mehrjährigen Blühpflanzen zu versehen und monokulturartige Rasenflächen mit einseitigen intensiven Gräsermischungen auf diesen Begleitflächen nicht mehr einzusetzen, trägt dem die festgestellte Planung ebenso weitmöglichst Rechnung. Auf den Böschungs- und Straßennebenflächen der A 6 ist neben der Wiederetablierung von Wald und der Pflanzung unterschiedlicher Gehölzstrukturen vor allem auch die Entwicklung von artenreichen Altgrasbeständen im Wege der natürlichen Sukzession vorgesehen (siehe dazu das Maßnahmenblatt zur Maßnahme 22 G in Unterlage 9.3 T). Das gezielte Ansäen von Landschaftsrasen ist hauptsächlich nur im Bereich von Entwässerungsmulden und Banketten (dies ist u.

a. zur Gewährleistung einer gewissen Vorreinigung des dort versickernden Straßenoberflächenwassers notwendig) sowie dort, wo Böschungsbereiche ansonsten erosionsgefährdet wären, vorgesehen (siehe das Maßnahmenblatt zur Maßnahme 19 G in Unterlage 9.3 T). Auch dort wird aber möglichst gebietseigenes Saatgut verwendet; hinsichtlich der Ansaat von Böschungen hat die Vorhabensträgerin explizit zugesagt, je nach Standorteignung blütenreiche Wildkräutermischungen zu verwenden.

#### 3.4.6.4.10 Funktion und Eignung der Kompensationsmaßnahmen

Die weiter oben genannten Vorgaben der Bayerischen Kompensationsverordnung sind in erster Linie für die Bestimmung des notwendigen Umfangs von Kompensationsmaßnahmen maßgeblich. Deren Qualität, d. h. ihre Eignung, den Eingriff in adäquater Weise zu kompensieren, muss in einem gesonderten Schritt überprüft werden.

Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind aus naturschutzfachlicher Sicht grundsätzlich geeignet, die mit dem gegenständlichen Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft funktional zu kompensieren. Die Maßnahmen und die damit verbundenen Ziele sind in den Planunterlagen nachvollziehbar und umfassend erläutert (siehe Unterlage 9.3 T). Auch die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Schluss, dass die Eignung der Kompensationsmaßnahmen und das vorgesehene Kompensationskonzept – bei Beachtung der Nebenbestimmungen unter A 3.3 – in seiner Gesamtheit nicht zu beanstanden sind. Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang insbesondere, dass die geplanten Maßnahmen sich an den in Spalte 3 der Anlage 4.1 bzw. der Spalte 2 der Anlage 4.2 der BayKompV genannten Maßnahmen orientieren, welche nach § 8 Abs. 3 Satz 4 BayKompV grundsätzlich geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen darstellen. Im Ergebnis werden alle gestörten Funktionen der erheblichen bzw. nachhaltigen Beeinträchtigungen kompensiert. Die höhere Naturschutzbehörde hat die naturschutzfachliche Eignung des landschaftspflegerischen Kompensationskonzeptes ebenso ausdrücklich bestätigt.

Hinsichtlich der Maßnahme 17 A muss – vor dem Hintergrund der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens – außerdem darauf hingewiesen werden, dass unter den insoweit hier gegebenen Randbedingungen nur die planfestgestellte Situierung und Ausgestaltung der Maßnahme für eine adäquate funktionale Kompensation sorgen kann. Der vorhabensbedingte flächige Eingriff in entlang der A 6 vorhandene Gehölz- und Heckenstrukturen in einem Umfang von etwa 1,3 ha beeinträchtigt bzw. zerstört vor allem auch Teilebensräume von heckenbrütenden Vogelarten, was sich – wie auch die höhere Naturschutzbehörde bestätigt hat – erheblich negativ auf die Funktionsräume dieser Vogelarten auswirkt. Auf Grund dessen hält die höhere Naturschutzbehörde insoweit einen funktionalen Ausgleich aus fachlicher Sicht für zwingend; nur durch die unmittelbare Nähe einer geeigneten Maßnahme zum Eingriffsort können die beeinträchtigten funktionalen Lebensraumbezüge für die einzelnen betroffenen Arten adäquat kompensiert werden. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Die seit der Novellierung des BNatSchG zum 01.03.2010 grundsätzliche Gleichrangigkeit von Ausgleich und Ersatz steht dem nicht entgegen. Maßgeblich ist, ob durch eine bestimmte Maßnahme eine Kompensation für die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts geschaffen werden kann. Es ist deshalb im Einzelfall darüber zu befinden, ob Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen dem der Eingriffsregelung zu Grunde liegenden Bestandsschutzprinzip im konkreten Fall am ehesten gerecht werden (Lütkes in Lütkes/Ewer, BNatSchG, 2. Auflage 2018, § 15 Rn. 29; ähnlich Gellermann in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand Februar 2019, BNatSchG, § 15 Rn. 29). Vorhabensträger und Planfeststellungsbehörde dürfen sich deshalb (auch weiterhin) eine möglichst eingriffsnahe



Kompensation zum Ziel setzen (siehe BVerwG Urteil vom 24.03.2011, NVwZ 2011, 1124 Rn. 68). Die Zielsetzungen der Eingriffsregelung lassen sich vorliegend mit der Situierung der Maßnahme 17 A auf der planfestgestellten Fläche in naturschutzfachlich optimaler Weise erfüllen; hierdurch ist ein zeitnah erreichbarer funktionaler Ausgleich gewährleistet. Dies rührt insbesondere daher, dass sich die Maßnahmenfläche unmittelbar angrenzend an den Eingriffsbereich des Vorhabens liegt (jedoch außerhalb des Bereichs, in dem relevante Beeinträchtigungen durch die Autobahn zu gewärtigen sind), und verbindet diesen mit den in Unterlage 19.4.2 Blatt 1 dargestellten Funktionsräumen 3/2 und 3/4 östlich der Maßnahmenfläche. Gleichzeitig stellt die Maßnahmenfläche ein Verbindungsglied zu dem westlich gelegenen Funktionsraum 2/11 dar; darüber hinaus kommt ihr eine Funktion als Nahrungslebensraum für die im Bereich des Funktionsraums 2/11 kartierten Spechtpopulationen zu. Bedingt durch die südwestliche Exposition der Maßnahmefläche und ihre leichte Hangneigung eignet sie sich zudem optimal für die vorgesehene Anlegung von extensivem Grünland, Streuobstbeständen und Heckenstrukturen. Diese Landschaftsstrukturen bzw. Habitatemente sind speziell ausgerichtet auf Lebensraumsansprüche der vom Eingriff betroffenen Tierartengruppen, insbesondere der in Hecken brütenden Vogelarten, Spechte, Fledermäuse und Zauneidechsen. Hinsichtlich des Landschaftsbildes ist festzustellen, dass die Maßnahme die hangparallele Form der vorhandenen Strukturen aufgreift und diese weiterführt (siehe Unterlage 9.2 Blätter 2 T und 2a T). Im funktionalen Umgriff zum Eingriffsort gibt es keine anderen Flächen, die vergleichbar gute räumliche und topographische Voraussetzungen für den erforderlichen Ausgleich und die Besiedlung mit den Zielarten bieten. Auch letzteres hat die höhere Naturschutzbehörde – nachdem sie u. a. auch eine Ortseinsicht durchgeführt hat – bestätigt. Dadurch scheidet auch eine Verlagerung der Maßnahme auf in der (weiteren) Umgebung liegende Flächen der öffentlichen Hand aus (vgl. dazu z. B. BVerwG, Urteil vom 26.01.2005, NVwZ 2005, 581, 583).

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden durch die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen ebenso kompensiert. Konkret erfolgt vorliegend eine landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes nach einem einheitlichen Konzept durch verschiedene optisch wirksame Maßnahmen (insbesondere Gestaltungsmaßnahmen), die zusammenwirken und sich gegenseitig ergänzen. Ziel der gestalterischen Maßnahmen ist in erster Linie, das Bauvorhaben optisch in den Landschaftsraum einzubinden und das Landschaftsbild durch geeignete landschaftstypische Strukturen und Maßnahmen landschaftsgerecht wiederherzustellen (siehe hierzu Kapitel 5.2 der Unterlage 19.1.1 T). Die entstehenden Veränderungen durch Eingriffe in vorhandene, das Landschaftsbild mit prägende Strukturen, insbesondere durch die baubedingte großflächige Beseitigung autobahnbegleitender Gehölze, können dabei insbesondere durch die landschaftsgerechte Einbindung der ausgebauten Trasse in die umgebende Landschaft (z. B. durch geeignete Gehölzpflanzungen zur Einbindung des Autobahnkörpers und die Neugestaltung von Straßenbegleitflächen in einer für den ursprünglichen Naturraum typischen Weise) aufgefangen werden. Dies leisten die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen jedenfalls in ihrer Gesamtheit. Die wesentlichen Funktionen des optischen Beziehungsgefüges des vor Baubeginn vorzufindenden Zustandes wird mit Hilfe dieser Maßnahmen in größtmöglicher Annäherung fortgeführt; es verbleiben auf Dauer keine schwerwiegenden, nicht mehr landschaftsgerechten Veränderungen der Landschaft. Die höhere Naturschutzbehörde hat auch insoweit keine Bedenken gegen die landschaftspflegerische Begleitplanung erhoben.

Weder aus den im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen noch aus sonstigen Erkenntnissen ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde begründete Zweifel an der Wirksamkeit der mit diesem Planfeststellungsbeschluss

unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen festgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen.

#### 3.4.6.5 *Abwägung*

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die durch das Vorhaben erheblich beeinträchtigten Belange von Naturschutz und Landschaftspflege angesichts der von der Vorhabenträgerin geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen und bei Berücksichtigung der ihr 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.

Andererseits ist das landschaftspflegerische Konzept in seiner Gesamtheit geeignet, den Eingriff in Natur und Landschaft in vollem Umfang funktional 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 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 / Wasserwirtschaft**

Dem Gewässerschutz ist sowohl im Hinblick auf Oberflächenwasser als auch auf das Grundwasser durch die gegenständliche Planung und die unter A. 3.2 und A. 4 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen Genüge getan.

##### 3.4.7.1 *Gewässerschutz*

Rechtsförmlich festgesetzte Wasserschutzgebiete gibt es im Bereich des gegenständlichen Abschnitts der A 6 nicht (siehe Kapitel 2.4 der Unterlage 18.1 T). Ebenso ist kein Gebiet vom Vorhaben betroffen, für das eine Festsetzung als Wasserschutzgebiet beabsichtigt ist; dies hat auch das Wasserwirtschaftsamt Ansbach bestätigt.

Entlang der Wörnitz wurde mit Verordnung des Landratsamtes Ansbach über das Überschwemmungsgebiet für die Wörnitz im Gebiet der Stadt Feuchtwangen, Landkreis Ansbach, vom 27.09.2007 ein Überschwemmungsgebiet festgesetzt (siehe u. a. Unterlage 8.1 Blatt 2 T). Dieses befindet sich auf Höhe der Trasse der A 6 ausschließlich östlich der AN 5. Es liegt damit außerhalb des gegenständlichen Ausbauabschnitts, ein vorhabensbedingter dauerhafter Eingriff in das Gebiet findet nicht statt. In Bezug auf die Bauausführung wurden der Vorhabenträgerin mit Blick auf das Überschwemmungsgebiet unter A. 3.2 verschiedene Maßgaben gemacht (siehe insbesondere die Nebenbestimmungen A. 3.2.2 - 3.2.5), die auf einem entsprechenden Vorschlag des Wasserwirtschaftsamtes Ansbach beruhen. Bei Beachtung dieser Maßgaben ist sichergestellt, dass insbesondere nicht gegen die Schutzvorschriften des § 78a Abs. 1 WHG verstoßen wird (zu deren nunmehriger Maßgeblichkeit siehe Reinhardt in Giesberts/Reinhardt, BeckOK Umweltrecht, Stand 01.04.2020, § 106 WHG Rn. 3).

Eine nachteilige Veränderung des Grundwassers durch Schadstoffe ist nicht zu besorgen (vgl. § 48 WHG). Ein gezieltes (teilweises) Versickern des auf den befestigten Autobahnflächen anfallenden Wassers in den Untergrund ist nur in kleinen

Teilbereichen vorgesehen (dies betrifft Teile der Richtungsfahrbahn Ulm der A 7 im Bereich des AK Feuchtwangen/Crailsheim sowie einen Teil der Rampe Heilbronn – Ulm am AK, siehe die Blätter 5 - 7 der Unterlage 18.2.3 T). Soweit nicht bereits bestehende Gräben hierfür herangezogen werden, werden die insoweit genutzten Mulden/Gräben mit einer 10 cm starken Oberbodenschicht ausgebildet (vgl. die Darstellungen in Unterlage 14.2 Blatt 1). Hierdurch ist eine ausreichende Reinigung des von den Autobahnflächen abfließenden Wassers sichergestellt. Auf dem Versickerweg in den Untergrund wird das Oberflächenwasser insbesondere durch die bewachsene Bodenzone weitgehend gereinigt (siehe etwa Nr. 7.2.1 der RAS-Ew). Dass dadurch es zu einer dauerhaften merklichen Veränderung der Grundwasserhältnisse kommen könnte (z. B. Veränderung der Grundwasserspiegelhöhe), ist auf Basis des gegebenen Kenntnisstandes und unter Berücksichtigung der bereits derzeit gegebenen Verhältnisse nicht zu erkennen, auch das Wasserwirtschaftsamt Ansbach hat keine in diese Richtung gehenden Bedenken geäußert. Soweit daneben in anderen Bereichen Teile des Straßenabwassers bzw. unbelastetes Geländewasser beim Durchfließen der Entwässerungsmulden bzw. -gräben in diesen versickert (siehe dazu die beiden Blätter der Unterlage 8.1), ist dies wasserwirtschaftlich von untergeordneter Bedeutung und stellt keinen Benutzungstatbestand i. S. d. § 9 WHG dar. Insoweit fehlt es bereits an einer zweckgerichteten Gewässerbenutzung (vgl. Knopp in Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp, WHG AbwAG, Stand August 2019, § 9 WHG Rn. 19). Unabhängig davon begegnet auch diese Versickerung keinen wasserwirtschaftlichen Bedenken. Insoweit versickert nur ein überschaubarer Teil des Straßenabwassers; die auch dort vorgesehene, zumindest 10 cm starke Oberbodenschicht sowie die auf den Böschungsflächen vorgesehene Oberbodenschicht von ebenfalls 10 cm Stärke (siehe dazu z. B. Unterlage 14.2 Blatt 1) sorgt ebenso für eine Reinigung des versickernden Wassers (zur Reinigungswirkung siehe auch Tabelle A.4a des Merkblatts DWA-M 153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“, August 2007). Die Versickerung von Geländewasser, das nicht mit den befestigten Autobahnflächen in Berührung kommt und dementsprechend nicht mit Schadstoffen aus dem Straßenbetrieb belastet ist, ist ohnehin unbedenklich. Der Umfang des Wassers, das von Flächen außerhalb des Autobahnkörpers auf diesen zufließt (z.B. Hang- und Bergwasser) wird in der Planung so weit wie möglich vom Straßenentwässerungssystem ferngehalten. Damit möglichst wenig Geländewasser in das Entwässerungssystem hineingelangt, sind in bestimmten Bereichen oberhalb der Autobahnböschungen Abfanggräben vorgesehen (vgl. dazu auch Unterlage 14.2 Blatt 1), die das auf die Autobahn zulaufende Wasser aufnehmen und ohne Berührung mit den Straßenentwässerungsanlagen den in der Umgebung vorhandenen Vorflutgewässer zuführen. Dabei werden, wie das Wasserwirtschaftsamt Ansbach bestätigt hat, an bestehenden Gräben keine wesentlichen Änderungen vorgenommen. Es hat außerdem explizit bestätigt, dass negative Auswirkungen auf den Wasserabfluss i. S. v. § 37 WHG nicht zu erwarten sind.

Neben dem Schutz des Grundwassers findet auch der Schutz der Oberflächengewässer Eingang in die Planung. Nach der der festgestellten Planung zu Grunde liegenden Entwässerungskonzeption wird das Wasser, das auf den plangegenständlichen Autobahnflächen anfällt und nicht versickert, gesammelt und in Absetzbecken gereinigt. Anschließend wird es in Regenrückhaltebecken zwischengespeichert, um eine hydraulische Überlastung der Gewässer, denen das Wasser zugeführt wird, zu verhindern, und erst im Anschluss an die Vorflutgewässer abgegeben. Gegenüber der heutigen Situation entstehen damit in Bezug auf den Gewässerschutz nicht unerhebliche positive Effekte; derzeit wird das im verfahrensgegenständlichen Bereich auf den Autobahnflächen anfallende Abwasser ungereinigt und ungedrosselt in umliegende Gewässer abgeleitet (siehe Kapitel 2.3 der Unterlage 18.1 T).

### 3.4.7.2 *Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung*

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG) werden auch die ggf. erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau von Gewässern, für den Straßenbau in Wasserschutzgebieten und an Gewässern, den Oberflächenwasserablauf usw. erfasst.

Die Trasse der A 6 kreuzt mehrere Gewässer bzw. Gräben, die mit Hilfe von Durchlässen unter der Autobahn hindurchgeführt werden; die betroffenen Durchlässe sind u. a. in Kapitel 4.7.4 der Unterlage 1 T sowie in Kapitel 3 der Unterlage 18.1 T aufgelistet. Im Rahmen des Vorhabens werden diese Durchlässe allesamt durch neue Durchlässe ersetzt. Die bereits vorhandenen Durchlässe werden nach Fertigstellung der neuen Durchlassbauwerke verpresst.

Diese Durchlasserneuerungen stellen keine Gewässerausbaumaßnahmen nach § 67 Abs. 2 WHG dar. Die genannte Vorschrift bestimmt, dass ein Gewässerausbau in der Herstellung, der Beseitigung und die wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer besteht. Unter einer wesentlichen Änderung wird man Änderungen zu verstehen haben, die rechtlich oder tatsächlich Außenwirkung haben. Eine Umgestaltung ist wesentlich, wenn sie sich auf den Wasserhaushalt, also etwa Wasserstand, Wasserabfluss, Fließgeschwindigkeit, Selbstreinigungsvermögen, ferner auf die Schifffahrt, die Fischerei oder in sonstiger Hinsicht, z. B. für den Naturhaushalt oder das äußere Bild der Landschaft, in bedeutsamer Weise, also merklich auswirkt. Es genügt dabei, wenn sich die Auswirkungen nur am betroffenen Gewässerabschnitt zeigen (Schenk in Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp, WHG AbwAG, Stand August 2019, § 67 WHG Rn. 22 m. w. N.). Die vorgesehene Schaffung neuer Gewässerdurchlässe in unmittelbarer Nähe und Parallellage zu den vorhandenen Durchlässen führt nicht zu derartigen merklichen Auswirkungen. Das Abflussverhalten in den Außeneinzugsgebieten der betroffenen Gewässer verändert sich infolge der Durchlasserneuerungen nicht (vgl. Kapitel 3 der Unterlage 18.1 T). Auf die hydraulische Leistungsfähigkeit der betreffenden Gewässer oder den dortigen Wasserstand und die Fließgeschwindigkeit wirkt sich der Austausch der Durchlässe auch nicht aus, nachdem die neuen Durchlässe mindestens die gleichen Abmessungen wie die vorhandenen erhalten (vgl. lfd. Nr. 3.4 ff der Unterlage 11 T). Auf Grund der unmittelbaren räumlichen Nähe der neuen Durchlässe zu den heute noch vorhandenen Durchlässen (vgl. dazu die einzelnen Blätter der Unterlage 5) sind auch spürbare sonstige Auswirkungen, etwa auf das äußere Bild der Landschaft, nicht zu erkennen. Die Erneuerung der Durchlässe bedarf daher keiner (wasserrechtlichen) Planfeststellung nach § 68 Abs. 1 WHG.

Unabhängig davon hat das Wasserwirtschaftsamt Ansbach aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Einwendungen gegen die geplanten Durchlasserneuerungen erhoben; es hat vielmehr bestätigt, dass negative Auswirkungen infolge der Erneuerung der Durchlassbauwerke nicht zu befürchten sind.

### 3.4.7.3 *Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse*

Sowohl das Einleiten von Straßenoberflächenwasser in oberirdische Gewässer und das Grundwasser als auch das Zutagefördern, Zutageleiten bzw. Ableiten von Grundwasser mit Hilfe von Tiefenentwässerungsanlagen und dessen Einleitung in ein oberirdisches Gewässer stellen Gewässerbenutzungen dar (§ 9 Abs. 1 Nrn. 4 und 5 WHG). Gleiches gilt für Zutagefördern, Zutageleiten bzw. Ableiten von Grundwasser im Rahmen von Bauwasserhaltungen; auch dies unterfällt dem Tatbestand des § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG. Dabei stellt das Einleiten von Straßenoberflächenwasser in ein Gewässer ein Einleiten von Abwasser dar, da Abwasser auch das von Niederschlägen aus dem Bereich von bebauten oder befestigten Flächen gesammelt abfließende Wasser (Niederschlagswasser) umfasst (§ 54 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2

WHG). Das vorgesehene dauerhafte Einbringen von Bauwerken in den Grundwasserbereich/-schwankungsbereich erfüllt den „unechten“ Benutzungstatbestand des § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG; die betreffenden Bauwerke sind nach Lage der Dinge zumindest geeignet, das Grundwasser aufzustauen, abzusenken bzw. umzuleiten. Die vorgenannten Benutzungen von Gewässern bedürfen der behördlichen Erlaubnis oder der Bewilligung i. S. d. § 10 Abs. 1 WHG (§ 8 Abs. 1 WHG).

Die Erlaubnis gewährt die widerrufliche Befugnis, ein Gewässer zu einem bestimmten Zweck in einer nach Art und Maß bestimmten Weise zu benutzen (§§ 10 Abs. 1, 18 Abs. 1 WHG). Besteht hierfür ein öffentliches Interesse oder ein berechtigtes Interesse des Gewässerbenutzers, kann die Erlaubnis als gehobene Erlaubnis erteilt werden (§ 15 Abs. 1 WHG). Ein entsprechendes öffentliches Interesse ist in Bezug auf die Ableitung des auf den plangegenständlichen Straßenflächen anfallenden Niederschlagswassers in verschiedene oberirdische Gewässer und teilweise auch in das Grundwasser gegeben, für das Wegleiten von Grundwasser mit Hilfe von Tiefenentwässerungsanlagen sowie die Einleitung des damit abgeleiteten Grundwassers in ein oberirdisches Gewässer gilt dies ebenso. Die Gewässereinleitungen sind für eine schadlose Abführung des auf plangegenständlichen Autobahnflächen niedergehenden Regenwassers erforderlich; letztendlich machen damit Belange der Verkehrssicherheit die Einleitungen auf Dauer nötig. Die Einleitung des mit Hilfe der vorgesehenen Tiefenentwässerungsanlagen gefassten Grundwassers ist insbesondere aus Gründen der Standsicherheit des Straßenkörpers notwendig; ohne sie bestünde die Gefahr einer bereichsweisen Vernässung des dortigen Erdreichs, was die Stabilität des Straßenkörpers – und damit auch dessen Gebrauchstauglichkeit für Zwecke des öffentlichen Verkehrs – in Mitleidenschaft ziehen würde.

Die Erlaubnisse werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gem. § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst und deshalb unter A. 4.1.1 - 4.1.3 dieses Beschlusses gesondert ausgesprochen. Das nach § 19 Abs. 3 WHG erforderliche Einvernehmen der ansonsten zuständigen Wasserbehörde (Landratsamt Ansbach) liegt vor.

Für das während der Bauzeit zur Herstellung der Beckenanlagen ASB/RHB 706-1L, ASB/RHB 710-1R und ABS/RHB 715-1L erforderliche Absenken und Ableiten von Grundwasser kommt auf Grund des nur vorübergehenden Zwecks der Gewässerbenutzung nur eine beschränkte Erlaubnis (Art. 15 Abs. 2 BayWG) in Betracht. Diese Erlaubnis wird auch nicht von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung umfasst und wird daher unter A. 4.1.4 ebenso separat erteilt; ohne eine entsprechende zeitweilige Absenkung des Grundwasserspiegels könnten die Beckenanlagen nicht errichtet werden. Das Einvernehmen des Landratsamtes Ansbach umfasst auch mit der beschränkten Erlaubnis gestattete Gewässerbenutzung.

Die Erlaubnis ist zum einen 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 Gewässereigenschaften, 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 sehr 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

(vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, NVwZ-Beilage 2006, 1 Rn. 471). 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). Ähnliches gilt bzgl. in § 14 Abs. 4 WHG im Einzelnen benannter sonstiger nachteiliger faktischer Wirkungen; lediglich eine Entschädigung des Betroffenen ist insoweit nicht vorgesehen.

Außerdem ist die Erlaubnis zu versagen, wenn andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG). Hierzu gehören u. a. auch die Vorgaben des § 57 WHG, die für Abwassereinleitungen in Gewässer zusätzliche, über die allgemeinen Erteilungsvoraussetzungen nach § 12 WHG hinausgehende Anforderungen statuieren.

Gleich, ob man die Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer nach § 27 WHG und die Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser nach § 47 WHG als andere Anforderung nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG betrachtet, oder sie als Anforderungen begreift, deren Nichtbeachtung zu Veränderungen von Gewässereigenschaften gem. § 3 Nr. 10 WHG führt und sie damit dem Regime des § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG unterwirft, sind sie jedenfalls bei Vorhabenzulassung als zwingendes Recht zu beachten. Oberirdische Gewässer sind gemäß § 27 Abs. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird und dass ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Oberirdische Gewässer, die nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, sind gemäß § 27 Abs. 2 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potentials und ihres chemischen Zustands vermieden wird und ein gutes ökologisches Potential und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Das Grundwasser ist gemäß § 47 Abs. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und chemischen Zustands vermieden, der Trend zum menschenverursachten Anstieg von Schadstoffkonzentrationen umgekehrt und ein guter mengenmäßiger Zustand erhalten oder erreicht wird. Diese Verschlechterungsverbote und Verbesserungsgebote, die in Umsetzung von Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziff. i bis iii, Buchst. b der Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmenrichtlinie – WRRL) in das Wasserhaushaltsgesetz aufgenommen wurden, sind keine bloßen Zielvorgaben für die Gewässerbewirtschaftung, sondern zwingende Vorgaben für die Zulassung von Vorhaben. Sie müssen deshalb bei der Zulassung eines Projekts – auch im Rahmen der Planfeststellung eines fernstraßenrechtlichen Vorhabens nach § 17 FStrG – strikt beachtet werden (vgl. EuGH, Urteil vom 01.07.2015, NVwZ 2015, 1041 Rn. 50 f.; BVerwG, Urteil vom 11.08.2016, DVBl. 2016, 1465 Rn. 160).

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass bei Beachtung der unter A. 4 verfügten Maßgaben schädliche Gewässerveränderungen oder die Nichterfüllung anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen (§ 12 Abs. 1 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und sonstige Nachteile für Dritte (§ 15 Abs. 2 i. V. m. § 14 Abs. 3 und 4 WHG) nicht zu besorgen sind. Die festgesetzten Inhalts- und Nebenbestimmungen, die ihre Grundlage in § 13 WHG finden, dienen dazu, dies sicherzustellen (§ 13 Abs. 2 WHG). Im Einzelnen gilt hinsichtlich der im Rahmen des festgestellten Plans vorgesehenen Benutzungen i. S. v. § 9 WHG Folgendes:

### 3.4.7.3.1 Einleitung gesammelten Niederschlagswassers

a) Die festgestellte Planung teilt die plangegegenständlichen Autobahnflächen in insgesamt sechs verschiedenen Entwässerungsabschnitten auf.

Der Entwässerungsabschnitt 0 umfasst die Richtungsfahrbahn Nürnberg der A 6 vom Baubeginn bei Bau-km 706+353 bis Bau-km 706+950 sowie die Richtungsfahrbahn Heilbronn vom Baubeginn bis Bau-km 706+760 (Ein-/Ausfahrt der dortigen Betriebsumfahrt). Das dort anfallende Wasser wird in die Entwässerungsanlagen des an den Baubeginn westlich angrenzenden Autobahnabschnittes übergeleitet. Die Vorhabensträgerin hat insoweit mit Blick auf einen entsprechenden Vorhalt des Wasserwirtschaftsamtes Ansbach im Nachgang des Erörterungstermins dargelegt, dass das Regierungspräsidium Stuttgart mit Blick auf diese Überleitung die ausreichende Dimensionierung der Entwässerungsanlagen im angrenzenden Autobahnabschnitt bestätigt hat. Zwischen Bau-km 706+760 und 706+950 wird das im Bereich der Richtungsfahrbahn Heilbronn anfallende Wasser auf Grund der dortigen topographischen Verhältnisse im nördlich der Autobahn verlaufende Gräben abgeführt (siehe dazu auch Unterlage 8.1 Blatt 1 T).

Innerhalb des Entwässerungsabschnittes 1 befindet sich der von Bau-km 706+950 bis 708+450 erstreckende Teil der Richtungsfahrbahn Nürnberg sowie der sich von Bau-km 707+520 bis 708+450 reichende Teil der Richtungsfahrbahn Heilbronn der A 6. Die Flächen der Betriebsumfahrt bei Bau-km 706+935 sind ebenso diesem Entwässerungsabschnitt zugeordnet. Das in diesen Entwässerungsabschnitt anfallende Oberflächenwasser wird der Beckenanlage ASB/RHB 706-1L zugeführt, die im Bereich der genannten Betriebsumfahrt geplant ist. Dort wird das Wasser gereinigt und zwischengespeichert, bevor es an der Einleitungsstelle EL 1 gedrosselt in das Schleehardsbächle (Gewässer III. Ordnung) abgeleitet wird. Das auf der Richtungsfahrbahn Heilbronn zwischen Bau-km 706+950 und 707+520 anfallende Wasser wird bedingt durch die örtlichen topographischen Gegebenheiten im nördlich der Autobahn verlaufende Gräben abgeschlagen (siehe dazu nochmals Unterlage 8.1 Blatt 1 T).

Die beiden Richtungsfahrbahnen der A 6 vom Gradientenhochpunkt bei Bau-km 708+450 bis zum Gradientenhochpunkt bei Bau-km 711+870 bilden den Entwässerungsabschnitt 2, dem außerdem auch Teile der AS Schnelldorf zugeordnet sind (vgl. Unterlage 8.1 Blatt 1 T). Das innerhalb dieses Entwässerungsabschnittes anfallende Wasser wird der Beckenanlage ASB/RHB 710-1R zugeleitet. In dieser Beckenanlage wird das ankommende Wasser gereinigt und zwischengespeichert. Anschließend wird das Wasser über die Einleitungsstelle EL 2 an den Heckelbach (Gewässer III. Ordnung) abgegeben. Zwischen Bau-km 708+450 und 708+700 sowie zwischen Bau-km 711+165 und 711+435 wird das auf der Richtungsfahrbahn Heilbronn anfallende Wasser jeweils bedingt durch die örtlichen topographischen Verhältnisse in nördlich der Autobahn verlaufende Gräben abgeleitet.

Die nicht innerhalb des Entwässerungsabschnittes 2 liegenden Teilbereiche der AS Schnelldorf werden auf Grund der örtlichen Höhenverhältnisse an die Entwässerungsanlagen der St 2222 angeschlossen. Diese Entwässerungsanlagen führen das ihnen zufließende Wasser über eine Leitung ebenso dem Heckelbach zu. Die Leitung ist hydraulisch ausreichend dimensioniert, um neben dem ihr von der St 2222 zufließenden Wasser auch das in Zukunft von Teilbereichen der AS Schnelldorf hinkommende Wasser ableiten zu können (siehe S. 23 der Unterlage 18.1 T). Die von der AS Schnelldorf herrührende zusätzliche Wassermenge von 20 l/s (bei Ansatz des insoweit maßgeblichen Regenereignisses; vgl. dazu Kapitel 5.1 und 5.2 der Unterlage 18.1 T) ist gegenüber der ohnehin auf der St 2222 anfallenden Wassermengen von knapp 250 l/s ohnehin überschaubar.

Zum Entwässerungsabschnitt 3 gehören die beiden Richtungsfahrbahnen der A 6 vom Gradientenhochpunkt bei Bau-km 711+870 bis 713+540 (Bauwerk BW 713a). Die PWC-Anlage Rothensteig liegt im Bereich dieses Entwässerungsabschnitts, das dort anfallende Oberflächenwasser wird wie bisher der Beckenanlage an der nördlichen Teilanlage zugeführt; die Entwässerungssituation verändert sich vorhabensbedingt insoweit nicht. Das im Bereich des Entwässerungsabschnitts 3 anfallende Wasser wird der Beckenanlage ASB/RHB 712-1R zugeführt, wo das dort ankommende Wasser – wie in den anderen vorliegend geplanten Beckenanlagen auch – gereinigt und zwischengespeichert wird. Nach dem Durchfließen der Beckenanlage wird das Wasser an der Einleitungsstelle EL 3 in den Aubach (Gewässer III. Ordnung) abgeleitet. Das auf der Richtungsfahrbahn Heilbronn zwischen Bau-km 712+305 und 712+520 anfallende Oberflächenwasser wird in nördlich der Autobahn verlaufende Gräben abgeschlagen; auch dies ist den dortigen topographischen Verhältnissen geschuldet.

Zum Entwässerungsabschnitt 4 gehören die Flächen beider Richtungsfahrbahnen der A 6 von Bau-km 713+540 bis 716+050, ein Großteil der Verteilerfahrbahnen und Rampen der A 6 am AK Feuchtwangen/Crailsheim sowie beide Richtungsfahrbahnen und Verteilerfahrbahnen der A 7 von Betriebs-km 741+055 bis 741+370. Die Flächen innerhalb der Rampen des AK Feuchtwangen/Crailsheim sind ebenso diesen Entwässerungsabschnitt zugeordnet. Das innerhalb des Entwässerungsabschnittes anfallende Oberflächenwasser wird an die Beckenanlage ASB/RHB 715-1L übergeben, wo das Wasser gereinigt und zwischengespeichert wird, bevor es über einen Graben an der Einleitungsstelle EL 4 in die Wörnitz (Gewässer II. Ordnung) eingeleitet wird.

Der Entwässerungsabschnitt 5 umfasst die Rampe Heilbronn – Ulm des AK Feuchtwangen/Crailsheim von Bau-km 0+054 bis 0+249 und die Richtungsfahrbahn Ulm der A 7 von Betriebs-km 741+370 bis 741+915. Das dortige Oberflächenwasser wird den bereits bestehenden Entwässerungsanlagen der A 7 (insbesondere einem Graben) zugeführt, wo das Wasser zumindest in Teilen versickert. Dass dort eine schadlose Abführung des Wassers in den Untergrund sichergestellt ist, lässt sich den Angaben am Ende der Blätter 5 - 7 der Unterlage 18.2.3 T entnehmen. Der Graben ist unabhängig davon in der Lage, das ihm zugeführte Wasser (139 l/s bei Ansatz des insoweit maßgebenden Regenereignisses) schadlos abzuführen (vgl. Unterlage 18.2.5 N). Dem Vorhalt des Wasserwirtschaftsamtes Ansbach, die vorhandenen Entwässerungsanlagen seien dahingehend zu überprüfen, ob die zusätzlichen Abwassermengen schadlos versickert/eingeleitet o. ä. werden können, ist damit auch Rechnung getragen.

Der räumliche Umgriff der einzelnen Entwässerungsabschnitte ist in den beiden Blättern der Unterlage 8.1 grafisch dargestellt. Hierauf wird ergänzend Bezug genommen.

Hinsichtlich der Berechnung der anfallenden Wassermengen, der Bemessung der Absetz- und Rückhaltebecken und weiterer diesbzgl. Einzelheiten wird auf die Unterlagen 18.2.1 T - 18.2.5 N Bezug genommen. Die Beckenanlagen ASB/RHB 706-1L, 710-1R und 712-1R sind jeweils in Erdbauweise geplant, die Regenrückhaltebecken werden dabei allesamt als naturnahe, trocken fallende Becken ausgeführt. Zwischen dem Absetzbecken und dem Regenrückhaltebecken der jeweiligen Beckenanlage befindet sich ein Damm mit Tauchrohren, der dafür sorgt, dass u. a. auch Leichtstoffe und Leichtflüssigkeiten (wie z. B. Treibstoff oder Öl) zurückgehalten werden. Insbesondere wird damit im Havariefall ein Abfließen von Leichtflüssigkeiten in den Vorfluter, an die jeweilige Beckenlage angeschlossen ist, verhindert (siehe dazu Kapitel 4.4.3 der Unterlage 18.1 T). Bei der Beckenanlage ASB/RHB 715-1L, bei der das Absetzbecken in Betonbauweise ausgeführt wird und nur das



Regenrückhaltebecken in Erdbauweise, kommt statt eines Dammes eine Tauchwand zum Einsatz; diese hat die gleiche Wirkung wie der Damm zwischen Absetz- und Regenrückhaltebecken bei den übrigen Beckenanlagen. Dass das Absetzbecken der zuletzt genannten Beckenanlage als Betonbecken ausgeführt wird, ist den örtlichen Grundwasserverhältnissen geschuldet. Das Grundwasser steht dort ca. 3 m oberhalb der geplanten Sohle des Absetzbeckens an, so dass zur Gewährleistung der Auftriebssicherheit des Beckens sowie aus Gründen des Grundwasserschutzes ein Erdbeben insoweit nicht in Frage kommt (siehe S.19 der Unterlage 18.1 T). Das Regenrückhaltebecken der Beckenanlage kann dagegen als Erdbecken ausgeführt werden. Dort steht das Grundwasser nur etwa 0,6 m oberhalb der geplanten Beckensohle an; ein mögliches Eindringen des Grundwassers in das Erdbecken, das nur der Zwischenspeicherung des Wassers dient, ist vorliegend als hinnehmbar zu betrachten. Auch das Wasserwirtschaftsamt Ansbach hat insoweit keine Einwendungen erhoben. Im Auslaufbauwerk der Regenrückhaltebecken wird jeweils ein Absperrschieber eingebaut, der im Havariefall geschlossen werden kann, um zu verhindern, dass verschmutztes Wasser aus den Beckenanlagen in die Vorflutgewässer gelangt (siehe S. 11 der Unterlage 18.1 T).

Bei der Bemessung der Beckenanlage ASB/RHB 715-1L ist auch bereits der vorliegend noch nicht gegenständliche drei streifige Ausbau der Richtungsfahrbahn Heilbronn der A 6 im Bereich des AK Feuchtwangen/Crailsheim berücksichtigt worden (siehe S. 26/27 der Unterlage 18.1 T).

b) Das Wasserwirtschaftsamt Ansbach hat nach Prüfung der nunmehr festgestellten Unterlagen bestätigt, dass eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit bei planmäßiger Errichtung und ordnungsgemäßem Betrieb nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und unter Berücksichtigung der von ihm vorgeschlagenen – und im Wesentlichen in den verfügbaren Teil dieses Beschlusses aufgenommenen – Inhalts- und Nebenbestimmungen nicht zu erwarten ist.

Nur in modifizierter Form wurden die Vorschläge des Wasserwirtschaftsamtes übernommen, die Unterhaltungslast der Durchlässe sowie der Gewässer III. Ordnung und Gräben bis zu einer Entfernung von 10 m (oberhalb und unterhalb, ab Außenkante Durchlass) sowie die Unterhaltungslast der Brückenbauwerke sowie der Gewässer I. und II. Ordnung bis zu einer Entfernung von 15 m (oberhalb und unterhalb, ab Außenkante Widerlager) der Vorhabensträgerin aufzugeben. Für eine derartige Übertragung der Unterhaltungslast findet sich vorliegend keine Grundlage. 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, BayWG, 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, Art. 26 BayWG Rn. 26). Im Hinblick darauf sieht die Planfeststellungsbehörde von einer verbindlichen Übertragung der Unterhaltungslast in dem vom Wasserwirtschaftsamt gewünschten Umfang ab, sondern eröffnet der Vorhabensträgerin unter A. 4.3.5 eine Wahlmöglichkeit, ob sie nur die Unterhaltungsmehrkosten übernimmt, welche durch die erlaubten Gewässerbenutzungen sowie die

geplanten Gewässerdurchlässe und Brückenbauwerke an den angrenzenden Gewässerstrecken entstehen, oder ob sie die betroffenen Gewässer im Bereich der Einleitungsstellen, die Gewässer III. Ordnung und Gräben im Umfeld der Gewässerdurchlässe bzw. die Gewässer I. und II. Ordnung im Umfeld der Brückenbauwerke selbst unterhält.

Soweit das Wasserwirtschaftsamt die Aufnahme eines Auflagenvorbehalts fordert, folgt dem die Planfeststellungsbehörde ebenso nicht. § 13 Abs. 1 WHG erlaubt es, auch noch nachträglich Inhalts- und Nebenbestimmungen zu den erteilten wasserrechtlichen Erlaubnissen zu verfügen, so dass die Möglichkeit für ein behördliches Einschreiten nach Beginn der erlaubten Gewässerbenutzungen auch ohne einen entsprechenden Vorbehalt besteht. Auf Grund dessen ist ein Auflagenvorbehalt wie gefordert überflüssig; ein solcher Vorbehalt würde nur deklaratorisch wirken und wäre ein bloßer Hinweis auf die bestehende Rechtslage (Stelkens in Stelkens/Bonk/Sachs, 9. Auflage 2018, VwVfG, § 36 Rn. 33).

Die im Anhörungsverfahren von verschiedener Seite geforderte Aufnahme eines Verfahrensvorbehalts nach § 14 WHG in diesen Beschluss ist ebenso abzulehnen. Voraussetzung für einen solchen Verfahrensvorbehalt ist, dass zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung nachteilige Wirkungen einer Gewässerbenutzung nicht bloß theoretisch möglich sind, sondern greifbare Anhaltspunkte für die Möglichkeit nachteiliger Einwirkungen bestehen (zur inhaltsgleichen Vorgängerregelung siehe BVerwG, Beschluss vom 29.07.1980 – 4 B 218.79 – juris unter II. 1) f)). Der Verfahrensvorbehalt ist in diesem Verfahren aber vielmehr erkennbar als nur vorsorgliche Maßnahme gefordert worden. Ein nur rein vorsorglich verfügbarer Entscheidungsvorbehalt wäre aber rechtswidrig (vgl. Knopp in Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp, WHG AbwAG, Stand August 2019, § 14 WHG, Rn. 144 u. 148). Konkrete Anhaltspunkte für möglicherweise eintretende nachteilige Einwirkungen sind insoweit weder vom Wasserwirtschaftsamt Ansbach noch von den Einwendern vorgetragen worden; solche sind auch sonst für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich. Im Übrigen ermöglicht auch im Falle nachteiliger Auswirkungen der schon erwähnte § 13 Abs. 1 WHG noch zusätzliche Inhalts- und Nebenbestimmungen nach Beginn der betreffenden Gewässerbenutzung.

c) Die Straßenwassereinleitungen stehen auch mit den maßgeblichen Vorgaben der WRRL bzw. den zu ihrer Umsetzung erlassenen nationalen Vorschriften, die bereits weiter oben erwähnt wurden, in Einklang.

aa) Nach der Rechtsprechung des EuGH liegt eine Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers im Sinne der WRRL – und mithin ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot – vor, sobald sich der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente im Sinne des Anhangs V der Richtlinie um eine Klasse verschlechtert, auch wenn diese Verschlechterung nicht zu einer Verschlechterung der Einstufung des Oberflächenwasserkörpers insgesamt führt. Ist jedoch die betreffende Qualitätskomponente im Sinne von Anhang V bereits in der niedrigsten Klasse eingeordnet, stellt jede Verschlechterung dieser Komponente eine „Verschlechterung des Zustands“ eines Oberflächenwasserkörpers dar (EuGH, Urteil vom 01.07.2015, NVwZ 2015, 1041 Rn. 69 f.).

Das Verschlechterungsverbot gemäß § 27 Abs. 1 und 2 WHG erfasst nach dem Wortlaut der Vorschrift oberirdische Gewässer, d. h. das ständig oder zeitweilig in Betten fließende oder stehende oder aus Quellen wild abfließende Wasser (§ 3 Nr. 1 WHG). Räumliche Bezugsgröße für die Prüfung der Verschlechterung bzw. einer nachteiligen Veränderung ist ebenso wie für die Zustands-/Potenzialbewertung indes grundsätzlich der Oberflächenwasserkörper in seiner Gesamtheit. Lokal begrenzte Veränderungen sind daher nicht relevant, solange sie sich nicht auf den gesamten Wasserkörper oder andere Wasserkörper auswirken (BVerwG, Urteil vom

09.02.2017, NVwZ-Beilage 2017, 101 Rn. 506). Als kleinste Oberflächenwasserkörpertypen für Fließgewässer sieht Anlage 1 Nr. 2.1 Buchst. a der Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer vom 20.06.2016 (OGewV) solche mit einem Einzugsgebiet ab 10 km<sup>2</sup> vor. Für sog. Kleingewässer, die diese Voraussetzungen nicht erfüllen, kann dem Verschlechterungsverbot u. a. auch dadurch entsprochen werden, dass sie so bewirtschaftet werden, dass der relevante Oberflächenwasserkörper, mit dem sie unmittelbar oder mittelbar verbunden sind, die Bewirtschaftungsziele erreicht (BVerwG, Urteil vom 10.11.2016, NVwZ 2017, 1294 Rn. 104 f.).

Bei der Verschlechterungsprüfung bzgl. des ökologischen Zustands eines Oberflächenwasserkörpers ist hydromorphologischen, chemischen und allgemein chemisch-physikalischen Qualitätskomponenten nur unterstützende Bedeutung beizumessen und Veränderungen dieser Komponenten sind daraufhin zu prüfen, ob sie sich auf die biologischen Qualitätskomponenten auswirken (BVerwG, Urteil vom 09.02.2017, NVwZ-Beilage 2017, 101 Rn. 496 ff). Für eine Verschlechterung des chemischen Zustands eines Oberflächenwasserkörpers ist entscheidend, ob durch die Maßnahme mindestens eine Umweltqualitätsnorm im Sinne der Anlage 8 zur OGewV überschritten wird. Hat ein Schadstoff die Umweltqualitätsnorm bereits überschritten, ist jede weitere vorhabenbedingte Erhöhung der Schadstoffkonzentration eine unzulässige Verschlechterung (a. a. O. Rn 578). Für die Beurteilung einer möglichen Verschlechterung eines Grundwasserkörpers gilt, dass von einer Verschlechterung des chemischen Zustands eines Grundwasserkörpers sowohl dann auszugehen ist, wenn mindestens eine der Qualitätsnormen oder einer der Schwellenwerte im Sinne von Art. 3 Abs. 1 der RL 2006/118/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12.12.2006 zum Schutz des Grundwassers vor Verschmutzung und Verschlechterung überschritten wird, als auch dann, wenn sich die Konzentration eines Schadstoffs, dessen Schwellenwert bereits überschritten ist, voraussichtlich erhöhen wird (EuGH, Urteil vom 28.05.2020 – C-535/18 – juris Rn. 91 ff), wobei die für das Grundwasser maßgeblichen Umweltqualitätsnormen in Anlage 2 zur Verordnung zum Schutz des Grundwassers (Grundwasserverordnung - GrwV) vom 09.11.2010 (BGBl. I S. 1513), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1044), zu finden sind.

Ob ein Vorhaben eine Verschlechterung des Zustands eines Wasserkörpers bewirken kann, beurteilt sich nach dem allgemeinen ordnungsrechtlichen Maßstab der hinreichenden Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts. Eine Verschlechterung muss daher nicht ausgeschlossen, aber auch nicht sicher zu erwarten sein (BVerwG, Urteil vom 09.02.2017, NVwZ-Beilage 2017, 101 Rn. 480).

Für einen Verstoß gegen das Verbesserungsgebot ist maßgeblich, ob die Folgewirkungen des Vorhabens mit hinreichender Wahrscheinlichkeit faktisch zu einer Vereitelung der Bewirtschaftungsziele führen (BVerwG a. a. O. Rn. 582).

Hervorzuheben ist, dass weder die Wasserrahmenrichtlinie noch das Wasserhaushaltsgesetz verlangen, dass bei der Vorhabenzulassung auch die kumulierenden Wirkungen anderer Vorhaben zu berücksichtigen sind. Für eine solche "Summationsbetrachtung" besteht im Genehmigungsverfahren auch weder eine Notwendigkeit noch könnte dieses Sachproblem auf der Zulassungsebene angemessen bewältigt werden. Vielmehr folgt aus der Vorrangstellung der wasserwirtschaftlichen Bewirtschaftungsplanung (§§ 82 ff. WHG), dass die vielfältigen aktuellen und zukünftigen (absehbaren) Gewässernutzungen in die Ziel- und Maßnahmenplanung einzustellen sind. Es unterliegt der fachkundigen Einschätzung des Plangebers und der Wasserbehörden, ob die Maßnahmen zur Zielerreichung selbst dann noch geeignet und ausreichend "dimensioniert" sind oder ggf. nachgesteuert werden muss, wenn im Verlaufe des Bewirtschaftungszeitraums Gewässernutzungen intensiviert

werden oder neue Nutzungen bzw. Maßnahmen hinzutreten (BVerwG a. a. O. Rn. 594).

Von den dargestellten Maßstäben ausgehend genügt die vorgesehene Einleitung von Straßenoberflächenwasser in oberirdische Gewässer sowohl dem wasserrahmenrechtlichen Verschlechterungsverbot als auch dem Verbesserungsgebot.

Die Einleitung von Straßenoberflächenwasser führt regelmäßig nur zu relevanten Auswirkungen auf den ökologischen Zustand bzw. das ökologische Potential eines Oberflächenwasserkörpers (siehe S. 2/3 der „Vorläufigen Hinweise für die Beurteilung von Einwirkungen auf Oberflächengewässer im Zusammenhang mit Neubau- und Änderungsmaßnahmen an Straßen, insbesondere zum Verschlechterungsverbot nach § 27 WHG“ der Bayerischen Staatsministerien für Umwelt und Verbraucherschutz und des Innern, für Bau und Verkehr vom 15.11.2017, nachfolgend Vorläufige Hinweise genannt). Dass dies im vorliegenden Fall anders zu beurteilen sein könnte, ist nicht ersichtlich. Namentlich sind keine messtechnisch erfassbaren Auswirkungen auf den chemischen Zustand des von den Einleitungen betroffenen Oberflächenwasserkörpers 1\_F093 (Wörnitz bis Oberaumühle) zu erkennen. Für den chemischen Zustand sind nach § 6 Satz 1 OGewV die in Anlage 8 Tabelle 2 zu dieser Verordnung aufgeführten Umweltqualitätsnormen maßgebend. In Bezug auf die dort abschließend aufgeführten Stoffe führen Einleitungen von Straßenoberflächenwasser wie plangegenständig in aller Regel – und so auch hier – nicht zu einer feststellbaren nachteiligen Veränderung. Auf Grund dessen ist es hier auch nicht von Belang, dass der chemische Zustand des Oberflächenwasserkörpers als nicht gut eingestuft ist, zumal diese Einstufung maßgeblich darauf basiert, dass die Umweltqualitätsnormen für Quecksilber und Quecksilberverbindungen in der aquatischen Nahrungskette (teilweise) überschritten werden. Straßenabwasser enthält aber kein Quecksilber und kann deshalb auch keine Quecksilbereinträge in den betroffenen Oberflächenwasserkörper verursachen (BVerwG, Urteil vom 11.07.2019, NVwZ 2020, 788 Rn. 179).

Erfassbare Auswirkungen auf den ökologischen Zustand eines Oberflächenwasserkörpers können durch die Einleitung von Straßenabwasser infolge der Zuführung von Chlorid aus der Anwendung von Tausalz entstehen (siehe Abschnitt 4 der Vorläufigen Hinweise). Die möglichen Auswirkungen von Salzeintragungen in den Oberflächenwasserkörper der Wörnitz werden deshalb nachfolgend näher betrachtet.

Daneben ist es möglich, dass infolge der Einleitungen hydromorphologische Qualitätskomponenten beeinflusst werden. In aller Regel sind jedoch an den Einleitungsstellen allenfalls lokal begrenzte Effekte zu erwarten, so dass für den Oberflächenwasserkörper insgesamt keine relevante Veränderung entsteht (siehe ebenso Abschnitt 4 der Vorläufigen Hinweise). Dies gilt auch vorliegend.

Hinsichtlich des Parameters Chlorid ist in Blick zu nehmen, dass es sich nach Nr. 3.2 der Anlage 3 zur OGewV lediglich um eine allgemeine physikalisch-chemische Qualitätskomponente handelt, der – wie bereits dargelegt – nur unterstützende Bedeutung bei der Verschlechterungsprüfung zukommt. D. h. eine nachteilige Beeinflussung dieses Parameters führt nicht gleichsam automatisch zu einer Verschlechterung des Oberflächenwasserkörpers; maßgeblich ist im Ergebnis, ob die Veränderung eine Klassenverschlechterung für zumindest eine biologische Qualitätskomponente mit sich bringt.

Der von den vorgesehenen Straßenwassereinleitungen betroffene Oberflächenwasserkörper 1\_F093 (Wörnitz bis Oberaumühle) befindet sich nach dem aktuellen Datenstand in einem ökologisch unbefriedigenden Zustand. Daraus ergibt sich, dass für den Parameter Chlorid ein Mittelwert aus dem Jahresmittelwert von höchstens

drei aufeinander folgenden Kalenderjahren von maximal 200 mg/l nicht überschritten werden soll. In Nr. 2.1.2 der Anlage 7 zur OGewV wird dieser Wert zwar nur in Bezug auf einen guten ökologischen Zustand bzw. das gute ökologische Potential von Fließgewässern genannt, hinsichtlich schlechter bewerteter Oberflächenwasserkörper enthält die Anlage aber keine diesbzgl. Anforderungen, so dass der genannte Konzentrationswert im Ergebnis jedenfalls unbedenklich auch für Gewässerkörper in einem schlechteren Zustand herangezogen werden kann.

Wie sich aus der Tabelle auf S. 2 der Unterlage 18.3 ergibt, beträgt die mittlere Chloridkonzentration im Heckelbach und im Aubach oberhalb der dort jeweils geplanten Einleitungsstelle während der Winterdienstsaison 76 mg/l, die mittlere Chloridkonzentration in der Wörnitz oberhalb der plangegenständlichen Einleitungsstelle beträgt 47 mg/l. Der repräsentative Jahresmittelwert der Chloridkonzentration oberhalb der Einleitungsstellen ist jeweils genauso hoch. Diesen Daten stammen aus den laufenden Messungen der Wasserwirtschaftsverwaltung. Die derzeitige Chloridbelastung im Jahresmittel liegt damit sehr deutlich unterhalb des zuvor für den Parameter genannten Maximalwerts.

Die von der Vorhabensträgerin auf den S. 3 ff der Unterlage 18.3 dokumentierte Abschätzung der Auswirkungen der hier vorgesehenen Einleitungen ergibt, dass sich die Chloridkonzentration im Jahresmittel an der repräsentativen Messstelle des betroffenen Oberflächenwasserkörpers infolge der plangegenständlichen Straßeneinleitungen praktisch nicht erhöht. Der derzeitige Jahresmittelwert der Chloridkonzentration des Oberflächenwasserkörpers beträgt dort 39,8 g/m<sup>3</sup>, auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Einleitungen steigt dieser Wert nur sehr geringfügig an.

Die Ermittlung der unter Berücksichtigung der plangegenständlichen Einleitungen in Zukunft zu erwartenden Chloridkonzentration im betroffenen Oberflächenwasserkörper erfolgte auf Basis des in Abschnitt 5.2 der Vorläufigen Hinweise beschriebenen Prüfverfahrens. Dabei wurde nach Abschnitt 5.2.1.1 (zunächst) die Chloridkonzentration direkt an den Einleitungsstellen (nach vollständiger Durchmischung mit dem Abfluss des Gewässers) betrachtet. Dies spiegelt die vorhabensbedingt lokal zu erwartende Spitzenbelastung wider. Dieser Spitzenbelastung liegt ein Tag mit Tausalzausbringung zu Grunde; dabei wird davon ausgegangen, dass der Chloridanteil der ausgebrachten Tausalzmenge (61 % des Trockenstoffs) zu 80 % in das aufnehmende Gewässer gelangt. Die insoweit anzusetzende Tausalzmenge wird anhand der befestigten Straßenfläche mit Tausalzausbringung und der regional pro Tag und Quadratmeter typischerweise zum Einsatz kommende Tausalzmenge errechnet. Die regional maßgebliche Tausalzmenge ergibt sich dabei aus dem in den Vorläufigen Hinweisen beigefügten Berechnungsblatt, dass Bayern in dieser Hinsicht in sechs verschiedene Klimaregionen einteilt; die entsprechende Einteilung sowie die regional anzusetzenden Tausalzmengen sind auf der letzten Seite der Unterlage 18.3 wiedergegeben. Danach ist die vorliegend angesetzte Tausalzmenge von 34 g/m<sup>2</sup> pro Tag, wie sie für die Klimaregion BY 4 auf Autobahnen typisch ist, zutreffend gewählt; der vorhabensbetreffene Raum liegt vollständig innerhalb dieser Klimaregion. Den durchgeführten Berechnungen liegt des Weiteren die Annahme zugrunde, dass die einleitungswirksame Chloridfracht über 24 Stunden verteilt eingeleitet wird und sich dort mit dem mittleren Abfluss des Gewässers im Winter vermischt. Zusätzlich wird die mittlere Chloridfracht im Gewässer oberhalb der Einleitungsstelle während der Winterdienstperiode als Vorbelastung herangezogen. Auf Grundlage dieser Eingangsdaten wurde dann die Spitzenbelastung im betroffenen Gewässer an der Einleitungsstelle rechnerisch ermittelt. Diese Ermittlung hat ergeben, dass die lokale Spitzenbelastung an der Einleitungsstelle in den Heckelbach bei 219 mg/l, an der Einleitungsstelle in den Aubach bei 281 mg/l und an der Einleitungsstelle in die Wörnitz bei 56 mg/l liegt.

Anschließend wurde auf Grund dieser Ergebnisse eine vertiefte Prüfung nach Nr. 5.2.1.2 der Vorläufigen Hinweise vorgenommen. Im Rahmen dieser Prüfung wird die Chloridkonzentration an den Einleitungsstellen im Jahresmittel ermittelt. Die vertiefte Prüfung ergibt, dass vorliegend die Chloridkonzentration an der Einleitungsstelle in den Heckelbach im Jahresmittel 87 mg/l unter Berücksichtigung der plangegenständlichen Straßenwassereinleitungen beträgt. An der Einleitungsstelle in den Aubach beträgt die Konzentration im Jahresmittel 92 mg/l. Für die Chloridkonzentration in der Wörnitz im Jahresmittel wird in der Unterlage 18.3 insoweit ein Wert von 2 mg/l angegeben. Der Ermittlung des Wertes liegt jedoch ersichtlich eine zu niedrige Vorbelastung zu Grunde (1 mg/l anstatt der auf S. 2 der Unterlage 18.3 insoweit angegebenen 47 mg/l). Die rechnerische Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde hat ergeben, dass bei Ansatz des zutreffenden Vorbelastungswertes die Chloridkonzentration an der betreffenden Stelle im Jahresmittel 48 mg/l beträgt. Damit liegt die Chloridkonzentration bereits im unmittelbaren Umfeld aller Einleitungsstellen weit unterhalb der für den gegebenen ökologischen Zustand des Oberflächenwasserkörpers heranzuziehenden Anforderung an die mittlere Chloridbelastung.

Die zusätzlich durchgeführte Überprüfung der Auswirkungen der plangegenständlichen Straßenwassereinleitungen auf den betroffenen Oberflächenwasserkörper nach Nr. 5.2.2 der Vorläufigen Hinweise in der Unterlage 18.3 zeigt ergänzend, dass sich der bislang repräsentative Jahresmittelwert der Chloridkonzentration des Oberflächenwasserkörpers von 39,8 mg/l auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Wassereinleitungen praktisch nicht erhöht. Die Chloridkonzentration im Jahresmittel beträgt danach an der repräsentativen Messstelle unter Berücksichtigung der gegenständlichen Einleitungen 40 mg/l. Der dargelegte Berechnungsfehler in der Unterlage 18.3 wirkt sich, wie eine Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde ergeben hat, insoweit nicht aus, als das der Unterlage 18.3 in Bezug auf den Oberflächenwasserkörper zu entnehmende Berechnungsergebnis unabhängig von diesem Fehler zutrifft. Die in Bezug auf den Oberflächenwasserkörper ermittelte Chloridkonzentration liegt damit ebenso weit unterhalb der für den gegebenen ökologischen Zustand des Oberflächenwasserkörpers heranzuziehenden Anforderung an die mittlere Chloridbelastung; es wird sogar die nach Nr. 1.1.2 der Anlage 7 zur OGewV für Fließgewässer in einem sehr guten ökologischen Zustand maßgebliche Jahresmittelwert von 50 mg/l weiterhin nicht überschritten. Eine Verschlechterung einer biologischen Qualitätskomponente nach Nr. 1 der Anlage 3 zur OGewV infolge der Einleitungen ist damit auszuschließen.

Das angewandte Bewertungsverfahren bzgl. der einleitungsbedingten Veränderungen der Chloridkonzentration im Gewässer ist sachgerecht und steht im Einklang mit den verfügbaren fachlichen Erkenntnissen. Eine anerkannte Standardmethode für die Beantwortung der Frage, ob es vorhabensbedingt zu einer Beeinträchtigung des Zustands bzw. Potentials von Qualitätskomponenten kommt, gibt es bislang nicht. Den Behörden kommt daher bei der Entwicklung eigener, fallbezogener Methoden ein erweiterter Spielraum zu. Sie müssen hierbei jedoch eine Methode anwenden, die transparent, funktionsgerecht und schlüssig ausgestaltet ist. Unverzichtbar ist dabei, dass die angewandten Kriterien definiert werden und ihr sachlich untersetzter Sinngehalt nachvollziehbar dargelegt wird (BVerwG, Urteil vom 10.11.2016, NVwZ 2017, 1294 Rn. 112 m. w. N.). Dem wird die hier angewandte Methodik gerecht; hinsichtlich näherer Einzelheiten zum fachlichen Hintergrund sowie der Anknüpfungspunkte der gewählten Bewertungskriterien und -methoden wird auf die entsprechenden Darlegungen in den Vorläufigen Hinweisen Bezug genommen. Substantiierte Einwendungen wurden hinsichtlich der Methodik im Übrigen im Anhörungsverfahren nicht vorgebracht.

Die für die einzelnen Einleitungsstellen ermittelten Chloridspitzenbelastungen liegen auch deutlich unterhalb der Schwelle von 400 mg/l, die nach gesichertem Kenntnisstand auch bei akuten Stoßbelastungen nicht überschritten werden soll, da sonst eine Schädigung von Gewässerorganismen nicht ausgeschlossen werden kann (vgl. z. B. Schriftenreihe der Thüringischen Landesanstalt für Umwelt und Geologie Nr. 34, Auswirkungen der Ableitung von Auftausalzen an Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen auf Flora und Fauna in Regenbecken und Gewässern, welche auch in den Vorläufigen Hinweisen zitiert wird; siehe auch BVerwG, Urteil vom 11.07.2019, NVwZ 2020, 788 Rn. 192). Auch wenn u. U. in kurzen Zeiträumen einzelner Tage bei bestimmten Witterungssituationen eine höhere Chloridbelastung als insoweit berechnet auftreten sollte, ist angesichts den jeweils dennoch großen Spannen zum zuvor genannten Schwellenwert eine Schädigung von Gewässerlebewesen auch durch kurzzeitige Belastungsspitzen nicht zu befürchten.

Das Wasserwirtschaftsamt Ansbach, dessen amtlichen Auskünften nach der ständigen obergerichtlichen Rechtsprechung eine besondere Bedeutung zukommt (vgl. etwa BayVGH, Beschluss vom 02.05.2011, BayVBl 2012, 47, 48 m. w. N.), hat das dargestellte Ergebnis der Verschlechterungsprüfung bestätigt. Es hat explizit konstatiert, dass keine Verschlechterung des Gewässerzustandes zu erwarten ist.

In Anbetracht des ermittelten, sehr geringen Einflusses der Einleitungen auf die Chloridkonzentration im Flusswasserkörper, des wegen seiner nur unterstützenden Bedeutung ohnehin nicht hervorgehobenen Einflusses dieses Parameters auf den ökologischen Zustand des Oberflächenwasserkörpers sowie die Größe des betroffenen Oberflächenwasserkörpers insgesamt (er ist gut 71 km lang und hat ein unmittelbares Einzugsgebiet von 179 km<sup>2</sup>), ist außerdem festzustellen, dass die Einleitungen keinen nachteiligen Einfluss auf die zukünftige Erreichung der Bewirtschaftungsziele haben. Folglich wird das Vorhaben auch dem sich aus der WRRL ergebenden Verbesserungsgebot gerecht. Dies gilt auch hinsichtlich des chemischen Zustandes des Oberflächenwasserkörpers; mangels insoweit feststellbarer nachteiliger Veränderungen behindern die Einleitungen auch in dieser Hinsicht nicht die Erreichung eines guten Zustandes.

bb) Die Berücksichtigung der Auswirkungen der unter C. 3.4.7.2 beschriebenen Erneuerung der Gewässerdurchlässe unter der A 6 führt zu keiner anderen Beurteilung. Die davon betroffenen Gewässerstrecken liegen allesamt nicht innerhalb eines Oberflächenwasserkörpers. Insoweit gilt, dass dem Verschlechterungsverbot dadurch entsprochen werden kann, dass solche Gewässerstrecken so bewirtschaftet werden, dass der festgelegte Oberflächenwasserkörper die Bewirtschaftungsziele erreicht (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.06.2019 – 9 A 2.18 – juris Rn. 141 m. w. N.). Die Durchlässe werden nach der festgestellten Planung allesamt unmittelbar neben den vorhandenen Durchlässen mit (zumindest) gleichen Abmessungen wiederhergestellt. Die alten Durchlässe werden erst nach Fertigstellung der neuen außer Betrieb genommen. Mit Blick darauf sind keine nachteiligen Auswirkungen der Durchlasserneuerungen auf den ökologischen Zustand des in der Gewässerabfolge folgenden Oberflächenwasserkörpers erkennbar. Insbesondere verändert sich weder die Gewässerdurchgängigkeit noch das Abflussverhalten. Nachteilige Auswirkungen auf die Gewässermorphologie sind ebenso nicht zu erkennen. Dafür, dass sich infolge der Erneuerungen der Durchlässe negative Auswirkungen auf die Gewässerflora und -fauna ergeben könnten, gibt es erst recht keinerlei Anhaltspunkte. Möglichen Auswirkungen auf den chemischen Zustand des Oberflächenwasserkörpers wird insbesondere mit den Nebenbestimmungen A. 3.2.11 und 3.2.12 wirksam vorgebeugt. In Bezug auf das Verbesserungsgebot sind keinerlei Anhaltspunkte für nachteilige Auswirkungen der Durchlasserneuerungen ersichtlich.

cc) Auch soweit eine Versickerung von Straßenoberflächenwasser in das Grundwasser auf Damm- und Böschungflächen bzw. in Mulden/Gräben vorgesehen ist

oder zumindest durch die konkrete Ausgestaltung der Planung in Kauf genommen wird, steht das Vorhaben mit den Vorgaben der WRRL bzw. der diese umsetzenden nationalen Vorschriften zur Bewirtschaftung des Grundwassers in Einklang.

Die vorgesehene Ausbildung der Straßenbankette, Böschungsflächen sowie der entlang der plangegegenständlichen Autobahnteilstücke vorgesehenen Mulden bzw. Gräben entspricht den diesbzgl. Anforderungen der Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung, Ausgabe 2005 (RAS-Ew), und damit den insoweit anerkannten Regeln der Technik. Die plangegegenständlichen Böschungsflächen und Entwässerungsmulden/-gräben werden u. a. entsprechend Nr. 7.2.1 der RAS-Ew mit einer Oberbodenschicht versehen (siehe u. a. die einzelnen Blätter der Unterlage 14.2). Das in den Mulden/Gräben gefasste Wasser kann auf Grund der konkreten Ausgestaltung der Planung zu einem erheblichen Teil ohnehin nicht in den Untergrund versickern, da die insbesondere im Bereich von Einschnittslagen unterhalb der Mulden/Gräben vorgesehenen Huckepackleitungen das den Oberboden dort durchsickernde Wasser auffangen und den geplanten Beckenanlagen zuführt. Lediglich in den Mulden/Gräben, die sich an Dammlagen anschließen, ist in größeren Teilbereichen ein Versickern in den Untergrund möglich (vgl. auch dazu die einzelnen Blätter der Unterlage 14.2).

Es darf davon ausgegangen werden, dass bei Beachtung der Vorgaben der RAS-Ew bei der Versickerung von Straßenoberflächenwasser insbesondere im Oberboden ein ausreichender Rückhalt von Schadstoffen aus dem Straßenablaufwasser stattfindet; insoweit belegen verschiedene Untersuchungen aus der Vergangenheit, dass sich die dennoch in den Boden gelangenden Schadstoffkonzentrationen im ungefährlichen Bereich bewegen (vgl. Nr. 1.2.1 sowie Nr. 7.2.1 der RAS-Ew i. V. m. Nr. 3.1.2 des Arbeitsblatts DWA-A 138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“; zur indiziellen Bedeutung der Beachtung der Vorgaben der RAS-Ew vgl. auch BVerwG, Urteil vom 10.11.2016, NVwZ 2017, 1294 Rn. 114). Die Versickerung von Straßenabwasser führt dabei in der Regel auch allenfalls zu einer geringfügigen lokalen Erhöhung des Schadstoffparameters Chlorid im Grundwasser, für den nach § 5 Abs. 1 i. V. m. Anlage 2 zur GrwV ein Schwellenwert von 250 mg/l gilt.

Im Bereich der hier betroffenen Grundwasserkörper 1\_G029 (Gipskeuper - Feuchtwangen) und 2\_G080 (Gipskeuper - Theuerbronn), die beide aktuell bzgl. ihres mengenmäßigen Zustandes als gut und hinsichtlich ihres chemischen Zustandes – aber nur wegen der jeweiligen Belastung mit Nitrat bzw. Pflanzenschutzmitteln – als schlecht eingestuft werden, wird dieser Schwellenwert nach den allgemein zugänglichen Informationen der Wasserwirtschaftsverwaltung derzeit bei weitem unterschritten (die Konzentration von Chlorid liegt im Bereich der benachbarten Messstellen nach den auf der Seite des Gewässerkundlichen Dienstes Bayern (<https://www.gkd.bayern.de>) abrufbaren Daten bei höchstens ca. 30 mg/l). Im Hinblick auf diese Ausgangslage, die räumliche Ausdehnung der Grundwasserkörper von 207 km<sup>2</sup> bzw. 11 km<sup>2</sup> (letztgenannte Zahl gilt für den Grundwasserkörper 2\_G080, der vorliegend nur in seinem Randbereich vom Vorhaben berührt wird) sowie den Umstand, dass bereits derzeit zahlreiche Straßenflächen im Bereich der Grundwasserkörper ihm zumindest teilweise Straßenabwasser samt der von diesem mitgeführten Tausalzfrachten zuführen, kann – ohne dass es noch tiefer gehender Untersuchungen in diese Richtung bedürfte – festgestellt werden, dass vorliegend die Versickerung von Straßenoberflächenwasser jedenfalls keinen messbaren nachteiligen Effekt auf die Grundwasserkörper als solchen zeitigen wird (vgl. zu einem ähnlichen Fall BVerwG, Vorlagebeschluss vom 25.04.2018 – 9 A 16.16 – juris Rn. 50). Das Verschlechterungsverbot wird damit auch bzgl. des Grundwassers eingehalten. Hinsichtlich des wasserrahmenrechtlichen Trendumkehrgebots sowie



des Verbesserungsgebots sind – soweit für diese Gebote in Anbetracht des konkreten Zustandes der Grundwasserkörper überhaupt Raum verbleibt – ebenso keine ihnen widersprechenden Auswirkungen zu erkennen.

Da die dargestellte Bewertung der Auswirkungen der Versickerung von Straßenabwasser in das Grundwasser ohne die Anwendung einer komplexen Methodik sowie spezieller, nicht allgemein verfügbarer Daten möglich ist und dementsprechend auch durchgeführt wurde, bedurfte es auch nicht der Erstellung einer spezifischen Unterlage zur Dokumentation dieser Betrachtung und deren öffentlicher Auslegung. Es wurde hier keine nach Gegenstand, Systematik und Ermittlungstiefe neue bzw. über die zuvor erfolgten Untersuchungen wesentlich hinausgehende Prüfung von Umweltbetroffenheiten vorgenommen. Sie beschränkt sich im Endeffekt auf die Betrachtung der mit dem Bau bzw. Ausbau von Bundesfernstraßen üblicherweise verbundenen Entwässerungsproblemen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.11.2016, NVwZ 2017, 1294 Rn. 27).

d) Da Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG und bzgl. der Abwassereinleitungen mit Blick auf die vorgesehenen Abwasserbehandlungsanlagen auch nach § 57 Abs. 1 WHG somit nicht gegeben sind und die vorgesehenen Abwasserbehandlungsanlagen ausweislich den Unterlagen 18.2.2 T - 18.2.5 N den Anforderungen von § 60 Abs. 1 WHG genügen, erteilt die Planfeststellungsbehörde in Ausübung des nach § 12 Abs. 2 WHG eröffneten Ermessens die für die vorgesehenen Gewässereinleitungen notwendige Erlaubnis. Wasserwirtschaftliche Planungserwägungen oder sonstige Gesichtspunkte, die trotz des Vorliegens der Erteilungsvoraussetzungen eine Versagung der Abwassereinleitungen als angezeigt erscheinen lassen könnten, sind im Anhörungsverfahren nicht zutage getreten. Insbesondere haben sowohl das Wasserwirtschaftsamt als auch das Landratsamt als Wasserbehörde auch unter diesem Blickwinkel keine Bedenken vorgebracht.

#### 3.4.7.3.2 Tiefenentwässerung

Unmittelbar westlich der PWC-Anlage Rothensteig wurden im Rahmen der vorhabensbezogenen Untersuchungen vor Ort im Einschnittsbereich von Bau-km 711+500 bis 712+050 entlang der Richtungsfahrbahn Heilbronn der A 6 Schicht- und Kluftwasserstände im schwach durchlässigen Ton und Tonstein festgestellt, weshalb ein Wasserzulauf zur Autobahntrasse (wenngleich auch in geringem Umfang) nicht ausgeschlossen werden kann. Um im genannten Bereich am dortigen Böschungsfuß auftretendes Schichten- bzw. Sickerwasser zur Gewährleistung der dauerhaften Standsicherheit vom Autobahnkörper fernhalten zu können, ist dort der Einbau von Tiefenentwässerungsanlagen vorgesehen (siehe die Darstellungen in Unterlage 5 Blätter 5 T und 6 T). Die nähere Ausgestaltung der Tiefenentwässerungsanlagen ist u. a. dem Detail M in der Unterlage 14.2 Blatt 4 T zu entnehmen. Das mit den Tiefenentwässerungsanlagen gefasste Wasser wird nach der festgestellten Planung bei Bau-km 711+310 in einen Graben abgeleitet, der mit dem Heckelbach verbunden ist. Die in den Tiefenentwässerungsanlagen anfallende Wassermenge ist mit ca. 1 l/s sehr gering (siehe S. 25 der Unterlage 18.1 T).

Das mit den Tiefenentwässerungsanlagen bewirkte Zutagefördern, Zutageleiten bzw. Ableiten von Grundwasser bedarf – wie bereits dargelegt – ebenso der Erlaubnis. Gleiches gilt für das Einleiten des gefassten Grundwassers in ein oberirdisches Gewässer.

Das Wasserwirtschaftsamt Ansbach hat nach Überprüfung der nunmehr festgestellten Planung bestätigt, dass auch insoweit keine negativen wasserwirtschaftlichen Auswirkungen zu erwarten sind. Ein Anlass für diesbzgl. Inhalts- und Nebenbestimmungen besteht nicht (vgl. § 15 Abs. 2 i. V. m. § 14 Abs. 3 und 4 WHG).

Durch die mit dem Betrieb der Tiefenentwässerungsanlagen verbundene Ableitung von Grundwasser entsteht keine nachteilige Betroffenheit des Grundwasserkörpers 1\_G029 (Gipskeuper - Feuchtwangen). Es wird hier nur Schicht- und Kluftwasser in einem sehr geringen Umfang von 1 l/s abgeleitet. Dass dadurch Auswirkungen auf den Grundwasserkörper als solchen entstehen könnten, lässt sich ausschließen. Ein Verstoß gegen das wasserrahmenrechtliche Verschlechterungsverbot ist sonach auch insoweit zu verneinen. Ein nachteiliger Effekt im Hinblick auf das Trendumkehrgebot sowie das Verbesserungsgebot ist ebenso nicht ersichtlich.

Auch die Berücksichtigung der mittelbaren anlagebedingten nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf die Grundwasserkörper vor Ort ändert nichts an der zuvor dargestellten Einschätzung. Die mit dem Vorhaben verbundene zusätzliche Versiegelung von Flächen führt zwar zu einer Verringerung der für die Grundwasserneubildung zur Verfügung stehenden Erdoberfläche. Im Hinblick auf die schon erwähnte Ausdehnung der betroffenen Grundwasserkörper und der dadurch hier zur Grundwasserneubildung insgesamt zur Verfügung stehenden Fläche auf der einen Seite und der mit dem Vorhaben einhergehenden Flächenneuversiegelung von insgesamt (nur) etwa 6,5 ha andererseits ist der Verlust an Infiltrationsfläche verschwindend gering und lässt keine messbaren nachteiligen Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwasserkörpers erkennen.

Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG liegen sonach auch bzgl. der geplanten Tiefenentwässerung nicht vor. Die Planfeststellungsbehörde erteilt in Ausübung des nach § 12 Abs. 2 WHG eröffneten Ermessens die für die Ableitung von Grundwasser mittels der vorgesehenen Tiefenentwässerungsanlagen sowie die Einleitung des damit gefassten Wassers über einen Graben in den Heckelbach notwendige Erlaubnis. Gründe, die trotz des Vorliegens der Erteilungsvoraussetzungen eine Versagung der Erlaubnis als angezeigt erscheinen lassen könnten, sind nicht ersichtlich.

#### 3.4.7.3.3 Einbringen von Bauwerken in den Grundwasserbereich/-schwankungsbereich

Auf Grund der bekannten lokalen Grundwasserverhältnisse kommen bestimmte, von der festgestellten Planung umfasste Bauwerke im Grundwasserbereich bzw. Grundwasserschwankungsbereich zu liegen. Dies betrifft namentlich die Beckenanlagen ASB/RHB 706-1L, ASB/RHB 710-1R und ASB/RHB 715-1L (siehe S. 18/19 der Unterlage 18.1 T).

Diese Anlagen sind mit Blick auf die örtlichen Verhältnisse zumindest geeignet, das Grundwasser aufzustauen, abzusenken bzw. umzuleiten und bedürfen – wie ebenso schon dargelegt – der wasserrechtlichen Erlaubnis (zur Rechtsnatur einer Erlaubnis für eine Benutzung nach § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG siehe Knopp in Sieder/Zeidler/Dahme/Knopp, WHG AbwAG, Stand August 2019 § 9 WHG Rn. 78).

Das Wasserwirtschaftsamt Ansbach hat nach Überprüfung der nunmehr festgestellten Planung bestätigt, dass – unter Berücksichtigung der diesbzgl. verfügbaren Nebenbestimmungen (siehe etwa die Nebenbestimmungen A. 3.2.11 und 3.2.12) – auch durch das Einbringen der im Grundwasserbereich bzw. Grundwasserschwankungsbereich vorgesehenen Bauwerke keine negativen wasserwirtschaftlichen Auswirkungen zu erwarten sind.

Dass die Errichtung und der Verbleib der Beckenanlagen im Grundwasserbereich/Grundwasserschwankungsbereich Auswirkungen auf die Grundwasserkörper im Bereich des Vorhabens haben könnte, ist nicht zu erkennen. Eine dauerhafte Ableitung von Grundwasser ist im Bereich der Beckenanlagen nicht vorgesehen; Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand der Grundwasserkörper sind damit

auszuschließen. Möglichen Auswirkungen auf den chemischen Zustand der Grundwasserkörper wird insbesondere mit den Nebenbestimmungen A. 3.2.11 und 3.2.12, wirksam begegnet. Ein Verstoß gegen das wasserrahmenrechtliche Verschlechterungsverbot ist somit ebenso hier zu verneinen. Ein nachteiliger Effekt im Hinblick auf das Trendumkehrgebot sowie das Verbesserungsgebot entsteht auch nicht.

Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG sind damit auch insoweit nicht zu erkennen. Die Planfeststellungsbehörde erteilt in Ausübung des nach § 12 Abs. 2 WHG eröffneten Ermessens die für das dauerhafte Einbringen der genannten Bauwerke in das Grundwasser bzw. den Grundwasserschwankungsbereich erforderliche Erlaubnis. Gesichtspunkte, die trotz des Vorliegens der Erteilungsvoraussetzungen eine Versagung der Erlaubnis als angezeigt erscheinen lassen könnten, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen.

#### 3.4.7.3.4 Bauzeitliche Grundwasserabsenkung und -ableitung

Im Rahmen der Errichtung der Beckenanlagen ASB/RHB 706-1L, ASB/RHB 710-1R und ASB/RHB 715-1L ist es wegen der dortigen Grundwasserstände zum Trockenhalten der Baugrube zeitweise notwendig, das Grundwasser lokal abzusenken und abzuleiten (siehe S. 18/19 der Unterlage 18.1 T).

Das Wasserwirtschaftsamt Ansbach hat im Rahmen der Überprüfung der nunmehr festgestellten Planunterlagen aus fachlicher Sicht auch keine Bedenken gegen die Erteilung einer diesbzgl. Erlaubnis erhoben. Nach allgemeiner Erfahrung ist von derartigen vorübergehenden Grundwassereingriffen betroffene Bereich typischerweise räumlich stark begrenzt. Nach dem Ende der lokalen Grundwasserabsenkung wird sich der örtliche Grundwasserstand wieder dem derzeit gegebenen annähern; letztendlich wird sich wieder ein dem heute gegebenen Zustand gleichender Zustand einstellen.

Auch im Hinblick auf diese bauzeitlichen Grundwassereingriffe genügt das Vorhaben den grundwasserbezogenen Maßgaben der WRRL bzw. der deutschen Umsetzungsvorschriften. Die Grundwasserkörper im Vorhabensbereich befinden sich – wie bereits dargelegt – mengenmäßig in einem guten Zustand. Der Eingriff in den Grundwasserhorizont für die Errichtung der betreffenden Beckenanlagen wird allenfalls wenige Monate andauern und wirkt sich, wie soeben erwähnt, nur lokal auf die Grundwasserverhältnisse aus. Nach dem Ende des Eingriffs werden sich in überschaubarer Zeit wieder Grundwasserverhältnisse einstellen, die im Wesentlichen mit den zuvor örtlich gegebenen identisch sind. Der mengenmäßige Zustand des Grundwasserkörpers wird sich damit zu keiner Zeit nachteilig verändern, eine Verschlechterung des chemischen Zustandes infolge der zeitweiligen Grundwasserabsenkung ist ebenso nicht zu gewärtigen. Ein Verstoß gegen das wasserrahmenrechtliche Verschlechterungsverbot ist damit auch insoweit nicht gewärtigen. Ein nachteiliger Effekt im Hinblick auf das Trendumkehrgebot sowie das Verbesserungsgebot ist ebenso nicht zu erkennen.

Dies gilt auch bei summativer Berücksichtigung der Auswirkungen der bereits behandelten Tiefenentwässerung. Die zuvor schon betrachteten Auswirkungen der vorgesehenen Tiefenentwässerung auf das Grundwasser führen im Zusammenwirken mit der zeitweiligen Grundwasserabsenkung nicht zu über die einzelnen Auswirkungen hinausgehenden Verstärkungseffekten oder dgl.

Da somit auch bzgl. der zeitweiligen Grundwasserabsenkung keine Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG erkennbar sind, erteilt die Planfeststellungsbehörde im Rahmen dieses Beschlusses auch hierfür die erforderliche Erlaubnis. Gründe,

die ein Versagen der Erlaubnis im Rahmen des Ermessens nach § 12 Abs. 2 WHG dennoch als geboten erscheinen lassen könnten, sind auch hier nicht zu erkennen.

### **3.4.8 Wald / Forstwirtschaft**

Von dem gegenständlichen Vorhaben werden auch Belange der Forstwirtschaft und des Waldes berührt. Besondere Bedeutung kommt hierbei den mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffen in Waldbestände zu. Bei der Planung wurde zwar darauf geachtet, die Waldinanspruchnahme auf das notwendige Maß zu beschränken. Dennoch sind die Überbauung und Versiegelung von Waldflächen im Rahmen des Vorhabens unvermeidbar. Insgesamt werden 6,4 ha Wald i. S. v. Art 2 Abs. 1 BayWaldG gerodet. Davon kommt einer Fläche von insgesamt 2,5 ha nach dem aktuell geltenden Waldfunktionsplan besondere Bedeutung für den Bodenschutz zu. Bannwald (Art. 11 BayWaldG), Schutz- oder Erholungswald (Art. 10 und 12 BayWaldG) oder ein Naturwaldreservat (Art. 12a BayWaldG) sind von der Rodung dagegen nicht betroffen.

Die Beseitigung von Wald zugunsten einer anderen Bodennutzungsart (Rodung) bedarf der Erlaubnis (Art. 9 Abs. 2 Satz 1 BayWaldG). Die Erlaubnis soll versagt werden, wenn die Rodung Waldfunktionsplänen widersprechen oder deren Ziele gefährden würde oder die Erhaltung des Waldes aus anderen Gründen im öffentlichen Interesse liegt und dieses vor den Belangen des Antragstellers den Vorrang verdient (Art. 9 Abs. 5 BayWaldG). Änderungen der Nutzungen von Wald, die durch Planfeststellungsbeschlüsse zugelassen werden, bedürfen keiner gesonderten Erlaubnis nach dem Bayerischen Waldgesetz. Im Planfeststellungsverfahren sind jedoch oben genannte materiellen Grundsätze sinngemäß zu beachten (Art. 9 Abs. 8 BayWaldG).

Die plangegegenständliche Rodung von Waldflächen wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss zugelassen. Versagungsgründe nach Art. 9 Abs. 5 BayWaldG stehen der vorgesehenen Waldrodung nicht entgegen. Insbesondere mit Blick auf die in der Waldfunktionskarte für den Landkreis und die Stadt Ansbach dokumentierte konkrete Lage und die Ausdehnung der betroffenen Waldflächen mit besonderer Bedeutung für den Bodenschutz, die nur in Randbereichen aus Anlass des Vorhabens gerodet werden müssen, gefährdet das gegenständliche Vorhaben weder die einschlägigen Ziele des Waldfunktionsplans noch widerspricht die Rodung gar unmittelbar diesem Plan. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach hat insoweit aus forstfachlicher Sicht keine Bedenken geäußert, wenn sichergestellt wird, dass durch bauliche Vorkehrungen Bodenabtrag verhindert wird. Dies gewährleistet die festgestellte Planung in hinreichendem Maß. Die landschaftspflegerische Begleitplanung sieht bzgl. der insoweit relevanten Autobahnnebenflächen eine Ansaat von Landschaftsrasen in straßennahen Bereichen wie Banketten und Mulden, die Begründung von naturnahem Laub- und Mischwald einschl. Entwicklung eines ca. 5 - 10 m breiten Waldmantels im Übergang zur offenen Landschaft, die Anpflanzung von Hecken- und Gebüschriegeln sowie von Einzelbäumen und die Entwicklung von artenreichen Altgrasbeständen vor (siehe hierzu die Beschreibung der landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen 19 G - 22 G in den entsprechenden Maßnahmenblättern in Unterlage 9.3 T, die räumliche Ausdehnung und Verteilung der Maßnahmen ist aus den einzelnen Blättern der Unterlage 9.2 ersichtlich). Hierdurch ist ein hinreichender Erosionsschutz der betreffenden Flächen – der letztlich auch im Interesse der Vorhabensträgerin ist – gewährleistet. Die Vorhabensträgerin hat unabhängig davon im Erörterungstermin auch nochmals (deklaratorisch) zugesagt, durch geeignete Vorkehrungen Bodenabtrag zu verhindern. Die Erhaltung des Waldes verdient auch nicht den Vorrang vor den unter C. 3.3 und C. 3.4.6.2.2.3 aufgeführten, für das Vorhaben sprechenden Gründen. Vielmehr kommt hier den für die Umsetzung des Vorhabens streitenden Belangen unter Einstellung aller maßgeblichen Gesichtspunkte ein deutlich höheres Gewicht zu. Dabei

ist auch zu berücksichtigen, dass die Stabilität des verbleibenden Bestands von der Rodungsmaßnahme nicht beeinträchtigt wird. Ferner werden die den zu rodenden Waldflächen mit besonderer Bedeutung für den Bodenschutz zugeordneten Funktionen (Verringerung von Bodenabtrag, Bodenverwehungen oder Verkarstungen) durch die schon beschriebene Ausgestaltung der Autobahnnebenflächen nach der landschaftspflegerischen Begleitplanung in der Gesamtheit zumindest im Wesentlichen in ähnlicher Weise erfüllt.

Im Rahmen des Baubetriebs müssen außerdem etwa weitere 6,6 ha Wald für diesen Zwecke in Anspruch genommen werden, 2,1 ha hiervon kommt ebenso besondere Bedeutung für den Bodenschutz zu. Die betroffenen Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten wieder aufgeforstet (siehe die einzelnen Blätter der Unterlage 9.2 und die dort mit der Signatur „Rekultivierung“ gekennzeichneten Areale). Insoweit handelt es sich mangels auf Dauer angelegter Beseitigung von Wald zugunsten einer anderen Bodennutzungsart nicht um eine Waldrodung im Rechtssinn (vgl. Art. 9 Abs. 2 Satz 1 BayWaldG). Im Übrigen erfüllen die wieder aufgeforsteten Flächen zumindest nach einer gewissen Anwuchszeit die den Waldflächen mit besonderer Bedeutung für den Bodenschutz zugeordneten Funktionen in gleicher Weise wie dies der derzeitige Waldbestand tut. Soweit das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach hinsichtlich der vorübergehenden Beanspruchung von Waldflächen in der Bauzeit bittet, die einschlägigen Vorgaben des Bodenschutzes zu beachten und ggf. Maßnahmen zur Vermeidung von Bodenverdichtungen zu ergreifen, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, zur Verringerung von Bodenverdichtungen entsprechende Gegenmaßnahmen zu ergreifen und etwa in Bereichen mit häufiger Überfahrt Baustraßen anzulegen, sowie nach Abschluss der Bauarbeiten stark verdichtete Bereiche mittels Tiefenlockerung wieder aufzulockern.

Neben der geplanten Rodung sind in die Abwägung auch die sonstigen bau- und betriebsbedingten Auswirkungen auf den Lebensraum Wald einzustellen. Dabei kann auf die Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung Bezug genommen werden. Im Zuge dieser Prüfung sind die vorhabensbedingten Auswirkungen auf den Menschen, die Tier- und Pflanzenwelt, den Boden, das Wasser, das Klima und die Luft einschließlich etwaiger Wechselwirkungen – und damit auch für die im Bereich der Trasse gelegenen Waldgebiete – dargestellt und bewertet. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang noch einmal, dass eine Beeinträchtigung der an den plangegenständlichen Autobahnabschnitt angrenzenden Waldflächen durch Streusalz im Winter nicht zu erwarten ist, da das im Straßenoberflächenwasser gelöste Salz mit dem Spritz- bzw. Schmelzwasser in die straßenbegleitenden Entwässerungseinrichtungen gelangt und über diese abgeführt wird.

Für die im Rahmen der festgestellten Planung vorgesehene Erstaufforstung von Flächen im Umfang von ca. 2,2 ha, die derzeit noch versiegelt sind (dies betrifft insbesondere den Parkplatz Ochsenberg/Schleehardt), bedarf es keiner gesonderten Aufforstungserlaubnis nach Art. 16 Abs. 1 BayWaldG; die Erlaubnis wird ebenso von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses mit umfasst (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis nach Art. 16 Abs. 2 BayWaldG sind gegeben. Die Aufforstung widerspricht nicht Plänen i. S. v. Art. 3 BayNatSchG a. F. (jetzt Art. 4 BayNatSchG); die im Verfahren beteiligten Naturschutzbehörde haben insoweit keine Einwände geltend gemacht. Wesentlichen Belange der Landeskultur, des Naturschutzes oder der Landschaftspflege werden ebenso nicht gefährdet. Es werden ausschließlich Areale aufgeforstet, die auf der einen Seite von der A 6 und im Übrigen von schon vorhandenen Waldflächen eingerahmt werden; die Charakteristik des betroffenen Landschaftsraumes verändert sich dadurch nicht. Flächen, die das Naturschutzrecht unter besonderen Schutz stellt, sind von den Aufforstungsmaßnahmen nicht betroffen, ebenso keine naturschutzfachlich hochwertigen Flächen. Merkliche Veränderungen des Landschaftsbildes gehen mit der Aufforstung bedingt

durch die beschriebene Lage der betreffenden Flächen gleichfalls nicht einher. Auch insoweit haben die im Verfahren beteiligten Behörden keinerlei Bedenken geltend gemacht. Der Erholungswert der Landschaft wird infolge der Aufforstung ebenso wenig beeinträchtigt. Die aufzuforstenden Flächen befinden sich im unmittelbaren Nahbereich der A 6 und sind – außer an der Grenzlinie zur Autobahn – von Waldflächen umgeben. Die Aufforstung führt daher mangels optischer Wahrnehmbarkeit von außerhalb der Verkehrsflächen der A 6 zu keinem nachteiligen Einfluss auf den landschaftlichen Erholungswert. Schließlich sind keine erheblichen Nachteile für die umliegenden Grundstücke zu erwarten. Die zur Aufforstung vorgesehenen Flächen wahren einen unter Verkehrssicherheitsaspekten hinreichenden Abstand zu den Autobahnverkehrsflächen. Dass für die umliegenden Waldbestände Nachteile durch eine Minderung des Bodenertrags (vgl. dazu BayVGH, Beschluss vom 06.02.2007 – 19 ZB 06.1972 – juris m. w. N.) von Gewicht entstehen könnten, ist ebenso nicht ersichtlich (vgl. insoweit auch den vom Gesetzgeber abstrakt-generell gegenüber von Waldgrundstücken für ausreichend erachteten Grenzabstand von Anpflanzungen von 0,5 m in Art. 47 Abs. 2 AGBGB). Derartiges wurde im Anhörungsverfahren auch nicht geltend gemacht, insbesondere auch nicht vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach.

Zur Bitte des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach, bei der Wiederaufforstung temporär in Anspruch genommener Waldflächen mit Bodenschutzfunktion auf tief wurzelnde Baumarten zurückzugreifen und bei der Waldrandgestaltung wurzelintensive Sträucher zu verwenden und die Maßnahmen mit dem Bereich Forsten des Amtes abzusprechen, hat die Vorhabensträgerin eine entsprechende Zusage abgegeben.

Soweit das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach außerdem fordert, sämtliche Zufahrtswege in Waldbestände in ihren ursprünglichen Zustand zurück zu versetzen und Forstwege, die von Schwerlastfahrzeugen benutzt werden könnten, wieder dementsprechend herzustellen, trägt dem die festgestellte Planung Rechnung (siehe u. a. Vorbemerkung 1 der Unterlage 11 T sowie oben unter C. 3.4.3.2.5).

Die Forderung des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach, die in einer gemeinsamen Absprache mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, der höheren Naturschutzbehörde und der Forstverwaltung zwischenzeitlich festgelegten Rahmenbedingungen für die landschaftspflegerische Maßnahme 15 E in das entsprechende Maßnahmenblatt der Planunterlagen als Grundlage für die noch zu erstellende detaillierte Maßnahmenplanung aufzunehmen, hat sich durch den Entfall der ursprünglich vorgesehenen Maßnahme 15 E und deren Ersatz durch eine andere Maßnahme erledigt. In Bezug auf die nunmehr planfestgestellte Maßnahme 15 E hat das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten keine Einwände geäußert.

Hinsichtlich der Forderung des Amtes, die im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahme 18 E<sub>FCS</sub> zu verwendenden Strauch- und Gehölzarten mit dem Forstbetrieb Rothenburg der Bayerischen Staatsforsten abzusprechen, hat die Vorhabenssträgerin auch eine deckungsgleiche Zusage abgegeben.

Zur Forderung bzgl. der landschaftspflegerischen Maßnahme 20 G, bei der Wiederaufforstung vorübergehend in Anspruch genommener Waldflächen auf eine ausreichende Bodengare zu achten, hat die Vorhabensträgerin Entsprechendes zugesagt. Sie hat ebenso zugesagt, die konkrete Maßnahmenausführung im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Bereich Forsten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach abzustimmen. In diesem Rahmen ist auch darüber zu entscheiden, ob bzw. inwieweit Nachpflanzungen vorzunehmen sind, sollte sich auf den

im Rahmen der Maßnahme vorgesehenen Sukzessionsflächen keine Naturverjüngung einstellen; insoweit stehen lediglich fachliche Details der Ausführung der Maßnahme in Rede, abwägungserhebliche Belange sind insoweit nicht berührt.

Die Einwände des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach sowie der Bayerischen Staatsforsten gegen die landschaftspflegerische Maßnahme 16 A<sub>CEF</sub> wurden bereits unter C. 3.4.6.2.2.2.1 c) behandelt. Hierauf wird Bezug genommen.

Soweit die Bayerischen Staatsforsten vertragliche Vereinbarungen über die Bereitstellung von Flächen für Kompensationsmaßnahmen sowie die Erbringung etwaiger Dienstleistungen zwischen dem Forstbetrieb Rothenburg ob der Tauber und der Autobahndirektion Nordbayern fordern, hat die Vorhabensträgerin Entsprechendes zugesagt. Gleiches gilt hinsichtlich der Forderung, die näheren Einzelheiten der Durchführung der landschaftspflegerischen Maßnahme 18 E<sub>FCS</sub> mit dem Forstbetrieb Rothenburg ob der Tauber abzustimmen.

Zur Forderung der Bayerischen Staatsforsten, forstbetriebseigene Privatwege, die für die Bewirtschaftung des Waldes unabdingbar sind und im Rahmen des Vorhabens überbaut werden, nach Abschluss der Bauarbeiten in Abstimmung mit dem Forstbetrieb Rothenburg ob der Tauber auf Kosten der Vorhabensträgerin zu verlegen und gemäß der Erschließungsrichtlinie der Bayerischen Staatsforsten wiederherzustellen, trägt die festgestellte Planung hinreichend Rechnung. Sie beinhaltet ohnehin die Neuerrichtung von Wegeverbindungen, die infolge des Ausbaus der Autobahn (abschnittsweise) überbaut werden. Die Vorhabensträgerin hat außerdem zugesagt, die angesprochene Erschließungsrichtlinie zu berücksichtigen (zur Wiederherstellung überbauter Wegeabschnitte allgemein siehe auch unter C. 3.4.3.2.5).

Die aufgezeigten Auswirkungen des Vorhabens auf die Belange der Forstwirtschaft und des Waldes entfalten insgesamt kein Gewicht, das geeignet wäre, die für das Vorhaben sprechenden Belange zu überwiegen. Auf Grund der geplanten Aufforstungs- und sonstigen landschaftspflegerischen Maßnahmen kann davon ausgegangen werden, dass die vorhabensbedingten Eingriffe in den Wald und damit in dessen unterschiedliche Funktionen für den Natur- und Klimahaushalt jedenfalls mittel- bzw. langfristig kompensiert werden.

### **3.4.9 Fischerei**

Belange der Fischerei werden durch das Vorhaben dadurch berührt, dass das auf den Verkehrsflächen der A 6 sowie auf Rampen an der AS Schnelldorf und am AK Feuchtwangen/Crailsheim anfallende Straßenoberflächenwasser mehrere Fließgewässer eingeleitet wird, u. a. auch in die Wörnitz (siehe dazu im Einzelnen unter C. 3.4.7.3).

Der Bezirk Mittelfranken – Fachberatung für das Fischereiwesen – hat aus fischereilicher und fischökologischer Sicht keine Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben.

Soweit der Bezirk Mittelfranken auf die notwendig werdende Neuerrichtung des Auslaufbauwerks am Erlensee hinweist und fordert, den Fischereiberechtigten rechtzeitig davon zu unterrichten, um einen geeigneten neuen Standort festzulegen, und nachteilige Auswirkungen für den Fischereiberechtigten dabei zu vermeiden, hat die Vorhabensträgerin eine entsprechende Zusage abgegeben (zur Unterrichtung des Fischereiberechtigten siehe daneben Nebenbestimmung A. 3.1.5).

Gleiches gilt hinsichtlich der Forderung des Bezirks, bei der Neuerrichtung von Durchlässen im Ausbauabschnitt die wasserführenden Durchlässe unterhalb der

Gewässersohle einzubauen (ca. 20-30 cm), damit sich an den Enden des Durchlasses kein Gewässerabsturz bilden kann und so die Durchgängigkeit des Gewässers erhalten bleibt. Auch dies hat die Vorhabensträgerin zugesagt.

Hinsichtlich der Forderung, während, aber auch nach der Bauzeit dürfe das in Fließgewässer eingeleitete Wasser keine wassergefährdenden Stoffe enthalten und somit die biologischen, chemischen und physikalischen Eigenschaften der Vorfluter nicht dahingehend verändern, dass Fischfauna und Fischnährtiere geschädigt werden, hat die Vorhabensträgerin ebenso zugesagt, dies zu befolgen.

### **3.4.10 Denkmalpflege**

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

Aus der vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abgegebenen Stellungnahme ergibt sich außerdem, dass im Trassenbereich der A 6 sowie dessen unmittelbaren Umfeld keine Bodendenkmäler bekannt sind. Das Landesamt hat aber darauf hingewiesen, dass in dem von der festgestellten Planung berührten Bereich zwei Vermutungs- bzw. Verdachtsflächen befinden. Dabei handelt es sich zum einen um einen Bereich am siedlungsgünstigen Terrassenrand der Wörnitz am östlichen Ende des gegenständlichen Ausbauabschnitts (Inv. Nr. V-5-6727-0003), zum anderen um ein Areal einer Spornlage mit dem Flurnamen „Schanze“ im Nahbereich der AS Schnelldorf (Inv. Nr. V-5-6727-0001). Hier hält das Landesamt jeweils archäologische Arbeiten für erforderlich.

Wer auf einem Grundstück nach Bodendenkmälern graben oder zu einem anderen Zweck Erdarbeiten auf einem Grundstück vornehmen will, obwohl er weiß, vermutet oder den Umständen nach annehmen muss, dass sich dort Bodendenkmäler befinden, bedarf der Erlaubnis. Die Erlaubnis kann versagt werden, soweit dies zum Schutz eines Bodendenkmals erforderlich ist (Art. 7 Abs. 1 DSchG). Diese denkmalrechtlich Erlaubnis wird auch durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzt (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Zu den Erdarbeiten in diesem Sinne gehört auch die Anlage einer Straße (Eberl/Martin, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 6. Auflage, Art. 7 Rn. 4). Wenn die beabsichtigten Erdarbeiten eine Gefahr für ein Bodendenkmal darstellen, steht es im pflichtgemäßem Ermessen, die Erlaubnis zu versagen oder eine eingeschränkte Erlaubnis (unter Nebenbestimmungen) zu erteilen. Eine Erlaubnis wird dann zu erteilen sein, wenn nach Abwägung aller Umstände (Bedeutung der beabsichtigten Erdarbeiten einerseits und der durch die Arbeiten gefährdeten Bodendenkmäler andererseits) die Belange der Bodendenkmalpflege im Einzelfall weniger bedeutsam sind als die Belange, die für das Vorhaben sprechen (Eberl/Martin, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 6. Auflage, Art. 7 Rn. 6).

Die für das Vorhaben sprechenden Belange (siehe dazu die Ausführungen unter C. 3.3) gehen den Belangen des Bodendenkmalschutzes im Ergebnis hier vor. Da auch dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege selbst keine Bodendenkmäler im Vorhabensbereich bekannt sind und solche dort lediglich vermutet werden, wobei keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass dort Hinterlassenschaften menschlicher Tätigkeit von herausgehobener Bedeutung vorzufinden sein könnten, kommt diesen Belangen unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht der Stellenwert zu, als dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.



Als Auflage kommt in diesem Zusammenhang vor allem in Betracht, dass die Vorhabensträgerin eine auf ihre Kosten sachgemäß durchzuführende Grabung durch das Landesamt für Denkmalpflege zur wissenschaftlichen Auswertung bzw. Bergung eines Bodendenkmals zu dulden hat oder dass sie selbst eine solche Grabung durch ein geeignetes privates Fachunternehmen durchführen lassen muss. Eine Pflicht zur Tragung der Kosten der fachgerechten Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde (Sicherungsmaßnahmen) ergibt sich zwar nicht aus dem sog. Verursacherprinzip, ist aber im Rahmen der Verhältnismäßigkeit dann möglich und gerechtfertigt, wenn – wie hier – durch die geplanten Erdarbeiten Bodendenkmäler beeinträchtigt oder zerstört werden könnten (vgl. Eberl/Martin, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 6. Auflage, Art. 7 Rn. 8).

Auf Grund dessen wurde der Vorhabensträgerin nach Abwägung aller Umstände aufgegeben, dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege den Zeitpunkt des Baubeginns frühzeitig bekanntzugeben, spätestens aber zwei Monate vor Beginn von Erdbauarbeiten, um mit dem Landesamt einvernehmlich die erforderlichen Schritte zur Vermeidung einer Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) festzulegen (Nebenbestimmung A. 3.1.4). Daneben wurde im Beschlusstenor verfügt, soweit es durch Vorkehrungen im Rahmen der Ausführungsplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich ist, Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z. B. durch Überdeckungen) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen (Nebenbestimmung A. 3.5.1). Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat die Vorhabensträgerin die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten für eine wissenschaftliche Auswertung der Befunde und Funde zählen dabei nicht zu den für Sicherungsmaßnahmen erforderlichen Aufwendungen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen. Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im vorgenannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen der Vorhabensträgerin und dem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Im Rahmen dieser Vereinbarung kommt auch die Festschreibung eines Höchstbetrages der für Sicherungsmaßnahmen anzusetzenden Aufwendungen in Betracht. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen (vgl. Nebenbestimmung A. 3.5.3).

Diese Auflagen dienen dem vorrangigen, von der Vorhabensträgerin im Rahmen der Ausführungsplanung oder der Baudurchführung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz von Bodendenkmälern vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundenen Zurückstellung der Belange der Bodendenkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden Belangen. Obgleich die damit angeordnete fachkundige Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde im Rahmen von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit bei der Festlegung des Umfangs der gebotenen Sicherungsmaßnahmen begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer (zukünftigen) einvernehmlichen Regelung zwischen

Vorhabensträgerin und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle, soweit erforderlich, auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt. Die Grundzüge des Plans 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, 9. Auflage, § 74 Rn. 138). Damit ist auch dem Postulat der Konfliktbewältigung hinreichend Rechnung getragen.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch vom Landesamt für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Zufallsfunde von Bodendenkmälern mit herausragender kulturhistorischer Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen bzw. die abzuschließende Vereinbarung zwischen Vorhabensträgerin und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde 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 benannten Verdachtsflächen als auch evtl. Zufallsfunde unter Beachtung der durch die verfügten Nebenbestimmungen vorgesehenen Maßgaben.

Im Hinblick auf mögliche Zufallsfunde hat die Vorhabensträgerin nach der Nebenbestimmung A. 3.1.4 überdies die bauausführenden Firmen auf die gesetzliche Verpflichtung hinzuweisen, dass vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind und die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen sind, wenn nicht die zuständige Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet. Dies gilt nicht für Funde, die im Zuge von Sicherungsmaßnahmen im Sinne der Nebenbestimmung A. 3.5.3 auftreten.

Der öffentliche Belang der Denkmalpflege wurde auch in der Umweltverträglichkeitsprüfung bereits unter C 2.1.4.7 und C 2.2.7 für den Bereich der Kulturgüter und sonstigen Sachgüter behandelt. Das Ergebnis der dabei erfolgten Bewertung der Umweltauswirkungen wird an dieser Stelle in die Abwägung eingestellt. Die Belange der Denkmalpflege sind, vor allem angesichts der Ungewissheit über eine mögliche Betroffenheit bislang un bebauter Bodendenkmäler, mit hohem Gewicht gegen die Maßnahme in die Abwägung einzustellen. Dennoch sind die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme sprechenden Gründe so gewichtig, dass die Belange der Denkmalpflege diese nicht zu überwiegen vermögen. Die Ausgewogenheit der Planung ist unter Berücksichtigung der getroffenen Nebenbestimmungen gewahrt.

#### **3.4.11 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 Flächenan- und durchschneidungen sowie das Entstehen von Umwegen im landwirtschaftlichen Wegenetz oder auch mögliche Bodenbelastungen.

### 3.4.11.1 Verbrauch landwirtschaftlicher Nutzfläche

Für das gegenständliche Vorhaben werden nach Angabe des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten landwirtschaftlich genutzte Flächen in einer Größenordnung von in etwa 11,75 ha auf Dauer in Anspruch genommen. Dies betrifft neben dem Straßenkörper der ausgebauten Autobahn im Rahmen des Vorhabens anzupassende bzw. neu zu schaffende Teilstücke von nachgeordneten Straßen bzw. Wegen sowie Entwässerungseinrichtungen. Außerdem werden landwirtschaftlich genutzte Flächen im Umfang von annähernd 4 ha im Rahmen der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen herangezogen; diese sind bereits in das genannte Ausmaß der Beanspruchung eingerechnet. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach äußert deshalb auch explizit den Wunsch nach einer möglichst flächenverbrauchsschonenden Planung.

Eine (weitere) Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist aber wegen der verkehrlichen Notwendigkeit des Vorhabens und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Die einzelnen Querschnitte und die Fahrbahnbreiten sind insbesondere – wie sich aus den Ausführungen unter C. 3.4.3.2 ergibt – im Hinblick auf die Verkehrsprognose, den Güter- und Schwerverkehrsanteil bzw. zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich.

Der Landverbrauch für das Straßenbauvorhaben kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere auf die naturschutzrechtlich notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen oder auf sonstige landschaftspflegerische Maßnahmen verringert werden, wie im Einzelnen aus den betreffenden Ausführungen unter C. 3.4.6 dieses Beschlusses folgt.

Der Bayerische Bauernverband weist darauf hin, dass bei An- oder Durchschneidung landwirtschaftlicher Nutzflächen erhebliche wirtschaftliche Einschränkungen in Bezug auf die effiziente und zeitgemäße Bewirtschaftung der betroffenen Flächen entstünden. Diese wirtschaftlichen Nachteile seien den Betroffenen in vollem Umfang auszugleichen. Des Weiteren fordert der Bayerische Bauernverband, bestehende Pachtverträge zu berücksichtigen und bei vorzeitiger Auflösung oder bei Entzug der Flächen durch entsprechende Pachtaufhebungsentschädigungen zu entschädigen. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach weist parallel dazu darauf hin, dass die dauerhafte sowie die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken, die Ertragsausfälle während und nach Abschluss der Bauarbeiten sowie Anschneidungs- und Durchschneidungseffekte von Grundstücken zu entschädigen seien.

Diesbzgl. muss darauf verwiesen werden, dass rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten sind. Hier ist dann Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8, Art. 11 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.

Der Bayerische Bauernverband hinterfragt die Notwendigkeit der Inanspruchnahme von mehreren Arealen in privater Hand und fragt in diesem Zusammenhang jeweils auch nach möglichen Alternativen. Dies betrifft die Grundstücke Fl.-Nrn. 1438, 1439 und 1440, Gemarkung Oberampfrach, die als Zwischenlager für Aushubmassen vorgesehen sind, sowie die Flächen, auf denen die landschaftspflegerischen Maßnahmen 12 A<sub>FCS</sub> und 13 A<sub>CEF</sub> verwirklicht werden sollen.

Diese Einwendungen sind zurückzuweisen. Die Heranziehung der betreffenden Flächen erweist sich hinsichtlich aller Flächen zur Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens als notwendig; alternative Flächen, die zur Erreichung des jeweils mit der Flächenbeanspruchung verfolgten Zwecks ebenso gut geeignet sind und deren Heranziehung den jeweiligen Eigentümern ein geringeres Opfer abverlangen würden, gibt es im Ergebnis nicht. Hinsichtlich der Zwischenlagerfläche ergibt sich dies aus folgendem:

Auf Grund der topographischen Verhältnisse im Umfeld der Trasse der A 6 werden im Zuge ihres Ausbaus umfangreiche Bodenbewegungen erforderlich. Während bei der Herstellung der neuen Richtungsfahrbahn Heilbronn (nördliche Richtungsfahrbahn) Erdmassen von mehr als 200.000 m<sup>3</sup> anfallen, die dort nicht wieder eingebaut werden können, werden im Rahmen der Herstellung der Richtungsfahrbahn Nürnberg vor allem wegen der dort gegebenen Notwendigkeit, entlang dieser Richtungsfahrbahn abschnittsweise Lärmschutzanlagen zu errichten (siehe dazu unter C. 3.4.4.1.1), hier deutlich mehr Erdmassen benötigt als im Rahmen der Errichtung jener Richtungsfahrbahn übrig bleiben. Um einerseits das Abfahren überschüssiger Massen in großem Umfang von der Baustelle bei der Errichtung der Richtungsfahrbahn Heilbronn und andererseits das spätere Herbeischaffen von großen Erdmassen für den Bau der Richtungsfahrbahn Nürnberg zu vermeiden, sieht die festgestellte Planung in sachgerechter Weise vor, die bei der Errichtung der Richtungsfahrbahn Heilbronn übrigbleibenden Erdmassen vor Ort zwischen zu lagern und anschließend beim Bau der Richtungsfahrbahn Nürnberg zu verwenden. Damit dies umgesetzt werden kann, sind baustellen nahe Lagerflächen für diese Erdmassen unverzichtbar. Die Vorhabensträgerin hat verschiedene Areale hinsichtlich ihrer Eignung als Erdmassenzwischenlager überprüft. Voraussetzung dafür, dass Flächenareale als Zwischenlagerflächen genutzt werden können, ist insoweit deren gute Anfahrbarkeit, ihrer Nähe zur Baustelle zur Gewährleistung kurzer Wege sowie zur Vermeidung von Belastungen von Anwohnern durch Staub und Lärm, sowie ein möglichst kompakter Zuschnitt des Areals. Mit Blick darauf hat die Vorhabensträgerin neben der in der Planung ausgewählten Fläche auch verschiedene andere Areale für die Zwischenlagerfläche in Betracht gezogen, u. a. die Grundstücke Fl.-Nrn. 1429, 1430, 1431 und 1432, die Fl.-Nrn. 509, 513 und 514, sowie die Fl.-Nrn. 499, 500, 501 und 502 (jeweils Gemarkung Oberampfrach). Diese Areale erweisen sich jedoch alle als nicht gangbare Alternativen, entweder da hier eine Errichtung baulicher Anlagen in naher Zukunft vorgesehen ist oder der Flächennutzungsplan der Gemeinde Schnelldorf insoweit Darstellungen enthält bzw. solche sich in Aufstellung befinden, denen eine Nutzung als Zwischenlager widersprechen würde. Die Zwischenlagerfläche ist im Übrigen auch hinsichtlich ihres Umfangs nicht überdimensioniert; dies wird auch daraus deutlich, dass weitere Flächen zur Zwischenlagerung auf vorhabensträger eigenem Grund innerhalb der Rampenbereiche im AK Feuchtwangen/Crailsheim geplant sind. Der Vollständigkeit halber darf in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, dass die Eigentümer der nun vorgesehenen Zwischenlagerfläche im Rahmen des Anhörungsverfahrens keine Einwendungen gegen die temporäre Heranziehung ihrer Grundstücksflächen geäußert haben.

Hinsichtlich der Notwendigkeit, die landschaftspflegerischen Maßnahmen 12 A<sub>FCS</sub> und 13 A<sub>CEF</sub> auf den in der festgestellten Planung vorgesehenen Flächen zu verwirklichen, wird auf die diesbzgl. Ausführungen unter C. 3.4.6.4.9 bzw. C. 3.4.6.2.2.2.2.2 verwiesen. Aus diesen ergibt sich auch hinreichend, dass für diese Maßnahmen gangbare alternative Flächen mit gleicher Eignung, deren Heranziehung zu einem geringeren Eingriff für deren Eigentümer führen würde, nicht ersichtlich sind, zumal die Maßnahme 13 A<sub>CEF</sub> auch auf einem Areal zur Ausführung kommt, welches von der Gemeinde Schnelldorf bereits verbindlich als Ausgleichsfläche für eine gemeindliche Planung festgesetzt wurde. Im Übrigen haben auch die

Eigentümer der betreffenden Flächen keine Einwendungen gegen die Beanspruchung ihrer Flächen als solche geltend gemacht.

#### 3.4.11.2 *Landwirtschaftliches Wegenetz/Umwege*

Schon jetzt trennt die Trasse der A 6 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 vorhandenen Straßen- und Wegequerungen in Kauf zu nehmen. An dieser Situation wird sich mit der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens nichts von Belang ändern. Die Erschließung der von dem Vorhaben nicht dauerhaft beanspruchten land- und forstwirtschaftlichen Grundstücke bleibt insgesamt sichergestellt, auch während der Bauzeit. Die Vorhabensträgerin hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens insoweit auch explizit die Erreichbarkeit dieser Flächen zugesagt. Sie ebenso zugesagt, Umwege, sollten sie baubedingt notwendig werden, auf das notwendige Maß zu beschränken.

In diesem Zusammenhang ist zudem hervorzuheben, 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 allgemeinen Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinaus gehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, NVwZ 1990, 1165). § 8a FStrG garantiert 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, NVwZ 1999, 1341, 1342). Im Hinblick darauf muss festgestellt werden – soweit Interessen der Eigentümer bzw. Bewirtschafter von landwirtschaftlichen Flächen insoweit durch die gegenständliche Planung beeinträchtigt werden –, dass den für das Vorhaben sprechenden Belangen (siehe insbesondere unter C. 3.3) insgesamt ein erheblich größeres Gewicht zukommt als den Interessen der Betroffenen, von den evtl. entstehenden Erschwernissen verschont zu werden. Mit der konkreten Ausgestaltung der festgestellten Planung ist den Belangen des landwirtschaftlichen Wegenetzes im Ergebnis hinreichend Rechnung getragen. Eine (weitergehende) Minderung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Betroffenen ist in Ansehung aller relevanten Gesichtspunkte nicht möglich; dies gilt auch für die baubedingten Beeinträchtigungen.

Im Hinblick auf das zuvor Gesagte ist unter Berücksichtigung der von der Vorhabensträgerin abgegebenen Zusagen mit der festgestellten Planung auch dem Vorbringen des Bayerischen Bauerverbandes, die Bewirtschaftung land- und forstwirtschaftlicher Flächen könne durch die Verlegung bzw. Unterbrechung von Straßen und Wegen behindert werden und die Vorhabensträgerin sei deshalb zu verpflichten, Umwege während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme zu vermeiden, vor allem in den Hauptbewirtschaftungszeiten (Bestellung, Getreideernte, Holzernte im Winter), insgesamt auch hinreichend Rechnung getragen. Soweit in diesem Zusammenhang Entschädigung in Geld gefordert wird, ist

dies zurückzuweisen, da insoweit – wie bereits dargelegt – keine rechtliche Grundlage besteht, der Vorhabensträgerin derartiges aufzuerlegen. Der Forderung des Bauernverbandes, die ordnungsgemäße Bewirtschaftung der Grundstücke und Restflächen während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme sicherzustellen, wird mit Blick auf die vorstehenden Ausführungen ebenso hinreichend entsprochen, zumal die Vorhabensträgerin auch insoweit eine entsprechende Zusage abgegeben hat. Auch dem Vorbringen des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach, die landwirtschaftliche Nutzung dürfe während und nach den Bauarbeiten nicht eingeschränkt sein, ist damit im Rahmen der Grenzen der Zumutbarkeit Genüge getan. Soweit das Amt außerdem fordert, die betroffenen Flächeneigentümer und Bewirtschafter frühzeitig über den Beginn der Bauarbeiten zu unterrichten, hat die Vorhabensträgerin eine entsprechende frühzeitige Information zugesagt.

Soweit der Bayerische Bauernverband fordert, über den Ersatz, die Verlegung oder Änderung von Zufahrten seien vorab die betroffenen Eigentümer und Bewirtschafter zu informieren und diese auf Grund ihrer Ortskenntnisse mit einzubeziehen sowie unzumutbare Erschwernisse oder Nachteile zu verhindern und durch einen rechtzeitigen Dialog zu vermeiden, hat die Vorhabensträgerin ebenso eine entsprechende Zusage abgegeben.

Daneben bringt der Bayerische Bauernverband vor, die vorgesehene Nutzung des vorhandenen Wegenetzes im Bereich der Grundstücke Fl.-Nrn. 213 und 200, Gemarkung Oberampfrach, sei nochmals zu überprüfen, da die beiden Wege senkrecht aufeinanderstießen. Hinzu komme eine sehr starke Steigung in dem betreffenden Bereich. Die Kreuzung der beiden Wege solle so ausgestaltet werden, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge nach aktuellem Stand der Technik die Abzweigung uneingeschränkt nutzen könnten. Die Tragfähigkeit sowie die Kurvengestaltung müsse entsprechend angepasst werden.

Die Vorhabensträgerin hat diesbzgl. darauf verwiesen, dass eine Anpassung des Aufbaus der angesprochenen Wege von ihr beabsichtigt ist und jene ausdrücklich zugesagt. Dem Vorbringen wird damit Rechnung getragen.

#### *3.4.11.3 Vorhandene Grenzzeichen*

Der Bayerische Bauerverband fordert, 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. Dies hat die Vorhabensträgerin zugesagt; der Forderung wird damit entsprochen.

#### *3.4.11.4 Beweissicherung an vorhandenen Straßen und Wegen*

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

Die Vorhabensträgerin hat diesbzgl. zugesagt, nach Beendigung der Bauarbeiten die im Rahmen des Vorhabens beanspruchten Flächen – zu denen auch verschiedene Straßen- bzw. Wegeflächen abseits der Autobahn gehören (siehe die einzelnen Blätter der Unterlage 10.1) – zu begehen, evtl. verbliebene Schäden festzuhalten und diese im Rahmen der Bauabnahme gegenüber den bauausführenden Firmen geltend zu machen und sachgerecht beseitigen zu lassen. Sie hat zudem zugesagt, vor Baubeginn auf ihre Kosten eine Beweissicherung der nach den

Grunderwerbsunterlagen vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen in Form einer fotografischen schriftlichen Dokumentation des zum Begehungszeitpunkt vorgefundenen Zustandes zu veranlassen und diese den Grundstückseigentümern zu überlassen. Die jeweiligen Eigentümer wird die Vorhabensträgerin nach ihrer Zusage rechtzeitig vorher unterrichten, um ihnen die Teilnahme an der Begehung ihrer Grundstücke zu ermöglichen. Der Forderung wird damit entsprochen.

#### 3.4.11.5 *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 die Vorhabensträgerin in direkter Zuständigkeit und Haftung. Für die betroffenen Grundstücke sei vorher eine ordnungsgemäße Beweissicherung, d. h. Erfassung des jetzigen Zustandes, auf Kosten der Vorhabensträgerin durchzuführen.

Die Vorhabensträgerin hat 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 zu veranlassen. Die Dokumentation wird sie nach ihrer Zusage den Grundstückseigentümern vor Baubeginn überlassen. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten wird sie bei der Durchführung dieser Beweissicherung hinzuziehen sowie die jeweiligen Grundstückseigentümers rechtzeitig vorher unterrichten, um diesen die Teilnahme an der Begehung ihrer Grundstücke zu ermöglichen. Nach Abschluss der Bauarbeiten hat sie zugesagt, die vorübergehend beanspruchten Flächen zusammen mit den betroffenen Landwirten zu begehen, evtl. verbliebene Schäden festzuhalten und im Rahmen der Bauabnahme gegenüber den bauausführenden Firmen geltend zu machen und anschließend sachgerecht beseitigen zu lassen. Der Forderung wird damit zu einem großen Teil Rechnung getragen. Soweit die Vorhabensträgerin danach gewisse Tätigkeiten nicht selbst übernimmt, sondern von den bauausführenden Firmen durchführen lässt, wird der Forderung zwar insoweit nicht entsprochen. Dieses Vorgehen erweist sich gleichwohl als sachgerecht. Ein vernünftiger Grund, warum zwingend die Vorhabensträgerin mit eigenen Kräften die notwendigen Rekultivierungsarbeiten übernehmen sollte, ist – zumal auch ihre personellen Ressourcen begrenzt sind – nicht erkennbar. Für die Betroffenen sind hiermit keine rechtserheblichen Nachteile verbunden, da die Vorhabensträgerin die für die Rekultivierung rechtlich verantwortliche Ansprechpartnerin ist, gleich, ob sie die Arbeiten von eigenen Kräften oder von externen Erfüllungsgehilfen durchführen lässt.

Der Bayerische Bauernverband beantragt für die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen außerdem, den betroffenen Grundstückseigentümern und -bewirtschaftern eine Haftungsfreistellung mittels des Planfeststellungsbeschlusses hinsichtlich möglicher Rückstände und Bodenverunreinigungen zu gewähren.

Dieser Antrag ist abzulehnen. Eine derartige Haftungsfreistellung würde im Endeffekt zu einer weitreichenden, schadensurheber- und verschuldensunabhängigen "Garantiehafteung" der Vorhabensträgerin führen, für welche die straßenrechtliche 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 muss sich daher auch im Rahmen der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens einzelfallbezogen nach den allgemeinen Vorschriften richten. Es ist nicht erkennbar, dass die betroffenen Eigentümer bzw. Bewirtschafter

hierdurch unverhältnismäßig benachteiligt werden. Dem berechtigten Interesse der Grundstückseigentümer bzw. -nutzer, vor Bodenverunreinigungen u. ä. infolge der Straßenbauarbeiten bzw. den Kosten für die Beseitigung solcher Verunreinigungen verschont zu werden, ist mit der bzgl. der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen zugesagten Beweissicherung, die verhindert, dass den Betroffenen der Nachweis der Ursächlichkeit der Straßenbauarbeiten für mögliche Schäden/Verunreinigungen nicht gelingt, auch ohne die gewünschte Haftungsfreistellung in ausreichendem Maß Rechnung getragen.

Der Bayerische Bauernverband fordert darüber hinaus, sollten vorübergehende Ablagerungen von Aushub, Baumaterial oder Baufahrzeugen auf landwirtschaftlichen Flächen notwendig werden, seien die Eigentümer und Bewirtschafter rechtzeitig vorher zu informieren und die entstandenen Flur- und Aufwuchsschäden nach den Schätzungsrichtlinien und Entschädigungssätzen des Bayerischen Bauernverbandes zu ersetzen. Nach Maßnahmenende solle eine gemeinsame Abschlussbegehung erfolgen.

Auch dies hat die Vorhabensträgerin zugesagt; die Zusage bzgl. der gewünschten Begehung nach Ende der Bauarbeiten wurde bereits weiter oben erwähnt. Im Übrigen gilt hier, dass rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten sind (vgl. die Ausführungen unter C. 2.3.7.1). Hier ist dann von der Vorhabensträgerin Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8, Art. 11 BayEG).

#### 3.4.11.6 *Drainageanlagen und Straßendurchlässe*

Der Bayerische Bauernverband fordert, durch die Straßenbaumaßnahme dürften weder Drainagen noch Straßendurchlässe nachhaltig beeinträchtigt werden. Sollten Veränderungen notwendig sein, seien entsprechende Ersatzmaßnahmen vorzunehmen. Berührte Drainageanlagen seien unter Mitwirkung des Wasserwirtschaftsamtes einvernehmlich mit den Grundstückseigentümern bzw. -bewirtschaftern funktionsfähig zu erhalten oder umzugestalten. Die Vorhabensträgerin hat die Beachtung dieser Forderung im Rahmen der weiteren Planungen zugesagt.

#### 3.4.11.7 *Schadlose Entwässerung*

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

Die Planfeststellungsbehörde kann auf der Grundlage der im Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse keine Notwendigkeit für die Anordnung zusätzlicher Maßnahmen bzw. weiterer Entwässerungseinrichtungen erkennen. Das Wasserwirtschaftsamt Ansbach hat die festgestellte Planung aus wasserwirtschaftlicher Sicht überprüft und unter Maßgabe der verfügbaren Nebenbestimmungen keine Bedenken gegen die dieser zu Grunde liegende Entwässerungskonzeption vorgebracht (siehe die Ausführungen unter C. 3.4.7.3). Insbesondere hat es keine Zweifel an der Leistungsfähigkeit der vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen sowie der zur Wasserableitung herangezogene Vorfluter geäußert; solche liegen unter Berücksichtigung der unter A. 4.1.1 zugelassenen Einleitungsmengen auch fern. Die Forderung ist deshalb zurückzuweisen. Vor diesem Hintergrund geht die Zusage der Vorhabensträgerin, die Forderung im Rahmen der weiteren Planungen zu beachten, ins Leere.



#### 3.4.11.8 *Abstände von Pflanzungen zu landwirtschaftlichen Flächen*

Der Bayerische Bauernverband fordert, bei notwendigen Eingrünungs- und Pflanzmaßnahmen die gesetzlich vorgeschriebenen Abstände zu landwirtschaftlichen Nutzflächen einzuhalten.

Damit spricht der Bayerische Bauernverband im Wesentlichen die Vorschriften der Art. 47 und 48 AGBGB an. Die Vorhabensträgerin hat unabhängig davon, dass nach Art. 50 Abs. 1 AGBGB die beiden vorgenannten Vorschriften nicht für Bepflanzungen längs einer öffentlichen Straße gelten, zugesagt, die Forderung im Zuge der weiteren Planung zu beachten. Gleiches gilt in Bezug auf die Forderung, bei Pflanzmaßnahmen darauf zu achten, dass genügend Platz für die Zu- und Einfahrt auch mit großen Arbeitsmaschinen verbleibt. Dem Ansinnen des Bayerischen Bauernverbandes wird damit Rechnung getragen.

#### 3.4.12 **Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht**

Abfälle, die bei Ausführung des gegenständlichen Vorhabens nicht vermieden werden können, sind entsprechend der in § 6 Abs. 1 Nrn. 2 bis 4 KrWG festgelegten Rangfolge zu verwerten oder – als letzte Stufe in der Abfallhierarchie – zu beseitigen (§§ 6 Abs. 1 Nr. 5, 15 Abs. 1 KrWG).

Da die Abtragsmengen bei den Erdarbeiten zur Umsetzung des Vorhabens insgesamt deutlich größer sind als die Auftragsmengen, kommt es zu einem nicht unerheblichen Massenüberschuss (nach derzeitigem Planungsstand verbleibt ein Oberbodenüberschuss von 127.200 m<sup>3</sup> und ein sonstiger Bodenüberschuss von 28.000 m<sup>3</sup> nach Ende der Bauarbeiten, wie auf S. 79 der Unterlage 1 T erläutert wird), für den im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens keine anderweitige Verwendungsmöglichkeit besteht. Die abgetragenen Erdmassen sind dabei allesamt als Abfall i. S. d. § 3 Abs. 1 Satz 1 KrWG anzusehen (vgl. § 3 Abs. 2 i. V. m. Anlage 2 KrWG bzw. § 3 Abs. 3 Nr. 1 KrWG).

Der Umfang des nicht im Rahmen des Vorhabens wiederzuverwendenden Materials wird vorliegend aber erheblich dadurch verringert, dass ein großer Teil der bei der Herstellung der neuen nördlichen Richtungsfahrbahn der A 6 anfallenden Überschussmassen im Rahmen des Baus der neuen südlichen Richtungsfahrbahn und vor allem der abschnittsweise entlang dieser geplanten Lärmschutzwälle wieder eingebaut werden (zum Umfang der vorgesehenen Lärmschutzwälle siehe Unterlage 5 Blätter 3 T – 8 T sowie lfd. Nrn. 2.3 - 2.5, 2.9, 2.10, 2.13, 2.15 - 2.17, 2.21, 2.24, 2.27 und 2.28 der Unterlage 11 T).

Im Planfeststellungsverfahren kann auch über die Ablagerung von beim Straßenbau anfallenden Erdmassen entschieden werden. Diese sind Teil des planfestzustellenden Vorhabens i. S. d. § 1 Abs. 4 Nr. 4 FStrG (vgl. Grupp in Marschall, FStrG, 6. Auflage 2012, § 1 Rn. 57).

Beim 6-streifigen Ausbau der A 6 fällt nach derzeitigem Kenntnisstand überwiegend Material an, das die Zuordnungswerten Z 0 bis Z 1.2 nach den Mitteilungen der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) 20 (Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen – Technische Regeln –, nachfolgend LAGA M 20) erfüllt. Lediglich im Bereich des Bauwerks BW 712b wurde im Rahmen von Beprobungen Material vorgefunden, das nur die Zuordnungswerte Z2 erfüllt (siehe S. 78 der Unterlage 1 T). Die sich aus der Erfüllung der genannten Zuordnungswerte u. U. ergebenden Einschränkungen hinsichtlich der weiteren Verwendung (siehe u. a. Nrn. 3 und 4.3.1 ff. des Teils I der LAGA M 20) hat die Vorhabensträgerin im Rahmen der Ausführungsplanung und Bauausführung zu beachten;

die Beachtung dieses Regelwerks sowie weiterer einschlägiger Handlungsanleitungen wurde ihr unter A. 3.5 aufgegeben.

Werden die anfallenden Überschussmassen dazu verwendet, im Zusammenhang mit dem Ausbauvorhaben rechtlich gebotene oder sachlich notwendige Aufschüttungen vorzunehmen, z. B. für Lärmschutzwälle, die als aktive Lärmschutzmaßnahmen anzusehen sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG), oder für Aufschüttungen von Dämmen oder im Bereich von Brückenwiderlagern oder dgl., handelt es sich um die Verwertung von Abfällen (§ 3 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 1 KrWG). Dies bei der vorgesehenen Verwendung von großen Teilen des überschüssigen Materials für erdbauliche Zwecke im Rahmen des eigentlichen Straßenbaus sowie für die Errichtung von Lärmschutzwällen am Südrand der A 6, in welche der Großteil der anfallenden Erdmassen eingebaut wird, der Fall; die aus rechtlichen Vorgaben folgende Notwendigkeit der vorgesehenen Lärmschutzanlagen wurde bereits unter C. 3.4.4.1 dargelegt. Damit wird zugleich der Forderung des Landratsamts Ansbach, Bodenaushub mit den Zuordnungswerten Z 0 bis Z 2 grundsätzlich am Anfallort im Rahmen von Geländemodellierungen ressourcenschonend zu verwenden, hinreichend Rechnung getragen.

Bzgl. der übrigen, nach derzeitigem Planungsstand nicht im Rahmen der Bauabwicklung verwertbaren Erdmassen trifft die Vorhabensträgerin die Verpflichtung, sie vorrangig einer anderweitigen Verwertung zuzuführen (§ 7 Abs. 2 KrWG); nur falls dies technisch nicht möglich bzw. wirtschaftlich nicht zumutbar ist (§ 7 Abs. 4 KrWG) hat sie sie zu beseitigen (§ 15 Abs. 1 KrWG), wobei sie dann grundsätzlich nur in nur in den dafür zugelassenen Anlagen oder Einrichtungen (Abfallbeseitigungsanlagen) abgelagert werden dürfen (§ 28 Abs. 1 KrWG).

Das Landratsamt Ansbach verweist darauf, dass die bei den Bau- und Aushubarbeiten für das Vorhaben entstehenden gefährlichen und nicht gefährlichen Bau- und Abbruchabfälle sowie Baumischabfälle nach den einzelnen Fraktionen (Abfallschlüsseln) zu trennen und durch zugelassene Firmen einer ordnungsgemäßen und schadlosen Verwertung oder Beseitigung zuzuführen sind. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, dies zu beachten; sie ist ohnehin nach den Vorgaben des KrWG hierzu verpflichtet (siehe etwa § 7 Abs. 2 und 3, § 9 Abs. 1, Abs. 2 Satz 3, § 15 Abs. 2 und 3 KrWG, § 8 GewAbfV). Soweit das Landratsamt fordert, Bauschutt ebenfalls zu verwerten, hat die Vorhabensträgerin dies ebenso zugesagt.

Das Landratsamt Ansbach fordert, Bodenmaterial müsse vor dem Einbau an anderen Standorten auf seine Schadstofffreiheit hin überprüft werden, sofern nicht die Ausnahmetatbestände der Nr. 4.1 des LfU-Merkblatts „Beprobung vom Boden und Bauschutt“ vorlägen, insbesondere müsse es frei von Bauschutt, Baustellenabfällen, Ziegelbruch, Mineralölrückständen, Chemikalien oder sonstigen Abfällen oder Schadstoffen sein. Zur Bestimmung der Schadstofffreiheit des Materials seien die einschlägigen Analyseverfahren durchzuführen. Auch dies hat die Vorhabensträgerin zugesagt zu beachten.

Soweit das Landratsamt Ansbach meint, dass die Zwischenlagerung von Abfällen, etwa Boden und Bauschutt, auf den in Nr. 9.3 der Unterlage 1 T genannten Flächen erst nach vorheriger Zustimmung des Landratsamtes zulässig sei, trifft dies allerdings vorliegend nicht zu. Denn der gegenständliche Planfeststellungsbeschluss umfasst kraft seiner Konzentrationswirkung (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG) auch eine evtl. nach § 1 Abs. 1 i. V. m. Nr. 8.12 des Anhangs 1 der 4. BImSchV erforderliche immissionsschutzrechtliche Genehmigung für die durch die festgestellte Planung umfasste Zwischenlagerung von Aushubmassen. Soweit dabei besondere Anforderungen zu beachten sind, sind diese in den Nebenbestimmungen unter A. 3.2 niedergelegt, die auf die Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Ansbach zurückgehen.

Das Landratsamt Ansbach weist außerdem darauf hin, dass darauf zu achten sei, dass östlich des AK Feuchtwangen/Crailsheim, wo räumliche Beschränkungen von Lager- und Baustelleneinrichtungsflächen nach den Planunterlagen zu beachten sind, Schadstoff- und Sedimenteintragen in das Grundwasser, den Erlgraben und die Wörnitz zu vermeiden seien. Dazu habe die Lagerung der Bauabfälle während der Bauarbeiten entweder in Containern/Mulden oder auf befestigter Fläche zu erfolgen. Das Abbruchmaterial sei in diesem Fall regelmäßig mit Folie abzudecken, um Auswaschungen von Schadstoffen aus dem Abbruchmaterial durch Niederschläge zu vermeiden. Vor der Entsorgung sei das Material nach den einschlägigen Vorgaben zu untersuchen und je nach Belastungsgrad einer ordnungsgemäßen und schadlosen Verwertung bzw. Beseitigung zuzuführen. Asbesthaltige und stark teerhaltige Bauabfälle (gefährlicher Abfall) seien in hierfür zugelassene Behältnisse zu verbringen und umgehend über zugelassene Anlagen zu entsorgen. Die Vorhabensträgerin hat auch insoweit zugesagt, diese Maßgaben zu beachten. Auf Grund dessen kann es dahinstehen, ob die Maßgaben nicht ohnehin ins Leere gehen, da die angesprochenen räumlichen Beschränkungen von Lager- und Baustelleneinrichtungsflächen im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahme 2 V festgesetzt werden, die eine Lagerung von Baumaterial und das Parken von Baufahrzeugen innerhalb des Überschwemmungsgebiets der Wörnitz und den wassersensiblen Bereichen an Wörnitz und Erlgraben generell untersagt (siehe das entsprechende Maßnahmenblatt in Unterlage 9.3 T).

Das Landratsamt Ansbach fordert darüber hinaus, zum Schutz vor unerlaubten Ablagerungen das Gelände außerhalb der Betriebszeiten für Dritte unzugänglich zu machen. An den Zufahrtswegen seien Hinweistafeln anzubringen, die das Betreten für Unbefugte und das unerlaubte Ablagern bzw. Verfüllen von Materialien auf dem Gelände verbieten. Unberechtigte Ablagerungen von Dritten im Betriebsgelände seien zu entfernen und ordnungsgemäß zu entsorgen. Das Landratsamt sei hierüber zu unterrichten; bei Verdacht auf Umweltdelikten sei bei der zuständigen Polizeidienststelle Anzeige zu erstatten.

Dieser Forderung gibt die Planfeststellungsbehörde keine Folge. Sie vermag keinen hinreichenden Anlass für eine Einzäunung der Lagerflächen oder dgl. während der Arbeitsruhe sowie für eine Beschilderung in der geforderten Form zu erkennen. Derartiges ist im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen bislang kein Standard; dass vorliegend insoweit besondere Umstände gegeben sein könnten, ist nicht ansatzweise ersichtlich. Unabhängig davon steht es der Vorhabensträgerin jederzeit frei, dem Ansinnen des Landratsamtes dennoch zu folgen. Dass Abfallablagerungen durch Dritte auf der Lagerfläche durch die Vorhabensträgerin ordnungsgemäß zu entsorgen sind, ergibt sich unmittelbar aus der geltenden Rechtslage (vgl. § 3 Abs. 9 i. V. m. § 7 Abs. 2 und § 15 Abs. 1 KrWG). Die Planfeststellungsbehörde geht auch davon aus, dass in dem Fall, dass derartige Ablagerungen auftreten, die Vorhabensträgerin ohnehin das Landratsamt sowie ggf. auch die Polizei hierüber unterrichtet, wie es der üblichen Praxis entsprechen dürfte. Die Aufnahme einer entsprechenden Nebenbestimmung sieht die Planfeststellungsbehörde deshalb als entbehrlich an.

Hinsichtlich der Forderung des Landratsamtes, Bodenaushub, der ggf. mit Altlasten kontaminiert sei, müsse vor einer Entsorgung nach bodenschutzrechtlichen Bestimmungen untersucht werden, wobei Aushubmaßnahmen in diesem Fall durch einen geeigneten Sachverständigen nach § 18 BBodSchG zu begleiten seien, und nach Vorliegen der Untersuchungsergebnisse über Menge, Belastung etc. seien diese dem Landratsamt und dem Wasserwirtschaftsamt Ansbach in Berichtsform vorzulegen und eine Verwertung oder Beseitigung des Materials sei erst nach Zustimmung des Wasserwirtschaftsamtes und des Landratsamtes zulässig, hat die Vorhabensträgerin ebenso die Einhaltung dieser Vorgaben zugesagt.

Insgesamt stehen abfallwirtschaftliche Belange dem Straßenbauvorhaben demnach nicht entgegen. Sie sind zwar gegen die Maßnahme in die Abwägung einzustellen; dennoch können sie die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme sprechenden Gründe nicht überwiegen, nachdem – auch mittels der Nebenbestimmung unter A. 3.5 – sichergestellt wird, dass das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird und auch keine nachteiligen Wirkungen auf das Recht eines anderen zu erwarten sind.

### **3.4.13 Kommunale Belange**

#### **3.4.13.1 Gemeinde Schnelldorf**

Die Gemeinde Schnelldorf bittet um eine großzügigere Dimensionierung des Unterführungsbauwerks BW 710a. Sie plane, das Gebiet um den Erlensee als Naherholungsgebiet weiter auszubauen. Beim Neubau der Unterführung sollten auch gleich Leerrohre für Medien für die spätere Erschließung des Naherholungsgebiets mit verlegt werden. Die Gemeinde weist außerdem darauf, dass angedacht sei, im Zuge des Ausbaus der St 2222 einen Radweg anzulegen und diesen von Schnelldorf über den Erlensee zur Staatsstraße zu führen.

Wie bereits unter C. 3.4.3.2.5 dargelegt, erhält der öffentliche Feld- und Waldweg, der bei Bau-km 710+381 im Zuge des Bauwerks BW 710a die Autobahn kreuzt, im Bauwerksbereich unter Berücksichtigung der derzeit vorzufindenden Abmessungen des Weges in Zukunft eine Fahrbahnbreite von 4,50 m. Die lichte Weite des geplanten Bauwerks beträgt 6,50 m (siehe u. a. lfd. Nr. 2.11 der Unterlage 11 T). Die festgestellte Planung gewährleistet damit, dass gegenüber der bestehenden Situation insoweit keine Verschlechterung eintritt; dem planfeststellungsrechtlichen Gebot der Konfliktbewältigung ist hierdurch hinreichend Rechnung getragen. Es besteht keine Veranlassung dafür, aus Anlass der von der Gemeinde geschilderten Umstände bzw. Absichten, die keinen inneren Bezug zum Ausbau der A 6 aufweisen, der Vorhabensträgerin ohne die Äußerung eines diesbzgl. Verlangens seitens der Gemeinde Schnelldorf, das nach § 12 Abs. 3 Nr. 2 FStrG zu einer Kostenbeteiligung der Gemeinde führen würde, eine noch großzügigere Dimensionierung des genannten Bauwerks als vorgesehen abzuverlangen.

Soweit die Gemeinde die Mitverlegung von Leerrohren anregt, steht es ihr als Bauherrin des betreffenden öffentlichen Feld- und Waldwegs frei, auf ihre Kosten entsprechende Rohre im Wegebereich zu verlegen. Die Vorhabensträgerin hat der Gemeinde im Übrigen in Aussicht gestellt, im Rahmen der Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens entsprechende Rohre mit zu verlegen und hierzu eine dies abdeckende Vereinbarung abzuschließen.

Die Gemeinde Schnelldorf verweist außerdem darauf, dass die Baustellenzufahrt zum genannten Brückenbauwerk und der in unmittelbarer Nähe geplanten Beckenanlage über den Feldweg Fl.-Nr. 512, Gemarkung Oberampfrach, vorgesehen sei, und regt an, diesen als Baustraße so auszubauen, dass er für die spätere Haupterschließung zum Naherholungsgebiet Erlensee verwendet werden könne.

Dieses Ansinnen ist zurückzuweisen. Die als Baustraßen vorgesehenen Wege werden, wie die Vorhabensträgerin dargelegt hat, zu Beginn der Bauarbeiten soweit ertüchtigt, dass sie den Anforderungen, die sich aus dem Baubetrieb ergeben, genügen. Nach Abschluss der Arbeiten werden die Wege wieder in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt. Dementsprechend wurden diese Wegeertüchtigungen im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nur als zeitweilige Beeinträchtigungen bilanziert. Sollte der für die Bauabwicklung geschaffene Ausbauzustand auf Dauer bestehen bleiben, wäre hiermit ein bislang noch nicht vom gegenständlichen Kompensationskonzept abgedeckter Eingriff verbunden. Für die Inkaufnahme

dieses zusätzlichen Eingriffs besteht aus Anlass des gegenständlichen Vorhabens kein Grund; die betreffenden Wege werden nach Abschluss der Bauarbeiten von der Vorhabensträgerin nicht mehr benötigt. Die Planfeststellungsbehörde vermag deshalb keine Veranlassung zu erkennen, der Vorhabensträgerin im Rahmen der gebotenen Problembewältigung Entsprechendes abzuverlangen.

Die Gemeinde Schnelldorf macht außerdem geltend, sie sei bestrebt, den Ausbau der Infrastruktur weiter voranzutreiben. Es solle deshalb auch die Möglichkeit bestehen das vorhandene Radwegenetz weiter auszubauen und durch den Bau von weiteren Radwegen langfristig zu sichern. Hierzu erscheine es der Gemeinde von Bedeutung, das Bauwerk BW 713a so zu verbreitern, dass ein Radweg parallel zur Kreisstraße AN 4 unter der Autobahn hindurchgeführt werden könne.

Ein derartiger Radweg wäre als unselbständiger Radweg i. S. v. Art. 2 Nr. 1 Buchstabe b) BayStrWG zu qualifizieren. Für diesen wäre der Landkreis Ansbach Straßenbaulastträger (Art. 41 Satz 1 Nr. 2 BayStrWG). Insofern obliegt es zunächst einmal dem Landkreis – unbeschadet der Möglichkeit einer (teilweisen) Übertragung der Straßenbaulast an die Gemeinde Schnelldorf (vgl. Art. 44 Abs. 1 BayStrWG) –, Entsprechendes geltend zu machen. Dies hat der Landkreis im Anhörungsverfahren – wenngleich er sich noch nicht endgültig hinsichtlich der Geltendmachung einer Forderung nach einer Bauwerksverbreiterung festgelegt hat – auch getan. Insoweit darf auf die diesbzgl. Ausführungen weiter unten unter C. 3.4.15 verwiesen werden.

Daneben bitte die Gemeinde Schnelldorf, das Bauwerk BW 712b („Brunnenloch“) für eine mögliche Umleitungsstrecke der AN 4 in einem anderen Winkel wie in der gegenständlichen Planung (und gleichzeitig kostenneutral für die Gemeinde) zu situieren. Bei einer Reduzierung der Bauwerksbreite von 9,5 m auf 6,7 m wäre eine schräge Hindurchführung unter der A 6 ohne jegliche Mehrkosten mit einem Winkel von etwa 60° möglich.

Dieser Bitte folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. Wie im Erörterungstermin aufgeklärt werden konnte, soll die gewünschte Bauwerkssituierung ermöglichen, eine nahezu parallel zur A 6 verlaufende Umleitungsstrecke für diese zu schaffen, etwa über einen abschnittswisen Neubau der AN 4, um verschiedene Ortsstraßen zu entlasten. Bislang gibt es aber keine zumindest in gewissem Maß verfestigte Planung für einen entsprechenden Straßenneubau; mit Blick auf die örtlichen Gegebenheiten erscheint die Zulässigkeit eines solchen auch nicht unkritisch (vgl. etwa Unterlage 19.1.2 Blätter 3 T und 4 T). Auf Grund dessen sieht die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass, der Vorhabensträgerin das Gewünschte auf deren Kosten abzuverlangen, zumal nach allgemeiner Erfahrung schräg gestellte Bauwerke gegenüber rechtwinkligen Kreuzungen durchaus mit höheren Kosten verbunden sind. Sollte sich in Zukunft die Notwendigkeit zu einer Änderung des Kreuzungswinkels ergeben, kann dies im Übrigen auch noch nachträglich nach dem Ausbau der A 6 erfolgen, auch wenn dies die Baukosten für ein entsprechendes Vorhaben sicherlich in gewissem Umfang erhöhen würde. Das Sachgebiet Straßenbau der Regierung sieht dies ebenso.

Die Gemeinde Schnelldorf beantragt schließlich eine Verbindung zwischen den öffentlichen Feld- und Waldwegen, die in Unterlage 5 Blatt 6 T mit den lfd. Nrn. 1.8 und 1.9 bezeichnet werden, herzustellen und entlang der neu anzulegenden Böschungskrone der Autobahn einen Lückenschluss zu bewirken.

Dieser Antrag ist abzulehnen. Zwischen den beiden betreffenden Wegen existiert bislang keine unmittelbare Verbindung entlang der A 6. Die beiden Wege werden teilweise baulich angepasst und bereichsweise verschoben, so dass sie die Wegebeziehungen, die sie bislang bedient haben, auch weiterhin bedienen können; eine

Verschlechterung gegenüber dem status quo entsteht damit nicht. Im Hinblick darauf besteht im Rahmen der von der Planfeststellung zu leistenden Problembewältigung kein Anlass, der Vorhabensträgerin hier einen entsprechenden Lückenschluss abzuverlangen. Der Antrag der Gemeinde läuft darauf hinaus, eine Verbesserung der derzeitigen Situation losgelöst vom gegenständlichen Vorhaben zu erreichen; dies ist nicht Aufgabe der Planfeststellung.

#### 3.4.13.2 *Gemeinde Satteldorf*

Die Gemeinde Satteldorf bittet darum, informiert zu werden, wenn zur Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahme 14 A<sub>CEF</sub> Einzelmaßnahmen innerhalb des Gemeindegebiets tatsächlich zur Ausführung kommen. Daneben sei mit den durch die Einzelmaßnahmen betroffenen Grundstückseigentümern frühzeitig Kontakt aufzunehmen, ob eine Zustimmung zu diesen Maßnahmen erwartet werden könne. Beides hat die Vorhabensträgerin im Rahmen des Erörterungstermins ausdrücklich zugesagt.

#### 3.4.14 **Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsbelange**

Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg, hat im Rahmen seiner Anhörung mitgeteilt, dass seine Belange zwar durch die Kreuzung der A 6 mit der Bahnlinie 5902 Nürnberg Hbf. – Schnelldorf durch den Ersatzneubau des Brückenbauwerks BW 713a bei Bau-km 713+549 berührt werden; sie würden aber in der nun festgestellten Planung ausreichend berücksichtigt, so dass keine Bedenken bestünden.

Die Deutsche Bahn AG als Betreiberin der genannten Bahnlinie hat gegen die festgestellte Planung bei Beachtung bzw. Einhaltung von ihr im Einzelnen näher bezeichneter Maßgaben keine Bedenken geäußert. Diese Maßgaben betreffen zum einen den Abschluss einer neuen Kreuzungsvereinbarung nach EKrG für das Bauwerk BW 713a sowie den Abschluss einer Baudurchführungsvereinbarung bei den geplanten Arbeiten nahe an Bahnanlagen einschließlich weiterer näherer Einzelheiten zu den Modalitäten der Baudurchführungsvereinbarung. Diesbzgl. hat die Vorhabensträgerin zugesagt, entsprechende Vereinbarungen abzuschließen.

Daneben betreffen die Maßgaben der Deutschen Bahn AG Details der Bauausführung. So sei das alte Brückenbauwerk einschließlich Fundamente vollständig zurück zu bauen. Die im Bereich der Fundamente beidseitig vorhandene Tiefenentwässerung müsse erneuert werden. Einschnittböschungen seien mit Verbundsteinpflaster auf Betonbett befestigen. Die Entwässerung des Brückenbauwerks bzw. der Autobahn dürfe nicht auf Bahngrund erfolgen; in die Einschnittböschung dürfe nicht entwässert werden. Die Brückenpfeiler der bestehenden Brücke lägen in der Flucht der Oberleitungsmasten; möglicherweise seien neue Maststandorte erforderlich. Die vorhandene Kabelanlage/der Kabeltrog der DB Netz AG dürfe nicht überbaut, überschüttet, freigegeben oder beschädigt werden, Kabelmerkmale dürften nicht entfernt werden. Es sei ein Sicherheitsabstand von 2 m zu allen Telekommunikationskabeln/-anlagen der DB Netz AG einzuhalten. Die Kabelschächte müssten zum Zwecke der Instandhaltung/Entstörung jederzeit zugänglich bleiben. Die Forderungen des einschlägigen Kabelmerklebblatts und des Merkblattes der Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft „Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel“ seien strikt einzuhalten. Sicherungsmaßnahmen und Verlegungsarbeiten an Telekommunikationsanlagen seien bei der DB Kommunikationstechnik GmbH rechtzeitig zu beauftragen. Darüber hinaus macht die Deutsche Bahn AG weitere Vorgaben bzgl. der Bauausführungsplanung. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, auch diese Hinweise allesamt zu berücksichtigen.

Soweit die Deutsche Bahn AG darauf hinweist, dass die festgestellte Planung teilweise auch eine dauerhafte bzw. vorübergehende Inanspruchnahme von Bahnflächen beinhaltet und für die Beanspruchung von Bahngrund grundsätzlich eine vertragliche Einigung mit der DB Netz AG erforderlich sei – auch für die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen der Deutschen Bahn AG –, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, eine vertragliche Einigung über die Inanspruchnahme von Bahngrund herbeizuführen. Die Deutsche Bahn AG ist allerdings in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass der vorliegende Planfeststellungsbeschluss die Zulässigkeit und Notwendigkeit der Beanspruchung der in den Grunderwerbsunterlagen aufgeführten Grundstücksteile im Eigentum der Deutschen Bahn AG verbindlich feststellt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG); nach seiner Bestandskraft kann nicht mehr geltend gemacht werden, dass die Beanspruchung dieser Flächenteile nicht bzw. nicht im planfestgestellten Ausmaß notwendig ist (Art. 75 Abs. 2 BayVwVfG).

Den Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsbelangen ist damit insgesamt, ebenso wie den sonstigen Belangen der Deutschen Bahn AG, ausreichend Rechnung getragen.

### **3.4.15 Belange anderer Straßenbaulasträger**

Das Staatliche Bauamt Ansbach bringt vor, die Sichtdreiecke an den beiden Einmündungen der Rampen der AS Schnelldorf in die St 2222 müssten hinsichtlich der Annäherungssicht überarbeitet werden. Die Anfahrsicht werde ebenso als nicht ausreichend erachtet.

Ein hinreichend großes Annäherungssichtfeld ermöglicht Kraftfahrern auf einer untergeordneten Straße ggf. ohne Halt in die übergeordnete Straße einzufahren. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist dies allerdings nur zweckmäßig, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der bevorrechtigten Straße auf 70 km/h beschränkt ist (Nr. 6.6.4 der RAL). Letzteres ist vorliegend aber nicht der Fall; auf der St 2222 ist derzeit keine Beschränkung der von Gesetzes wegen zulässigen Höchstgeschwindigkeit angeordnet. Mit Blick darauf sieht die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass, der Vorhabensträgerin eine Überarbeitung der Planung abzuverlangen. Im Übrigen ist festzustellen, dass Sichtfelder mit einer Schenkellänge von 110 m, die nach den RAL für die Annäherungssicht bei 70 km/h erforderlich sind, nach der Planung tatsächlich zur Verfügung stehen. Ob sich insoweit durch die Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens eine Verschlechterung gegenüber der bestehenden Situation ergibt (etwa dadurch, dass in Zukunft die Verkehrsteilnehmer, die von einer Rampe der AS Schnelldorf in die St 2222 einbiegen möchten, vor dem Einfahren in die Staatsstraße stets anhalten müssen), ist nicht von ausschlaggebender Bedeutung. Maßgeblich ist vielmehr, ob die festgestellte Planung den Anforderungen der Verkehrssicherheit entspricht; das ist hier nicht zuletzt mit Blick auf das zitierte Kapitel der RAL der Fall. In den Fällen, in denen auf der bevorrechtigten Straße keine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Einzelfall angeordnet ist, ist es – wie sich aus der RAL deutlich gibt – aus Verkehrssicherheitsgründen unerwünscht, dass Fahrzeuge ohne Anhalten in die bevorrechtigte Straße einbiegen. Das Sachgebiet Straßenbau der Regierung sieht dies ebenso. Woraus das Staatliche Bauamt im Übrigen die nach seiner Auffassung notwendige Schenkellänge des Annäherungssichtfeldes ableitet, erschließt sich der Planfeststellungsbehörde nicht.

Unter C. 3.4.3.1.2 wurde außerdem bereits dargelegt, dass die nach Nr. 6.6.3 der RAL zu gewährleistenden Anfahrsichtfelder durch die festgestellte Planung bereitgestellt werden. Die notwendigen Anfahrsichtfelder sind in Unterlage 5 Blatt 4 T mit oranger Schraffur eingetragen. Die Schenkellängen dieser Sichtfelder betragen ausweislich der textlichen Eintragungen in der genannten Unterlage jeweils 200 m. Dies entspricht der einschlägigen Vorgabe von Nr. 6.6.3 der RAL, die an Einmündungen,

an denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht auf 70 km/h beschränkt ist, eine Schenkellänge von 200 m für das Anfahrtsichtfeld fordert. Auch das Sachgebiet Straßenbau der Regierung hält dies für ausreichend. Aus welchen Gründen ein solches Sichtfeld hier nicht ausreichend sein soll, hat das Staatliche Bauamt im Übrigen nicht ansatzweise ausgeführt.

Das Staatliche Bauamt Ansbach hält außerdem die in Zukunft im Bereich des Bauwerks BW 709a gegebenen Haltesichtweiten entlang der St 2222 in Fahrtrichtung Schnelldorf für nicht ausreichend. Dies müsse überprüft und ggf. angepasst werden.

Diesbzgl. ist darauf hinzuweisen, dass die Vorhabensträgerin bereits im Rahmen der Planerstellung die Haltesichtweiten im Bereich des Bauwerks BW 709a überprüft hat und dabei festgestellt hat, dass hier die nach Nr. 5.5.1 der RAL notwendigen Sichtweiten im Rahmen der Planung gewährleistet werden. Im Übrigen ist hervorzuheben, dass an der St 2222 im Zuge des Ausbaus der A 6 keine baulichen Veränderungen vorgenommen werden und bedingt durch die planfestgestellte Neuerrichtung des Bauwerks BW 709a hier auch sonst keine nachteilige Veränderung gegenüber der bestehenden Situation erfolgt, so dass nach Umsetzung des Vorhabens die derzeit vorzufindenden Haltesichtweiten im Bauwerksbereich auch in Zukunft gegeben sind.

Das Staatliche Bauamt Ansbach bemängelt daneben, die an der AS Schnelldorf gewählten Knotenpunktformen seien im Hinblick auf die zukünftige Verkehrsbelastung ungeeignet. In der den Planfeststellungsunterlagen beigefügten Verkehrsuntersuchung werde eine Verkehrszunahme um 50 % im Betrachtungszeitraum von 2015 bis 2030 prognostiziert. Die AS Schnelldorf diene zur Abwicklung von vier Bedarfsumleitungen der A 6; ebenso werde diese Anschlussstelle bei Verkehrsstörungen auf der A 7 von den Verkehrsteilnehmern aus Richtung Baden-Württemberg genutzt. Um dort im täglichen und bei erhöhtem Verkehrsaufkommen eine optimale Verkehrsabwicklung im Knotenpunktbereich zu gewährleisten, sollten dort zwei Kreisverkehre geplant und gebaut werden.

Diese Auffassung teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Wie bereits unter C. 3.4.3.2.2 dargelegt, wurde im Rahmen der von der Vorhabensträgerin durchgeführten Verkehrsqualitätsberechnungen nach HBS, die diese u. a. bzgl. der Teilknotenpunkte der Anschlussstelle, die jene mit der St 2222 verbinden, durchgeführt hat, durchweg die Qualitätsstufe A im Prognosehorizont 2030 festgestellt (lediglich für einen Verkehrsstrom am Knotenpunkt der südlichen Anschlussstellenrampe wurde die Qualitätsstufe B ermittelt). Dies zeigt, dass die Knotenpunkte noch erhebliche Leistungsfähigkeitsreserven aufweisen, die auch im Falle von temporär erhöhten Verkehrsaufkommen bei Umleitungen zumindest in den meisten Fällen noch eine als ausreichend anzusehende Verkehrsabwicklung erwarten lassen. Zudem ist nach § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG alleine das regelmäßige Verkehrsbedürfnis Maßstab für die aus der Straßenbaulast erwachsenden Verpflichtungen. Mit diesem Merkmal wird auf das übliche Verkehrsaufkommen abgestellt, das nach der allgemeinen Entwicklung des Verkehrs zu erwarten ist. Das Straßennetz braucht danach nicht auf die Bewältigung außergewöhnlicher Belastungen ausgelegt zu werden, auch nicht auf einen in größeren Abständen wiederkehrenden saisonalen Spitzenbedarf etwa zum Beginn und Ende der Schulferien (Marschall/Grupp, Bundesfernstraßengesetz, 6. Auflage 2012, § 3 Rn. 9 unter Bezug auf weitere Literaturfundstellen). Erst recht gilt dies für Bedarfsumleitungen, die nur unregelmäßig und in unvorhersehbaren Intervallen bei größeren Verkehrsstörungen, etwa bedingt durch größere Unfallereignisse, aktiviert werden. Eine Veränderung der Knotenpunktformen ist demnach nicht angezeigt. Das Sachgebiet Straßenbau der Regierung sieht dies ebenso.



Das Staatliche Bauamt Ansbach hält zudem auf Grund der für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrszahlen die von der Vorhabensträgerin für den vorhabensbetroffenen Bereich der St 2222 vorgesehene Erneuerung der Deckschicht für nicht ausreichend.

Auch dem folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. Durch den Ausbau der A 6 wird das nachgeordnete Straßennetz überwiegend entlastet. Ursächlich auf ihn zurückzuführende Verkehrszunahmen im an die Autobahn angeschlossenen Straßennetz sind nur in geringem Umfang zu erwarten; betroffen hiervon sind auch nur Straßensegmente im Bereich von zwei Anschlussstellen östlich von Ansbach (siehe S. 15 der Unterlage 21). Ein zureichender Grund dafür, aus Anlass des gegenständlichen Vorhabens den Fahrbahnaufbau der St 2222 im betroffenen Bereich weitgehender als vorgesehen zu erneuern bzw. ertüchtigen, besteht deshalb nicht. Im Übrigen wird von 2015 bis 2030 unter der Prämisse der Fertigstellung des Ausbaus der A 6 zwischen der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern und der AS Schwabach-West bis zum letztgenannten Jahr auf der St 2222 im Bereich der AS Schnelldorf lediglich eine Zunahme des Verkehrs um abschnittsweise höchstens etwa 1.500 Kfz/24 h prognostiziert; dies ergibt sich aus einer Zusammenschau der Abbildungen 2.1 und 3.1 des Anhangs 1 der Unterlage 21. Dass die vorgesehene Deckschichterneuerung nicht ausreichen sollte, erschließt sich der Planfeststellungsbehörde auch deshalb nicht. Das Staatliche Bauamt hat insoweit im Übrigen auch keine substantiierten Einwände vorgebracht.

Das Staatliche Bauamt Ansbach und der Landkreis Ansbach haben darüber hinaus noch gleichlautend vorgebracht, sie arbeiteten derzeit unter Einbeziehung der betroffenen Kommunen an der Klärung der Frage, ob und in welchem Rahmen Radwege entlang von Kreisstraßen gewünscht seien. Hierbei würden der Bedarf und das Erfordernis auf das jeweilige Radwegkonzept abgestimmt. Eine abschließende Aussage zu den geplanten Brückenquerschnitten könne derzeit noch nicht gefasst werden, solle aber bis Ende September 2019 der Vorhabensträgerin vorgelegt werden. Im Erörterungstermin wurde insoweit ergänzt, dass es wohl bis Ende 2019 / Anfang 2020 dauern könne, bis eine entsprechende Aussage getroffen werden könne. Im Bedarfsfall dürfe eine Verbreiterung des Bauwerks an der AN 4 (Bauwerk BW 713a) um etwa 1,70 m ausreichend sein. Um diesen Abstimmungsprozess zügig voranzubringen, werde die Vorhabensträgerin um eine grobe Abschätzung der Folgen, insbesondere Kosten, für den Landkreis Ansbach beim Verlangen einer Brückenverbreiterung zur Führung eines parallelen Radwegs entlang der AN 4 gebeten.

Die Vorhabensträgerin hat diesbzgl. dargelegt, dass sie zwischenzeitlich bereits einen groben Kostenrahmen mitgeteilt hat; dieser war auch Gegenstand des Erörterungstermins. Eine Entscheidung, ob nunmehr ein Verlangen hinsichtlich einer Verbreiterung des Bauwerks geäußert wird, wurde bislang nach dem Kenntnisstand der Planfeststellungsbehörde noch nicht getroffen, weshalb eine entsprechende Verbreiterung auch nicht von der festgestellten Planung umfasst ist. Die Planfeststellungsbehörde hat bereits im Erörterungstermin darauf hingewiesen, dass sie mit einer Entscheidung über den Planfeststellungsantrag nicht in jedem Fall bis zur Entscheidung über die Äußerung eines Verlangens zuwarten wird. Sollte nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses aber ein entsprechendes Verlangen noch geäußert werden, hat die Vorhabensträgerin im Rahmen des Erörterungstermins zugesagt, einen Planänderungsantrag betreffend diese Bauwerksverbreiterung zu stellen, sofern die Planänderung zeitlich in den Projektlauf noch eingetaktet werden kann.

#### **3.4.16 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 einer 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.

#### 3.4.16.1 *Deutsche Telekom Technik GmbH*

Die Deutsche Telekom Technik GmbH verweist darauf, dass mehrere ihrer Leitungen im Baufeld des Vorhabens verlaufen, und die betroffenen Telekommunikationslinien nicht oder nur mit einem unverhältnismäßig hohen Kosten- und Zeitaufwand verlegt werden könnten. Sie bittet deshalb, die Verkehrswege so an die vorhandenen Telekommunikationslinien anzupassen, dass diese nicht verändert oder verlegt werden müssten.

Dem trägt die festgestellte Planung hinreichend Rechnung. Sie belässt die angesprochenen Telekommunikationslinien entweder an Ort und Stelle oder sind lediglich eine Anpassung an die durch die Verwirklichung des Vorhabens entstehenden neuen Verhältnisse vor (siehe etwa lfd. Nr. 4.1 der Unterlage 11 T). Letzteres ist nach derzeitiger Lage der Dinge allerdings unumgänglich. Die entsprechende Anpassung ist der Deutschen Telekom Technik GmbH in der Gesamtbetrachtung aber auch ohne weiteres zuzumuten; aus ihrem Vorbringen ergibt sich nicht ansatzweise, warum ihr dies nicht abverlangt werden könnte.

Soweit die Deutsche Telekom Technik GmbH darauf hinweist, dass auch während der Bauarbeiten der Bestand und der Betrieb ihrer Telekommunikationslinien gewährleistet sein müsse, geht die Planfeststellungsbehörde mangels dem widersprechenden Vortrags der Vorhabensträgerin davon aus, dass dies im Rahmen der Bauausführung von ihr – wie bei zahlreichen anderen Vorhaben von ihr auch praktiziert – sichergestellt wird. Anhaltspunkte dafür, dass dies aufgrund besonderer örtlicher Gegebenheiten nicht möglich sein sollte, haben sich im Rahmen des Anhörungsverfahrens nicht ergeben.

Die Deutsche Telekom Technik GmbH weist außerdem darauf hin, dass sie beabsichtigt, evtl. notwendig werdende Anpassungsarbeiten an ihren Leitungen koordiniert mit dem Straßenbau durchführen wird und hierzu mit dem von der Vorhabensträgerin ausgewählten Bauunternehmen Verhandlungen führen wird. Sollten die Verhandlungen mit dem Unternehmen erfolglos verlaufen, seien von der Vorhabensträgerin gemeinsam abgestimmte Bauzeitenfenster zur Verlegung der Leitungen einzuplanen. Diese seien in den Koordinierungsgesprächen festzulegen.

Insoweit sind ausschließlich bauorganisatorische Fragen angesprochen. Nähere Vorgaben diesbzgl. der Planfeststellungsbehörde sind entbehrlich. Es ist anerkannt, dass hinsichtlich der Detailplanung zur Bauausführung eine Ausnahme vom planfeststellungsrechtlichen Gebot der Problembewältigung gilt, als sie lediglich technische, nach dem Stand der Technik lösbare Probleme aufwirft. Eine solche rein technische Problematik kann aus der Planfeststellung ausgeklammert werden, wenn gewährleistet ist, dass die dem Stand der Technik entsprechenden Vorgaben beachtet werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, NVwZ 2011, 1256 Rn. 50). Dies muss ebenso gelten, wenn lediglich bauorganisatorische Fragen - wie hier - inmitten stehen; abwägungserhebliche Belange sind insoweit nicht berührt. Unabhängig davon liegt es schon im eigenen Interesse der Vorhabensträgerin, den betroffenen Leitungsträgern die notwendigen Anpassungen an ihren Anlagen in einem geeigneten zeitlichen Rahmen zu ermöglichen, um unerwünschte Verzögerungen des eigentlichen Straßenbaus zu vermeiden.

Den Belangen der Deutsche Telekom Technik GmbH, soweit sie in die planerische Abwägung einzustellen sind, ist damit in hinreichendem Maß Rechnung getragen.

#### **3.4.16.2 MDN Main-Donau Netzgesellschaft mbH**

Die MDN Main-Donau Netzgesellschaft mbH bittet, damit die infolge des Vorhabens notwendig werden Anpassungsarbeiten an ihren Leitungsnetzen und Anlagen ausgeführt werden können, zu berücksichtigen, dass insoweit eine Vorlaufzeit von mindestens zwölf Wochen erforderlich sei. Sie bittet außerdem um die Übersendung eines Bauzeitenplans. Dem wird durch die Nebenbestimmungen unter A. 3.1.2 sowie die von der Vorhabensträgerin zugesagte rechtzeitige Zusendung eines Bauzeitenplanes hinreichend Rechnung getragen.

Soweit die MDN Main-Donau Netzgesellschaft mbH die Frage der Kostentragung für die Leitungsänderungen anspricht, wird auf die Ausführungen unter C. 3.4.16 verwiesen; hierüber ist nicht im Rahmen der Planfeststellung zu befinden.

Insgesamt ist damit den Belangen der MDN Main-Donau Netzgesellschaft mbH, soweit sie in die planerische Abwägung einzustellen sind, ausreichend Rechnung getragen.

#### **3.4.16.3 Fernwasserversorgung Franken (FWF)**

Die FWF verweist darauf, dass eine ihrer Wasserleitungen die A 6 innerhalb des Ausbauabschnitts kreuzt. Diesbzgl. sieht die festgestellte Planung vor, die Leitung, soweit notwendig, den durch die Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens entstehenden neuen örtlichen Verhältnissen anzupassen (siehe lfd. Nr. 4.12 der Unterlage 11 T). Die Planfeststellungsbehörde vermag auf Grund des zu den Akten gelangten Vorbringens der FWF nicht zu erkennen, dass das Vorhaben in der planfestgestellten Gestalt mit der Forderung der FWF, im Schutzstreifenbereich der Leitung dürften keine Maßnahmen durchgeführt werden, die den Bestand oder Betrieb der Leitung gefährden könnten, unvereinbar wäre. Die vorgesehene Anpassung der Leitung dient gerade dazu, den dauerhaften Weiterbetrieb der Leitung zu gewährleisten.

Soweit die FWF fordert, die von ihr gestellten Merkblätter „Leitungsschutzanweisung“ und „Freizeichnungshinweise und Zeichenerklärung“ zu beachten, hat die Vorhabensträgerin dies zugesagt. Sie hat ebenso zugesagt, sich vor Baubeginn mit der Betriebsstelle Haslach der FWF für eine örtliche Einweisung in Verbindung zu setzen.

Den Belangen der FWF ist damit ebenso hinreichend Rechnung getragen.

#### **3.4.17 Landesverteidigung**

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr weist darauf hin, dass die A 6 im Ausbauabschnitt als Axialstraße Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes ist. Brückenbauwerke seien nach STANAG2021 in Militärische Lastenklassen (MLC) einzustufen, die MLC-Werte seien dem Logistikzentrum der Bundeswehr zu melden.

Die Vorhabensträgerin hat diesbzgl. dargelegt, dass die Einstufung der Brückenbauwerke in Militärische Lastenklassen bereits erfolgt sei, die Meldung der MLC-Werte hat sie zugesagt. Sie hat ebenso forderungsgemäß die weitere Beteiligung des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr im weiteren Verfahren zugesagt.

Den Belangen der Landesverteidigung wird damit vollumfängliche Rechnung getragen.

### **3.5 Private Einwendungen**

#### *3.5.1 Einwendungen, die von mehreren Personen erhoben wurden*

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 Einwendungsführenden ausdrücklich und förmlich entschieden werden muss.

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. Insoweit wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die entsprechenden Ausführungen unter C. 3.4.11 Bezug genommen.

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.

#### **3.5.1.1 Flächenverlust bzw. –inanspruchnahme**

Bei Realisierung des 6-streifigen Ausbaus der A 6 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 T) 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 hier unter Würdigung ihrer individuell vorgetragenen Belange hinzunehmen, dass in der Gesamtabwägung zugunsten des im öffentlichen Interesse gebotenen Projekts entschieden wird und sie gezwungen sind, gegen Entschädigung vorübergehend bzw. endgültig auf ihren Besitz oder ihr Eigentum bzw. auf 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 Verkehrs- und Nebenflächen 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. Hier ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (§ 19 FStrG i. V. m. Art. 8 BayEG); Entschädigung ist nicht nur für den Entzug des Enteignungsobjekts, sondern auch für sonstige Vermögenseinbußen zu gewähren, die als erzwungene und unmittelbare Folge der Enteignung eintreten (sog. Folgeschäden). 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. Es darf grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass das rein wirtschaftliche Interesse der Enteignungsbetroffenen – wie u. a. auch ein Verlust von Erträgen aus einem Grundstück – im Entschädigungsverfahren angemessen berücksichtigt wird (BVerwG, Urteil vom 10.10.2012, NVwZ 2013, 649 Rn. 75). Ein entsprechendes Interesse des Enteignungsbetroffenen ist nur dann in die planerische Abwägung einzustellen, wenn der Betroffene im Einzelnen aufzeigt und belegt, dass sich seine wirtschaftliche Situation auf Grund besonderer Verhältnisse trotz Entschädigung erheblich verschlechtern wird. Das hat vorliegend keiner der Einwender getan.

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 wäre.

### 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 verschiedentlich 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 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.

### 3.5.2 *Einwendungen, die von einzelnen Personen vorgetragen wurden*

Die inhaltlich an anderer Stelle dieses Beschlusses noch nicht behandelten Einwendungen, die von einzelnen Personen vorgetragen wurden, werden aus Datenschutzgründen in anonymisierter Form – unter einer individuell vergebenen Einwendungsnummer – nachfolgend abgehandelt. Aus Gründen der Vereinfachung wird dabei durchgehend von Einwendern gesprochen; dies schließt sowohl Einwendungsführer jeden Geschlechts als auch Personenmehrheiten von Einwendungsführenden (Erbengemeinschaften etc.) ein.

#### 3.5.2.1 Einwender 1

a) Der Einwender befürchtet eine Beeinträchtigung der Grundstücke Fl.-Nrn. 507, 1798 und 1810, Gemarkung Oberampfrach, durch Abschneiden der Zufahrten.

Diese Befürchtung ist unbegründet. Die genannten Grundstücke können, soweit sie nicht vollständig im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens beansprucht werden, nach Verwirklichung des Vorhabens in gleicher Weise wie derzeit über das öffentliche Straßen- und Wegenetz angefahren werden, das lediglich an die durch den Ausbau der A 6 neu entstehenden örtlichen Gegebenheiten angepasst wird; vorhandene Wegeverbindungen werden infolge des Vorhabens nicht dauerhaft unterbrochen bzw. durchtrennt (siehe das in Unterlage 5 Blätter 4 T und 5 T dargestellte zukünftige Wegenetz). Auch während der Bauzeit des Vorhabens bleiben die Grundstücke anfahrbar. Zwar muss das Bauwerk BW 710a, über das der Einwender mutmaßlich (auch) zu seinen Grundstücken gelangt, im Rahmen der baulichen Umsetzung der gegenständlichen Planung abgebrochen werden, an Ort und Stelle wird aber ein neues Unterführungsbauwerk mit an den neuen Autobahnquerschnitt angepassten Abmessungen errichtet (siehe lfd. Nr. 2.11 der Unterlage 11 T). Bedingt die lichte Weite von 6,50 m sowie durch die geringe Durchfahrtshöhe des vor Ort stehenden Bauwerks ist es nicht möglich, das Bauwerk während der Bauarbeiten für den allgemeinen Verkehr offenzuhalten (vgl. S. 100 der Unterlage 1 T). Die Zeit, in der das Bauwerk für den Verkehr gesperrt werden muss, wird sich auf max. zwei Jahre beschränken (vgl. etwa S. 98 der Unterlage 1 T). Während dieser Zeit kann der Einwender die nicht dauerhaft beanspruchten Grundstücke von Schnelldorf aus über die St 2222 und das nördlich der A 6 daran anschließende Wegenetz erreichen. Die sich hierdurch für einen gewissen Zeitraum ergebenden Umwege sind ihm zuzumuten (siehe dazu auch die Ausführungen unter C. 3.4.11.2; vgl. dazu auch

BVerwG, Urteil vom 28.01.2004, NVwZ 2004, 990, 991; dort hat das Gericht dauerhafte Umwegstrecken für den motorisierten Verkehr von 3 km infolge der Beseitigung eines Bahnübergangs nicht als unzumutbar beanstandet). Dass die Wege, die der Einwender zeitweilig zur Anfahrt zu den genannten Grundstücken nutzen muss, womöglich teilweise einen schlechteren Ausbaustandard aufweisen als die derzeit von ihm genutzte Wegstrecke, führt zu keiner anderen Beurteilung. § 8a FStrG, der nur unmittelbare Straßenanlieger betrifft, garantiert nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Er bietet keine Gewähr dafür, dass ein Grundstück ohne jegliche Einschränkung angefahren werden kann (BVerwG, Beschluss vom 11.05.1999, NVwZ 1999, 1341, 1342). Für Grundstücke wie diejenigen des Einwenders, deren unmittelbare Zufahrten zum öffentlichen Straßen- und Wegenetz nicht einmal direkt betroffen sind, gilt dies erst recht. Dass die möglichen alternativen Wege in einem Zustand wären, die eine auch nur für die Sperrung des Unterführungsbauwerks andauernde Nutzung durch den Einwender ausschließen, ist für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich; der Einwender hat dies auch selbst nicht geltend gemacht.

b) Der Einwender befürchtet daneben eine Beeinträchtigung der genannten Grundstücke durch Abschneiden der Vorflut zur Grundstücksentwässerung und Grundstücksdrainage.

Die Vorhabensträgerin hat insoweit zugesagt, die gegebenen Verbindungen zur Vorflut zu garantieren. Jedenfalls unter Berücksichtigung dessen ist auch diese Befürchtung unbegründet.

c) Darüber hinaus befürchtet der Einwender Beeinträchtigungen der genannten Grundstücke durch eine Absenkung/Anhebung des Grundwassers während der Bauzeit und nach Durchführung der Bauarbeiten.

Die Planfeststellungsbehörde vermag keine Anhaltspunkte dafür zu erkennen, dass infolge des Vorhabens außerhalb des Autobahnkörpers der A 6 bzw. der Nebenflächen der Autobahn, die im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung stehen bzw. nach den Grunderwerbsunterlagen in dieses übergehen sollen, nennenswerte Veränderungen der derzeitigen Grundwasserverhältnisse entstehen könnten. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der abschnittsweise vorgesehenen Tiefenentwässerungsanlagen; letztere wirken sich allesamt nur kleinräumig auf die örtlichen Grundwasserverhältnisse aus. Die geäußerte Befürchtung teilt die Planfeststellungsbehörde deshalb ebenso nicht.

d) Der Einwender befürchtet zudem Beeinträchtigungen der genannten Grundstücke durch Hangwasser.

Auch diese Befürchtung teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Wie aus Unterlage 5 Blätter 4 T und 5 T zu ersehen ist, werden dort, wo die A 6 bzw. die Rampen der AS Schnelldorf auf Höhe der genannten Grundstücke in Dammlage verlaufen, am Dammfuß Entwässerungsmulden bzw. Entwässerungsgräben angelegt, die das auf den Böschungsflächen anfallende Niederschlagswasser auffangen und – teilweise mit Hilfe von unter den Mulden verlaufenden Leitungen – abtransportieren. Ein Wasserzutritt von Böschungsflächen der Autobahn auf Grundflächen des Einwenders wird dadurch unterbunden. Soweit die Autobahn teilweise auch in einem Geländeerschnitt verläuft, fließt hier das auf den Böschungsflächen niedergehende Niederschlagswasser die Böschung hinunter (und damit auf die Verkehrsflächen der A 6 zu) und wird dann ebenso von einer Entwässerungsmulde aufgefangen und in dieser abgeleitet. Ein Wasserzutritt von den Böschungsflächen ist in diesem Bereich dadurch ausgeschlossen.

e) Der Einwender wendet sich außerdem explizit gegen die Beanspruchung des Grundstücks Fl.-Nr. 507, Gemarkung Oberampfrach, für die Errichtung der Beckenanlage ASB/RHB 710-1R. Ungefähr 200 m von diesem Grundstück entfernt befindet sich die AS Schnelldorf. Die beiden Anschlussstellenschleifen beinhalten jeweils ein Flurstück mit ca. 100 m Durchmesser, welche sich bereits im Besitz des Bundes befänden und sogar gepflegt werden müssten, während eine landwirtschaftliche Nutzung nicht mehr möglich sei. Er fordert, diese Flächen als Standort für die Beckenanlage zu nutzen. Der Höhenunterschied zwischen der Gradiente auf Höhe der AS Schnelldorf und der Gradiente auf Höhe des gewählten Beckenstandorts sei nicht allzu groß und sollte einer Errichtung der Beckenanlage im Anschlussstellenbereich nicht im Wege stehen. Die Ableitung des Wassers von der tiefsten Stelle der Autobahn zur Anschlussstelle sei auf Grund der Topographie noch mit ausreichendem Gefälle möglich. Sei eine Ableitung des Wassers aus den Beckenanlagen über den Heckelbach angedacht, so könne dies aus dem Anschlussstellenbereich heraus, ggf. in einer kurzen Verlängerung des Heckelbachs, geschehen.

Der geforderte alternative Beckenstandort ist zuvörderst unter Naturschutzgesichtspunkten nicht vertretbar. Die Beckenanlage besteht aus einem Absatzbecken sowie einem nachgeschalteten Regenrückhaltebecken. Das Absatzbecken soll mit Wasserdauerstau betrieben werden (siehe z. B. Anlage 4 der Unterlage 18.1 T; vgl. auch Nr. 7.3.1 der RAS-Ew). Das Regenrückhaltebecken ist dagegen als Trockenbecken ohne Dauerstau geplant, d. h. das Becken entleert sich nach Regenereignissen nach gewisser Zeit wieder vollständig. Diese Kombination ist für Amphibien attraktiv. Eine Ansiedlung von Amphibien, insbesondere von besonders bzw. streng geschützten Arten, wäre hier zu erwarten, jedoch höchst problematisch, da durch die Einkreisung des alternativen Beckenstandorts durch Verkehrswege bzw. Anschlussstellenrampen Tierverluste in großer Zahl durch Zusammenstöße mit Fahrzeugen zu gewärtigen wären; hierdurch würde gegen das artenschutzrechtliche Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verstoßen (zum Umfang dieses Verbots siehe die Ausführungen unter C. 3.4.6.2.2.1 a).

Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin die technische Durchführbarkeit der Forderung nach dem alternativen Beckenstandort überprüft. Dabei hat sich herausgestellt, dass die Höhenverhältnisse zwischen dem Fahrbahntiefpunkt der A 6 bei ca. Bau-km 710+780 (siehe dazu Unterlage 5 Blatt 5 T) und den innerhalb der AS Schnelldorf liegenden Freiflächen eine sachgerechte Errichtung einer entsprechenden Beckenanlage nicht zulassen. Insbesondere lassen es die Höhenverhältnisse nicht zu, das in der Beckenanlage anfallende Wasser im Freispiegel dem Heckelbach zuzuführen, da eine entsprechende Leitung bei einer ausreichend großen Dimensionierung des Regenrückhaltebeckens einiges tiefer als die Sohle des Heckelbachs zu liegen käme. Es wäre zwar grundsätzlich denkbar, das Wasser aus der Beckenanlage mit Hilfe einer Pump- bzw. Hebeanlage dem Heckelbach zuzuführen. Eine solche Anlage führt allerdings zu nicht unerheblichen zusätzlichen Kosten, insbesondere auch während des laufenden Betriebs für Strom, Unterhaltung etc. Unabhängig davon ist die im Bereich der Anschlussstelle zur Verfügung stehende Fläche zu klein, um wie am in der Planung gewählten Standort relativ flache, mit vergleichsweise geringem Aufwand zu wartende Becken in Erdbauweise einschl. Zugängen und Wartungswegen schaffen zu können. Hier müssten vielmehr relativ weit unter die Geländeoberfläche reichende Beckenanlagen gebaut werden, um die nach den wassertechnischen Berechnungen notwendigen Beckenvolumina (siehe dazu Unterlage 18.2.2 T Blatt 3 und 4) bereitstellen zu können. Derartig weitgehend in das Gelände eingetiefte Becken sind zum einen schon bei der Errichtung mit einem besonders großen Aufwand verbunden, zudem geht bedingt durch die große Tiefenerstreckung auch mit den regelmäßig notwendigen Wartungsarbeiten jeweils ein im Vergleich hoher Aufwand einher. Darüber hinaus wäre es bei einer entsprechenden Situierung der Beckenanlage auf Grund der schon beschriebenen Höhenverhält-



nisse nicht möglich, den für den Überlastungsfall regelmäßig vorzusehenden Notüberlauf (siehe dazu Nr. 1.6.5 der RAS-Ew) bzw. das über diesen abfließende Wasser schadlos in ein Gewässer abzuleiten; im Freispiegel ist ein geeigneter Vorfluter nicht zu erreichen, die Ableitung des Notüberlauf über eine Pump- bzw. Hebeanlage stellt insoweit auch keine adäquate Lösung dar. Die Lage des alternativen Beckenstandortes führt überdies dazu, dass sich die Länge der Zu- und Ablaufleitungen der Beckenanlage deutlich vergrößern; dies erhöht insbesondere in der Betriebsphase den Aufwand für die entsprechenden Wartungsarbeiten nicht unerheblich. Dazu kommt außerdem, dass wegen der Lage des alternativen Beckenstandortes weiter vom Tiefpunkt der Fahrbahn der A 6 sowie vom Heckelbach entfernt das anfallende Wasser teilweise zuerst vom Vorfluter weggeleitet werden müsste, um es nach Durchlaufen der Beckenanlage wieder zu diesem hinzuleiten. Dies widerspräche der Regel, dass Abwasser auf möglichst kurzem Weg zur Vorflut geleitet werden soll (siehe dazu BVerwG, Urteil vom 25.03.2015, NVwZ 2015, 1218 Rn. 28).

Die vorstehenden Gesichtspunkte wurden teilweise auch bereits im Rahmen des Erörterungstermins thematisiert, im Nachgang dazu hat die Vorhabensträgerin sie nochmals dem Einwender gegenüber erläutert und dabei auch einen Höhenplan zur Visualisierung der topographischen Verhältnisse mit übersandt. Auf die vom Einwender insoweit bzgl. des notwendigen Volumens der Rückhaltebeckens der Beckenanlage ASB/RHB 710-1R angestellten Berechnungen, die zeigen sollen, dass eine solches Becken größenmäßig durchaus innerhalb der AS Schnelldorf angeordnet werden könne, kommt es deshalb nicht mehr an. Insbesondere kann offen bleiben, ob die Berechnungen bzw. deren Ergebnis zutreffend sind; es darf allerdings darauf hingewiesen werden, dass die Berechnungen hinsichtlich mehrerer Parameter von den entsprechenden, in Unterlage 18.2.1 T und 18.2.2 T für den betreffenden Entwässerungsabschnitt berechneten Werten abweichen (z. B. befestigte Fläche, notwendiges Rückhaltevolumen). Das Wasserwirtschaftsamt Ansbach, dessen amtlichen Auskünften und Gutachten eine besondere Bedeutung zukommt, da sie sie auf jahrelanger Bearbeitung eines bestimmten Gebiets und nicht nur auf der Auswertung von Aktenvorgängen im Einzelfall beruhen (st. Rspr., vgl. nur BayVGH, Beschluss vom 07.08.2014 - 8 ZB 13.2583 – juris Rn. 9 m. w. N.), hat die in der letztgenannten Unterlage genannten Werte im Rahmen seiner fachlichen Prüfung der nunmehr festgestellten Unterlagen nicht beanstandet. Der Einwender lässt im Übrigen auch unberücksichtigt, dass die innerhalb der AS Schnelldorf liegenden Flächen auch nicht vollständig als Rückhalteraum herangezogen werden könnten, da u. a. auch Zugänge bzw. Wege hier anzulegen wären, um den Unterhalt einer dortigen Anlage sicherstellen zu können; des Weiteren würde auch der Baukörper des Beckens selbst gewisse, für die Rückhaltung nicht nutzbare Flächenteile in Anspruch nehmen. Dem Gedanken des Einwenders, nur die westlich der AS Schnelldorf im betreffenden Entwässerungsabschnitt anfallenden Wassermengen in eine Beckenanlage innerhalb der Anschlussstelle abzuführen und für den restlichen Teil des Entwässerungsabschnitts eine weitere Beckenanlage auf dem Grundstück Fl.-Nr. 506, Gemarkung Oberampfrach, zu bauen, ist auf Grund der schon dargelegten Gesichtspunkte ebenso nicht näher zu treten. Die Verringerung des notwendigen Beckenvolumens in diesem Fall würde die geschilderte Problemlage möglicherweise zum Teil etwas mildern, ohne sie aber nur annähernd zu beseitigen. Die Problematik, dass eine Wasserableitung sowie ein Notüberlauf nicht im Freispiegel möglich wäre, sowie die Naturschutzproblematik, bestünden aber auch bei dieser Gestaltung in unveränderter Art und Weise.

Soweit der Einwender im Rahmen des Erörterungstermins außerdem den Gedanken ins Spiel gebracht hat, das Wasser aus dem Teil des Entwässerungsabschnitts östlich der AS Schnelldorf wie bislang flächig über die Böschung zu versickern, sprechen neben den schon dargelegten Gründen, die auch insoweit gelten, noch weitere Gesichtspunkte gegen eine derartige Lösung. Die beiden Richtungsfahrbahnen der A 6 weisen in einem großen Teil des betreffenden Bereichs nach der festgestellten

Planung jeweils eine Querneigung in südliche Richtung auf (siehe etwa Unterlage 5 Blatt 4 T), so dass das auf der Richtungsfahrbahn Nürnberg anfallende Wasser den entlang des Fahrbahnrandes geplanten Entwässerungsmulden zufließt. Unmittelbar südlich der Entwässerungsmulden sind Lärmschutzwälle zum Schutz von Schnelldorf vorgesehen. Eine großflächige Dammschulter, auf der eine ausreichende Versickerung des Wassers möglich wäre, gibt es im betreffenden Bereich deshalb nicht. Eine Versickerung des Wassers alleine mit Hilfe der Entwässerungsmulden kommt nicht in Betracht, da dabei angesichts der anfallenden Wassermengen die Gefahr der Durchnässung für den Dammkörper der Autobahn bestünde, was wiederum dessen Standfestigkeit grundlegend gefährden würde. Auf Grund dessen besteht hier keine gangbare Alternative zur Fassung und Ableitung des dort anfallenden Regenwassers.

f) Der Einwender bringt weiter vor, sollte es nicht möglich sein, die Becken der Beckenanlage vollständig in den Anschlussstellenbereich zu verlegen, könnten ggf. auch kleinere, evtl. unterirdische Becken auf bisher nicht landwirtschaftlich genutzten Flächen bzw. Flächen, welche sich teilweise bereits im Besitz des Bundes befinden, geschaffen werden. Auch Flächen, welche auf Grund ihrer Größe generell schlecht für eine Nutzung geeignet seien, sollten betrachtet werden.

Dieses Ansinnen ist zurückzuweisen. Eine Bereitstellung der erforderlichen Beckenvolumina bzw. -oberflächen durch mehrere, auf unterschiedliche Standorte verteilte (kleinere) Becken stellt keine vorzugswürdige Lösung dar. Sowohl bzgl. des Absetzbeckens als auch hinsichtlich des Regenrückhaltebeckens sind bestimmte technische Maßgaben zu beachten. So sind Absetzbecken für eine Oberflächenbeschickung von 9 m/h zu bemessen; sie müssen unter Ansatz dessen eine gewisse Oberflächengröße aufweisen. Zur Abscheidung von Leichtflüssigkeiten und Schwebstoffen ist in Absetzbecken eine funktionsfähige Abscheidevorrichtung, etwa eine Tauchwand, zu integrieren. Die Mindestwassertiefe sollte 2 m betragen (siehe zum Ganzen Nr. 1.4.7.1 der RAS-Ew). Bei Regenrückhaltebecken sind grundsätzlich offene Becken in Erdbauweise zu bevorzugen, an deren Böschungsgestaltung gewisse bautechnische Anforderungen zu stellen sind (siehe dazu Nr. 7.5.2.2 der RAS-Ew). Da die Becken regelmäßig kontrolliert und gereinigt werden müssen, sind entsprechende Zufahrten für Unterhaltungsfahrzeuge notwendig (vgl. Nr. 7.5.2.1 der RAS-Ew). Diese Anforderungen führen (u. a.) dazu, dass bei Verteilung der notwendigen Beckenvolumina auf mehrere Einzelbecken diese Becken zusammengerechnet in gewissem Umfang größer ausfallen und entsprechend mehr Grund verbrauchen, als wenn die Beckenvolumina durch je ein einziges Becken gewährleistet werden. Auch die einschlägigen technischen Regeln heben hervor, dass durch Bündelung und/oder Überlagerung der verschiedenen Funktionen Rückhaltung, Feststoffabscheidung, Leichtflüssigkeitsabscheidung, Filterung bzw. Versickerung, Reinigung und Pufferung die Flächeninanspruchnahme minimiert werden (siehe Nr. 7.1 der RAS-Ew). Außerdem stiegen durch die größere Anzahl an Becken auch die Baukosten in gewissem Maß an. Darüber hinaus besteht u. U. auch die Schwierigkeit, das Wasser aus den Becken in Vorfluter abzuleiten, da mitunter kein geeignetes Vorflutgewässer in der Nähe der Becken zu erreichen ist. Unterirdische geschlossene Beckenanlagen sind zudem in der Errichtung deutlich teurer als offene Beckenanlagen und darüber hinaus auch in der Wartung aufwendiger. Auf Grund dessen sollen nach den einschlägigen technischen Regeln geschlossene Rückhaltebecken nur dann gewählt werden, wenn hygienische Gefährdungen nicht ausgeschlossen werden können oder wenn andere Gesichtspunkte (Flächenbedarf in Ortslagen, Tiefe) dafür sprechen und eine räumlich abgesetzte Lage nicht in Frage kommt (Nr. 7.5.2.3 der RAS-Ew). Keine dieser Voraussetzungen ist hier gegeben. Hinzu kommt außerdem, dass bei komplett unterirdisch liegenden Becken oftmals die Zuleitung zum Becken sowie die Ableitung aus dem Becken in den Vorfluter im Freispiegel nicht möglich ist, so dass eine entsprechend kosten- und wartungsintensive Pump- bzw. Hebeanlage notwendig werden

würde. Unterirdische Becken unterscheiden sich zudem hinsichtlich ihres Flächenverbrauchs kaum von oberirdischen Becken, der Unterschied bzgl. der Auswirkungen auf das Landschaftsbild ist jedenfalls bei der Errichtung oberirdischer Erdbecken ebenso sehr überschaubar. Diese Gesichtspunkte rechtfertigen es in der Gesamtbetrachtung deshalb ebenso nicht, von der gewählten Beckenbauweise Abstand zu nehmen. Zudem kollidiert eine geschlossene Beckenanlage auch mit der allgemeinen Zielsetzung der einschlägigen technischen Regeln, Entwässerungseinrichtungen unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten möglichst naturnah auszubilden und vorzugsweise mit natürlichen bzw. lebenden Baustoffen zu gestalten (siehe Nr. 1.2.4 der RAS-Ew).

Hinsichtlich der vom Einwender im Einzelnen als alternative (Teil-)Standorte von Becken benannten Flächen gilt ergänzend folgendes:

aa) Das Grundstück Fl.-Nr. 506, Gemarkung Oberampfrach, wird bereits im Rahmen der festgestellten Planung für die Ablaufleitung vom geplanten ASB/RHB 710-1R zum Vorfluter in Anspruch genommen. Sie ist unabhängig davon auch mit etwa 1.300 m<sup>2</sup> deutlich zu klein, um hier ein Becken, das einen sinnvollen Beitrag zur Schaffung der notwendigen Fläche im Absetzbecken bzw. des erforderlichen Rückhaltevolumens leisten kann, zu situieren.

bb) Das Grundstück Fl.-Nr. 134, Gemarkung Oberampfrach, ist zwar in gewissem Maß größer als das zuvor genannte Grundstück. Es weist jedoch einen schmalen, sehr lang gezogenen Zuschnitt auf. Dieser ist für die Anlegung von Absetz- bzw. Rückhaltebecken ungeeignet. Insbesondere sollen Sedimentationsbecken wie das vorgesehene Absetzbecken nach den einschlägigen technischen Regeln mit einem Seitenverhältnis Länge zu Breite von ca. 3:1 erstellt werden (Nr. 7.3 der RAS-Ew). Dies kann bei dem gegebenen Grundstückszuschnitt hier nicht annähernd umgesetzt werden. Gleiches gilt für den Vorschlag, Flächen im Bereich der Autobahnböschungen für Beckenanlagen heranzuziehen. Auch bei Böschungen handelt es sich regelmäßig um lang gestreckte, relativ schmale Areale, auf denen das dargestellte Seitenverhältnis für Absetzbecken nicht erreicht werden kann. Darüber hinaus ist eine unterirdische Errichtung von Becken im Böschungsbereich aus bautechnischen Gründen nicht näherzutreten. Zum einen würden bei der Herstellung entsprechender Beckenanlagen u. a. aufwändige Verbauarbeiten notwendig werden, zum anderen wären auch Wartungsarbeiten wegen der Tiefenlage mit Erschwernissen verbunden. Für die Feldwege, die an den in der Planung gewählten Standort der Beckenanlage angrenzen bzw. die vom Einwender im Einzelnen benannt wurden (u. a. das Grundstück Fl.-Nr. 1798, Gemarkung Oberampfrach), gilt im Ergebnis nichts Anderes. Auch bei solchen Wegegrundstücken handelt es sich um schmale, lang gestreckte Flächen, die sich aus den genannten Gründen nicht für die Anlegung von Becken eignen. Hinzu kommt außerdem, dass bei einer unterirdischen Errichtung von Becken in Wegen Konflikte mit deren verkehrlicher Nutzung wegen des notwendigen Unterhalts der Beckenanlagen unvermeidlich sind. So kann es insbesondere notwendig werden, die betreffenden Wege während Wartungsarbeiten zeitweise zu sperren und den Verkehr umzuleiten; auch dies spricht entscheidend gegen die Heranziehung von Wegegrundstücken.

Auf Grund der dargelegten Erwägungen wäre auch die Anlegung einer Beckenanlage auf den beiden zuletzt behandelten Grundstücke unter Hinzunahme des angrenzenden Feldwegs sowie weiterer im Umfeld liegender langgezogener bzw. Wegegrundstücke keine gangbare alternative Lösung.

cc) Eine Heranziehung des östlich des Erlensees gelegenen Grundstücks Fl.-Nr. 1796, Gemarkung Oberampfrach, scheidet aus, da die betreffende Fläche zum größten Teil mit Sumpfwald bestanden ist (siehe Unterlage 19.1.2 Blatt 2 T), der nach § 30 Abs. 2 Nr. 4 BNatSchG gesetzlich geschützt ist (siehe dazu unter C.

3.4.6.1.5). Die Voraussetzungen, unter denen nach Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG eine Ausnahme vom gesetzlichen Biotopschutz zugelassen werden könnte, liegen insoweit nicht vor. Ein Eingriff in den Sumpfwald wäre nicht adäquat ausgleichbar (siehe dazu die diesbzgl. Ausführungen unter C. 3.4.6.1.5); ein überwiegendes öffentliches Interesse für die Situierung einer Beckenanlage auf dem betreffenden Grundstück ist nicht ansatzweise ersichtlich.

dd) Das Grundstück Fl.-Nr. 1797, Gemarkung Oberampfrach, weist wiederum einen sehr schmalen und langgestreckten Zuschnitt auf, der aus den schon genannten Gründen für die Anlegung einer Beckenanlage nicht in Frage kommt. Darüber hinaus müsste die Ablaufleistung einer dort situierter Beckenanlage auf Grund der gegebenen Höhenverhältnisse durch den zuvor erwähnten Sumpfwald hindurch geführt werden; mit deren Verlegung wäre jedenfalls eine Beeinträchtigung dieses Biotops verbunden, ohne dass auch insoweit die Ausnahmenvoraussetzungen des Art. 23 Abs. 3 BNatSchG gegeben wären.

ee) Das angesprochene Areal nordöstlich des Grundstücks Fl.-Nr. 1433, Gemarkung Oberampfrach, ist genauso wegen seines schmalen, langgestreckten Zuschnitts für eine Beckenanlage ungeeignet. Hinzu kommt außerdem, dass das betreffende Areal nicht in der Nähe eines Tiefpunktes der Autobahngradienten liegt, so dass auch die Zuführung des im betreffenden Entwässerungsabschnitt anfallenden Niederschlagswassers nicht ohne weiteres bzw. überhaupt nicht ohne Zuhilfenahme von Pumpenanlagen oder dgl. möglich wäre.

ff) Auf dem Grundstück Fl.-Nr. 1792, Gemarkung Oberampfrach, das aktuell zumindest teilweise als Parkplatz für die Nutzer des Erlensees und dessen Umgebung genutzt wird, kommt auf Grund der gegebenen Umstände ebenso nicht für eine Beckenanlage in Betracht. Auch dieses Grundstück weist insoweit einen relativ ungünstigen Zuschnitt auf. Es ist zudem mit 4.100 m<sup>2</sup> alleine zu klein, um dort eine Beckenanlage mit Absetzbecken und Rückhaltebecken zu errichten. Darüber hinaus stehen die örtlichen Grundwasserverhältnisse einer Beckenanlage entgegen. Wie die Vorhabensträgerin dem Einwender bereits im Nachgang zum Erörterungstermin mitgeteilt hat, wurde bei den durchgeführten Baugrunderkundungen auf Höhe des Parkplatzes im Bereich der geplanten neuen nördlichen Autobahnböschung der dortige Grundwasserstand bei 475,0 m ü. NN festgestellt. Berücksichtigt man die übliche Schwankungsbreite des Grundwasserstandes von etwa 1 m, müsste die Sohle eines Regenrückhaltebeckens an der betreffenden Stelle mindestens bei 476,0 m ü. NN zu liegen kommen. Die derzeitige Geländeoberkante im Bereich des möglichen Beckenstandorts liegt im Mittel jedoch lediglich bei etwa 477 m ü. NN. Um bei der deshalb hier trotz der nur möglichen geringen Tiefenerstreckung einer Beckenanlage dennoch die notwendigen Beckenoberflächen bzw. -volumina bereitstellen zu können, müssten hier Erddämme aufgeschüttet werden, die deutlich über die natürliche Geländeoberfläche hinausragen würden; dies würde es auch notwendig machen westlich angrenzende Areale in Anspruch zu nehmen. Letzteres kollidiert jedoch damit, dass dort auf relativ engem Raum mehrere Kleinhöhlen von Spechten vorgefunden worden sind (siehe Unterlage 19.4.2 Blatt 2). Die Anlegung einer Beckenanlage in dem betreffenden Bereich würde deshalb voraussichtlich dazu führen, dass das Zerstörungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG erfüllt würde (zum Umfang dieses Verbots siehe die Ausführungen unter C. 3.4.6.2.2.1 c). Eine unterirdische Beckenanlage scheidet, unabhängig von den weiter oben schon dargestellten allgemeinen Nachteilen derartiger Anlagen, hier mit Blick auf die beschriebenen Grundwasserverhältnisse aus. Eine unterirdische Anlage würde zu einem sehr großen Teil innerhalb des Grundwasserhorizonts zu liegen kommen und würde diesen zumindest lokal beeinflussen. Darüber hinaus wäre ihre Errichtung relativ aufwendig, dass sie eigens gegen den durch das Grundwasser erzeugten Auftrieb gesichert werden müsste.

gg) Die auf dem Grundstück Fl.-Nr. 1794, Gemarkung Oberampfrach, westlich des Erlensees vorhandene Fläche ist mit etwa 6.000 m<sup>2</sup> ebenso als solche zu klein, um dort eine Beckenanlage mit den notwendigen Oberflächen bzw. Volumina zu schaffen. Die Grundwasserverhältnisse, die im Bereich des Grundstücks Fl.-Nr. 1792 festgestellt wurden, bestehen zudem auch im Bereich des Grundstücks Fl.-Nr. 1794 in ganz ähnlicher Weise. Auf Grund dessen müsste auch hier eine Beckenanlage auf einem Erddamm errichtet oder die Ausmaße der Beckenanlage, in der dann, insbesondere im Regenrückhaltebecken, nur ein geringer Aufstau möglich wäre, entsprechend vergrößert werden, was wiederum zu einer deutlichen Erhöhung des Flächenverbrauchs führen würde. Außerdem wird das betreffende Areal als Liegewiese des Erlensees genutzt; dies wäre bei Anlegung einer Beckenanlage im betreffenden Bereich nicht mehr möglich, wodurch der Erlensee wesentlich an Attraktivität für Zwecke der Naherholung einbüßen würde. Auch letzteres spricht entscheidend gegen eine Beckenanlage auf dem zuletzt genannten Grundstück.

hh) Eine Nutzung des Weihers auf dem Grundstück Fl.-Nr. 508, Gemarkung Oberampfrach, als Rückhalteraum für das anfallende Niederschlagswasser, scheidet aus, da der dort vorhandene Dauerwasserstand es ausschließt, auch nur annäherungsweise das erforderliche Rückhaltevolumen bereitzustellen. Zudem bietet das Grundstück auch keinen Platz für die Anlegung eines Absetzbeckens.

ii) Auf dem Grundstück Fl.-Nr. 130, Gemarkung Oberampfrach, verläuft der Heckelbach; er nimmt das Grundstück nahezu vollständig ein. Wie hier eine Beckenanlage angelegt werden soll, erschließt sich der Planfeststellungsbehörde nicht ansatzweise.

jj) Auch eine Heranziehung der Pfarrweiher auf dem Grundstück Fl.-Nr. 133, Gemarkung Oberampfrach, als Rückhaltevolumen scheitert daran, dass der Dauerwasserstand es nicht ermöglicht, dort das erforderliche Rückhaltevolumen vorzuhalten. Zudem werden, anders als der Einwender offenbar meint, die Pfarrweiher fischereilich genutzt; die Sportfischer Schnelldorf nutzen zumindest den größeren Weiher als Zuchtweiher. Darüber hinaus gibt es in den Randbereichen beider Weiher Großröhrichte, die nach § 30 Abs. 2 Nr. 2 BNatSchG gesetzlich geschützt sind. Der Komplex aus den Weihern und dem Heckelbach stellt außerdem einen Lebensraum des Bibers dar (siehe dazu unter C.3.4.6.2.2.2.1 a). Auch dies spricht gegen eine Nutzung der Pfarrweiher.

kk) Auf dem Komplex der Grundstücke mit Fl.-Nrn. 1401 und 1402, Gemarkung Oberampfrach, ist mit einer Fläche von insgesamt etwa 4.800 m<sup>2</sup> auch als solches zu klein, um dort eine Beckenanlage mit den notwendigen Abmessungen unterbringen zu können. Auch diese beiden Grundstücke liegen im Übrigen nicht in der Nähe eines Tiefpunktes der A 6, so dass das im betreffenden Entwässerungsabschnitt niedergehende Regenwasser nicht ohne weiteres bzw. überhaupt nicht ohne technische Hilfsmittel (z. B. Pumpen) einer Beckenanlage dort zugeleitet werden könnte. Letzteres gilt auch in Bezug auf das vom Einwender ins Spiel gebrachte Areal zwischen dem Grundstück Fl.-Nr. 1400, Gemarkung Oberampfrach, und der AS Schnelldorf. Darüber hinaus handelt es sich bei diesem Grundstück um eine Böschungsfäche, die stark geneigt ist und ebenso einen lang gestreckten, schmalen Zuschnitt aufweist, der für eine Beckenanlage ungeeignet ist. Zudem gibt es im Umfeld der betreffenden Böschungsfäche kein geeignetes Vorflutgewässer zur Ableitung des Wassers aus der Beckenanlage.

ll) Die Grundstücke mit den Fl.-Nrn. 1434 und 1436, Gemarkung Oberampfrach, weisen, wie der Einwender selbst hervorhebt, ein relativ großes Gefälle auf. Derartige Flächen sind aber schon im Grundsatz für die Errichtung von Beckenanlagen nicht geeignet. Darüber hinaus sind die Flächen auch zusammen zu klein, um dort Becken mit den notwendigen Abmessungen schaffen zu können. Außerdem liegen

auch diese beiden Grundstücke nicht in der Nähe eines Tiefpunktes der A 6, so dass das im betreffenden Entwässerungsabschnitt niedergehende Regenwasser auch hier nicht ohne weiteres bzw. überhaupt nicht ohne technische Hilfsmittel einer Beckenanlage dort zugeführt werden könnte.

Die vorstehenden Erwägungen gelten im Wesentlichen auch bzgl. der Autobahnböschung nördlich der Grundstücke Fl.-Nrn. 1438, 1527 und 1533, Gemarkung Oberampfrach. Auch die betreffende Fläche weist eine starke Geländeneigung auf und ist außerdem schmal und langgestreckt. Außerdem würden auch hier bei der Herstellung von Beckenanlagen u. a. aufwändige Verbauarbeiten notwendig werden, Wartungsarbeiten wären wegen der Tiefenlage gleichfalls mit Erschwernissen verbunden. Hinzu kommt daneben, dass die zuletzt genannten Grundstücke eher in der Nähe eines Hochpunktes der Autobahngradienten liegen; die Zuführung des im betreffenden Entwässerungsabschnitt anfallenden Wassers zu einer dort liegenden Beckenanlage wäre auf Grund dessen allenfalls mit großem technischen Aufwand unter Zuhilfenahme von entsprechenden Hilfsmitteln (etwa Pumpen) zu bewerkstelligen. Schließlich steht im Umfeld der genannten Fläche kein geeigneter Vorfluter zur Ableitung des Wassers zur Verfügung. Der grundsätzlich erreichbare Seitenarm der Ampfrach ist hier aus geologischen bzw. hydraulischen Gründen (hoher Grundwasserstand, bereits gegebene Vernässungssituation) nicht als Vorflutgewässer geeignet.

mm) Das Grundstück Fl.-Nrn. 1667, Gemarkung Oberampfrach, kommt ebenso nicht für die Errichtung einer Beckenanlage in Betracht. In der Nähe des vom Einwender wohl angedachten Areals gibt es kein geeignetes Vorflutgewässer, in das der Ablauf aus der Beckenanlage abgeführt werden könnte. Zudem liegt auch diese Fläche nicht in der Nähe eines Tiefpunktes der A 6, so dass das im Entwässerungsabschnitt anfallende Wasser nicht ohne weiteres bzw. ohne technische Hilfe in eine dortige Beckenanlage geführt werden könnte.

nn) Soweit der Einwender darauf hinweist, dass das in der Planung für die Beckenanlage herangezogene Grundstück Fl.-Nr. 507, Gemarkung Oberampfrach, am Rand der Zuwegung in das Naherholungsgebiet am Erlensee liege, diese wegen der bereits auf einem angrenzenden Grundstück stehenden Photovoltaikanlage und die vorgesehenen Verbreiterung der A 6 bereits optisch stark beeinträchtigt sei und beim Bau einer Beckenanlage auf dem genannten Grundstück der betreffende Bereich noch weiter abgewertet werde, teilt die Planfeststellungsbehörde diese Auffassung nicht. Die Beckenanlage ist unmittelbar neben der A 6 in einem Bereich geplant, der ohnehin schon erheblich optisch vorbelastet ist. Die Beckenanlage, die hier in Gestalt von zwei Erdbecken ausgeführt werden soll, führt vor dem Hintergrund der dargestellten derzeitigen Situation zu keiner relevanten weiteren Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

g) Der Einwender moniert weiter, es sei unklar warum die geplanten Rückhaltebecken eine Fläche von ca. 16.000 m<sup>2</sup> umfassen müssten, wenn sich damit bei einer Tiefe von 1 m bereits 16.000 m<sup>3</sup> und damit mehr als das Siebenfache der für die abgedeckte Fläche geforderten Menge gespeichert werden sollte.

Eine Unklarheit in dieser Hinsicht vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Beckenanlagen wie die vorgesehene müssen nach den einschlägigen technischen Regeln – auch unabhängig von der Bereitstellung der notwendigen Volumina bzw. Oberflächen – verschiedenen bautechnischen Anforderungen genügen. So sind zu Unterhaltung von Beckenanlagen Zuwegungen und ggf. Zufahrtsrampen erforderlich (siehe Nrn. 7.1 und 7.5.2.1 der RAS-Ew). In Regenrückhaltebecken ist auch bei Höchststau ein Freibord von mindestens 0,5 m vorzusehen (Nr. 7.5.2.1 der RAS-Ew). Bei Regenrückhaltebecken in Erdbauweise

sollen die mit Rasen zu sichernden Böschungen nicht steiler als 1:1,5 sein; aus verschiedenen Gründen kann sogar eine noch flachere Neigung erforderlich werden (Nr. 7.5.2.2 der RAS-Ew). Diese Böschungen sind außerdem in das umgebende Gelände einzubinden. Sie sind außerdem mit einem geeigneten Notüberlauf auszustatten (siehe Nr. 7.5.2.1 der RAS-Ew). In Absetzbecken ist zur Abscheidung von Leichtflüssigkeiten und Schwebstoffen eine Abscheidevorrichtung wie etwa eine Tauchwand zu integrieren (Nr. 1.4.7.1 der RAS-Ew). Absetzbecken sollen außerdem zu adäquater Funktionserfüllung mit einem Seitenverhältnis Länge zu Breite von ca. 3:1 erstellt werden (siehe Nr. 7.3 der RAS-Ew). Hieraus wird ohne weiteres deutlich, dass von einer bestimmten Grundstücksfläche, auf der ein Absetz- bzw. Regenrückhaltebecken geplant ist, nur ein gewisser Teil für die Beckenvolumina selbst zur Verfügung steht und deshalb solche Becken regelmäßig einen größeren flächenmäßigen Umfang einnehmen, als dies auf den ersten Blick nach den wasserrechtlichen Berechnungen erforderlich zu scheinen mag.

h) Soweit der Einwender Einsicht in eine Kosten-Nutzen-Analyse bzgl. möglicher Einschränkungen des Flächenverbrauchs auf dem Grundstück Fl.-Nr. 1789, Gemarkung Oberampfrach, im Rahmen des Autobahnausbaus fordert, ist darauf hinzuweisen, dass es eine entsprechende Analyse zu der von ihm angesprochenen Problematik nicht gibt. Eine solche Analyse ist für die Bewertung entsprechender Problemlagen regelmäßig aber auch nicht erforderlich. Das genannte Grundstück wird hauptsächlich durch die Verbreiterung des Autobahnkörpers der A 6 in gewissem Umfang randlich auf Dauer in Anspruch genommen (siehe Unterlage 10.1 Blatt 4 T); hierdurch verschiebt sich die Autobahnböschung in gewisser Tiefe in das Grundstück hinein. Die Ausgestaltung von Böschungen richtet sich nicht nach vordefinierten Kosten-Nutzen-Kriterien, sondern nach den Umständen des Einzelfalls unter maßgeblicher Berücksichtigung der allgemein anerkannten Regeln der Straßenbautechnik, die insoweit durch die RAA konkretisiert werden. Die RAA haben dabei neben verkehrsbezogenen Aspekten u. a. auch die Minimierung des bau- und anlagebedingten Flächenverbrauchs in Blick (siehe etwa Nr. 2.4 der RAA). Hinsichtlich der Ausbildung von Böschungen sieht die RAA nach Bild 2 eine Regelneigung von 1:1,5 vor (bei mehr als 2 m hohen Böschungen). Mit dieser Neigung ist auch die Böschung der A 6 im Bereich des genannten Grundstücks geplant (siehe dazu Unterlage 14.2 Blatt 1). Ein Grund, der nach Nr. 4.2.4 der RAA eine andere Böschungneigung notwendig machen könnte (Erdstatik, Einpassung in die Landschaft, Immissionsschutz, Vermeidung von Schneesverwehungen), ist hier nicht gegeben. Im Hinblick darauf sieht die Planfeststellungsbehörde auch unter Einbeziehung der sonstigen Umstände sowie des Vorbringens des Einwenders keinen Anlass dafür, der Vorhabensträgerin hier eine andere Böschungsgestaltung abzuverlangen, zumal eine steilere Böschung, wie sie dem Einwender offenbar vorschwebt, wiederum den Aufwand zur Gewährleistung der Standsicherheit der Böschung erhöhen würde. Die festgestellte Planung gewährleistet insoweit einen angemessenen Ausgleich zwischen wirtschaftlichen Gesichtspunkten und Umweltschutzaspekten. Der Verweis des Einwenders darauf, dass die vorhandene Böschung flach auslaufe und damit ausreichende Reserven biete, die neue Böschung mit größerer Neigung (ggf. unter Zuhilfenahme zusätzlicher Befestigungen der Böschung) und einem ebenso flachen Auslauf auszuführen, verfängt auf Grund dessen ebenso nicht. Die vorstehenden Ausführungen gelten auch in Bezug auf das Grundstück Fl.-Nrn. 1810, Gemarkung Oberampfrach. Die Inanspruchnahme dieses Grundstücks ist ebenso durch die Verbreiterung des Autobahnkörpers der A 6 sowie zusätzlich durch die Verschiebung eines parallel zur Autobahn verlaufenden Weges in nördliche Richtung bedingt (siehe Unterlage 10.1 Blatt 5 T). Auch insoweit ist kein Anlass dafür ersichtlich, die Böschungsflächen mit einer anderen als der zuvor genannten Regelneigung auszubilden.

i) Der Einwender verweist außerdem darauf, es sei möglich, den Bedarf an Böschungsflächen zu reduzieren, indem der ohnehin im Rahmen der Bauarbeiten temporär beanspruchte Waldboden durch eine Aufschüttung angehoben werde, und damit weniger Böschungsfläche in Anspruch genommen werde. Eine Bodenaufbereitung werde nach Abschluss der Bauarbeiten gewiss erforderlich sein, die Aufschüttung könne im Rahmen dessen durchgeführt werden, die benötigte Materialmenge sollte verhältnismäßig gering sein. Im günstigsten Fall könne dadurch sogar der vorhandene Zaun näher an die Autobahn herangeschoben werden und es würden neue Flächen gewonnen. Im Bereich der zusätzlichen Aufschüttung sei weiterhin eine Nutzung als Waldflächen möglich. Die Zusatzkosten seien minimal, der Flächenverbrauch sei optimal.

Die Vorhabensträgerin hat diesen Vorschlag im Nachgang zum Erörterungstermin detailliert überprüft. Eine Geländeauffüllung bzw. -anschüttung in dem gewünschten Sinn ist zwar grundsätzlich möglich; sie könnte, um keinen zusätzlichen Eingriff im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zu erzeugen, aber nur im Bereich der Flächen erfolgen, die nach den Grunderwerbsunterlagen ohnehin für eine vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehen sind. Bei Umsetzung des Vorschlags müsste dann die hier geplante Dammfußmulde verschoben werden, was gleichzeitig mit einer Veränderung deren Höhenlage einherginge. Ebenso müsste die unter ihr verlaufende Entwässerungsleitung angepasst werden, die dem Ableiten von Oberflächenwasser aus dem Entwässerungsabschnitt EA 2 dient. Infolgedessen würden sich die Schachttiefen bei dieser Leitung auf etwa 6 bis 7 m erhöhen. Derartig tiefe Schächte und Leitungsabschnitte verursachen einerseits einen erhöhten Herstellungsaufwand, auf der anderen Seite ist auch der Aufwand für regelmäßige Wartungsarbeiten nicht unerheblich höher (vgl. z. B. Nr. 4.2.1 der RAS-Ew). Daneben müsste die bislang im Bereich des Bauwerks BW 710a vorgesehene Schachtkaskade durch ein Absturzbauwerk ersetzt werden; auch dies wirkt sich auf die Baukosten aus. Die angesprochene Entwässerungsleitung kann mit Blick auf den von der Vorhabensträgerin vorgesehenen Bauablauf (zuerst Ausbau der nördlichen Richtungsfahrbahn, erst anschließend Bau der südlichen Fahrbahn, siehe S. 98 der Unterlage 1 T) auch nicht auf die Südseite der A 6 verlegt werden; ansonsten wäre hier zumindest zeitweise eine schadlose Ableitung des Wassers in der Mulde nicht sichergestellt. Die höhergelegte Dammfußmulde müsste darüber hinaus, da sie nicht am eigentlichen Fuß des Autobahndamms errichtet würde, sondern deutlich oberhalb dessen, in geeigneter Weise abgedichtet und mit einer gleichmäßigen Längsneigung ausgeführt werden, um ein Einsickern des in den Mulden gesammelten Wassers in den Dammkörper zu unterbinden. Schließlich wäre wegen der parallel zur Entwässerungsmulde vorgesehene Verlegung eines autobahneigenen Kabels eine 3,5 m breite Berme im Aufschüttungsbereich notwendig, um Wartungsarbeiten an der Kabelanlage zu ermöglichen. Diese Berme müsste, damit sie mit Fahrzeugen angefahren werden kann, vom Feld- und Waldweg, der die A 6 im Zuge des Bauwerks BW 710a unterquert, sowie von dem nördlich der Rampen der AS Schnelldorf verlaufenden Weg, der im Rahmen der gegenständlichen Planung abschnittsweise verlegt wird, erreichbar sein, was wiederum Auswirkungen auf die bauliche Ausbildung in den Grenzbereichen zu diesen Wegen hätte. Infolge der genannten Gesichtspunkte würde sich insgesamt sowohl der Herstellungs- als auch der Unterhaltungsaufwand bei Umsetzung des Vorschlags des Einwenders um einiges erhöhen. Dieser Mehraufwand steht in der Gesamtbetrachtung in keinem angemessenen Verhältnis zu dem dadurch für den Einwender erzielbaren Vorteil. Letzterer bestünde hier nur darin, dass ein schmaler Geländestreifen am Rand des Autobahnkörpers gegenüber der festgestellten Planung zusätzlich im Eigentum des Einwenders verbleiben könnte, hinsichtlich dessen sich u. a. wegen der notwendigen Angleichung der aufgeschütteten Fläche an das daran anschließende Gelände und der sich hieraus ergebenden Geländeneigung im betreffenden Bereich



sowie unter Berücksichtigung der sonstigen örtlichen Gegebenheiten nur sehr begrenzte Nutzungsmöglichkeiten eröffneten. Einer detaillierten Kosten-Nutzen-Analyse bedurfte es auch insoweit zur Bewertung nicht.

### 3.5.2.2 Einwender 2

Der Einwender befürchtet eine Beeinträchtigung des Grundstücks Fl.-Nr. 1651, Gemarkung Oberampfrach, durch Hangwasser infolge der in das Grundstück hineinverschobenen Autobahnböschung.

Diese Befürchtung ist unbegründet. Wie sich aus den Darstellungen in Unterlage 5 Blätter 2 T und 3 T ergibt, verläuft die Trasse der A 6 im Bereich des Grundstücks großteils in einem Geländeeinschnitt. Dort fließt das auf den Böschungflächen anfallende Niederschlagswasser die Böschung hinunter (und damit auf die Verkehrsflächen zu) und wird dann von einer Entwässerungsmulde aufgefangen und in dieser abgeleitet. Ein Wasserzutritt von den Böschungflächen auf das genannte Grundstück ist hier demnach durch die zukünftigen topographischen Verhältnisse ausgeschlossen. Im östlichen Bereich des Grundstücks, wo die Autobahntrasse noch in Dammlage verläuft, wird das auf den Böschungflächen niedergehende Regenwasser von einer am Böschungsfuß geplanten Dammfußmulde aufgefangen und (mit Hilfe eines Durchlasses unter der Autobahn) fortgeleitet. Hierdurch wird auch in diesem Teilbereich des Grundstücks ein Wasserabfluss von Böschungflächen der Autobahn auf das Grundstück unterbunden.

Der Einwender bringt außerdem vor, die vorgesehene vorübergehende Inanspruchnahme seines Grundstücks sei zu groß bemessen. Die tatsächliche Notwendigkeit der Flächeninanspruchnahme sei nochmals zu überprüfen. Der betroffene Waldbestand würde ohne den Eingriff infolge des Vorhabens noch nicht eingeschlagen werden.

Dem trägt die festgestellte Planung hinreichend Rechnung. Die Vorhabensträgerin hat im Rahmen der Tektur vom 13.02.2020 den Umfang der für die Bauabwicklung notwendigen zeitweiligen Grundinanspruchnahme nicht unerheblich reduziert (siehe Unterlage 10.1 Blätter 2 T und 3 T). Sie beschränkt sich nunmehr auf einen im Wesentlichen gleichmäßig tiefen Geländestreifen entlang der A 6. Eine noch weitergehende Verringerung der bauzeitlichen Beanspruchung des Grundstücks scheidet mit Blick auf den für einen reibungslosen Bauablauf notwendigen Platzbedarf aus.

Daneben befürchtet der Einwender, dass durch das vorhabensbedingte Verschieben des Waldsaums der Waldbestand auch jenseits der vorübergehend beanspruchten Fläche durch starke Sonneneinstrahlung geschädigt werde; der Waldrand liege direkt auf der Südseite, was diesen Effekt verstärke.

Diesbzgl. ist darauf hinzuweisen, dass das Areal des Grundstücks, dass nur vorübergehend in Anspruch genommen wird, nach Abschluss der Bauarbeiten rekultiviert wird (siehe Unterlage 9.2 Blätter 2 T und 3 T). Nur temporär in Anspruch genommene Waldflächen werden dabei nach Beendigung der Bauarbeiten wieder aufgeforstet (siehe Kapitel 7 der Unterlage 19.1.1 T); der (anderweitigen) Forderung des Einwenders nach einer ordnungsgemäßen Aufforstung der betreffenden Fläche nach Beendigung der Bauarbeiten wird damit entsprochen. Darüber hinaus hat die Vorhabensträgerin eine Waldrandunterpflanzung auf ihre Kosten in Aussicht gestellt, um Sonnenschäden der infolge des Vorhabens freigestellten Bäume außerhalb des Bereichs der vorübergehenden Inanspruchnahme zu verhindern. Hierdurch wird dem Anliegen des Einwenders insgesamt hinreichend Rechnung getragen.

Der Einwender macht zudem geltend, er nutze auf seinem Grundstück einen (nicht abgemarkten) Weg als Zufahrt zu dessen autobahnnahen Teil. Sollte dieser Weg durch die Verschiebung der Böschung zerstört werden, werde hier Ersatz benötigt, um die Fläche weiterhin zu bewirtschaften.

Die Vorhabensträgerin hat im Erörterungstermin zugesagt, in Absprache mit dem Einwender das Gelände im Randbereich der neuen Böschung so zu profilieren, dass eine Befahrbarkeit mit landwirtschaftlichen Maschinen im bisherigen Umfang weiterhin gewährleistet ist. Dem Anliegen wird damit Rechnung getragen.

#### 3.5.2.3 Einwender 3, 4, 5 und 6

Die Einwender verweisen darauf, dass ihnen die Grundstücke Fl.-Nrn. 2221, 2222, 2223 bzw. 2224, Gemarkung Breitenau, gehörten. Sie machen jeweils geltend, für ihr Grundstück sei ein Vertrag mit einem Projektträger über eine Verpachtung zur Errichtung einer Freiflächen-Photovoltaikanlage abgeschlossen worden; somit seien ihre Flächen höherwertig.

Damit wird die Frage der Entschädigungshöhe für die vorgesehene Inanspruchnahme des Grundstücks angesprochen. Insoweit wird auf die diesbzgl. Ausführungen unter C. 3.5.1.1 verwiesen; die Festlegung der Entschädigungshöhe ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

#### 3.5.2.4 Einwender 7

Der Einwender macht geltend, infolge des Vorhabens würden die Grundstücke Fl.-Nrn. 154 und 187, Gemarkung Oberampfrach, durch Abschneiden der Zufahrten beeinträchtigt.

Dies ist zurückzuweisen. Beim Grundstück Fl.-Nr. 154 handelt es sich um ein gemeindliches Wegegrundstück, das östlich der PWC-Anlage Rothensteig am südlichen Rand angeschnitten wird. Nach der festgestellten Planung wird der darauf verlaufende Wege aber nicht unterbrochen (siehe Unterlage 5 und Unterlage 10, jeweils Blätter 6 T und 7 T). Auf Grund dessen bleibt auch die Zufahrtsmöglichkeit zum nördlich daran angrenzenden Grundstück Fl.-Nr. 187 in Zukunft bestehen. Die Vorhabensträgerin hat zudem nochmals explizit die Erreichbarkeit der Flächen zugesichert.

#### 3.5.2.5 Einwender 8

Der Einwender bemängelt, zu den Grundstücken Fl.-Nrn. 1730, 1765 und 1761, Gemarkung Oberampfrach, gäbe es während der Bauzeit des Vorhabens keine oder nur eine schlechte Zufahrtsmöglichkeit. Diese sei mit Mehraufwand verbunden und führe zu einer doppelten Fahrtstrecke.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass der Einwender die betreffenden Grundstücke von Schnelldorf aus über den Feldweg anfährt, der im Zuge des Bauwerks BW 710a unter der A 6 hindurchgeführt wird. Das vorhandene Bauwerk muss im Rahmen der baulichen Umsetzung der gegenständlichen Planung abgebrochen werden, an Ort und Stelle wird ein neues Unterführungsbauwerk mit an den neuen Autobahnquerschnitt angepassten Abmessungen errichtet (siehe lfd. Nr. 2.11 der Unterlage 11 T). Bedingt durch die lichte Weite von 6,50 m und durch die geringe Durchfahrts Höhe des vor Ort stehenden Bauwerks ist es nicht möglich, das Bauwerk während der Bauarbeiten für den allgemeinen Verkehr offenzuhalten (vgl. S. 100 der Unterlage 1 T). Die Zeit, in der das Bauwerk für den Verkehr gesperrt werden

muss, wird sich auf max. zwei Jahre beschränken (vgl. etwa S. 98 der Unterlage 1 T). Während dieser Zeit kann der Einwender die genannten Grundstücke von Schnelldorf aus über die St 2222 und das nördlich der A 6 daran anschließende Wegenetz erreichen. Die sich hierdurch für einen gewissen Zeitraum ergebenden Umwege sind ihm zuzumuten (siehe dazu auch die Ausführungen unter C. 3.4.11.2); die zusätzlichen Wegstrecken von jeweils einzeln weniger als 1 km verbleiben innerhalb eines überschaubaren Rahmens (vgl. dazu auch BVerwG, Urteil vom 28.01.2004, NVwZ 2004, 990, 991; dort hat das Gericht dauerhafte Umwegstrecken für den motorisierten Verkehr von 3 km infolge der Beseitigung eines Bahnübergangs nicht als unzumutbar beanstandet). Dass die Wege, die der Einwender zeitweilig zur Anfahrt zu den genannten Grundstücken nutzen muss, womöglich teilweise einen schlechteren Ausbaustandard aufweisen als die derzeit von ihm genutzte Wegstrecke, führt zu keiner anderen Beurteilung. § 8a FStrG, der nur unmittelbare Straßenanlieger betrifft, garantiert nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Er bietet keine Gewähr dafür, dass ein Grundstück ohne jegliche Einschränkung angefahren werden kann (BVerwG, Beschluss vom 11.05.1999, NVwZ 1999, 1341, 1342). Für Grundstücke wie diejenigen des Einwenders, deren unmittelbare Zufahrten zum öffentlichen Straßen- und Wegenetz nicht einmal direkt betroffen sind, gilt dies erst recht. Dass die möglichen alternativen Wege in einem Zustand wären, die eine auch nur für die Sperrung des Unterführungsbauwerks andauernde Nutzung durch den Einwender ausschließen, ist für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich; der Einwender hat dies auch selbst nicht geltend gemacht. Die Befürchtung des Einwenders, infolge des Vorhabens würden die Zufahrten zu den schon genannten Grundstücken abgeschnitten, ist auf Grund des Gesagten auch unbegründet.

#### 3.5.2.6 Einwender 9

Der Einwender wendet sich gegen die Heranziehung des Grundstücks Fl.-Nr. 2225, Gemarkung Breitenau, im Rahmen der gegenständlichen Planung. Es existiere bereits ein Pachtvertrag mit einem Projektträger zur dortigen Errichtung einer Freiflächen-Photovoltaikanlage.

Die festgestellte Planung sieht – anders als noch die am Beginn des Verfahrens öffentlich ausgelegte Planung – keinen dauerhaften Eigentumsentzug einer Teilfläche des genannten Grundstücks mehr vor (siehe Unterlage 10.1 Blatt 10 T). Nunmehr ist nur noch geplant, zur rechtlichen Absicherung der in einem Teilbereich des Grundstücks vorgesehenen Entwässerungsleitung zur nahegelegenen Beckenanlage ASB/RHB 715-1L (siehe dazu Unterlage 5 Blatt 10 T) eine Grunddienstbarkeit einzutragen; für Zwecke der Bauabwicklung wird das Grundstück in einem ähnlichen Ausmaß wie anfänglich geplant zeitweilig herangezogen. Damit führt das Vorhaben im Bereich des genannten Grundstücks zu keinen dauerhaften Beeinträchtigungen bzgl. der vorgesehenen Freiflächen-Photovoltaikanlage (mehr). Die unterhalb der Erdoberfläche zu verlegende Entwässerungsleitung stellt für diese kein bauliches Hindernis dar. Dem wohl hinter seinem Einwand stehenden Anliegen des Einwenders, die Möglichkeit zur Errichtung dieser Anlage nicht zu vereiteln, wird damit Rechnung getragen. Allenfalls kann es wegen der vorgesehenen bauzeitlichen Beanspruchung einer Teilfläche des Grundstücks zu einer zeitlichen Verzögerung der Anlagenerrichtung kommen. Dies muss aber hingenommen werden; die Inanspruchnahme der betreffenden Grundstücksfläche ist für eine reibungslose und zügige Bauabwicklung erforderlich, auf sie kann hier nicht verzichtet werden. Über den Ersatz eventuell entstehender Vermögensnachteile durch eine möglicherweise vorhabensbedingt verzögerte Inbetriebnahme der Photovoltaikanlage ist im Entschädigungsverfahren, nicht im Rahmen der Planfeststellung zu entscheiden.

### 3.5.2.7 Einwender 10

Der Einwender befürchtet eine Beeinträchtigung des Grundstücks Fl.-Nr. 1440, Gemarkung Oberampfrach, durch Abschneiden der Vorflut zur Grundstücksentwässerung und Grundstücksdrainage, durch eine Absenkung/Anhebung des Grundwassers während der Bauzeit und nach Durchführung der Bauarbeiten sowie durch Hangwasser.

Das genannte Grundstück wird im Rahmen der festgestellten Planung ausschließlich vorübergehend im Rahmen der Bauabwicklung als Zwischenlager für Aushubmassen in Anspruch genommen (siehe Unterlage 10.1 Blätter 3 T und 3a sowie die diesbzgl. Ausführungen unter C. 3.4.11.1); es grenzt nicht unmittelbar an die Autobahntrasse an. Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die bestehenden Verbindungen zur Vorflut über den gesamten Zeitraum der Bauabwicklung zu garantieren. Dafür, dass infolge des Vorhabens außerhalb des Autobahnkörpers der A 6 bzw. der Nebenflächen der Autobahn, die im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung stehen bzw. nach den Grunderwerbsunterlagen in dieses übergehen sollen, nennenswerte Veränderungen der derzeitigen Grundwasserverhältnisse entstehen könnten, vermag die Planfeststellungsbehörde auch unter Berücksichtigung der abschnittsweise vorgesehenen Tiefenentwässerungsanlagen keine Anhaltspunkte zu erkennen; letztere wirken sich allesamt nur kleinräumig auf die örtlichen Grundwasserverhältnisse aus. Da das genannte Grundstück nicht unmittelbar an die Autobahnböschung angrenzt und auch in Zukunft zwischen seinem nördlichen Rand und dem Rand der Autobahnnebenflächen ein Geländestreifen mit gewisser Tiefe sowie ein Weg liegen werden, ist auch nicht zu erkennen, dass nach Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens Niederschlagswasser von Böschungsf Flächen des Autobahnkörpers bzw. des hier beginnenden Lärmschutzwalls auf das Grundstück gelangen könnte. Die geäußerten Befürchtungen sind damit unbegründet bzw. wird ihnen mit der vorstehend wiedergegebenen Zusage der Vorhabensträgerin Rechnung getragen.

### 3.5.2.8 Einwender 11

Der Einwender wendet sich gegen die geplante dauerhafte Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.-Nr. 1543, Gemarkung Oberampfrach im Rahmen des Vorhabens. Er lege hiergegen „Widerspruch“ ein.

Es ist zweifelhaft, ob das Vorbringen des Einwenders den Anforderungen an eine berücksichtigungsfähige Einwendung erfüllt. Zur Erhebung von Einwendungen ist es notwendig, ein sachliches, auf die Verhinderung oder die Modifizierung des beantragten Vorhabens abzielendes Gegenvorbringen vorzutragen. Das bloße Nein, der nicht näher spezifizierte Protest, die schlichte Mitteilung, es würden Einwendungen erhoben, stellen hingegen kein Vorbringen von Einwendungen dar (so schon BVerwG, Urteil vom 17.07.1980, NJW 1981, 359). Eine Einwendung muss erkennen lassen, in welcher Hinsicht Bedenken gegen die in Aussicht genommene Planfeststellung – aus der Sicht des Einwendenden – bestehen könnten. Das Vorbringen muss so konkret sein, dass die Planfeststellungsbehörde erkennen kann, in welcher Weise sie bestimmte Belange einer näheren Betrachtung unterziehen soll (siehe etwa BVerwG, Beschluss vom 28.07.2006, NVwZ-RR 2006, 759, 760 m. w. N.). Letzteres lässt sich dem Einwendungsschreiben des Einwenders aber nicht entnehmen.

Unabhängig davon hat die Planfeststellungsbehörde die Notwendigkeit der Inanspruchnahme des genannten Grundstücks überprüft; insoweit wird auf die Ausführungen unter C. 3.4.6.4.10 betreffend die Maßnahme 17 A verwiesen.

### 3.5.2.9 Einwender 12

Der Einwender macht geltend, durch die Erneuerung des Bauwerks BW 712b („Brunnenloch“) habe er eine längere Anfahrt zu mehreren Grundstücken nördlich der A 6, die er bewirtschafte. Der Mehrweg betrage etwa 1,9 km je Fahrt. Er bewirtschafte etwa 7,32 ha Grünland, die 4-5mal jährlich gemäht und gedüngt würden, 1,67 ha Pappelkulturen und 3,25 ha Waldfläche.

Das genannte Bauwerk muss im Rahmen der baulichen Umsetzung der gegenständlichen Planung abgebrochen werden, an Ort und Stelle wird ein neues Unterführungsbauwerk mit an den neuen Autobahnquerschnitt angepassten Abmessungen errichtet (siehe lfd. Nr. 2.25 der Unterlage 11 T). Wie die Vorhabensträgerin im Rahmen des Erörterungstermins dargelegt hat, muss das Bauwerk im Rahmen der Bauarbeiten für zwei Bausaisons (max. zwei Jahre) gesperrt werden; die lichte Weite von 6,50 m und die geringe Durchfahrtshöhe des vor Ort stehenden Bauwerks erlauben es nicht, es während der Bauarbeiten für den allgemeinen Verkehr offenzuhalten. Während dieser Zeit kann der Einwender die genannten Grundstücke von Oberampfrach aus über die Kreisstraße AN 4 und das nördlich der Autobahn an diese anschließende Wegenetz erreichen. Die sich hierdurch für einen gewissen Zeitraum ergebenden Umwege sind ihm zuzumuten (siehe dazu auch die Ausführungen unter C. 3.4.11.2), zumal die zusätzlichen Wegestrecken nach dem Kenntnisstand der Planfeststellungsbehörde auch im Höchstfall jeweils weniger als 1,9 km betragen (vgl. dazu auch BVerwG, Urteil vom 28.01.2004, NVwZ 2004, 990, 991; dort hat das Gericht dauerhafte Umwegstrecken für den motorisierten Verkehr von 3 km infolge der Beseitigung eines Bahnübergangs nicht als unzumutbar beanstandet).

Dass die Wege, die der Einwender zeitweilig zur Anfahrt zu den genannten Grundstücken nutzen muss, womöglich teilweise einen schlechteren Ausbaustandard aufweisen als die derzeit von ihm genutzte Wegestrecke, führt zu keiner anderen Beurteilung. § 8a FStrG, der nur unmittelbare Straßenanlieger betrifft, garantiert nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Er bietet keine Gewähr dafür, dass ein Grundstück ohne jegliche Einschränkung angefahren werden kann (BVerwG, Beschluss vom 11.05.1999, NVwZ 1999, 1341, 1342). Für Grundstücke wie diejenigen des Einwenders, deren unmittelbare Zufahrten zum öffentlichen Straßen- und Wegenetz nicht einmal direkt betroffen sind, gilt dies erst recht. Hinsichtlich der Ausweichroute(n) hat die Vorhabensträgerin im Erörterungstermin außerdem dargelegt, dass die betreffenden Wege so ausgebaut werden, dass sie von den Baustellenfahrzeugen befahren werden können (bzgl. der insoweit betroffenen Wege siehe Unterlage 10.1 Blätter 7 T, 8 T und 8a T). Dies dürfte im Regelfall auch für das Befahren mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen genügen. Ergänzend hat die Vorhabensträgerin im Rahmen des Erörterungstermins zugesagt, die Ausweichroute(n) so auszugestalten, dass sie von allen Fahrzeugen, die nach der StVO zugelassen sind, befahren werden können. Darüber hinaus hat die Vorhabensträgerin auf eine mögliche Nutzung der für die Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens zu errichtenden Baustraßen hingewiesen. Schlussendlich hat die Vorhabensträgerin auch zugesagt, mit dem Einwender und anderen betroffenen Grundstücksbewirtschaftern wegen der genauen Ausgestaltung der Ausweichrouten ins Benehmen zu treten. Mit Blick darauf ist im Ergebnis hinreichend sichergestellt, dass der Einwender seine Grundstücke auch während der Sperrung des genannten Bauwerks anfahren und bewirtschaften kann.

### 3.5.2.10 Einwender 13

Der Einwender verweist darauf, dass durch die vorgesehene Sperrung von zwei Autobahnunterführungen während der Bauausführung Umwege in Kauf genommen

werden müssten, die in Bezug auf das Grundstück Fl.-Nr. 192, Gemarkung Oberampfrach, nicht unerheblich ausfielen.

Der Einwender spricht damit die Bauwerke BW 710a und 712b an. Die beiden Bauwerke müssen im Rahmen der baulichen Umsetzung der gegenständlichen Planung abgebrochen werden, an Ort und Stelle werden neue Unterführungsbauwerke mit an den neuen Autobahnquerschnitt angepassten Abmessungen errichtet (siehe lfd. Nrn. 2.11 und 2.25 der Unterlage 11 T). Bedingt durch die lichte Weite von 6,50 m und durch die geringen Durchfahrts Höhen der vorhandenen Bauwerke ist es nicht möglich, sie während der Bauarbeiten für den allgemeinen Verkehr offenzuhalten. Die Zeit, in der die Bauwerke für den Verkehr gesperrt werden muss, wird sich nach Darlegung der Vorhabensträgerin auf max. zwei Jahre beschränken. Während dieser Zeit kann der Einwender das genannte Grundstücke von Schnelldorf aus über die St 2222, die AN 4 und sodann über das nördlich der A 6 an die AN 4 anschließende Wegenetz erreichen. Die sich hierdurch für einen gewissen Zeitraum ergebenden Umwege sind ihm zuzumuten (siehe dazu auch die Ausführungen unter C. 3.4.11.2), zumal die zusätzlichen Wegestrecken jeweils nur etwa 1,6 km betragen (vgl. dazu auch BVerwG, Urteil vom 28.01.2004, NVwZ 2004, 990, 991; dort hat das Gericht dauerhafte Umwegstrecken für den motorisierten Verkehr von 3 km infolge der Beseitigung eines Bahnübergangs nicht als unzumutbar beanstandet). Hinsichtlich der vom Einwender auch genannten Grundstücke Fl.-Nrn. 1760 und 1779, Gemarkung Oberampfrach, entstehen infolge der zeitweisen Sperrungen der beiden Bauwerke nahezu keine bzw. jedenfalls deutlich geringere Mehrwege als bzgl. des zuvor genannten Grundstücks; auch diese sind ihm zuzumuten.

Dass die Wege, die der Einwender zeitweilig zur Anfahrt zu den genannten Grundstücken nutzen muss, womöglich teilweise einen schlechteren Ausbaustandard aufweisen als die derzeit von ihm genutzten Wegestrecken, führt zu keiner anderen Beurteilung. § 8a FStrG, der nur unmittelbare Straßenanlieger betrifft, garantiert nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Er bietet keine Gewähr dafür, dass ein Grundstück ohne jegliche Einschränkung angefahren werden kann (BVerwG, Beschluss vom 11.05.1999, NVwZ 1999, 1341, 1342). Für Grundstücke wie diejenigen des Einwenders, deren unmittelbare Zufahrten zum öffentlichen Straßen- und Wegenetz nicht einmal direkt betroffen sind, gilt dies erst recht. Dass die möglichen alternativen Wege im Umfeld des Bauwerks BW 710a in einem Zustand wären, die eine auch nur für die Sperrung des Unterführungsbauwerks andauernde Nutzung durch den Einwender ausschließen, ist für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich; der Einwender hat dies auch selbst nicht geltend gemacht. Hinsichtlich der Ausweichroute(n) bzgl. des Bauwerks BW 712b hat die Vorhabensträgerin im Erörterungstermin dargelegt, dass die betreffenden Wege so ausgebaut werden, dass sie von den Baustellenfahrzeugen befahren werden können (bzgl. der insoweit betroffenen Wege siehe Unterlage 10.1 Blätter 7 T, 8 T und 8a T). Dies dürfte im Regelfall auch für das Befahren mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen genügen. Ergänzend hat die Vorhabensträgerin im Rahmen des Erörterungstermins zugesagt, die Ausweichroute(n) so auszugestalten, dass sie von allen Fahrzeugen, die nach der StVO zugelassen sind, befahren werden können. Darüber hinaus hat die Vorhabensträgerin auf eine mögliche Nutzung der für die Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens Baustraßen hingewiesen. Schlussendlich hat die Vorhabensträgerin auch zugesagt, mit den betroffenen Grundstücksbewerbern wegen der genauen Ausgestaltung der Ausweichrouten ins Benehmen zu treten. Mit Blick darauf ist im Ergebnis hinreichend sichergestellt, dass der Einwender sein Grundstück in der Umgebung des Bauwerks BW 712b auch während der Sperrung des genannten Bauwerks anfahren und bewirtschaften kann.

Die Befürchtung des Einwenders, infolge des Vorhabens würden die Zufahrten zu den schon genannten Grundstücken abgeschnitten, ist auf Grund des Gesagten auch unbegründet.

### 3.5.2.11 Einwender 14

Der Einwender fordert einen umfangreichen Schutz des Erlensees und seiner Wasserqualität. Evtl. Verluste an Fischen während der Bauphase seien vollumfänglich zu ersetzen.

Einen nachteiligen Einfluss auf die Wasserqualität des Erlensees infolge des gegenständlichen Vorhabens vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Ein unmittelbarer Eingriff in das Gewässer ist nicht vorgesehen (siehe die in Unterlage 5 Blätter 4 T und 5 T eingetragenen Baufeldgrenzen), ebenso ist keine Zuleitung von Straßenabwasser oder dgl. geplant (vgl. etwa Unterlage 8 Blatt 1 T). Lediglich das Auslaufbauwerk des Sees muss im Rahmen der Bauarbeiten an anderer Stelle neu errichtet werden (siehe Nr. 4.7.5 der Unterlage 1 T); auch insoweit ist nicht ersichtlich, dass merkliche nachteilige Auswirkungen auf den Erlensee entstehen könnten. Unabhängig davon hat die Vorhabensträgerin zugesagt, sollte es wider Erwarten zu Fischverlusten bedingt durch das Vorhaben kommen, diese entsprechend zu entschädigen. Dem Anliegen wird damit hinreichend Rechnung getragen.

Soweit der Einwender fordert, im Betrieb müsse durch geeignete technische Maßnahmen gewährleistet sein, dass auch in einem Havariefall kein kontaminiertes Wasser in den See gelange, ist dies durch die festgestellte Planung sichergestellt. Im Bereich des Erlensees weisen die beiden Richtungsfahrbahnen der A 6 eine Querneigung nach Süden auf, so dass das auf den asphaltierten Flächen anfallende Wasser Entwässerungsleitungen im Mittelstreifen der Autobahn bzw. einer am Südrand der A 6 vorgesehenen Entwässerungsmulde zugeführt wird (siehe Unterlage 5 Blätter 4 T und 5 T). Von dort wird das Wasser über weitere Leitungen der Beckenanlage ASB/RHB 710-1R zugeführt, die es schließlich an den Heckelbach abgibt. Das auf der nördlichen Böschung der A 6 anfallende Wasser bzw. dorthin gelangende Flüssigkeiten werden von der am Dammfuß vorgesehenen Entwässerungsmulde/einem Entwässerungsgraben aufgefangen und vom Erlensee wegtransportiert.

Der Einwender fordert außerdem, dass der Grünweg rings um den Erlensee auch nach dem Ausbau der A 6 zur Bewirtschaftung des Sees erhalten bleibt.

Dem entspricht die festgestellte Planung. Der angesprochene Grünweg wird durch das gegenständliche Vorhaben nicht berührt und verbleibt im heutigen Zustand (siehe hierzu wiederum Unterlage 5 Blätter 4 T und 5 T). Die Forderungen des Einwenders, die davon ausgehen, dass der Weg im Rahmen des Vorhabens baulich verändert wird, gehen damit ins Leere.

Der Einwender fordert darüber hinaus, bei der Erneuerung des Auslaufbauwerks des Erlensees auch den Mönch des Sees zu erneuern. Dazu sei es notwendig, den See abzulassen, da das vorhandene Bauwerk defekt sei. Sollte der See abgelassen werden, so fordert der Einwender zudem, den dort vorhandenen Schlamm mit auszubaggern, da der See verlandet sei. Deshalb sei es technisch nicht möglich, den Mönch zu erneuern, ohne in erheblichem Ausmaß Schlamm zu entfernen.

Die näheren Details der Erneuerung des Auslaufbauwerks sowie der dafür notwendigen einzelnen Maßnahmen dürfen – wie von der Vorhabensträgerin beabsichtigt – der diesem Beschluss nachfolgenden Ausführungsplanung überlassen bleiben.

Insofern geht es lediglich um technische, nach dem Stand der Technik lösbare Problemstellungen. Sofern der vorhandene Mönch seine Funktion im Zusammenwirken mit dem neuen Auslaufbauwerk technisch nicht (mehr) erfüllen kann, muss er zwangsläufig entsprechend angepasst oder erneuert werden. Hinsichtlich der vom Einwender für notwendig gehaltenen Ausbaggerung des Sees stehen ebenso alleine technische Fragen inmitten. Abwägungserhebliche Belange sind in Bezug auf beide Aspekte nicht berührt (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, NVwZ 2011, 1256 Rn. 50). Soweit der Einwender außerdem fordert, die Bauarbeiten eng mit ihm abzustimmen, da eine Abfischaktion von langer Hand geplant werden müsse, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, ihn über die einzelnen Arbeiten zu informieren und ggf. auch Abstimmungen mit ihm zu treffen.

Daneben fordert der Einwender bzgl. des Erlensee-Kiosks, im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens Anschlussleitungen für Wasser, Strom und Telefon mit vorzusehen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Anlass, der Vorhabensträgerin dies abzuverlangen. Bislang gibt es noch keine entsprechenden Versorgungsleitungen. Im Rahmen der planfeststellungsrechtlich gebotenen Problembewältigung ist es nicht geboten, als unzureichend empfundene Situationen zu verbessern, deren Unzulänglichkeit in keinem inneren Zusammenhang mit dem betreffenden Vorhaben steht und auch durch das Vorhaben nicht (nochmals) gesteigert wird. Unabhängig davon aber hat die Vorhabensträgerin nach der Klarstellung eines Vertreters des Einwenders im Erörterungstermin, dass sich die Forderung auf den Wunsch beschränke, ein geeignetes Leerrohr im Rahmen der Bauarbeiten mit zu verlegen, dem Grunde nach eine dies abdeckende Zusage abgegeben; lediglich die Kostenfrage ist noch außerhalb der Planfeststellung zu klären.

Außerdem fordert der Einwender, die vorgesehene Sedimenträumung im Grabenbereich nördlich der Pfarrweiher dürfe nur so erfolgen, dass weiterhin ausreichend Wasser in die Weiher hineinlaufe. Daneben sei darauf zu achten, dass die Sedimente nicht in die Weiher hineingeschwemmt würden.

Unabhängig davon, dass der Einwender keinen Anspruch auf Zufluss von Wasser in einer bestimmten Menge und Beschaffenheit hat (vgl. § 10 Abs. 2 WHG), kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen, dass sich durch die vorgesehene Sedimenträumung die in die Pfarrweiher zulaufende Wassermenge verringern könnte. Im Rahmen dieser Räumung wird lediglich das (eigentliche) Grabenprofil wiederhergestellt (siehe lfd. Nr. 3.12 der Unterlage 11 T). Die Vorhabensträgerin hat im Übrigen zugesagt, dass im Rahmen der Räumung keine Sedimente in die Weiher eingeschwemmt werden. Den Anliegen des Einwenders wird damit hinreichend Rechnung getragen.

Der Einwender fordert zudem einen umfangreichen Schutz der Pfarrweiher und deren Wasserqualität. Evtl. Verluste an Fischen während der Bauphase seien vollumfänglich zu ersetzen.

Einen merklichen nachteiligen Einfluss auf die Wasserqualität der Pfarrweiher vermag die Planfeststellungsbehörde ebenso nicht zu erkennen. Auch in diese Weiher wird vorhabensbedingt nicht unmittelbar eingegriffen (siehe Unterlage 5 Blatt 5 T), eine unmittelbare Zuleitung von Straßenwasser oder dgl. in die Weiher ist ebenso nicht vorgesehen. Die Einleitungsstelle der Beckenanlage ASB/RHB 710-1R in den Heckelbach liegt in einiger Entfernung zu den Weihern. Das aus der Beckenanlage abfließende Wasser ist zudem bereits vorgereinigt, insbesondere werden Schwebstoffe sowie Leichtflüssigkeiten von der Beckenanlage zurückgehalten. Darüber hinaus tritt mit Blick auf die Fließstrecke bis zu den Weihern sowie die in diesem Beschluss zugelassene (geringe) Drosselabflussmenge aus der Beckenanlage



(siehe dazu unter A. 4.1.1) bis zum Erreichen der Pfarrweiher ein (weiterer) Verdünnungseffekt ein. Die genannte Beckenanlage sorgt auch dafür, dass – entsprechend der weiteren Forderung des Einwenders – im Betrieb in einem Havariefall kein kontaminiertes Wasser in die Weiher gelangt. Im Auslaufbauwerk der Beckenanlage wird hierzu ein Absperrschieber eingebaut, der im Havariefall geschlossen werden kann; eine Verschmutzung der Vorflut kann damit unterbunden werden (siehe S. 10 der Unterlage 18.1 T).

Schließlich fordert der Einwender, dass sowohl der Erlensee als auch die Pfarrweiher während der Bauzeit für die Bewirtschaftung mit einem Traktor erreichbar bleiben müssen.

Dem trägt die festgestellte Planung ebenso Rechnung. Der Erlensee kann während der Bauzeit durchgängig – auch während der Sperrung des Bauwerks BW 710a – über die St 2222 und das nördlich der Autobahn daran anschließende Wegenetz angefahren werden. Hinsichtlich der Pfarrweiher ergibt sich während der baulichen Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens ohnehin keine Einschränkung für die Erreichbarkeit gegenüber der jetzigen Situation; die zu den Weihern führenden Wege werden in der Bauzeit nicht unterbrochen. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin nochmals die Erreichbarkeit beider Gewässer während der Bauzeit (deklaratorisch) zugesagt.

#### 3.5.2.12 Einwender 15

Der Einwender macht geltend, durch das gegenständliche Vorhaben werde nahezu die gesamte Fläche beansprucht, auf der er am AK Feuchtwangen/Crailsheim einen Solarpark plane. Das Genehmigungsverfahren für den Solarpark laufe bereits und sei von der Stadt Feuchtwangen nur so lange ausgesetzt, bis personelle Ressourcen vorhanden sein, das Genehmigungsverfahren zu begleiten. Daneben seien schon Nutzungsverträge mit den Grundstückseigentümern abgeschlossen, Planungen durchgeführt sowie Netzanfragen gestellt worden. Er verfolge die Ziele der Bundesregierung zur Ausbau der Erneuerbaren Energien. Der Einwender bittet deshalb, eine alternative Planung für die Autobahnverbreiterung zu veranlassen.

Wie sich aus der Zusammenschau der Unterlage 5 Blatt 10 T, der Unterlage 9.2 Blatt 10 T und der Unterlage 10.1 Blatt 10 T ergibt, werden die Flächen, auf denen der Solarpark geplant ist, nicht für die Erweiterung der A 6 um zwei Fahrstreifen (teilweise) in Anspruch genommen, sondern für die Errichtung der Beckenanlage ASB/RHB 715-1L samt zugehöriger Entwässerungsleitungen sowie die landschaftspflegerische Maßnahme 12 A<sub>FCS</sub>.

Hinsichtlich der ursprünglich vorgesehenen Beanspruchung des Grundstücks Fl.-Nr. 2225, Gemarkung Breitenau, hat die Vorhabensträgerin im Nachgang zum Erörterungstermin im Rahmen der eingebrachten Tektur den Umfang der vorgesehenen Grundbeanspruchung verringert. Die festgestellte Planung sieht – anders als noch die am Beginn des Verfahrens öffentlich ausgelegte Planung – keinen dauerhaften Eigentumsentzug einer Teilfläche des genannten Grundstücks mehr vor (siehe Unterlage 10.1 Blatt 10 T). Nunmehr ist nur noch geplant, zur rechtlichen Absicherung der in einem Teilbereich des Grundstücks vorgesehenen Entwässerungsleitung zur nahegelegenen Beckenanlage ASB/RHB 715-1L (siehe dazu Unterlage 5 Blatt 10 T) eine Grunddienstbarkeit einzutragen; für Zwecke der Bauabwicklung wird das Grundstück im bereits anfänglich vorgesehenen Rahmen zeitweilig herangezogen. In Bezug auf die Grundstücke Fl.-Nrn. 2221 - 2224, Gemarkung Breitenau, hat sich dabei aber keine Änderung gegenüber der ausgelegten Planung ergeben.

Die von der festgestellten Planung vorgesehenen Beanspruchung der genannten Grundstücke ist insgesamt gerechtfertigt. Sie ist dem Einwender unter Abwägung aller Gesichtspunkte zuzumuten, die nachteiligen Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens auf seine Planung hat er hinzunehmen, auch wenn es letztendliche Folge sein kann, dass seine Planung nicht mehr umsetzbar wird. Dies ergibt sich aus folgendem:

a) Die Beanspruchung für die Beckenanlage ASB/RHB 715-1L ist notwendig, um eine Vorreinigung des auf den Verkehrsflächen der Autobahn anfallenden Niederschlagswassers sicherstellen zu können. Eine Ableitung des Wassers einer stark befahrenen Autobahn ohne vorherige Behandlung entspricht nicht den allgemein anerkannten Regeln der Technik (vgl. etwa Nr. 6.1 des Merkblatts DWA-M 153) und scheidet von vornherein als Alternative aus (siehe dazu auch Blatt 4 der Unterlage 18.2.3 T).

b) Eine anderweitige Situierung der Beckenanlage kommt vorliegend bei Einbeziehung aller maßgeblichen Gesichtspunkte ebenso nicht in Betracht. Eine Verlagerung der Anlage auf die Südseite der A 6 erweist sich insbesondere im Hinblick auf Belange des Naturschutzes als nicht unerheblich ungünstiger. Dort gäbe es zwar auch einen zur Ableitung des Wassers aus der Beckenanlage geeigneten Graben, der in die Wörnitz mündet. Dieser Graben fließt – anders als bei der in der Planung gewählten Lösung – teilweise durch das FFH Gebiets „Wörnitztal“ (siehe etwa Unterlage 19.1.2 Blatt 4 T). Wie vertiefende Untersuchungen der Vorhabensträgerin gezeigt haben, wäre es notwendig, den Graben nicht nur von Sedimenten zu befreien, sondern ihn darüber hinaus auch in gewissem Umfang auszubauen und dabei seinen Querschnitt zu erweitern, damit er hydraulisch in der Lage versetzt wird, das Wasser aus der Beckenanlage aufzunehmen. Zur Durchführung des Ausbaus müsste auch innerhalb des FFH Gebiets eine Baustraße angelegt werden. Dies kollidiert in gewissem Maß mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets (zu den rechtlichen Rahmenbedingungen sowie den einschlägigen Erhaltungszielen siehe im Einzelnen die diesbzgl. Ausführungen unter C. 3.4.6.1.1.1). Insbesondere die Ziele der Erhaltung/Wiederherstellung der Mageren Flachland-Mähwiesen in ihren nutzungsgeprägten und weitgehend gehölzfreien Ausbildungsformen mit den sie prägenden nährstoffarmen bis mäßig nährstoffreichen frischen bis feuchten Standorten sowie der Erhaltung/ Wiederherstellung der Feuchten Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe in gehölzärmer Ausbildung mit dem sie prägenden Wasserhaushalt würden durch eine Beckenanlage südlich der A 6 in gewissem Maß konterkariert. Die beiden Lebensraumtypen sind innerhalb des FFH-Gebiets im Randbereich zur Autobahn zwar derzeit nicht ausgeprägt, sie könnten aber auf Grund der örtlichen Gegebenheiten und bereits vorhandener Biotopstrukturen hier grundsätzlich wiederhergestellt werden. Würde der angesprochene Graben dauerhaft für den Ablauf aus einer Beckenanlage herangezogen, würde dies – insbesondere auch wegen der dann notwendigen regelmäßigen Unterhaltungsarbeiten im Grabenbereich– die Wiederherstellung der Lebensraumtypen jedenfalls lokal erschweren oder sogar gänzlich verhindern. Daneben würde auch die für den Grabenausbau notwendige Baustraße eine zusätzliche Beeinträchtigung von vorhandenen Strukturen, etwa Röhrichten, Staudenfluren sowie Extensivwiesen, mit sich bringen. Auch wenn die dadurch beeinträchtigte Fläche im Verhältnis zur Gesamtfläche des FFH-Gebiets gering ist und wohl alleine dadurch das Verbot des § 33 Abs. 1 BNatSchG nicht erfüllt würde, stellt sich diese Standortalternative gleichwohl in dieser Hinsicht ungünstiger dar. Der bei dem in der Planung gewählten Standort der Beckenanlage zur Wasserableitung genutzte Graben verläuft dagegen gänzlich außerhalb des FFH-Gebiets, daneben weist er bereits einen hydraulisch ausreichenden Querschnitt auf. Darüber hinaus würde der Standort südlich der A 6 zu einer im Vergleich größeren Zerschneidung der an die Trasse der Autobahn anschließenden Landschaft führen. Eine Beckenanlage im dortigen Bereich käme auf

Grund der örtlichen Verhältnisse in einem Freiflächenbereich zu liegen, der im unmittelbaren Nahbereich der A 6 nur in geringem Umfang von Wegen oder sonstigen Infrastruktureinrichtungen durchzogen ist. Beim gewählten Beckenstandort hingegen wird die Beckenanlage in einer Zwickelfläche zwischen der A 6 und einem etwa parallel zur Autobahn verlaufenden Feldweg positioniert; die hierdurch bereits gegebene Zerschneidung erhöht sich durch die Beckenanlage nicht merklich. Auch für den alternativen Beckenstandort südlich der Autobahn müsste im Übrigen Grundeigentum, das sich in privater Hand befindet, in Anspruch genommen werden.

Eine Verschiebung der Beckenanlage am gewählten Standort in westliche Richtung, mit der u. U. den Interessen des Einwenders zumindest in gewissem Maß Rechnung getragen werden könnte, kommt auf Grund der dann ungünstigen Höhenverhältnisse, insbesondere mit Blick auf die Lage des Tiefpunktes des betreffenden Entwässerungsabschnitts, auch nicht in Frage.

Eine Situierung der Beckenanlage innerhalb des AK Feuchtwangen/Crailsheim scheidet schließlich auch aus. Insoweit kommt auf Grund der örtlichen Verhältnisse allein eine Fläche nördlich der A 6 zwischen den Rampen Ulm – Heilbronn und Nürnberg – Würzburg (etwa zwischen Bau-km 714+900 und km 715+100) in Betracht. Die betreffende Fläche steht allerdings nicht auf Dauer in dem Umfang, der derzeit gegeben ist, zur Verfügung. Im angrenzenden Ausbauabschnitt wird der vorliegend noch ausgesparte Ausbau der Richtungsfahrbahn Heilbronn auf drei Fahrstreifen im Bereich des Autobahnkreuzes Planungsgegenstand sein. Dies macht eine bauliche Anpassung der beiden genannten Rampen unabdingbar. Im Rahmen dieser Anpassung muss zwangsläufig in das für eine Beckenanlage in Frage kommende Areal eingegriffen werden, ebenso wird die Fläche zumindest in Teilen für die bauzeitliche Verkehrsführung mit provisorischer Rampenführung benötigt werden. Die Errichtung einer Beckenanlage im Rahmen der gegenständlichen Planung an diesem Standort wäre daher allenfalls vorübergehend möglich, bei Umsetzung des Nachbarabschnittes müsste die Beckenanlage an einen anderen geeigneten verlegt werden. Eine dauerhafte Situierung der Becken an dem Standort wäre nicht möglich.

c) Die Notwendigkeit, die landschaftspflegerische Maßnahme 12 A<sub>FCS</sub> auf dem Grundstück Fl.-Nr. 2224, Gemarkung Breitenau, durchzuführen, ergibt sich aus den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling betreffenden Ausführungen unter C. 3.4.6.2.2.3 und C. 3.4.6.4.9; hierauf wird an dieser Stelle Bezug genommen.

d) Auf der anderen Seite ist zu berücksichtigen, dass die Planung des Einwenders für einen Solarpark keine zeitliche Priorität genießt. Im Fall konkurrierender Planungsvorstellungen ist der Prioritätsgrundsatz ein wichtiges Abwägungskriterium. Grundsätzlich hat diejenige Planung Rücksicht auf die andere zu nehmen, die den zeitlichen Vorsprung hat. So muss etwa eine Gemeinde planerische Erschwernisse und planerischen Anpassungsbedarf für ihre Bauleitplanung wie auch mögliche Reduzierungen von als Bauland geeigneten Fläche hinnehmen, wenn sie mit ihrer Planung auf eine schon vorher konkretisierte und verfestigte Fachplanung trifft. Dabei markiert bezüglich eines Fachplanungsvorhabens in der Regel die Auslegung der Planunterlagen den Zeitpunkt einer hinreichenden Verfestigung (siehe BVerwG, Beschluss vom 05.11.2002, NVwZ 2003, 207, 208 m. w. N.). Umgekehrt ist aber auch die kommunale Bauleitplanung im Rahmen der zeitlich nachfolgenden Fachplanung bei hinreichender Verfestigung zu berücksichtigen (BVerwG, Urteil vom 06.11.2013, NuR 2014, 277 Rn. 21). Eine entsprechende Verfestigung der Planung des Solarparks ist vorliegend aber nicht gegeben. Der Einwender hat zwar bereits Anfang 2016 bei der Stadt Feuchtwangen den Antrag gestellt, einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan für sein Vorhaben aufzustellen. Die Stadt Feuchtwangen hat aber bis dato weder einen entsprechenden Bebauungsplan aufgestellt noch den gemeindlichen Flächennutzungsplan geändert; dieser stellt im betreffenden Bereich

weiterhin Flächen für die Landwirtschaft dar. Die Stadt hat darüber hinaus bislang noch nicht einmal einen Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan sowie eine entsprechende Änderung des gemeindlichen Flächennutzungsplanes gefasst. Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde hat die Stadt vielmehr ausdrücklich mitgeteilt, dass sie in dieser Hinsicht keinerlei Planungsabsichten hat. Das Vorhaben des Einwenders ist damit in rechtlicher Hinsicht noch nicht im Ansatz verfestigt und kann deshalb jedenfalls keine besondere Rücksicht im Rahmen des gegenständlichen Verfahrens verlangen.

f) Unabhängig davon führt auch die – trotz allem gebotene – Berücksichtigung der im Rechtssinn noch nicht verfestigten, aber als konkret zu unterstellenden Planungsabsicht bzgl. des Solarparks nicht dazu, dass durch das gegenständliche Vorhaben konkrete städtebauliche Planungsmöglichkeiten unnötigerweise „verbaut“ werden (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, NVwZ 1997, 169, 170 f.). Wie bereits dargelegt wurde, kann weder auf die Errichtung der Beckenanlage als solcher verzichtet werden, noch gibt es anderweitige geeignete Standorte für die Beckenanlage, die der gewählten Situierung vorzuziehen wären.

In diesem Zusammenhang ist außerdem im Blick zu nehmen, dass die Schutzwürdigkeit der Interessen des Einwenders als allenfalls gering anzusehen ist. Denn ein Belang ist nicht nur dann nicht schutzwürdig, 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 (BVerwG, Urteil vom 28.03.2007 – 9 A 17.06 – juris Rn. 19 m. w. N.). Darauf, dass die A 6 im Bereich des AK Feuchtwangen/Crailsheim ausgebaut wird, musste sich der Einwender aber bereits seit geraumer Zeit einstellen. Schon im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aus dem Jahr 2004 war der 6-streifige Ausbau dieser Autobahn im Bereich des Autobahnkreuzes enthalten (wenn auch „nur“ als Vorhaben des Weiteren Bedarfes mit Planungsrecht; siehe die Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG i. d. F. des Fünften Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 04.10.2004, BGBl I S. 2574). Der Einwender konnte demnach schon bei Abschluss der von ihm angeführten Nutzungsverträge Ende 2015 sowie der Erstellung seiner Planungen in zeitlichem Zusammenhang damit nicht darauf vertrauen, dass die Autobahn im Bereich des von ihm geplanten Solarparks längerfristig unverändert bleibt und nicht auf Grund des vorgesehenen Ausbaus auf Flächen des in Aussicht genommenen Solarparks zugreift.

### 3.5.2.13 Einwender 16

Der Einwender bringt im Rahmen seiner Anhörung zu den mit der Tektur vom 13.02.2020 an den ausgelegten Planunterlagen vorgenommenen Änderungen sinngemäß vor, durch die im Bereich seines Grundstücks erfolgte Planungsänderung werde eine Nutzung der von diesem Grundstück verbleibenden Restfläche unwirtschaftlich. Nach der ursprünglichen Planung wäre es möglich gewesen, im Süden des Grundstücks einen Teich anzulegen, nun sei dies nicht mehr möglich.

Nach der festgestellten Planung wird der westliche Teil des vom Einwender angesprochenen Grundstücks für die Errichtung der Beckenanlage ASB/RHB 712-1R dauerhaft in Anspruch genommen (siehe Unterlage 10.1 Blatt 7 T). Auch in der im Jahr 2019 ausgelegten Planfassung war bereits die genannte Beckenanlage an der betreffenden Stelle vorgesehen. Insbesondere mit Blick auf den dort schon vorgesehenen Umfang der Grundbeanspruchung erschließt sich der Planfeststellungsbehörde nicht, wie unter Berücksichtigung jener Planung im Süden des Grundstücks die Möglichkeit, auf dem nicht vom Vorhaben beanspruchten Grundstücksteil eine Teichanlage oder dgl. zu errichten, infolge der Planänderung vereitelt werden soll.

Im Übrigen darf hinsichtlich der geltend gemachten Unwirtschaftlichkeit der verbleibenden Restfläche auf die Ausführungen unter C. 3.5.1.2 verwiesen werden.

### **3.6 Gesamtergebnis der Abwägung**

Abschließend und zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das gegenständliche Vorhaben auch unter Berücksichtigung seiner teilweise erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt, das Eigentum und sonstige Belange mit diesem 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 6 im gegenständlichen Abschnitt in ihrer Gesamtheit erscheint für das öffentliche Wohl unverzichtbar. Die Belange, die für das Bauvorhaben 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 Belange sowie insbesondere auch die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ermittelten und bewerteten Umweltauswirkungen. Diese konnten durch die konkrete Ausgestaltung der festgestellten Planung, verschiedene Regelungen, die der Vorhabensträgerin mit diesem Beschluss auferlegt wurden, sowie durch Zusagen der Vorhabensträgerin derart abgemildert werden, dass unter Berücksichtigung dessen 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 auch keine Alternative ersichtlich, die sich gegenüber der plangegenständlichen Variante als vorzugswürdig darstellen würde. Der Plan für das Vorhaben ist in der mit diesem Beschluss festgelegten Form auch unter Berücksichtigung der möglichen Ausbauvarianten unter allen Gesichtspunkten ausgewogen.

### **4. Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Die unter A. 5 verfügte Einziehung, Umstufung und Widmung von öffentlichen Straßen beruht auf § 2 Abs. 6 FStrG bzw. Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG bzw. Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen. Die Entscheidung über die Widmung, Umstufung und Einziehung kann danach – wie vorliegend geschehen – auch in einem Planfeststellungsbeschluss nach §§ 17 ff. FStrG mit der Maßgabe erfolgen, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe, die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für einen neuen Verkehrszweck und die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird.

### **5. Sofortige Vollziehung**

Für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 6 Heilbronn – Nürnberg im Abschnitt Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern bis AK Feuchtwangen/Crailsheim ist in der aktuellen, seit dem 31.12.2016 geltenden Fassung des Fernstraßenausbaugesetzes vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17e Abs. 2 FStrG kraft Gesetzes keine aufschiebende Wirkung.

Die von verschiedener Seite erhobene Forderung, die sofortige Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses bis zur endgültigen Rechtskraft auszusetzen, ist zurückzuweisen. Das Vollzugsinteresse an dem gegenständlichen Vorhaben erhält durch den in § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG gesetzlich angeordneten Ausschluss der

aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage erhebliches Gewicht (BVerwG, Beschluss vom 07.08.2014 – 9 VR 2.14 – juris Rn. 3 m. w. N.). Es sind vorliegend im Anhörungsverfahren keine Gesichtspunkte zu Tage getreten oder sonst erkennbar geworden, aus denen ein dieses gewichtige Vollzugsinteresse übersteigendes Interesse an der Aussetzung der sofortigen Vollziehung zu erkennen wäre. Insbesondere ist das Vollzugsinteresse auch nicht dadurch gemindert, dass hier absehbar wäre, dass die Umsetzung der festgestellten Planung erst zu einem deutlich nach dem Erlass dieses Beschlusses liegenden Zeitpunkt begonnen werden wird (vgl. dazu BVerwG, Beschluss vom 31.03.2011 – 9 VR 2.11 – juris Rn. 2); hierfür ist vorliegend nichts ersichtlich.

## 6. **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 bzgl. der Auslagen ergibt sich aus Art. 10 KG.

## D. **Rechtsbehelfsbelehrung**

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

**Bundesverwaltungsgericht,  
Postfachanschrift: Postfach 10 08 54, 04008 Leipzig,  
Hausanschrift: Simsonplatz 1, 04107 Leipzig,**

schriftlich erhoben werden. Die Klage kann auch durch Übermittlung elektronischer Dokumente erhoben werden. Diese müssen entweder mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und über einen sicheren Übermittlungsweg eingereicht werden. Sichere Übermittlungswege sind das besondere elektronische Anwaltspostfach (beA), das besondere elektronische Behördenpostfach (beBPo) oder eine absenderbestätigte DE-Mail. Eine normale E-Mail genügt **nicht**. Nähere Informationen zu den zu beachtenden technischen Rahmenbedingungen können der Internetpräsenz des Bundesverwaltungsgerichts entnommen werden:  
<https://www.bverwg.de/rechtsprechung/elektronischer-rechtsverkehr>

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 zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn die Verspätung genügend entschuldigt wird. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Dies gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Die genannte Frist kann durch das Gericht auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte.

Der angefochtene Beschluss soll in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen bei schriftlicher Einreichung Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

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 berechnigte Person oder Organisation sein.

#### **E. Hinweis zur sofortigen Vollziehung**

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat, da für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 6 Heilbronn – Nürnberg im Abschnitt Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern bis AK Feuchtwangen nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem zuvor genannten Gericht gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann ein hierauf gestützter Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat gestellt werden. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerter von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

#### **F. Hinweise zur Auslegung des Plans**

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit einer Ausfertigung des festgestellten Planes bei der Gemeinde Schnelldorf sowie der Stadt Feuchtwangen zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden zuvor jeweils ortsüblich bekannt gemacht.

Ab Beginn der Auslegung der genannten Unterlagen besteht die Möglichkeit, den Planfeststellungsbeschluss im Volltext auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken ([www.regierung.mittelfranken.bayern.de](http://www.regierung.mittelfranken.bayern.de)) abzurufen. Während des Auslegungszeitraums kann außerdem eine den unter A. 2 aufgeführten Planunterlagen inhaltlich entsprechende Fassung der Unterlagen auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken eingesehen werden.

W o l f  
Ltd. Regierungsdirektor