

## Regierung von Mittelfranken



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

den Umbau des Autobahnkreuzes Nürnberg-Ost im Zuge der BAB A 6 Heilbronn - Nürnberg (Abschnitt 360, Station 1,344, bis Abschnitt 380, Station 0,275) einschließlich Umgestaltung der Anschlussstelle Nürnberg-Fischbach im Zuge der BAB A 9 Berlin - München (Abschnitt 640, Station 5,232, bis Abschnitt 660, Station 1,170) im Bereich der Stadt Nürnberg und der gemeindefreien Gebiete Feuchter Forst und Fischbach (Landkreis Nürnberger Land)

Ansbach, den 18.12.2017

Inhalt	Seite
<b>A. Tenor.....</b>	<b>6</b>
1. Feststellung des Plans .....	6
2. Festgestellte Planunterlagen.....	6
3. Nebenbestimmungen .....	11
3.1 Unterrichtungspflichten .....	11
3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen) .....	12
3.3 Natur- und Landschaftsschutz.....	13
3.4 Immissionsschutz.....	15
3.5 Denkmalpflege.....	16
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse .....	16
5. Straßenrechtliche Verfügungen.....	19
6. Entscheidung über Einwendungen.....	19
7. Sofortige Vollziehung .....	20
8. Kosten .....	20
<b>B. Sachverhalt .....</b>	<b>20</b>
1. Beschreibung des Vorhabens .....	20
2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens .....	20
<b>C. Entscheidungsgründe .....</b>	<b>22</b>
1. Verfahrensrechtliche Bewertung .....	22
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung .....	22
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit .....	23
1.3 Verträglichkeitsprüfung gemäß der Vogelschutzrichtlinie .....	24
1.4 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen und Fragestellungen.....	26
2. Umweltverträglichkeitsprüfung .....	27
2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG).....	27
2.1.1 Beschreibung des Vorhabens .....	27
2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens .....	28
2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen .....	29
2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen.....	31
2.1.4.1 Schutzgut Mensch .....	31
2.1.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen.....	34
2.1.4.3 Schutzgut Boden .....	37
2.1.4.4 Schutzgut Wasser.....	40
2.1.4.5 Schutzgut Luft und Klima .....	43
2.1.4.6 Schutzgut Landschaft .....	44
2.1.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter .....	45
2.1.4.8 Wechselwirkungen.....	46
2.1.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	46
2.1.6 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen .....	48
2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG).....	49
2.2.1 Schutzgut Mensch .....	49
2.2.1.1 Teilbereich Wohnen.....	50
2.2.1.2 Teilbereich Erholung.....	53
2.2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen .....	54
2.2.3 Schutzgut Boden.....	56
2.2.4 Schutzgut Wasser.....	58
2.2.4.1 Oberflächengewässer .....	59
2.2.4.2 Grundwasser .....	60
2.2.5 Schutzgut Luft und Klima .....	61
2.2.5.1 Luft .....	61
2.2.5.2 Klima .....	61
2.2.6 Schutzgut Landschaft.....	62
2.2.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter .....	64

2.3	Gesamtbewertung.....	65
3.	Materiell-rechtliche Würdigung.....	65
3.1	Ermessensentscheidung.....	65
3.2	Planrechtfertigung.....	65
3.2.1	Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung) .....	65
3.2.2	Finanzierbarkeit des Vorhabens.....	70
3.2.3	Planungsziele .....	71
3.3	Öffentliche Belange.....	71
3.3.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung .....	71
3.3.2	Planungsvarianten .....	73
3.3.2.1	Beschreibung der Varianten .....	74
3.3.2.2	Vergleich der Varianten .....	77
3.3.3	Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt).....	80
3.3.3.1	Trassierung.....	81
3.3.3.2	Querschnitt .....	84
3.3.3.3	Fahrbahnbefestigung.....	88
3.3.3.4	Zusammenfassende Bewertung .....	88
3.3.4	Immissionsschutz.....	88
3.3.4.1	Verkehrslärmschutz .....	89
3.3.4.2	Schadstoffbelastung .....	103
3.3.5	Bodenschutz .....	105
3.3.6	Naturschutz und Landschaftspflege .....	107
3.3.6.1	Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft.....	107
3.3.6.2	Allgemeiner und besonderer Artenschutz .....	147
3.3.6.3	Berücksichtigung der Naturschutzbelange im Rahmen der Abwägung.....	173
3.3.6.4	Eingriffsregelung.....	173
3.3.6.5	Abwägung.....	192
3.3.7	Gewässerschutz / Wasserwirtschaft.....	193
3.3.7.1	Gewässerschutz .....	193
3.3.7.2	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung .....	193
3.3.7.3	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse .....	195
3.3.7.4	Abwägung.....	205
3.3.8	Wald / Forstwirtschaft.....	205
3.3.9	Fischerei .....	213
3.3.10	Denkmalpflege.....	214
3.3.11	Landwirtschaft als öffentlicher Belang .....	216
3.3.12	Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht .....	218
3.3.13	Kommunale Belange.....	219
3.3.13.1	Stadt Nürnberg .....	219
3.3.13.2	Stadt Schwabach.....	226
3.3.14	Träger von Versorgungsleitungen .....	229
3.3.14.1	Deutsche Telekom Technik GmbH .....	229
3.3.14.2	GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH .....	230
3.3.14.3	MDN Main-Donau Netzgesellschaft mbH.....	230
3.3.14.4	PLEdoc Gesellschaft für Dokumentationserstellung und -pflege mbH.....	232
3.3.15	Belange anderer Straßenbaulastträger .....	234
3.3.16	Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsbelange .....	238
3.4	Private Einwendungen .....	240
3.5	Gesamtergebnis der Abwägung.....	246
4.	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen.....	246
5.	Sofortige Vollziehung .....	246
6.	Kostenentscheidung .....	247
<b>D.</b>	<b>Rechtsbehelfsbelehrung .....</b>	<b>247</b>
<b>E.</b>	<b>Hinweis zur sofortigen Vollziehung.....</b>	<b>247</b>
<b>F.</b>	<b>Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans .....</b>	<b>248</b>

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen:

a. a. O.	am angegebenen Ort
AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AK	Autobahnkreuz
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des Bundesministeriums für Verkehr
AS	Anschlussstelle
ASB	Absetzbecken
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayNat2000V	Bayerische Verordnung über die Natura 2 000-Gebiete
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BayBO	Bayer. Bauordnung
BayEG	Bayer. Enteignungsgesetz
BayKompV	Bayerische Kompensationsverordnung
BayLplG	Bayer. Landesplanungsgesetz
BayNat2000V	Bayerische Natura 2 000-Verordnung
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
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz

Lärmschutz- Richtlinien-StV Leitfaden FFH-VP	Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm 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 15	Planfeststellungsrichtlinien 2015
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RAA	Richtlinien für die Anlage von Autobahnen
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RAS-L	Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Linienführung
RE	Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau
RHB	Regenrückhaltebecken
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutz- gebieten
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 Umwelt- verträglichkeitsprüfung 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
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayer. Straßen- und Wegegesetz

**Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) und des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG);  
Planfeststellungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für den Umbau des Autobahnkreuzes Nürnberg-Ost im Zuge der BAB A 6 Heilbronn - Nürnberg (Abschnitt 360, Station 1,344, bis Abschnitt 380, Station 0,275) einschließlich Umgestaltung der Anschlussstelle Nürnberg-Fischbach im Zuge der BAB A 9 Berlin - München (Abschnitt 640, Station 5,232, bis Abschnitt 660, Station 1,170) im Bereich der Stadt Nürnberg und der gemeindefreien Gebiete Feuchter Forst und Fischbach (Landkreis Nürnberger Land)**

Die Regierung von Mittelfranken erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss:**

### **A. Tenor**

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

Der Plan für den Umbau des Autobahnkreuzes Nürnberg-Ost im Zuge der BAB A 6 Heilbronn - Nürnberg (Abschnitt 360, Station 1,344, bis Abschnitt 380, Station 0,275) einschließlich Umgestaltung der Anschlussstelle Nürnberg-Fischbach im Zuge der BAB A 9 Berlin - München (Abschnitt 640, Station 5,232, bis Abschnitt 660, Station 1,170) im Bereich der Stadt Nürnberg und der gemeindefreien Gebiete Feuchter Forst und Fischbach (Landkreis Nürnberger Land) wird mit den sich aus Ziffern A.3 und A.6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Rot- und Magentaeartragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

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

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

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

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1 T	Erläuterungsbericht vom 05.08.2016/30.06.2017	
2	Übersichtskarte vom 05.08.2016 (nachrichtlich)	1:100.000
3 Blatt 1 T	Übersichtslageplan vom 05.08.2016/30.06.2017 (nachrichtlich)	1:25.000
3 Blatt 2 T	Luftbildübersichtslageplan vom 05.08.2016/30.06.2017 (nachrichtlich)	1:5.000
5 Blatt 1 T	Lageplan BAB A 6 Bau-km 792+800 bis Bau-km 793+400 vom 05.08.2016/30.06.2017	1:1.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
5 Blatt 2 T	Lageplan BAB A 9 Bau-km 380+220 bis Bau-km 381+000 vom 05.08.2016/30.06.2017	1:1.000
5 Blatt 3 T	Lageplan BAB A 9 Bau-km 379+400 bis Bau-km 380+220 vom 05.08.2016/30.06.2017	1:1.000
5 Blatt 4 T	Lageplan BAB A 9 Bau-km 378+700 bis Bau-km 379+400 vom 05.08.2016/30.06.2017	1:1.000
5 Blatt 5 T	Lageplan BAB A 9 Bau-km 378+060 bis Bau-km 378+700 vom 05.08.2016/30.06.2017	1:1.000
6.1 Blatt 1.1	Höhenpläne AK Nürnberg-Ost, Halbdirekte Rampe Heilbronn-Berlin (Achse 300) vom 05.08.2016	1:2.000/200
6.1 Blatt 1.2 T	Höhenpläne AK Nürnberg-Ost, Halbdirekte Rampe Heilbronn-Berlin (Achse 300) vom 05.08.2016/30.06.2017	1:2.000/200
6.1 Blatt 2.1 T	Höhenpläne AK Nürnberg-Ost, Direktrampe Berlin-Heilbronn (Achse 3370) vom 05.08.2016/30.06.2017	1:2.000/200
6.1 Blatt 2.2 T	Höhenpläne AK Nürnberg-Ost, Direktrampe Berlin-Heilbronn (Achse 3370) vom 05.08.2016/30.06.2017	1:2.000/200
6.1 Blatt 3	Höhenpläne AK Nürnberg-Ost, Schleifenrampe Amberg-München (Achse 4300) vom 05.08.2016	1:1.000/100
6.1 Blatt 4	Höhenplan AK Nürnberg-Ost, Tangente Amberg-Berlin/Nürnberg (B 4) (Achse 310) vom 05.08.2016	1:1.000/100
6.1 Blatt 5	Höhenpläne AK Nürnberg-Ost, Rampe München-Nürnberg (B 4) (Achse 320) vom 05.08.2016	1:1.000/100
6.1 Blatt 6	Höhenpläne AK Nürnberg-Ost, BAB A 6 Bau-km 792+800 - 793+580 (Achse 6) vom 05.08.2016	1:1.000/100
6.1 Blatt 7.1 T	Höhenpläne AK Nürnberg-Ost, BAB A 9 (Achse 109) Bau-km 378+060 bis 379+480 vom 05.08.2016/30.06.2017	1:2.000/200
6.1 Blatt 7.2 T	Höhenpläne AK Nürnberg-Ost, BAB A 9 (Achse 109) Bau-km 379+480 bis 380+902 vom 05.08.2016/30.06.2017	1:2.000/200
6.2 Blatt 1 T	Höhenpläne AS Nürnberg-Fischbach, Rampe München/Heilbronn/Amberg-Nürnberg (B 4) (Achse 440) vom 05.08.2016/30.06.2017	1:1.000/100
6.2 Blatt 2 T	Höhenpläne AS Nürnberg-Fischbach, Rampe Nürnberg (B 4)-Berlin (Achse 400) vom 05.08.2016/30.06.2017	1:1.000/100

6.2 Blatt 3 T	Höhenpläne AS Nürnberg-Fischbach, Rampe Berlin-Nürnberg (B 4) (Achse 39) vom 05.08.2016/30.06.2017	1:1.000/100
6.2 Blatt 4	Höhenpläne AK Nürnberg-Ost, Rampe Nürnberg (B 4)-München/Heilbronn/Amberg (Achse 380) vom 05.08.2016	1:1.000/100
6.3 Blatt 1 T	Höhenpläne Überführung eines privaten Forstweges BW N09_B378c (Achse 250) vom 05.08.2016/30.06.2017	1:1.000/100
6.3 Blatt 1	Höhenpläne Überführung eines privaten Forstweges BW N09_B378c (Achse 250) vom 05.08.2016 (nachrichtlich) – ersetzt durch Unterlage 6.3 Blatt 1 T	1:1.000/100
6.3 Blatt 2	Höhenpläne Zufahrt ASB/RHB 792-1L (Achse 7009) vom 05.08.2016	1:1.000/100
7 T	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen vom 05.08.2016/30.06.2017 (nachrichtlich)	1:5.000
8.1 T	Entwässerungsmaßnahmen - Lageplan der Einzugsgebiete vom 05.08.2016/30.06.2017	1:2.500
8.2	Entwässerungsmaßnahmen - Detailplan Absetz- und Regenrückhaltebecken (Erdbecken) vom 05.08.2016	1:500/250
8.3 T	Entwässerungsmaßnahmen - Detailplan Absetz- und Regenrückhaltebecken (Betonbecken) vom 05.08.2016/30.06.2017	1:250/500
8.3	Entwässerungsmaßnahmen - Detailplan Absetz- und Regenrückhaltebecken (Betonbecken) vom 05.08.2016 (nachrichtlich) – ersetzt durch Unterlage 8.3 T	1:250/500
9.1 Blatt 1 T	Maßnahmenübersichtsplan vom 05.08.2016/30.06.2017 (nachrichtlich)	1:50.000
9.2 Blatt 1 T	Maßnahmenplan A 6 Bau-km 792+800 bis Bau-km 793+400 vom 05.08.2016/30.06.2017	1:1.000
9.2 Blatt 2 T	Maßnahmenplan A 9 Bau-km 380+220 bis Bau-km 381+000 vom 05.08.2016/30.06.2017	1:1.000
9.2 Blatt 3 T	Maßnahmenplan A 9 Bau-km 379+400 bis Bau-km 380+220 vom 05.08.2016/30.06.2017	1:1.000
9.2 Blatt 4 T	Maßnahmenplan A 9 Bau-km 378+700 bis Bau-km 379+400 vom 05.08.2016/30.06.2017	1:1.000
9.2 Blatt 5 T	Maßnahmenplan A 9 Bau-km 378+060 bis Bau-km 378+700 vom 05.08.2016/30.06.2017	1:1.000
9.2 Blatt 6 T	Maßnahmenplan (Maßnahmen außerhalb des Blattschnitts 1:1.000) vom 05.08.2016/30.06.2017	1:5.000



9.2 Blatt 7 T	Maßnahmenplan (Kompensationsmaßnahmen außerhalb des Blattschnitts 1:1.000) vom 05.08.2016/30.06.2017	1:2.000
9.2 Blatt 8 T	Maßnahmenplan (Kompensationsmaßnahmen außerhalb des Blattschnitts 1:1.000) vom 05.08.2016/30.06.2017	1:2.000
9.2 Blatt 9	Maßnahmenplan (Maßnahme zur Kohärenzsicherung außerhalb des Blattschnittes 1:1.000) vom 05.08.2016	1:2.000
9.3 T	Maßnahmenblätter vom 05.08.2016/30.06.2017	
9.4 T	Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation vom 05.08.2016/30.06.2017	
10.1 Blatt 1 T	Grunderwerbsplan BAB A 6 Bau-km 792+800 bis Bau-km 793+400 vom 05.08.2016/30.06.2017	1:1.000
10.1 Blatt 2 T	Grunderwerbsplan BAB A 9 Bau-km 380+220 bis Bau-km 381+000 vom 05.08.2016/30.06.2017	1:1.000
10.1 Blatt 3 T	Grunderwerbsplan BAB A 9 Bau-km 379+400 bis Bau-km 380+220 vom 05.08.2016/30.06.2017	1:1.000
10.1 Blatt 4 T	Grunderwerbsplan BAB A 9 Bau-km 378+700 bis Bau-km 379+400 vom 05.08.2016/30.06.2017	1:1.000
10.1 Blatt 5 T	Grunderwerbsplan BAB A 9 Bau-km 378+060 bis Bau-km 378+700 vom 05.08.2016/30.06.2017	1:1.000
10.1 Blatt 6 T	Grunderwerbsplan BAB A 6 - A/E Maßnahmen Gemarkungen Günthersbühl; Winkelhaid; Feucht vom 05.08.2016/30.06.2017	1:1.000
10.1 Blatt 7 T	Grunderwerbsplan BAB A 6 - A/E Maßnahmen Gemarkungen Schwabach; Schwand b. Nürnberg; Lampersdorf; Großschwarzenlohe vom 05.08.2016/30.06.2017	1:1.000
10.1 Blatt 8 T	Grunderwerbsplan BAB A 6 - A/E Maßnahme Gemarkung Schwabach vom 30.06.2017	1:2.000
10.1 Blatt 9 T	Grunderwerbsplan BAB A 6 - A/E Maßnahme Gemarkung Hannberg vom 30.06.2017	1:2.000
10.1 Blatt 10 T	Grunderwerbsplan BAB A 6 - A/E Maßnahme Gemarkung Penzendorf vom 30.06.2017	1:2.000
10.1 Blatt 11 T	Grunderwerbsplan BAB A 6 - A/E Maßnahme Gemarkung Kammerstein vom 05.08.2016/30.06.2017	1:2.000
10.1 Blatt 12 T	Grunderwerbsplan BAB A 6 - A/E Maßnahme Gemarkung Winkelhaid vom 30.06.2017	1:2.000
10.2 T	Grunderwerbsverzeichnis vom 05.08.2016/30.06.2017	
10.3 T	Grunderwerbsverzeichnis A/E Maßnahmen außerhalb Baumaßnahme vom 05.08.2016/30.06.2017	

11 T	Regelungsverzeichnis vom 05.08.2016/ 30.06.2017	
12 T	Widmung, Umstufung, Einziehung vom 05.08.2016/30.06.2017	1:25.000
14.1	Ermittlung der Belastungsklassen und des frostsicheren Oberbaus vom 05.08.2016 (nach- richtlich)	
14.2 Blatt 1	Straßenquerschnitte - Anbau Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen BAB A 6 und BAB A 9 vom 05.08.2016	1:100
14.2 Blatt 2	Straßenquerschnitte - Knotenpunkte vom 05.08.2016	1:100
14.2 Blatt 3	Straßenquerschnitte - Bundesstraße B 4 vom 05.08.2016	1:100
14.2 Blatt 4	Straßenquerschnitte - Feld- und Waldwege vom 05.08.2016	1:50
14.2 Blatt 5 T	Straßenquerschnitte - Zufahrt Kompostierungs- anlage, Salzhalle vom 05.08.2016/30.06.2017	1:50
14.3 Blatt 1 T	Straßenquerschnitt - Sonderquerschnitte - Kennzeichnende Querschnitte A 6 km 793+200; B-HN km 2+000/1+700 vom 05.08.2016/ 30.06.2017	1:200
14.3 Blatt 2 T	Straßenquerschnitt - Sonderquerschnitte - Kennzeichnende Querschnitte A 9 km 380+300; 379+800; 379+300 vom 05.08.2016/30.06.2017	1:200
14.3 Blatt 3 T	Straßenquerschnitt - Sonderquerschnitte - Kennzeichnende Querschnitte A 9 km 378+700, 378+600 vom 05.08.2016/30.06.2017	1:200
16 Blatt 1 T	Sonstige Pläne - LS Unterführung Hartgraben BW N09_B378,655 (Achse 215) vom 05.08.2016/30.06.2017	1:1.000/100
16 Blatt 2 T	Sonstige Pläne - LS Durchlass DN1000 BW N09_D378d (Achse 201) vom 05.08.2016/ 30.06.2017	1:1.000/100
16 Blatt 3 T	Sonstige Pläne - LS Durchlass DN1200 AS N- Fischbach BW N09_D379a (Achse 205) vom 05.08.2016/30.06.2017	1:1.000/100
16 Blatt 4	Sonstige Pläne - LS Durchlass Katzengraben BW N09_D380a (Achse 200) vom 05.08.2016	1:1.000/100
17.1 T	Erläuterungen zum Verkehrslärm mit Berech- nungsunterlagen vom 05.08.2016/30.06.2017	
17.2 T	Erläuterungen zu den Luftschadstoffen mit Berechnungsunterlagen vom 05.08.2016/ 30.06.2017 (nachrichtlich)	
18.1 T	Wassertechnische Erläuterungen vom 05.08.2016/30.06.2017	

18.2 T	Wassertechnische Berechnungsunterlagen vom 05.08.2016/30.06.2017	
19.1.1 T	Textteil zum Landschaftspflegerischen Begleitplan vom 05.08.2016/30.06.2017	
19.1.2 Blatt 1 T	Bestandsübersichtsplan vom 05.08.2016/30.06.2017 (nachrichtlich)	1:5.000
19.1.3 Blatt 1 T	Bestands- und Konfliktplan A 6 Bau-km 792+800 bis Bau-km 793+400 vom 05.08.2016/30.06.2017	1:1.000
19.1.3 Blatt 2 T	Bestands- und Konfliktplan A 9 Bau-km 380+220 bis Bau-km 381+000 vom 05.08.2016/30.06.2017	1:1.000
19.1.3 Blatt 3 T	Bestands- und Konfliktplan A 9 Bau-km 379+400 bis Bau-km 380+220 vom 05.08.2016/30.06.2017	1:1.000
19.1.3 Blatt 4 T	Bestands- und Konfliktplan A 9 Bau-km 378+700 bis Bau-km 379+400 vom 05.08.2016/30.06.2017	1:1.000
19.1.3 Blatt 5 T	Bestands- und Konfliktplan A 9 Bau-km 378+060 bis Bau-km 378+700 vom 05.08.2016/30.06.2017	1:1.000
19.1.4 T	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) mit Anhang „Tabellen zur Ermittlung des zu prüfenden Artenspektrums“ vom 05.08.2016/30.06.2017	
19.2.1 T	Textteil zur FFH-Verträglichkeitsprüfung vom 05.08.2016/30.06.2017 (nachrichtlich)	
19.2.2 Blatt 1	Übersichtskarte zur FFH-Verträglichkeitsprüfung vom 05.08.2016 (nachrichtlich)	1:100.000
19.2.3 Blatt 1 T	FFH-Verträglichkeitsprüfung - Arten und Beeinträchtigung der Erhaltungsziele/Maßnahmen vom 05.08.2016/30.06.2017 (nachrichtlich)	1:5.000
19.3.1 T	Textteil zur FFH-Ausnahmeprüfung vom 05.08.2016/30.06.2017 (nachrichtlich)	
19.3.2 Blatt 1	FFH-Ausnahmeprüfung - Maßnahme zur Kohärenzsicherung vom 05.08.2016 (nachrichtlich)	1:50.000
19.4	Kartierergebnisbericht Fauna vom 05.08.2016 (nachrichtlich)	

### 3. Nebenbestimmungen

#### 3.1 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekanntzugeben:

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH, Am Fernmeldeturm 2, 90441 Nürnberg, möglichst neun Monate vor Baubeginn unter Vorlage der Ausführungspläne und Mitteilung der Ausschreibungs- und Ausführungstermine, damit die zeitliche Ab-

wicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikations-einrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

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

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

3.1.2 Der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH, Beta-Straße 1, 85774 Unterföhring, mindestens zehn Wochen vor Baubeginn, damit die ggf. erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an ihrer Lichtwellenleiter-Kabelanlage abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.3 Der MDN Main-Donau Netzgesellschaft mbH, Hainstraße 34, 90461 Nürnberg, möglichst sechs Monate vor Baubeginn unter Vorlage der Ausführungspläne für den Straßenkörper und die Lärmschutzanlagen sowie eines Bauzeitenplans – sobald dieser aufgestellt wurde –, damit die erforderlichen Sicherungs- und Anpassungsarbeiten an den betroffenen Strom-, Gas-, Fernmelde-, Wasser- und Kanalleitungen 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 DSchG vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z.B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind.

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

3.2.1 Die gesamten Bauarbeiten sind plangemäß nach den anerkannten Regeln der Technik auszuführen.

3.2.2 Evtl. betroffene Uferbereiche sind nach Beendigung der Baumaßnahmen wiederherzustellen und zu begrünen.

3.2.3 Alle zur Verbauung in den Untergrund vorgesehenen Materialien (z. B. Isolier- und Anstrichmittel) und erdberührende oder im Freien gelegene Bauteile sowie die zum Einsatz kommenden Bauhilfsstoffe dürfen keine auslaug- oder auswaschbaren grundwassergefährdenden Stoffe enthalten.

3.2.4 Bei der Baustelleneinrichtung ist darauf zu achten, dass Treibstoffe und andere wassergefährdende Stoffe nach den Vorgaben der VAWS gelagert werden. Einwandige Lagerbehälter müssen in einem flüssigkeitsdichten und ausreichend großen Auffangraum stehen. Betankungsvorgänge mit Abfüllbehältern usw. sind auf dichten Standorten oder mit zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen, z. B. innerhalb von Wannen oder über ausgelegten Dichtungsbahnen auszuführen, damit Treibstoffe, Öle und dgl., die verschüttet werden, nicht in den Untergrund eindringen können. Bei der Betankung von Maschinen und Geräten ist entsprechend zu ver-

fahren. Eine Lagerung von wassergefährdenden Stoffen und Flüssigkeiten im Vorland des Langwassergrabens, des Hartgrabens und des Katzengrabens ist nicht zulässig.

- 3.2.5 Weder oberirdische Gewässer, das Grundwasser noch der Boden dürfen durch wassergefährdende Stoffe oder Flüssigkeiten verunreinigt werden. Während der Bauarbeiten ist außerdem darauf zu achten, dass kein mit Schwebstoffen belastetes Oberflächenwasser ablaufen kann. Ggf. sind hierzu geeignete Maßnahmen (provisorisches Absetzbecken etc.) vorzusehen, welche ein Abfließen von trübstoffhaltigem Niederschlagswasser verhindern.
- 3.2.6 Ölbindemittel sind in ausreichendem Umfang auf der Baustelle vorzuhalten.
- 3.2.7 Aushub und Bodenmaterial dürfen nur so zwischengelagert werden, dass Abschwemmungen nicht zu besorgen sind.
- 3.2.8 Es ist Sorge dafür zu tragen, dass während der Bauarbeiten der Hochwasserabfluss gewährleistet ist und ein Abtreiben einzelner Teile der Baustelleneinrichtung verhindert wird.
- 3.2.9 Unfälle, die schädliche Einwirkungen auf das Grundwasser haben können (z. B. Auslaufen von Öl), sind sofort der zuständigen Polizeidienststelle zu melden.

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

3.3.1 Im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahme 10 E<sub>FFH</sub> sind über den aus den festgestellten Planunterlagen ersichtlichen Maßnahmenumfang hinaus noch zusätzliche Maßnahmen durchzuführen, insbesondere zur Verbesserung der Nahrungsgrundlage der Vogelarten Grauspecht, Schwarzspecht, Sperlingskauz, Habicht und Hohltaube – etwa durch Maßnahmen zum Ameisenschutz (Ansiedlung von Ameisenvölkern, Schaffung von Ameisenhabitaten wie Fichtenhochstämpfen) –, zur Markierung und Freistellung von Altbäumen und zur Einbringung von Totholz. Die einzelnen Maßnahmen sind im Rahmen der Ausführungsplanung mit der höheren Naturschutzbehörde im Detail abzustimmen.

3.3.2 Im Rahmen der im Zuge der landschaftspflegerischen Maßnahme 9 A<sub>FFH</sub> vorgesehenen Anlegung von künstlichen Baumhöhlen in den mit der Maßnahme freigestellten Bäumen ist eine Höhlendichte von mehr als 10 Höhlen je Hektar anzustreben, wobei für jeden verloren gehenden Quartierbaum mindestens fünf neue Höhlen anzulegen sind. Die angelegten Höhlen sind in gleicher Weise wie die Fledermauskästen zu pflegen und zu kontrollieren. Hierzu sind die betreffenden Bäume zu markieren und dauerhaft zu erhalten.

Die Vorhabensträgerin hat im Rahmen der Ausführungsplanung nach dem Bekanntwerden der Zahl der verloren gehenden Quartierbäume ein entsprechendes Konzept zur Anlegung der nach dieser Auflage herzustellen Baumhöhlen zu erstellen und mit der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen. Das Konzept hat dabei auch unter Berücksichtigung der anzustrebenden Höhlendichte geeignete Areale zur Etablierung der neuen Baumhöhlen aufzuzeigen.

3.3.3 Zur Umsetzung der artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen, der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung und zur Kohärenzsicherung sowie der sonstigen Ausgleichs-, Ersatz-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen ist eine ökologische Baubegleitung einzusetzen. Sie ist vor Maßnahmenbeginn den zuständigen unteren Naturschutzbehörden zu benennen.

Der ökologischen Baubegleitung fallen insbesondere folgende Aufgaben zu:

- Erstellung eines Bauzeitenplanes für sämtliche Eingriffe und die korrespondierenden Schutz- und konfliktvermeidenden Maßnahmen einschließlich der CEF-, Kohärenzsicherungs- und 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
- Über die örtlichen Einsätze ist ein Protokoll zu führen, das jeweils unaufgefordert den zuständigen unteren Naturschutzbehörden zuzuleiten ist
- Anzeige des Beginns der Vermeidungs-, Schutz-, CEF-, Kohärenzsicherungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor Beginn der Durchführung bei den unteren Naturschutzbehörden.

- 3.3.4 Die Fertigstellung der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung sowie der CEF-, Kohärenzsicherungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind der höheren Naturschutzbehörde und den zuständigen unteren Naturschutzbehörden schriftlich anzuzeigen.
- 3.3.5 Die Ergebnisse der im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahmen 8 A<sub>CEF</sub> und 9 A<sub>FFH</sub> vorgesehenen Kontrollen bzw. des insoweit vorgesehenen Monitorings sowie die Ergebnisse des in Bezug auf die Maßnahme 10 E<sub>FFH</sub> vom festgestellten Plan umfassten Risikomanagements sind der höheren Naturschutzbehörde und den unteren Naturschutzbehörden einmal jährlich bzw. alle zwei Jahre schriftlich mitzuteilen.
- 3.3.6 Die flächenbezogenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind zur Erfassung im Ökoflächenkataster an das Bayerische Landesamt für Umwelt unter Verwendung der entsprechenden Meldebögen zu melden.
- 3.3.7 Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind entsprechend den Vorgaben in Unterlage 9.3 T von der Vorhabensträgerin zu unterhalten und pflegen.
- 3.3.8 Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind unmittelbar nach Verfügbarkeit der Grundstücke umzusetzen und spätestens bis zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme (baulich) fertig zu stellen. Die landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen sind baldmöglichst, spätestens jedoch zwei Jahre nach Beendigung der Straßenbauarbeiten (baulich) fertig zu stellen.
- 3.3.9 Bei der Ausführung der Beckenanlagen ASB/RHB 378-1R und ASB/RHB 380-1R ist zu beachten, dass die jeweiligen Absetzbecken mit einer umlaufenden Amphibienschutzeinrichtung sowie die Regenrückhaltebecken mit funktionsfähigen Ausstiegshilfen, insbesondere für Amphibien, versehen werden. Die Ausstiegshilfen sind dabei als schräg verlaufende Rampen mit aufgekantetem Gitter (als Schutz gegen möglichen Vogelfraß) auszubilden.

### 3.4 Immissionsschutz

- 3.4.1 Für die Nordfassade des 1. OG des Anwesens Hutbergstraße 20 besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen.
- 3.4.2 Bezüglich Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen gilt die 24. BImSchV. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in Räumen mit Sauerstoff verbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume.
- 3.4.3 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. Der Zulieferverkehr zu Baustellen soll, wenn er durch schutzwürdige Wohngebiete geführt werden muss, ausschließlich tagsüber abgewickelt werden.
- 3.4.4 Die Vorhabensträgerin hat den Eigentümern der beiden Anwesen Hutberger Straße 18 und 20 für deren nachfolgend genannte Fassadenseiten im Hinblick auf den Bauzustand zwischen dem Abbruch des sich derzeit von Bau-km 378+680 bis 378+800 entlang der A 9 erstreckenden Lärmschutzwalls sowie der von Bau-km 378+488 bis 378+680 verlaufenden Lärmschutzwand und deren Neuerrichtung in verschobener Lage interimistischen passiven Schallschutz zu gewähren, soweit sich im Bereich dieser Fassadenseiten Räume befinden, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden:

#### Hutbergstraße 18

Hutbergstraße 18 Nord, 1.OG  
Hutbergstraße 18 Ost, 1.OG  
Hutbergstraße 18 Süd, 1.OG  
Hutbergstraße 18 West, 1.OG

#### Hutbergstraße 20

Hutbergstraße 20 Nord, 1.OG  
Hutbergstraße 20 Nord, EG  
Hutbergstraße 20 Ost, 1.OG  
Hutbergstraße 20 Ost, EG

Dieser interimistische Schallschutz ist in Form einer finanziellen Entschädigung zu leisten, die den Betroffenen ermöglicht, die Schalldämmung der betroffenen Räume durch Schallschutzfenster jeweils so zu erhöhen ist, dass die Differenz, um den die für den betreffenden Bauzustand errechneten Beurteilungspegeln den Wert von 62 dB(A) nachts maximal überschreiten, kompensiert wird. Dies hat in zeitlicher Hinsicht so zu erfolgen, dass es den Betroffenen sicher möglich ist, die notwendige Schalldämmung vor Beginn der Abbrucharbeiten an den genannten Lärmschutzanlagen zu erreichen.

Interimistischer passiver Schallschutz ist dann nicht erforderlich, wenn die derzeit verbauten Fenster auch bei Eintreten der für die benannte Bauphase errechneten

Beurteilungspegel sicherstellen, dass während der Bauphase in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden, Innenraumpegel von 32 dB(A) oder darüber nicht auftreten.

- 3.4.5 Während des Bauzustandes zwischen dem Abbruch des Lärmschutzwalls von Bau-km 378+680 bis 378+800 sowie der Lärmschutzwand von Bau-km 378+488 bis 378+680 und deren Neuerrichtung in verschobener Lage ist der Verkehr komplett auf der Richtungsfahrbahn Berlin zu führen, das Baufeld auf der Richtungsfahrbahn München durch eine Betonschutzwand mit einer Höhe von 1,0 m im Bereich des Mittelstreifens der A 9 von ca. Bau-km 378+800 bis ca. Bau-km 378+100 von der Richtungsfahrbahn Berlin abzutrennen und die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Baustellenbereich auf maximal 80 km/h zu begrenzen.

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

## **4. Wasserrechtliche Erlaubnisse**

### **4.1 Gegenstand/Zweck**

- 4.1.1 Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten der gesammelten Niederschlagswässer in den Langwassergraben, den Katzensgraben, den Hartgraben sowie einen Entwässerungsgraben westlich der A 9 erteilt.

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung des Niederschlagswassers aus der Entwässerung der Straßenkörper.



Demnach wird Straßenabwasser in Gewässer aus folgenden Entwässerungsabschnitten (= E) eingeleitet:

Bezeichnung der Einleitung	Bereich (Bau-km)	Benutztes Gewässer
E 1 (BAB A 6) - ASB/RHB 792-1L	792+745 bis 793+670	Langwassergraben
E 3 (BAB A 9) - ASB/RHB 380-1R	379+740 bis 381+225	Katzengraben
E 4 (BAB A 9) - ASB/RHB 379-1R	AS Nürnberg - Fischbach	Entwässerungsgraben
E 5 (BAB A 9) - ASB/RHB 378-1R	378+810 bis 379+720	Hartgraben
E 6.1 (BAB A 9) Sedimentationsanlage/ Vegetationspassage	378+655 bis 378+810	Hartgraben

Umfang der erlaubten Einleitungen von Straßenabwasser aus den Regenwasserkäufen:

Bezeichnung der Einleitung	Maximaler Abfluss beim Berechnungsregen der Regenabflussspende $r_{15,1}$ bzw. maximaler Drosselabfluss D aus RHB (l/s)	ab dem Zeitpunkt
E 1 (BAB A 6) - ASB/RHB 792-1L	25 (D)	der Inbetriebnahme
E 3 (BAB A 9) - ASB/RHB 380-1R	60 (D)	der Inbetriebnahme
E 4 (BAB A 9) - ASB/RHB 379-1R	20 (D)	der Inbetriebnahme
E 5 (BAB A 9) - ASB/RHB 378-1R	80 (D)	der Inbetriebnahme
E 6.1 (BAB A 9) Sedimentationsanlage/ Vegetationspassage	85 ( $Q_{r_{15,1}}$ )	der Inbetriebnahme

4.1.2 Darüber hinaus wird dem Freistaat Bayern die gehobene Erlaubnis erteilt, mit den vorgesehenen Tiefenentwässerungsanlagen Grundwasser zu entnehmen, zu Tage zu fördern und in den Hartgraben mittels Pumpenentwässerung abzuleiten (über einen bestehenden Entwässerungsgraben entlang eines Forstweges).

## 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 Das eingeleitete Niederschlagswasser darf keine für die Oberflächengewässer schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbare Schwimmstoffe oder Ölschmierer aufweisen.
- 4.3.3 Die Abwasserbehandlungsanlagen sind auftriebssicher auszubilden. Die Anordnung von Ringdrainagen zum dauerhaften Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser zu diesem Zweck bedürfte, sofern diese Art der Auftriebssicherung von der Vorhabensträgerin gewählt werden sollte, einer (weiteren) wasserrechtlichen Erlaubnis, die außerhalb der Planfeststellung einzuholen wäre.
- 4.3.4 Bei der Ausführungsplanung bzw. dem Bau der Absetz- und Rückhaltebecken ist darauf zu achten, dass
- für Absetz- und Sedimentationsanlagen nach den Bemessungs- und Ausführungsvorgaben des Arbeitsblatts DWA-A 166 bei der Zulaufgestaltung zur Erzielung kleiner Strömungsgeschwindigkeiten und einer gleichmäßigen Beschickung punktuelle Einleitungen ohne zusätzliche Einbauten vermieden und deshalb eine Aufteilung des Zuflusses durch eine geeignete konstruktive Gestaltung des Einlauf- und Verteilungsbauwerkes sichergestellt wird (z. B. Anordnung des Rohreinlaufes mit Prallplatte unterhalb des Dauerwasserspiegels oder Aufteilung des Zuflusses auf zwei getauchte Rohre).
  - aus Gründen des Grundwasserschutzes die Absetz- und Rückhaltebecken in Erdbauweise mit einer Sohl- und Böschungsabdichtung versehen werden. Planungshinweise zu den möglichen Dichtungssystemen sind den Merkblättern DWA-M 176 und DWA-M 512-1 zu entnehmen.
  - Sohle und Böschung der Regenrückhaltebecken mit einer 10 cm dicken Oberbodenschicht (einschließlich einer Rasensaat) ausgestattet werden.
- 4.3.5 Wesentliche Änderungen gegenüber den festgestellten Unterlagen bzgl. der Menge und Beschaffenheit des anfallenden Niederschlagswassers, Änderungen der baulichen Anlagen und dgl., soweit sie sich auf die Ablaufqualität auswirken können, sind unverzüglich der jeweils zuständigen Kreisverwaltungsbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig eine hierfür erforderliche bau- bzw. wasserrechtliche Genehmigung bzw. Erlaubnis unter Vorlage entsprechender Unterlagen zu beantragen.
- 4.3.6 Die planfestgestellten Anlagen dürfen erst nach Bauabnahme nach Art. 61 BayWG, vorzunehmen durch einen anerkannten privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft nach Art. 65 BayWG, in Betrieb genommen werden. Bauliche Anlagen des Bundes, der Länder und der Kommunen bedürfen keiner Bauabnahme nach Art. 61 BayWG, wenn der öffentliche Bauherr die Bauabnahme Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen hat.
- 4.3.7 Sollte durch einen Unfall oder andere Vorkommnisse verunreinigtes Wasser in ein Oberflächengewässer gelangen, ist unverzüglich die zuständige Kreisverwaltungsbehörde, die Polizei und das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg zu verständigen.
- 4.3.8 Baubeginn und -vollendung sind dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg rechtzeitig anzuzeigen. Werden die Entwässerungseinrichtungen in mehreren Bauabschnitten ausgeführt, so sind Beginn und Vollendung jedes Bauabschnittes anzuzeigen.

- 4.3.9 Be- und Entwässerungsanlagen, die durch das Vorhaben berührt werden, sind wieder so herzurichten, dass eine ordnungsgemäße Vorflut gegeben ist.
- 4.3.10 Die Einleitungsstellen sind so auszuführen, dass keine Bauteile in den Abflussquerschnitt hineinreichen. Sie sind strömungsgünstig in Fließrichtung anzuordnen. Die Befestigung ist dem vorhandenen Ufer bzw. der Böschung anzupassen. Der Abflussbereich darf nicht eingeengt werden. Geländeerhöhungen sind nicht zulässig bzw. auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Die Einleitungsstelle sowie ggf. die Sohle und der Böschungsbereich gegenüber sind mittels Steinwurf unter Berücksichtigung gewässerbiologischer Gesichtspunkte aus Wasserbausteinen zu sichern.
- 4.3.11 Die Vorhabensträgerin hat Sorge dafür zu tragen, dass kein Geschiebe in die Vorfluter gelangt (z. B. mittels Sandfang).
- 4.3.12 Die Vorhabensträgerin hat wahlweise die Mehrkosten der Unterhaltung der im Rahmen der erlaubten Einleitungen benutzten Gewässer zu tragen, welche durch die zugelassenen Gewässerbenutzungen verursacht werden, oder alternativ die betroffenen Gewässer im Bereich der Einleitungsstellen E1 und E3 bis E6.1 von jeweils 5 m oberhalb bis 10 m unterhalb der Einleitungsstellen im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg und dem ansonsten Unterhaltungsverpflichteten zu unterhalten.

## 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 eingezo-gen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,
- die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen Teile mit der Maß-gabe umgestuft, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird und
- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu den jeweils dort 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) und dem entsprechenden Lageplan (Unterlage 12 T). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. In Bezug auf die vorgesehene Umstufung eines Abschnitts der Bundesstraße B 4 (siehe lfd. Nrn. 1.6 und 1.7 der Unterlage 11T) gilt abweichend von festgestellten Unterlagen, dass der betreffende Straßenabschnitt zur Gemeindeverbindungsstraße abgestuft wird.

Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Be-hörde 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 eine bauliche Umgestaltung des AK Nürnberg-Ost und der nördlich davon liegenden AS Nürnberg-Fischbach. Dabei ist am AK Nürnberg-Ost für die Verkehrsbeziehung Heilbronn - Berlin eine neue halbdirekte Rampe vorgesehen, die mit einem Bauwerk über das AK überführt wird. Für die Verkehrsbeziehung Berlin - Heilbronn ist eine neue Direktrampe westlich der A 9 bzw. des AK geplant. Die Rampen Amberg - München, Amberg - Berlin / Nürnberg (B 4) und München - Nürnberg (B 4) innerhalb des AK werden baulich angepasst.

Die AS Nürnberg-Fischbach ist nach der Planung zukünftig über die Direktrampe Berlin - Heilbronn bzw. über die halbdirekte Rampe Heilbronn - Berlin mit der A 6 bzw. der A 9 verbunden. Die Rampen München / Heilbronn / Amberg - Nürnberg (B 4), Nürnberg (B 4) - Berlin, Berlin - Nürnberg (B 4) und Nürnberg (B 4) - München / Heilbronn / Amberg der AS Nürnberg-Fischbach werden ebenso baulich umgestaltet bzw. angepasst. Die an die AS angebundene B 4 wird in ihrer Lage nicht verändert.

Kreuzende bzw. bereichsweise überbaute Wege werden nach der Planung baulich angepasst bzw. abschnittsweise verlegt. Die auf Höhe von Fischbach b. Nürnberg schon vorhandenen Lärmschutzanlagen werden auf einer Länge von etwa 300 m in geringem Umfang in Richtung Westen verschoben.

## **2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 10.08.2016 beantragte die Autobahndirektion Nordbayern für den Umbau des AK Nürnberg-Ost im Zuge der BAB A 6 Heilbronn - Nürnberg das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 22.09.2016 bis 21.10.2016 bei der Stadt Nürnberg sowie dem Landratsamt Nürnberger Land nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der auslegenden Stelle oder der Regierung von Mittelfranken bis spätestens 04.11.2016 schriftlich, zur Niederschrift oder in der in den Bekanntmachungen beschriebenen elektronischen Form zu erheben seien.

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

- Stadt Nürnberg
- Landratsamt Nürnberger Land
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Nürnberg
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach
- Amt für Ländliche Entwicklung Mittelfranken
- Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Mittelfranken
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- Bayer. Staatsforsten, Forstbetrieb Nürnberg
- Bezirk Mittelfranken - Fachberatung für das Fischereiwesen
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Bundesforstbetrieb Grafenwöhr
- Deutsche Bahn AG, DB Immobilien
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg
- GasLINE GmbH & Co. KG
- GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH
- MDN Main-Donau Netzgesellschaft mbH
- Open Grid Europe GmbH
- Planungsverband Region Nürnberg
- PLEdoc Gesellschaft für Dokumentationserstellung und -pflege mbH
- Polizeipräsidium Mittelfranken
- Sachgebiet 24 der Regierung (höhere Landesplanungsbehörde)
- Sachgebiet 50 der Regierung (technischer Umweltschutz)
- Sachgebiet 51 der Regierung (höhere Naturschutzbehörde)
- Staatliches Bauamt Nürnberg
- Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- Wasserwirtschaftsamt Nürnberg
- Zweckverband Gewerbepark Nürnberg - Feucht - Wendelstein

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

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 03.04.2017 in Nürnberg-Altenfurt erörtert. Die Behörden wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen wurde der Erörterungstermin in der örtlichen Tagespresse, im Mittelfränkischen Amtsblatt sowie in den Amtsblättern der Stadt Nürnberg und des Landkreises Nürnberger Land 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 Planänderungen (Tekturen) in das Verfahren eingebracht. Diese haben im Wesentlichen folgenden Inhalt:

- Umgestaltung der Straßenplanung und Bauwerksausbildung im Einmündungsbereich der B 4 in die Rampe Nürnberg (B 4) – München/Heilbronn/Amberg der AS Nürnberg-Fischbach sowie im Bereich der bestehenden Zuwegung zur Kompostierungsanlage östlich der A 9

- Anhebung des neuen Überführungsbauwerks für einen privaten Forstweg südlich von Fischbach b. Nürnberg
- Verbreiterung des Unterführungsbauwerks für den Hartgraben
- Ausbildung der Beckenanlagen ASB/RHB 378-1R und ASB/RHB 380-1R als Betonbecken sowie Ausführung des Absetzbeckens der Anlage ASB/RHB 379-1R als Erd- statt als Betonbecken
- Abschnittsweise Verlegung einer Ferngasleitung sowie einer Kabelschutzrohranlage mit Lichtwellenleiterkabel einschl. neuer Querung der A 9 östlich von Fischbach b. Nürnberg
- Verlegung einer Lichtwellenleiter-Kabelanlage in weiten Teilen des Vorhabensbereichs
- Überarbeitung des landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzepts (Entfall verschiedener Ersatzmaßnahmen, im Gegenzug Aufnahme neuer Ersatzmaßnahmen in die Planung)
- Veränderungen in Bezug auf die dauerhaft sowie die vorübergehend im Rahmen der Bauabwicklung in Anspruch zu nehmenden Flächen.

Den durch die Änderungen erstmals Betroffenen wurden bereits vorweg mit Schreiben vom 29.11.2016 unter gleichzeitiger Übersendung von Auszügen aus den zu diesem Zeitpunkt bereits in Erstellung begriffenen Tekturunterlagen Gelegenheit gegeben, bis spätestens 19.12.2016 gegen die Planänderungen Einwendungen zu erheben. Den Behörden und Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Tekturen berührt wird, wurden die tektierten Planunterlagen mit Schreiben vom 05.09.2017 übersandt; ihnen wurde Gelegenheit gegeben, sich bis 25.09.2017 zu der geänderten Planung zu äußern.

## **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/Ronellenfitsch, 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 gehören-

den 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 Bauvorhaben ist nach § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG i. d. F., die vor dem 16.05.2017 galt (siehe dazu § 74 Abs. 1 UVPG i. d. F. des Gesetzes zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 20.07.2017), eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Es beinhaltet die Änderung von Vorhaben (nämlich der schon gebauten Bundesautobahnen), für deren erstmalige Herstellung eine UVP-Pflicht besteht (§ 3b Abs. 1 Satz 1 UVPG i. V. m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG). Eine Vorprüfung im Einzelfall i. S. d. § 3c Sätze 1 und 3 UVPG hat ergeben, dass der vorgesehene Umbau des AK Nürnberg-Ost unter Berücksichtigung der ebenso geplanten Umgestaltung der AS Nürnberg-Fischbach erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann (vgl. im Einzelnen die Ausführungen unter C. 2 dieses Beschlusses.)

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird nach § 2 Abs. 1 UVPG i. d. F., die vor dem 16.05.2017 galt (zur Maßgeblichkeit dieses Rechtsstandes die vorliegende Umweltverträglichkeitsprüfung siehe § 74 Abs. 2 UVPG i. d. F. des Gesetzes zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 20.07.2017) als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17a FStrG i. V. m. Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung schafft die methodischen Voraussetzungen dafür, die Umweltbelange vorab so herauszuarbeiten, dass sie in gebündelter Form in die Abwägung eingehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.11.2004, BVerwGE 122, 207). 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, BVerwGE 112, 140-166, m. w. N.).

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

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

### **1.3 Verträglichkeitsprüfung gemäß der Vogelschutzrichtlinie**

Das plangegenständliche Vorhaben kommt größtenteils innerhalb der Teilfläche 03 des Europäischen Vogelschutzgebietes DE 6533471 „Nürnberger Reichswald“ (vgl. Anlagen 2 und 2.32 der BayNat2000V).

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 von der Vorhabensträgerin vorgelegten Unterlagen zur Verträglichkeitsprüfung bzgl. des genannten Gebietes 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 auf die Unterlagen zur FFH-Verträglichkeitsprüfung (Unterlagen 19.2.1 T - 19.2.3 Blatt 1 T) und auf die Ausführungen unter C. 3.3.6.1.1 Bezug genommen.

Die Verträglichkeitsprüfung hat ergeben, dass mit erheblichen Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“ zu rechnen ist. 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

erforderlich. Hinsichtlich der diesbzgl. Einzelheiten und des Ergebnisses der Ausnahmeprüfung wird auf die Unterlagen 19.3.1 T und 19.3.2 sowie die Ausführungen unter C. 3.3.6.1.1.9 verwiesen.

#### **1.4 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen und Fragestellungen**

Im Vorfeld des Erörterungstermins haben sich verschiedene Betroffene darüber beschwert, dass der Termin zu einer Uhrzeit angesetzt worden sei, zu der die betroffenen Bürger überwiegend auf ihrer Arbeit sein müssten und kurzfristig eine Freistellung nicht ermöglichen könnten.

Der Erörterungstermin dient neben der Erörterung der erhobenen Einwendungen auch der Aussprache über die Stellungnahmen von Behörden und anderen Stellen mit öffentlichen Aufgaben. Da deren Stellungnahmen regelmäßig von hoher Bedeutung für die Beurteilung der Planung sind, besteht ein großes Interesse daran, auch aus diesem Kreis eine möglichst große Beteiligung am Termin zu erreichen. Auf Grund dessen werden Erörterungstermine stets an Werktagen durchgeführt. Sie beginnen zudem bereits vormittags, um den Tag zum Zwecke der Erörterung bestmöglich ausnutzen zu können und den Anwesenden, soweit sie Diskussionsbedarf haben, jeweils in angemessenem Umfang Gelegenheit zum Einbringen ihrer Belange zu geben. Für an dem Termin verhinderte Betroffene besteht zudem – wie auch sonst im Rechtsverkehr mit Behörden – die Möglichkeit, einen Vertreter zu entsenden, der ihre Belange für sie zur Sprache bringt (vgl. Art. 14 Abs. 1 BayVwVfG). Deshalb kann keine Rede davon sein, dass ein Erörterungstermin, wenn er wie geschehen terminiert wird, ins Leere gehe.

Soweit dabei außerdem beanstandet wird, dass der Erörterungstermin weder den Betroffenen individuell noch ausreichend öffentlich bekannt gemacht worden sei, ist dies ebenso zurückzuweisen. Da in dem Verfahren weit mehr als 50 Personen Einwendungen erhoben haben, konnte die Benachrichtigung derjenigen, die Einwendungen erhoben haben, von dem Termin durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden (Art. 73 Abs. 6 Satz 4 BayVwVfG); mit Blick auf die große Zahl der sonst notwendigen Einzelbenachrichtigungen (insgesamt ca. 300) war dies auch sachgerecht. Die öffentliche Bekanntmachung ist vorliegend auch ordnungsgemäß erfolgt. Sie wurde dadurch bewirkt, dass der Erörterungstermin im Mittelfränkischen Amtsblatt vom 15.03.2017 (dem amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Mittelfranken) und in den Nürnberger Nachrichten / der Nürnberger Zeitung am 17.03.2017 bekannt gemacht wurde. Zusätzlich wurde der Termin außerdem im Amtsblatt der Stadt Nürnberg vom 22.03.2017 und im Amtsblatt des Landkreises Nürnberger Land vom 24.03.2017 bekannt gemacht. Dadurch wurde gleichzeitig auch die nach Art. 73 Abs. 6 Satz 5 Halbsatz 2 i. V. m. Satz 2 BayVwVfG einzuhaltende Bekanntmachungsfrist von einer Woche eingehalten, die hier ohnehin nur in Bezug auf das amtliche Veröffentlichungsblatt der Regierung gilt. Verfassungsrechtliche Bedenken gegen die vorgenannten Regelungen bestehen nicht (vgl. Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, § 67 Rn. 13, zum insoweit inhaltsgleichen § 67 Abs. 1 VwVfG).

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat im Rahmen des Erörterungstermins darauf hingewiesen, dass er bei der Europäischen Kommission Beschwerde eingelegt habe, da im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans keine ausreichende strategische Umweltprüfung durchgeführt worden sei. Das Beschwerdeverfahren sei noch nicht beendet. Er hat deshalb sinngemäß gebeten, keine Planfeststellungsbeschlüsse mit Bezug zum Bundesverkehrswegeplan zu erlassen, solange dies nicht der Fall sei.

Dieses Ansinnen ist zurückzuweisen. Bei der angeführten Beschwerde handelt es sich nicht um einen förmlichen Rechtsbehelf, dem eine aufschiebende Wirkung

oder dgl. zukäme. Zudem hat der Bundesverkehrswegeplan für den Bereich der Bundesfernstraßen durch den seit 31.12.2016 in Kraft befindlichen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG) Gesetzeskraft erlangt; an die geltenden Gesetze ist die Exekutivverwaltung gebunden (Art. 20 Abs. 3 GG).

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat im Erörterungstermin außerdem gebeten, nur einen „vorläufigen“ Planfeststellungsbeschluss zu erlassen, damit in dem Fall, dass im Klageverfahren bzgl. der B 4f die durchgeführte Summationswirkungsprüfung beanstandet würde, hier Nachbesserungen durchgeführt werden könnten.

Dies ist ebenfalls zurückzuweisen. Für einen nur „vorläufigen“ Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses gibt es keinerlei Rechtsgrundlage; eine etwa dem § 165 AO entsprechende Regelung kennt das Planfeststellungsrecht nicht. Eine derartige Vorschrift würde im Übrigen auch der gesetzgeberische Absicht, mit der Planfeststellung die Zulässigkeit eines Vorhabens abschließend und verbindlich festzustellen (vgl. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG) und u. a. auch dem Vorhabenträger wegen der mit einem Fachplanungsvorhaben regelmäßig verbundenen hohen Investitionen Rechtssicherheit zu verschaffen, erkennbar zuwiderlaufen.

## **2. Umweltverträglichkeitsprüfung**

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

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

Gegenstand des Vorhabens ist eine bauliche Umgestaltung des AK Nürnberg-Ost und der nördlich davon liegenden AS Nürnberg-Fischbach. Für die Verkehrsbeziehung Heilbronn – Berlin ist eine neue halbdirekte Rampe vorgesehen, die mit einem Bauwerk über das Autobahnkreuz überführt wird. Für die Verkehrsbeziehung Berlin – Heilbronn ist eine neue Direktrampe westlich der A 9 bzw. des Autobahnkreuzes geplant. Die Rampen Amberg – München, Amberg – Berlin/Nürnberg (B 4) und München – Nürnberg (B 4) innerhalb des Autobahnkreuzes werden baulich angepasst. Die AS Nürnberg-Fischbach ist zukünftig über die Direktrampe Berlin – Heilbronn bzw. über die Rampe Heilbronn – Berlin mit der A 6 bzw. der A 9 verbunden. Die Rampen München/Heilbronn/Amberg - Nürnberg (B 4), Nürnberg (B 4) – Berlin, Berlin – Nürnberg (B 4) und Nürnberg (B 4) – München/Heilbronn/Amberg der AS Nürnberg-Fischbach werden ebenso baulich umgestaltet bzw. angepasst. Mehrere kreuzende bzw. bereichsweise überbaute Wege werden baulich angepasst bzw. abschnittsweise verlegt. Die auf Höhe von Fischbach b. Nürnberg schon vorhandenen Lärmschutzanlagen werden auf einer Länge von etwa 300 m in geringem Umfang in Richtung Westen verschoben.

Das Vorhaben beansprucht neben den Flächen, die schon jetzt von den Straßen- und Straßennebenflächen in Anspruch genommen werden, zusätzlich Flächen im Umfang von insgesamt rund 23,2 ha. Davon werden 12,4 ha neu versiegelt. Rund 10,8 unbefestigte Fläche werden für Nebenflächen (u. a. Absetz- und Regenrückhaltebecken) benötigt. Etwa 2,0 ha derzeit versiegelte Flächen werden im Rahmen des Vorhabens entsiegelt. Für naturschutz- und waldrechtliche Kompensationsmaßnahmen werden zusätzlich etwa 20,16 ha beansprucht. Weitere 15,1 ha an Waldfläche sollen im Rahmen einer Kohärenzsicherungsmaßnahme in das Europäische Vogelschutzgebiet DE6533471 „Nürnberger Reichswald“ einbezogen werden.

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 Untersuchungsgebiet umfasst das Umfeld der A 6 und der A 9 einschließlich des AK Nürnberg-Ost und der AS Nürnberg-Fischbach in einem Korridor beidseits der Autobahnverkehrsflächen von 250 m bis 550 m Tiefe. Entlang der A 6 erstreckt sich das Untersuchungsgebiet vom Kreuzungsbereich der Bahnlinie Regensburg-Nürnberg mit der A 6 bis etwas östlich des AK Nürnberg-Ost. Entlang der A 9 dehnt es sich vom AK Nürnberg-Ost bis zur Ortschaft Fischbach b. Nürnberg aus; deren östlicher Rand liegt noch innerhalb des Gebietes. 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 Breite des Untersuchungsgebiets.

Das Vorhaben liegt im Naturraum „Fränkisches Keuper-Lias-Land“ und dort innerhalb der naturräumlichen Haupteinheit „Mittelfränkisches Becken“. Hier wiederum liegt es im Bereich der Untereinheiten „Lorenzer und Sebalder Reichswald“ sowie westlich der A 9 bereichsweise innerhalb der „Sandgebiete östlich der Rednitz/Regnitz-Achse (Sandgebiete im Lorenzer und Sebalder Reichswald)“.

Das Gelände im Untersuchungsgebiet ist reliefarm und zu einem großen Teil bewaldet.

Das Untersuchungsgebiet lässt sich in insgesamt fünf Bezugsräume unterteilen.

Den ersten Bezugsraum stellen die Siedlungsbereiche der Ortschaft Fischbach b. Nürnberg dar. Die Flächen dieses Bezugsraumes sind durch Bebauung und sonstige menschliche Tätigkeiten überprägt. Es finden sich hier Wohnbebauung, gemischte und gewerbliche Bauflächen sowie Grünflächen. Bei den Grünflächen handelt es sich im Wesentlichen um den Friedhof von Fischbach westlich der A 9 mit zugehörigen Nebenflächen. Östlich der A 9 finden sich im Bezugsraum Kleingärten-, Reit- und Sportanlagen. Zwischen der A 9 und diesen Flächen befindet sich ein Flächenkomplex, auf dem ein Ausgleichflächenpool angelegt werden soll. Mit der Umsetzung erster Maßnahmen wurde hier bereits begonnen.

Den zweiten Bezugsraum stellen die Flächen des Nürnberger Reichswaldes innerhalb des Untersuchungsgebietes dar. Dieser Bezugsraum umfasst den größten Teil des Untersuchungsgebietes und sämtliche Waldflächen darin (ca. 215 ha). Es finden sich Nadelwaldbestände mit Kiefern, stellenweise Fichten sowie Mischwaldbestände. In kleineren Bereichen kommen mitunter auch Laubwald- und Laubmischwaldbestände vor. Die Kiefer ist insgesamt die dominierende Baumart, der Nadelbaumanteil liegt zumeist über 50 %. Der Bezugsraum wird durch die Bahnlinie Regensburg – Nürnberg, die A 6, die A 9 und eine Hochspannungsfreileitungstrasse durchschnitten. Diese Infrastruktureinrichtungen bilden auf Grund ihrer Ausdehnung eigenständige Bezugsräume.

Der dritte Bezugsraum umfasst die anthropogen geprägten Flächen der A 6, der A 9 und der B 4 einschließlich der zugehörigen Böschungs- und sonstigen Nebenflächen. Dazu gehört auch eine Grünlandfläche südöstlich der AS Nürnberg-Fischbach, auf welcher in der Vergangenheit eine (weitere) Verbindungsrampe geplant war, die aber nicht zur Ausführung gelangte. Außerdem gehört eine Fläche nordöstlich des AK Nürnberg-Ost dazu, die derzeit vom Autobahnbetriebsdienst zu Lagerzwecken genutzt wird.

Die Trasse der Bahnlinie Regensburg – Nürnberg bildet einen weiteren Bezugsraum im Untersuchungsgebiet. Auch die Flächen in diesem Bezugsraum sind anthropogen überprägt; sie beinhalten neben den Gleisanlagen als solchen die zugehörigen Neben- und Böschungsflächen.

Den letzten Bezugsraum im Untersuchungsgebiet bildet das Areal um die Hochspannungsfreileitungstrasse östlich der A 9. Er beginnt etwa in Höhe der AS Nürnberg-Fischbach und verläuft quasi parallel zur A 9, bis er am Rand des Teiles des ersten Bezugsraums endet, der östlich der A 9 liegt.

Die Waldflächen im Untersuchungsgebiet sind allesamt als Teil des Lorenzer Reichswaldes zu Bannwald erklärt.

Das Untersuchungsgebiet liegt, mit Ausnahme der Siedlungs- und Offenlandbereiche von Fischbach b. Nürnberg, innerhalb des Europäischen Vogelschutzgebietes DE6533471 „Nürnberger Reichswald“. Weitere europarechtlich geschützte Gebiete werden von dem Vorhaben nicht tangiert.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich zwei gesetzlich geschützte Biotopflächen. Dabei handelt es sich um ein Flachmoor und Großröhrichtbestände.

Es kommen zahlreiche besonders bzw. streng geschützte Tierarten im Untersuchungsgebiet vor. Es sind dabei vor allem Vorkommen von verschiedenen geschützten Fledermaus- und Reptilienarten sowie etlichen europäischen Vogelarten hervorzuheben.

Östlich der A 9 liegt ein Wasserschutzgebiet, das auf Höhe von Fischbach bis ca. 250 m an die A 9 heranreicht. 7 ha des Schutzgebietes liegen innerhalb des Untersuchungsgebietes.

Die Böden, Vegetationsbestände und Lebensräume des Untersuchungsgebietes sind in unterschiedlichem Maße bereits Beeinträchtigungen ausgesetzt, u. a. durch Nährstoffanreicherung und Schad- und Stickstoffeintrag entlang der bestehenden Autobahnteilstücke einschließlich Verlärmung der angrenzenden Lebensräume und Trennung der Wanderbeziehungen bodengebundener Lebewesen durch die schon vorhandenen Trassen.

Im Übrigen wird auf die Beschreibungen unter Nr. 2.2 der Unterlage 19.1.1 T, die Darstellungen in den Unterlagen 19.1.2 und 19.1.3 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 lärmmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturwert  $D_{St,r0} = -2$  dB(A) im Bereich der Richtungsfahrbahnen der A 6 und der A 9, soweit diese Plangegegenstand sind, um die Lärmbelastung der Bewohner der umliegenden Ortschaften gering zu halten.
- 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 natürlichen Vorfluter.

- Nicht mehr benötigte Straßenstücke werden entsiegelt und renaturiert.
- Ökologisch hochwertige und besonders empfindliche Bereiche werden von bauzeitlicher Beanspruchung verschont und für die Zeit der Bauarbeiten durch Biotopschutzzäune vor Beeinträchtigungen durch Baufahrzeuge etc. geschützt. Zu den so geschützten Flächen gehören nahezu im gesamten Baubereich die Vegetationsbestände des Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“, Flächen für gemeindliche Kompensationsmaßnahmen auf Höhe von Fischbach b. Nürnberg sowie einzelne Eichenbestände (Einzelbäume und Gehölze) in bzw. angrenzend an Baufelder.
- Rodung der Bäume und Gehölze im Eingriffsbereich nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28. bzw. 29. Februar und damit außerhalb der Brutzeit von Vögeln und außerhalb der Wochenstubenzeit von Fledermäusen. Bäume, die potentiell Fledermauswinterquartiere beherbergen, werden nur im Oktober gefällt (d. h. vor der Winterruhe von evtl. im Gebiet in/an Bäumen überwinternden Fledermausarten). Die betroffenen Bäume mit Baumhöhlen, Spalten oder abstehender Rinde werden im vorher gehenden Winterhalbjahr markiert.
- Verzicht auf Bauarbeiten zwischen 21 Uhr und 6 Uhr in den Monaten Juni bis August, um Störungen für vorwiegend dämmerungs- und nachtaktive Arten (insbesondere Fledermäuse) durch den Baubetrieb zu vermeiden. Ausgenommen hiervon sind lediglich Tätigkeiten für bauzeitlich notwendige Verkehrsumlegungen und die Errichtung von Provisorien, sofern diese aus triftigen Gründen nachts erfolgen müssen.
- Anlegung stufig aufgebauter Waldränder an neu angerissenen Laubwaldflächen mit fehlendem Unterwuchs durch Unterpflanzung mit Sträuchern und Bäumen in Verbindung mit nach Abschluss der Bauarbeiten vorgesehenen Pflanzungen auf Flächen, die im Rahmen der Baudurchführung zeitweilig in Anspruch genommen werden. Die Unterpflanzungen werden zeitnah nach den Rodungen in den Bereichen, in denen sie zu aufgerissenen Waldrandsituationen führen, begonnen.
- Einrichtung einer bauzeitlichen Schutzzone um einen Habichthorst, die gleichzeitig auch Kernbereiche von Revieren des Schwarzspechts, des Grauspechts und der Hohltaube umfasst. Die Schutzzone unterbindet vermeidbare baubedingte Störungen durch einen Verzicht auf eine Wegenutzung mit Baustellenfahrzeugen nach Durchführung der notwendigen Fällungsarbeiten sowie auf Bautätigkeiten für die Beckenanlage ASB/RHB 380-1R von März bis Juli innerhalb der Schutzzone. Diese wird im Baufeldbereich der Beckenanlage im genannten Zeitraum hierzu mit zusätzlichen Schutzzäunen räumlich abgegrenzt.
- Die Verlängerungen des Durchlasses des Katzensgrabens unter der A 9 werden mit einer lichten Weite sowie einer lichten Höhe von jeweils 1,95 m ausgeführt, in den Übergangsbereichen zum Bestand werden die Querschnitte an dessen Maße (0,80 m x 1,20 m) angeglichen. Während der Bauarbeiten werden im Baufeld beim Katzensgrabendurchlass temporäre Leit- und Irritationsschutzwände/-netze aufgestellt, um ein Abirren von Fledermäusen in den Verkehrsraum zu verhindern. Diese Einrichtungen werden den Veränderungen im Baufeldbereich entsprechend laufend angepasst. Nach Ende der dortigen Bauarbeiten werden Hecken und Gebüschriegel als natürliche Leitstrukturen zum Durchlass des Katzensgrabens gepflanzt. Die Leit- und Irritationsschutzeinrichtungen bleiben so lange vor Ort, bis diese Pflanzungen ihre Leitfunktion erfüllen können,

anschließend werden die Einrichtungen abgebaut. Durch diese Maßnahmen soll abgesichert werden, dass Fledermäuse trotz der Verlängerung des Durchlasses weiterhin in diesen einfliegen und zur Querung der A 9 nutzen.

- Anlegung von Trockenbermen im Bereich des Hartgrabendurchlasses, um die Durchlässigkeit für Kleintiere zu erhöhen.
- Zur Einbindung der Autobahnkörper in die Landschaft und Abschirmung angrenzender Vegetationsflächen mit Biotop- und Habitatfunktion sowie zu Zwecken des Erosions- und Bodenschutzes werden auf den Straßenböschungen und Straßennebenflächen verschiedene Gestaltungsmaßnahmen vorgenommen (Pflanzung von Hecken und Gebüsch, Ansaat von Landschaftsrasen, Entwicklung von Gras- und Krautfluren durch Sukzession).

Im Übrigen wird auf die ausführliche Beschreibung der Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen unter Nrn. 2.1 und 2.2 der Unterlage 9.3 T Bezug genommen.

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

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

Anlagebedingte Auswirkungen sind 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 Deponie 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.

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.

##### **2.1.4.1 Schutzgut Mensch**

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

#### 2.1.4.1.1 Teilbereich Wohnen

##### Lärm

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

Nördlich der AS Nürnberg-Fischbach liegt westlich der A 9 die Ortschaft Fischbach b. Nürnberg. Die geringste Entfernung zwischen Fahrbahnrand und einem Wohnanwesen beträgt zukünftig ca. 40 m. Von der AS Nürnberg-Fischbach liegt die Ortschaft etwa 700 m, vom AK Nürnberg-Ost liegt sie etwa 1,7 km entfernt. Die Ortschaft, und ganz besonders der östliche Ortsrand, sind bereits stark durch die vom Autobahnverkehr ausgehenden Emissionen vorbelastet. Die wesentlichen Wirkungen auf das Wohnumfeld der Menschen ergeben sich dabei in erster Linie aus den vom Verkehr verursachten Lärm- und Schadstoffimmissionen, welche die Wohnqualität im Umfeld der Autobahn beeinträchtigen. Die Vorbelastung geht dabei maßgeblich von den Richtungsfahrbahnen der A 9 (und nicht von den beiden vorhandenen Autobahnknotenpunkten) aus, hieran ändert sich durch das gegenständliche Vorhaben nichts. Für das Jahr 2030 prognostiziert die Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak vom 07.11.2014, ergänzt durch Stellungnahme vom 22.07.2016, für den Streckenbereich der A 9 nördlich der AS Nürnberg-Fischbach eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von 115.800 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von 15,5 %. Im Jahr 2013 fuhren nach den Ergebnissen der amtlichen Straßenverkehrszählung durchschnittlich 104.005 Kfz/24 h auf der A 9 nördlich der AS Nürnberg-Fischbach.

Am Westrand der A 9 befinden sich schon heute auf Höhe von Fischbach b. Nürnberg zwischen Bau-km 378+048 und 378+800 Lärmschutzanlagen in Gestalt von Lärmschutzwällen, -wänden sowie Wall/Wand-Kombinationen. Die Lärmschutzanlagen sind insgesamt etwa 750 m lang. Im Rahmen der vorgesehenen Verbreiterung der A 9 wegen des am südöstlichen Ortsrand von Fischbach b. Nürnberg geplanten Beginns der Direktrampe Berlin – Heilbronn werden die Lärmschutzanlagen von Bau-km 378+488 bis Bau-km 378+800 auf einer Länge von 312 m in geringem Umfang nach Westen verschoben.

Im Zuge der schalltechnischen Berechnungen der Vorhabensträgerin (Unterlage 17.1 T), welche auf den Ergebnissen der schon angesprochenen Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak aufbauen, wurden für repräsentative Immissionsorte in Fischbach b. Nürnberg Beurteilungspegel für den von der A 9 ausgehenden Verkehrslärm errechnet, wobei diese Beurteilungspegel unter Verwendung des allgemein anerkannte Rechenprogramm "CadnaA" nach der in § 3 der 16. BImSchV verbindlich vorgegebenen Berechnungsmethode ermittelt wurden. Danach ergeben sich an den meisten der am Ostrand von Fischbach b. Nürnberg liegenden Anwesen im Einwirkungsbereich des Vorhabens im Prognosejahr 2030 geringfügige Verringerungen des Beurteilungspegels gegenüber dem Zustand ohne Umsetzung des Vorhabens. Lediglich an einem einzigen Stockwerk eines Anwesens ergibt sich eine marginale Pegelerhöhung (0,1 dB(A)) in der Nacht.

Die Ortschaft Moorenbrunn weist eine Entfernung von etwa 1,6 km zum AK Nürnberg-Ost auf. Auf Grund dieser großen räumlichen Distanz sind durch das Vorhaben keine Veränderungen hinsichtlich der Immissionsbelastung dieser Ortschaft festzustellen.

Während der Bauzeit kommt es insbesondere im Bereich der zu verschiebenden Lärmschutzanlagen zu zusätzlichen Lärmbelastungen, da zwischen dem Abbruch der beiden Anlagen und deren vollständiger Neuerrichtung der dahinter liegende Bereich von Fischbach b. Nürnberg nicht vor den Immissionen des Verkehrs geschützt ist. Hierdurch bedingt treten an mehreren Anwesen zeitweise Beurtei-



lungspegel von über 60 dB(A) nachts auf, an zwei Anwesen sogar über 62 dB(A). In der Spitze ist mit einer temporären Lärmbelastung von gerundet 64 dB(A) zu rechnen. Daneben wird es auch – etwa in Bereichen von Baustellenzu- und abfahrten – vorübergehend zu einer weiteren Lärmbelastung durch den Baubetrieb kommen.

#### Luftschadstoffe

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

Zur Ermittlung der im Prognosejahr 2030 zu erwartenden verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen wurde eine Abschätzung nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) in Bezug auf Anwesen am südöstlichen Ortsrand von Fischbach b. Nürnberg unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsentwicklung vorgenommen (siehe Unterlage 17.2 T). Diese zeigt, dass die Immissionsgrenzwerte der straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffleitkomponenten Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) an den exponiert liegenden Immissionsorten auch im ungünstigsten Fall (keine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A 9) nicht unzulässig überschritten werden. Der Jahresmittelwert für Partikel PM<sub>10</sub> liegt danach im Jahr 2030 im ungünstigsten Fall bei rund 25 µg/m<sup>3</sup>, für Partikel PM<sub>2,5</sub> bei rund 14 µg/m<sup>3</sup> und für NO<sub>2</sub> bei 31 µg/m<sup>3</sup>. Es ist mit maximal 28 Überschreitungen im Kalenderjahr des über den Tag gemittelten Immissionsgrenzwerts für Partikel PM<sub>10</sub> von 50 µg/m<sup>3</sup> sowie mit vier 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 schon vorhandenen Lärmschutzwälle, -wände und Wall/Wand-Kombinationen, die im Zuge des Vorhabens erhalten bleiben und bereichsweise nur etwas nach Westen verschoben werden, wird die Ausbreitung von Luftschadstoffen in Richtung von Fischbach b. Nürnberg gehemmt; diese abschirmende Wirkung der Lärmschutzanlagen ist bei den dargestellten Berechnungsergebnissen der Luftschadstoffe berücksichtigt.

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

#### 2.1.4.1.2 Teilbereich Erholung

Im Untersuchungsgebiet sind hauptsächlich die dort liegenden Teile des Lorenzer Reichswaldes für Erholungszwecke geeignet, wobei gerade die Kiefernwaldbereiche ein Charakteristikum für die Erholungssuchenden bilden. Die Waldflächen im Untersuchungsgebiet sind im geltenden Waldfunktionsplan allesamt als Wald mit besonderer Bedeutung für die Erholung, Intensitätsstufe II, ausgewiesen. Im nordöstlichsten Teil des Untersuchungsgebietes befinden sich teilweise Waldflächen besonderer Bedeutung für die Erholung, Intensitätsstufe I. Hierauf wirkt sich das Vorhaben wegen des auch nach seiner Verwirklichung bestehenden räumlichen Abstandes nicht aus. Ein Bereich ostseitig der Freileitungstrasse etwas nördlich der AS Nürnberg-Fischbach ist daneben als Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild im Waldfunktionsplan ausgewiesen. Auch auf dieses Areal hat das Vorhaben wegen der räumlichen Distanz keine Auswirkungen.

Daneben weist der Fischbacher Friedhof als Ort der Ruhe und des Gedenkens eine Bedeutung für die Erholung auf. Auch die Grünflächen innerhalb des Bebauungszusammenhangs von Fischbach b. Nürnberg sowie die Freiflächen, die sich östlich der A 9 etwa auf Höhe des Fischbacher Friedhofs beginnend in Richtung

Nordosten erstrecken und u. a. Pferdekoppeln beherbergen, sind für die Naherholung bedeutsam.

Ausgewiesene Rad- oder Wanderwege befinden sich nicht in der direkten Umgebung der Autobahnverkehrsflächen.

Die Areale um die A 9, die A 9, das AK Nürnberg-Ost und die AS Nürnberg-Fischbach sind durch den davon ausgehenden Verkehrslärm und die optischen Wirkungen des Verkehrs bereits vorbelastet. Dies gilt auch für den Fischbacher Friedhof.

Die Eingriffe in den Lorenzer Reichswald, die mit dem Vorhaben verbunden sind, beschränken sich auf entsprechend vorbelastete Bereiche im Umfeld der vorhandenen Autobahnanlagen. Dadurch, dass das Gelände im Untersuchungsgebiet sehr eben verläuft und großflächig bewaldet ist, sind die mit dem Vorhaben verbundenen Veränderungen im Reichswald kaum wahrzunehmen. Lediglich beim Überqueren von Autobahnflächen, etwa über die Wegeüberführung südlich von Fischbach, können die Eingriffe in den Waldbestand mit den menschlichen Sinnen erkannt werden. In die vorhandenen Friedhofsflächen, Grünflächen im Fischbacher Siedlungsbereich sowie die u. a. zum Reiten genutzten Freiflächen östlich der A 9 greift das Vorhaben nicht ein.

Wegeverbindungen werden nicht dauerhaft unterbrochen. Nur in der Bauzeit kann nicht ausgeschlossen werden, dass Wege zeitweise nicht genutzt werden können.

Während der Bauzeit kann es zeitweise zu (weiteren) Beeinträchtigungen der Erholungseignung der in der Umgebung der Autobahnverkehrsflächen liegenden Bereiche durch Lärm-, Abgas- und Staubemissionen kommen.

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 und Pflanzen*

Das Schutzgut Tiere und Pflanzen 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 faunistischen Erhebungen basiert, wird auf Kapitel 2.2 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 (Offenlandbiotope und Wald- bzw. Waldrandflächen) und Flächen i. S. d. § 30 BNatSchG bzw. des Art. 23

BayNatSchG durch Veränderung von Standortbedingungen bzw. Benachbarungswirkungen

- Zerschneidung bzw. Trennung 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 die Auswirkungen des plangegegenständlichen Vorhabens auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen wie folgt dar:

Im Rahmen des Vorhabens werden Flächen im Umfang von insgesamt etwa 12,4 ha neu versiegelt, davon ca. 6,9 ha Waldflächen. Etwa 2 ha in Zukunft nicht mehr benötigte, derzeit versiegelte Flächen werden im Zuge der Baumaßnahmen entsiegelt, so dass netto ca. 10,4 ha an Neuversiegelung mit dem Vorhaben verbunden sind. Daneben werden weitere ca. 10,8 ha Fläche auf Dauer überbaut, ca. 9,4 ha hiervon sind Waldflächen. Durch die Versiegelung bzw. Überbauung der genannten Flächen gehen dort Lebensräume wild lebender Tier- und Pflanzenarten in entsprechendem Umfang dauerhaft verloren. Davon betroffen sind vor allem Waldflächen verschiedener Art, Zusammensetzung und Ausprägung einschließlich Waldmänteln und Vorwälder, Hecken, Gehölze und Brachflächen verschiedener Art und Ausprägung, Einzelbäume, Baumreihen und Baumgruppen, kleine Fließgewässer (Hartgraben, Katzensgraben, namenloser Graben), Säume und Staudenfluren sowie kleinflächig Besenginsterheideflächen.

Der bereits entlang der Autobahntrassen bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor, der über die direkte Flächeninanspruchnahme hinausgeht, wird durch die vorgesehenen baulichen Veränderungen im Bereich des AK Nürnberg-Ost und der AS Nürnberg-Fischbach entsprechend verbreitert bzw. verlagert. Dies betrifft hauptsächlich die direkt an die Autobahntrassen angrenzenden Flächen des „Nürnberger Reichswaldes“. Konkret werden ca. 0,7 ha standortgerechte Laubwälder und sonstige standortgerechte Laub(misch)wälder neu beeinträchtigt sowie ca. 6,9 ha sonstige nicht standortgerechte Wälder. Von letzteren werden im Gegenzug wiederum ca. 1 ha im Zuge des Vorhabens von derartigen Beeinträchtigungen entlastet. 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 bestehenden Autobahntrassen bereits jetzt sehr eingeschränkt, viele Funktionsbeziehungen sind bereits mit dem Bau der Autobahnen komplett durchtrennt worden. Die von der A 6 und der A 9 ausgehenden Zerschneidungs- und Trennwirkungen werden durch die geplanten baulichen Umgestaltungen 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 bilden die A 6 und die A 9 ebenso Barrieren, die in der Regel nur noch von vergleichsweise hoch fliegenden Arten gequert werden.

Die Teilfläche 03 des Europäischen Vogelschutzgebietes DE6533471 „Nürnberger Reichswald“ wird durch die bestehenden Trassen der A 6 und der A 9 durchschnitten und ist durch die Neuerrichtung bzw. Umgestaltung der Rampen am AK Nürnberg-Ost und der AS Nürnberg-Fischbach unmittelbar betroffen. Insgesamt führt das Vorhaben zu einem dauerhaften Verlust von netto etwa 15,1 ha Wald innerhalb des Vogelschutzgebietes. Die betroffenen Flächen sind für verschiedene Vogelarten, u. a. den Schwarzspecht, den Grauspecht, die Hohltaube und Habicht sowie potentiell auch für den Sperlingskauz als Nahrungshabitat von Bedeutung.

Mit der Umsetzung des Vorhabens gehen ca. 20 potentielle Quartierbäume für verschiedene Fledermausarten verloren. Daneben kann durch den Neubau bzw. die Umsituierung von Rampen auf Grund der dadurch bedingten Verlagerung der vom Straßenverkehr ausgehenden akustischen und optischen Störwirkungen eine Reduzierung der Habitatsignung von Strukturen, die verschiedenen Vogelarten – insbesondere auch dem Baumpieper – als Lebensraum bzw. Brutplatz dienen können, nicht ausgeschlossen werden. Die betreffenden 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 vorgesehenen neuen Rampen wird der Barriereeffekt verfestigt, das Kollisionsrisiko aber nicht merklich erhöht. Insbesondere in Bezug auf die Fledermäuse wirken sich die Verlängerungen des Durchlasses der Katzensgraben unter der A 9 mit großzügigeren Abmessungen als das Bestandsbauwerk risikomindernd aus, da sie den verlängerten Durchlass auch weiterhin als gefahrlose Quermöglichkeit für Fledermäuse attraktiv halten und auch in Zukunft ein gefahrloses Unterqueren ermöglichen. Die hier bestehenden Austausch- und Wechselbeziehungen können dadurch aufrecht erhalten werden.

Beeinträchtigungen von Naturschutzgebieten, Landschaftsschutzgebieten, Naturparken, Naturdenkmälern oder geschützten Landschaftsbestandteilen sind mit dem Vorhaben nicht verbunden. Solche Gebiete befinden sich nicht im Einwirkungsbereich des Vorhabens.

In nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 BayNatSchG geschützten Flächen greift das Vorhaben nicht direkt ein. Im Untersuchungsgebiet findet sich an derartigen Flächen ein Flachmoor (MF) sowie Großröhrichtbestände (VH). Der Flachmoorbereich liegt etwa 80 m südöstlich der neuen Rampe Nürnberg (B 4) – Berlin der AS Nürnberg-Fischbach und wird im Rahmen des Vorhabens nicht tangiert. Durch seine Entfernung zur AS Nürnberg-Fischbach liegt er auch außerhalb des Bereichs, der spürbaren Beeinträchtigungen durch verkehrsbedingte Schadstoffemissionen unterliegt; dieser Bereich erstreckt sich bei den festgestellten bzw.

prognostizierten Verkehrsbelastungen nach den vorhandenen wissenschaftlichen Erkenntnissen bis etwa 50 m vom Fahrbahnrand entfernt. Die Großröhrichtbestände befinden sich im Bereich eines kleinen, zum Teil verlandeten Teiches mindestens 100 m nördlich des Fahrbahnrandes der A 6 unmittelbar östlich der Bahnlinie Regensburg – Nürnberg. Auch diese werden vom Vorhaben nicht berührt; die Bestände liegen ebenso außerhalb der Zone, innerhalb der verkehrsbedingte Schadstoffemissionen zu merklichen Beeinträchtigungen führen.

Naturnahe Feldgehölze werden im Rahmen des Vorhabens in einem Umfang von 0,11 ha versiegelt bzw. überbaut. Von standortgerechten mesophilen Hecken werden 0,07 ha überbaut. Naturnahe Buchenwälder basenarmer Standorte werden in einem Umfang von insgesamt 0,64 ha versiegelt und überbaut. In Bezug auf die verbleibenden Flächen dieser Biotopstrukturen vergrößert sich der bereits bestehende Beeinträchtigungskorridor geringfügig in entsprechendem Umfang.

Um die Barrierewirkung des bestehenden Autobahnkörpers der A 9 für wassergebundene Lebewesen und Kleintiere zu verringern, wird der neue Durchlass des Hartgrabens mit größeren Abmessungen als der Bestandsdurchlass ausgeführt, dabei werden außerdem seitlich neben dem Graben im Durchlassbereich beidseitig kleintiergerechte Trockenbermen installiert.

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 sogar spürbar verringert.

Die zur Abwicklung des Baubetriebs benötigten Flächen sind nach der Planung weitmöglichst auf Flächen des neuen Straßenkörpers vorgesehen. Die außerhalb des Straßenkörpers liegenden Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten renaturiert; davon sind 4,7 ha an Waldflächen (einschließlich 0,07 ha naturnahe Buchenwälder basenarmer Standorte), 0,43 ha naturnahe Feldgehölze und 0,01 ha standortgerechte mesophile Hecken betroffen. Die betroffenen Bereiche weisen jedoch auf Grund der Vorbelastung durch die unmittelbar angrenzenden Autobahnen nur eingeschränkte Lebensraumfunktionen auf.

Das direkte Umfeld der A 6 und der A 9 ist während der Bauarbeiten durch den Baustellenbetrieb und Transportverkehr lokal erhöhten Immissionen (Stäube und Abgase, Verlärmung), visuellen Störreizen und Erschütterungen ausgesetzt. Da die Erschließung der Baustellen wegen der örtlichen Gegebenheiten zum allergrößten Teil nur über die Autobahnen erfolgen kann und das Baufeld ausschließlich den unmittelbaren Autobahnnahbereich betrifft, sind hauptsächlich schon entsprechend vorbelastete Areale betroffen. Es lässt sich dabei nicht ausschließen, dass einzelne Exemplare von besonders bzw. streng geschützten Arten 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 Nebenbestimmungen unter A. 3.2 aber so weit wie möglich entgegen.

#### 2.1.4.3 *Schutzgut Boden*

Zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf 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
- (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 Stoffumwandlungseigenschaften des Bodens (u. a. Oberflächenwasserabfluss, Beeinflussung der Grundwasserneubildung).

Daneben kommt es auch zu Beeinträchtigungen der Nutzungsfunktionen des Bodens.

Belebter Boden geht bei der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens durch Versiegelung (Verlust von Bodenfunktionen, teilweise in bereits beeinträchtigten Bankett- und Böschungsbereichen des vorhandenen Straßenkörpers) verloren bzw. wird durch Überbauung beansprucht. Nicht mehr benötigte, derzeit versiegelte Flächen werden im Gegenzug entsiegelt; dies betrifft vorliegend Flächen im Umfang von insgesamt etwa 2 ha.

Unter Berücksichtigung dieser zu entsiegelnden Flächen werden im Rahmen des Vorhabens ca. 10,4 ha zusätzlich versiegelt. Insgesamt ist mit dem Vorhaben eine Neuversiegelung von etwa 12,4 ha verbunden. Weitere ca. 10,8 ha Fläche werden daneben überbaut, ohne dass eine Versiegelung stattfindet. auf diesen Flächen verändert sich aber dennoch der natürliche Bodenaufbau. Auf einer weiteren Fläche von insgesamt etwa 20,16 ha werden überdies naturschutz- und walddrechtliche Maßnahmen durchgeführt; hierdurch werden Flächen der landwirtschaftlichen Produktion entzogen bzw. ist eine solche nur noch eingeschränkt möglich.

Darüber hinaus erfolgt zusätzlich eine zeitweise Flächeninanspruchnahme im Zuge des Baubetriebs, da die bauzeitlich notwendigen Flächen nicht ausschließlich im Bereich der neuen Straßenbestandteile zu liegen kommen. Insbesondere ist die Herstellung von provisorischen Umleitungsfahrbahnen zur Aufrechterhaltung des Verkehrs notwendig. Die zeitweise beanspruchten Flächen werden nach Ende der Bauarbeiten renaturiert, so dass sich die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden insoweit zumindest deutlich reduzieren.

Die Versiegelung von Boden bedeutet neben dem dauerhaften Verlust aller Bodenfunktionen 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 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 neu zu errichtenden Verkehrsflächen 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 Le-

bensraumfunktionen 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 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 soweit wie möglich am Bestand und zieht in diesem Rahmen 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 4,7 ha Waldflächen, die nur während der Bauzeit beansprucht werden, werden nach Abschluss der Maßnahme in Gestalt von Waldrandunterpflanzungen wieder aufgeforstet. Sowohl die Speicher- und Reglerfunktion als auch die Lebensraumfunktion der bauzeitlich herangezogenen 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. 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 Trasse. 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 von der Umgestaltung des AK Nürnberg-Ost und der AS Nürnberg-Fischbach ausgehenden Auswirkungen muss sich auf diese wissenschaftlichen Erkenntnisse stützen (vgl. § 6 Abs. 3 Nr. 3 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 Straßentrassen konzentriert und mit zunehmender Entfernung sowie zunehmender Bodentiefe abnimmt. Der betriebsbedingte Eintrag von Schadstoffen (Tausalzlösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl, etc.) ergibt sich hauptsächlich im bereits stark belasteten Nahbereich der bestehenden Trassen. Eine Beaufschlagung von bislang unbeeinflussten Arealen ist nicht anzunehmen. Durch 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 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.

Beeinträchtigungen des Bodens während des Baubetriebs durch den Baustellenverkehr, das Betanken von Maschinen etc. werden ebenso nicht ganz auszuschließen sein. Hier sind jedoch verschiedene Sicherungs- und Vorsorgemaßnahmen vorgesehen.

#### 2.1.4.4 *Schutzgut Wasser*

##### 2.1.4.4.1 Oberflächengewässer

Festgesetzte Überschwemmungsgebiete befinden sich nicht im Vorhabensbereich. Die rechtsförmlich festgesetzten Überschwemmungsgebiete am Langwassergraben und Katzensgraben beginnen erst in deutlicher Entfernung von der A 6 bzw. der A 9.

Der in Ost-West-Richtung fließende Katzensgraben wird im Querungsbereich mit der halbdirekten Rampe Heilbronn – Berlin östlich der A 9 auf einer Länge von rund 40 m überbaut. Ebenso wird er westlich der A 9 im Querungsbereich mit der neuen Direktrampe Berlin – Heilbronn auf einer Länge von ebenfalls etwa 40 m überbaut. In diesen beiden Querungsbereichen wird der Graben jeweils in einem Rahmendurchlass mit einer lichten Weite von 1,95 m und einer lichten Höhe von ebenfalls 1,95 m verrohrt geführt. Die beiden Durchlässe sind damit großzügiger dimensioniert als der unter der A 9 bereits vorhandene Durchlass des Katzensgrabens. Dieser Gewölbedurchlass weist eine lichte Weite von 0,8 m und eine lichte Höhe von 1,2 m auf. Er bleibt in diesen Abmessungen weiterhin bestehen und wird lediglich teilweise zurückgebaut. Die Abmessungen der neuen Rahmendurchlässe rühren insbesondere daher, dass für Fledermäuse hier weiterhin die Möglichkeit zum Einfliegen bestehen soll. Auf Grund der gegenüber dem bestehenden Durchlass deutlich größeren Abmessungen bewirken die neuen Gewässerverrohrungen keine nachteiligen Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss. Im Hochwasserfall ist nach wie vor der bestehende Durchlass das für einen Aufstau maßgebliche „Nadelöhr“.

Der ebenfalls in Ost-West-Richtung fließende Hartgraben wird infolge der Erweiterung der Verkehrsflächen der A 9 auf einer Länge von etwa 100 m unmittelbar westlich der Autobahn überbaut. Die Unterführung des Hartgrabens unter der A 9 wird deshalb abgebrochen und gut 100 m südlich neu errichtet. Dadurch bedingt verläuft der Hartgraben zukünftig um etwa diese 100 m länger als bislang auf der Ostseite der A 9. Die neue Unterführung erhält eine lichte Weite von 5 m und eine lichte Höhe von 1,25 m. Das vorhandene Unterführungsbauwerk weist eine lichte Weite von 2,65 m auf. Am Westrand der A 9 mündet der Graben nach Unterquerung des Autobahnkörpers wieder in das vorhandene Grabenbett. Kurz nachdem der Graben auf das bestehende Bett trifft, wird er wie bisher schon im Bereich des Fischbacher Friedhofs verrohrt geführt. Südlich des Friedhofs und des daran anschließenden Forstwegs wird der Hartgraben auf einer Länge von ca. 65 m aufgeweitet und bepflanzt, um eine ausreichende Vorreinigung des Autobahnabwassers, das im Bereich der neuen Unterführung des Grabens unter der A 9 diesem zugeführt wird, sicherstellen zu können. Dabei wird er in seinem Verlauf wegen der unmittelbar benachbart geplanten Beckenanlage ASB/RHB 378-1R auch hier nochmals kleinräumig angepasst.

Daneben wird außerdem ein Graben etwas südlich des Friedhofs von Fischbach, der in diesem Bereich in den Hartgraben einmündet, durch den Bau der Beckenanlage ASB/RHB 378-1R auf einer Länge von etwa 100 m überbaut. Der Graben wird infolge dessen östlich und westlich der A 9 verlegt, wobei der Schwerpunkt



der Verlegung auf der Westseite der A 9 liegt. In diesem Zug wird auch ein neuer Gewässerdurchlass unter der Autobahn ca. 30 m nördlich des bestehenden Durchlasses gebaut. Der bestehende Durchlass weist einen Nenndurchmesser von 800 mm auf, der neue mit 1000 mm einen etwas größeren. In Zukunft mündet der Graben auf der Westseite der A 9 unmittelbar südlich des dortigen Forstwegs in den Hartgraben.

Die durch den Kfz-Verkehr auf den Verkehrsflächen der Autobahn erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe (Tausalzlösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl etc.) werden als Schweb- oder Feststoffe vom Niederschlagswasser abtransportiert. Hieraus resultiert eine Gefährdung der Oberflächengewässer 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. Diese Einrichtungen können auch bei Unfällen evtl. auslaufendes Mineralöl und andere wassergefährdende Stoffe zurückhalten, so dass diese gesondert behandelt und beseitigt werden können. Chloride aus der Salzstreuung werden durch die Absetz-, aber vor allem auch durch die Regenrückhaltebecken vorübergehend gepuffert und nur verdünnt weitergeleitet. Auch die für die Verkehrsflächen der A 9 auf Höhe des Fischbacher Friedhofs vorgesehene Behandlung des anfallenden Wassers (Durchfließen einer bepflanzten Vegetationspassage im Hartgraben) bewirkt eine Vorreinigung, da hierbei das Wasser horizontal filtriert wird, außerdem reinigen die mit Pflanzen besetzten Bodenschichten das Wasser. Derzeit erfolgt im Vorhabensbereich überwiegend noch keine quantitative und qualitative Behandlung des Straßenwassers der Autobahnverkehrsflächen.

Die mit der flächenhaften Versiegelung verbundene Erhöhung und Beschleunigung des Oberflächenwasserabflusses kann zu einer Verschärfung der Hochwassergefährdung führen und Schäden an den für die Straßenentwässerung genutzten Vorflutern hervorrufen. Dem wird jedoch durch die Anordnung von Regenrückhaltebecken wirksam entgegen getreten, 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. 4.3 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 geplanten Bauvorhabens auf das vorhandene Grundwasserpotential zu widmen.

Zu negativen Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung führt vor allem die neu hinzukommende Bodenversiegelung in einem Umfang von netto ca. 10,4 ha.

Im Bereich der hiervon betroffenen Flächen findet zukünftig keine Grundwasserneubildung mehr statt. Daneben werden in Einschnittslagen die das Grundwasservorkommen schützenden Deckschichten geschmälert. Des Weiteren entstehen durch die Überbauung und Verdichtung im Bereich der Straßenebenenflächen, durch Störungen des Bodengefüges und durch verkehrsbedingte Schadstoffeinträge Beeinträchtigungen für das Grundwasser.

Im Bereich des Geländeeinschnitts nördlich der AS Nürnberg-Fischbach sowie des Einschnitts beim Bauwerk BW 378c liegt auf einer Streckenlänge von ca. 800 m der Grundwasserstand ostseitig der Autobahn in Höhe des geplanten Straßenplanums sowie bis ca. 1 m darüber. Somit ist dort bei der Realisierung des Vorhabens ein Anschneiden des Grundwassers unvermeidlich. Es ist erforderlich, das Grundwasser in diesem Bereich lokal begrenzt in gewissem Maß abzusenken. Der Wirkungsbereich der Grundwasserabsenkung kann auf der Grundlage der momentan bekannten Daten zumindest näherungsweise abgeschätzt werden. Danach wird der Absenkrichter im Bereich der vorgesehenen Tiefenentwässerungsanlagen eine Ausdehnung in der Größenordnung von bis zu etwa 20 m aufweisen. Innerhalb dieser Zone liegen zukünftig neben Böschungen und anderen Straßenebenenflächen randlich auch Waldflächen. Westlich der A 9 wird im Bereich des Bauwerks BW 378c bereits heute Grundwasser mit Hilfe einer Tiefenentwässerung dauerhaft abgeleitet. Diese bleibt auch weiterhin bestehen und wird lediglich baulich angepasst.

Nach der derzeit bestehenden Kenntnislage werden teilweise auch bauzeitliche Wasserhaltungen notwendig, im Rahmen derer Grundwasser abgeleitet würde. Diese Wasserhaltungen sind nicht Gegenstand der festgestellten Planunterlagen; insoweit fehlen derzeit noch die für detaillierte fachliche Betrachtung notwendigen Daten. Die Vorhabensträgerin hat deshalb dann, wenn diese Daten vorliegen, hierfür separat eine wasserrechtliche Erlaubnis einzuholen. Unabhängig davon kann aber davon ausgegangen werden, dass evtl. temporäre Grundwasserabsenkungen im Zuge von Bauwasserhaltungen sich nur auf vergleichsweise kurze Dauer und lokal begrenzt auf die gegebenen Grundwasserverhältnisse auswirken und diese sich außerdem nach Beendigung der Wasserhaltungen wieder in Richtung der ursprünglichen Verhältnisse zurück entwickeln werden. Durch geeignete Schutzmaßnahmen während der Wasserhaltung, z. B. die Verwendung weitgehend wasserdichter Spundwandkonstruktionen bei der Absicherung der Baugruben, können die für den Grundwasserhaushalt temporär entstehenden Beeinträchtigungen zudem hinsichtlich ihrer Intensität deutlich verringert werden. Eine dauerhafte Veränderung der Grundwassersituation infolge von Bauwasserhaltungen ist nicht zu befürchten.

Der teilweise veränderte Abfluss von Oberflächenwasser und die Anlegung von Absetz- und Regenrückhaltebecken führen zu einer gewissen Veränderung im örtlichen Gewässersystem, reduzieren gleichzeitig aber deutlich die Beeinträchtigungen für das Grundwasser infolge von 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.

In Wasserschutzgebiete greift das Vorhaben nicht ein. Das nächstgelegene Wasserschutzgebiet liegt mindestens 250 m von der A 9 entfernt.

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.

#### 2.1.4.5 *Schutzgut Luft und Klima*

##### 2.1.4.5.1 Luft

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen 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, wie den meteorologischen Bedingungen, fotochemischen und physikalisch-chemischen Umwandlungsprozessen, der Topographie, Anpflanzungen am Straßenrand usw. Die Schadstoffkonzentrationen nehmen mit zunehmender Entfernung 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 Anwesen am südöstlichen Ortsrand von Fischbach b. Nürnberg vor, die von der Vorhabensträgerin unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsentwicklung erstellt wurde (siehe Unterlage 17.2 T). Diese zeigt, dass die Immissionsgrenzwerte der straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffleitkomponenten Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) an den exponiert liegenden Immissionsorten nicht unzulässig überschritten werden (vgl. dazu Einzelnen die Ausführungen unter C. 2.1.4.1.1).

Während der Bauzeit kann es – lokal und zeitlich begrenzt – zu zusätzlichen Immissionen im Umfeld der neu zu bauenden bzw. anzupassenden Straßenabschnitte 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 allgemeinen Kenntnisstandes und der allgemein anerkannten Prüfmethode" gefordert, 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 einem schmalen Bereich beidseits der neuen Streckenabschnitte sowie zu einer kleinräumigen Verlagerung der Belastung im

Bereich der baulich angepassten Straßenabschnitte führt; die schon bestehenden Verkehrsflächen im Bereich des AK Nürnberg-Ost und der AS Nürnberg-Fischbach und die damit verbundenen Vorbelastungen sind 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 können die in der Planung vorgesehenen Anpflanzungen auch zur Minderung der Ausbreitung verkehrsbedingter Schadstoffimmissionen beitragen.

#### 2.1.4.5.2 Klima

Eine Veränderung des (globalen) Klimas infolge der Auswirkungen des Straßenverkehrs durch den Schadstoffeintrag in die Atmosphäre ist nicht quantifizierbar, zudem wegen eines gegenüber dem Fall, dass das Vorhaben nicht verwirklicht würde, annähernd gleichbleibenden Schadstoffausstoßes jedenfalls vernachlässigbar. Zwar mag die Schadstoffmenge, die von dem auf den gegenständlichen Straßenabschnitten rollenden Verkehr emittiert wird, mit zum Treibhauseffekt und damit zur Erwärmung der Atmosphäre und zur Klimaänderung beitragen, dies ist jedoch nicht im Sinne der juristischen Kausalitätslehre genau diesem Straßenabschnitt zuordenbar. Insoweit wird hier der Bereich dessen, was ein konkretes Planfeststellungsverfahren zu leisten vermag, verlassen und der Bereich des vorrechtlichen, jenseits verwaltungsbehördlicher Überprüfbarkeit liegenden politisch-administrativen Gestaltungsspielraums erreicht.

Im Straßenumfeld können allerdings Änderungen und Störungen des Kleinklimas auftreten. Negative Auswirkungen ergeben sich in diesem Zusammenhang durch die Beseitigung von Waldflächen im Umfang von etwa 16,3 ha, welchen eine Funktion als Frischluftentstehungsgebiete zukommt. Die großflächigen Waldgebiete des Lorenzer Reichswaldes filtern vorhandene Luftschadstoffe aus, halten diese fest und verdünnen sie durch turbulente Diffusion. Immergrüne Nadelgehölze wie die im Untersuchungsraum in der Summe häufig vorkommende Kiefer können dabei in besonders hohem Maße Schadstoffe aufnehmen. Von der gesamten Fläche der zusammen hängenden Waldgebiete geht allerdings nur ein sehr kleiner Teil verloren, so dass erhebliche nachhaltige Auswirkungen auf die Frischluftentstehung nicht befürchtet werden müssen.

Im Untersuchungsgebiet treten nur geringen Reliefunterschiede auf, der Waldanteil ist sehr hoch, zudem unterbinden schon die vorhandenen Autobahntrassen bodennahe Luftabflüsse quer zu den einzelnen Fahrbahnen. Infolge dessen finden sich im Vorhabensbereich keine klimaökologisch bedeutende Frisch- bzw. Kaltluftabflussbahnen, auf die sich das Vorhaben negativ auswirken könnte. Den unbewaldeten Flächen kommt wegen ihrer Lage und geringen Größe ebenso derzeit schon keine klimatische Funktion zu.

#### 2.1.4.6 *Schutzgut Landschaft*

Die Landschaft im Untersuchungsgebiet ist geprägt durch die ausgedehnten Waldflächen des Lorenzer Reichswaldes. Neben den für den Reichswald charakteristischen Kiefernwäldern sind Mischwälder mit dichterem Unterwuchs vorzufinden. Die Übergänge in die freie Landschaft nehmen von Sträuchern geprägte Waldränder und Ruderalfluren ein. Im Norden des Untersuchungsgebietes befindet sich ein Teil einer unbewaldeten Insel, in welcher die Ortschaft Fischbach b. Nürnberg liegt.

Das Untersuchungsgebiet ist reliefarm und daher grundsätzlich gut zu überblicken, durch die großflächige Bewaldung sind aber nur kleinräumige Blickbeziehungen vorzufinden.

Das Landschaftsbild wird vorhabensbedingt in Form visueller Beeinträchtigungen durch technische Bauwerke und durch Eingriffe in das Landschaftsrelief beeinträchtigt.

Die Landschaftssituation ist im gesamten Baubereich allerdings durch die schon vorhandenen linienförmigen Infrastruktureinrichtungen, insbesondere die Autobahnverkehrsflächen, geprägt und dadurch entsprechend vorbelastet. Die visuellen Veränderungen durch das Vorhaben spielen sich in diesen vorbelasteten Bereichen ab. Wegen der optischen Abschirmung durch die vorhandenen Waldbestände können die erfolgenden Änderungen hauptsächlich nur beim Befahren der Autobahnverkehrsflächen wahrgenommen werden.

Nach der festgestellten Planung werden relativ großflächig standortheimische Hecken und Gebüsche auf Böschungs- und Straßennebenflächen gepflanzt. In den neu angelegten Entwässerungsmulden wird Landschaftsrasen angesät. In den Bankettbereichen wird durch natürliche Sukzession eine Grasnarbe entstehen. Die beiden letztgenannten Bereiche werden allerdings regelmäßig gemäht, so dass sich nur eine relativ kurze Grasnarbe entwickeln kann. Die Böschungen sowie sonstige Straßennebenflächen, deren Standfestigkeit gesichert werden muss, werden mit Oberboden angedeckt und dann mit Landschaftsrasen angesät. Bei den Straßennebenflächen, die eine ausreichende Standfestigkeit aufweisen, wird auf einen Oberbodenauftrag verzichtet, die Flächen werden direkt der natürlichen Sukzession überlassen. Diese einzelnen Maßnahmen tragen in ihrer Gesamtheit dazu bei, die mit dem Vorhaben verbundenen landschaftsoptischen Beeinträchtigungen – wenn auch teilweise mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung, die durch die längere Aufwuchszeiten bedingt ist – zu verringern und die neuen bzw. baulich umgestalteten Straßenkörper möglichst harmonisch in die umgebende Landschaft einzubinden.

In kleinräumig begrenzten Landschaftsausschnitten kommt es zu (zusätzlichen) temporären Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch die vorübergehende Inanspruchnahme von trassennahen Flächen für Baufelder. Im Hinblick auf deren geringe Ausdehnung und die optischen Einwirkungen der schon bestehenden Straßenkörper auf das Erscheinungsbild der Landschaft führen diese zeitweisen Zusatzeinflüsse 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.

Bekannte Bodendenkmäler gibt es im Bereich des Baufeldes ebenso nicht. Allerdings lassen, wie das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilt hat, die Flurnamen „Beim eingefallenen Schloss“ und „Schatzgrube“ auf Gebäudefundamente schließen (Verdachtsfläche V-5-6533-0001); betroffen hiervon sind Flächen in Randbereichen der AS Nürnberg-Fischbach. Eine Beeinträchtigung oder Zerstörung von Bodendenkmälern in diesen Bereichen kann daher nicht ausgeschlossen werden. Es erscheint insbesondere eine Beeinträchtigung durch den Abtrag von

Oberboden durch Bodenentnahmen möglich. Den Belangen des Bodendenkmal-schutzes 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. 3.3.10).

Nachhaltige Auswirkungen des Vorhabens auf die Kulturlandschaft sowie Ensembles und ihre räumlichen Beziehungen sowie Blickbeziehungen sind nicht zu erkennen.

#### 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) wurden direkt oder indirekt bereits oben im Rahmen der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter beschrieben.

#### 2.1.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die in der Planung vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen reduzieren die entstehenden Beeinträchtigungen der betroffenen Schutzgüter in großem Umfang. Dennoch verbleiben Auswirkungen, 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 betroffene Flächen, Funktionen und räumliche Beziehungsgefüge (Lebensraumabfolgen, Verbundsysteme) wiederhergestellt oder neu geschaffen werden. Insgesamt umfassen die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen, die eine Aufwertung von Flächenarealen beinhalten und nicht lediglich punktuelle Aufwertungsmaßnahmen, eine Fläche von rund 19,7 ha (siehe hierzu Teil 2 der Unterlage 9.4 T).

Folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind vorgesehen:

- Ausgleichsmaßnahme 8 A<sub>CEF</sub>: Anbringen von Fledermauskästen.  
Bäume im Eingriffsbereich mit Baumhöhlen, Spalten oder abstehender Rinde, die Potential als Fledermausquartiere aufweisen, werden im Winterhalbjahr vor den geplanten Fällungen kartiert und markiert. Pro markiertem Baum, der als potentieller Quartierbaum identifiziert wurde und im Rahmen der Baufeldvorbereitungen gefällt wird, werden je drei Fledermauskästen an Bäumen aufgehängt, die für Fledermäuse gut anzufliegen sind, zum Schutz vor Beschädigungen durch den Forstbetrieb jedoch nicht an Kreuzungen oder potentiellen Holzlagerplätzen.
- Ausgleichsmaßnahme 9 A<sub>FFH</sub>: Freistellen von Altbäumen  
Dabei ist vorgesehen, 5-6 potentielle Höhlen- und Nahrungsbäume für Spechte und höhlennutzende Folgearten freizustellen. Dies soll durch Auflichten von Teilbereichen um die Stammbereiche (vor allem in Bereichen mit dichter Fichtenbestockung) erfolgen. Einzelne Bäume im Auslichtungsbereich werden als Totholz belassen (sowohl stehend als auch liegend). Hierdurch sollen Altbäume, die für Spechte und deren Folgenutzer derzeit nur schlecht zugänglich sind, für diese besser nutzbar gemacht werden, da die Bäume durch die Freistellung dann von den betreffenden Arten angefliegen werden können. Daneben werden in den freigestellten Bäumen künstliche, für Fledermäuse geeignete Höhlen angelegt.

- Ersatzmaßnahme 10 E<sub>FFH</sub>: Erweiterung des Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“  
Im Rahmen dieser Maßnahme ist Einbeziehung eines an das Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ angrenzenden Waldbestandes in das Schutzgebiet vorgesehen. Dies hat zur Folge, dass auch dort in Zukunft die Maßgaben des Managementplans für das Vogelschutzgebiet gelten und zu beachten sind. Die Maßnahme umfasst insgesamt eine Fläche von etwa 15,1 ha und kommt auf den Grundstücken Fl.-Nrn. 1053/8, 1053, 1036 und 1031/2, Gemarkung Schönberg, zu liegen (siehe Unterlage 9.2 Blatt 9). Die Maßnahmenfläche liegt südwestlich von Schönberg (Lauf a. d. Pegnitz) im Landkreis Nürnberger Land unmittelbar nordöstlich der Teilfläche 03 des Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“ (siehe Unterlage 19.3.2 Blatt 1). Mit der Nebenbestimmung A 3.3.1 wurden der Vorhabensträgerin noch ergänzende punktuelle Aufwertungsmaßnahmen auf Maßnahmenfläche aufgegeben.
- Ausgleichsmaßnahme 11 A: Entwicklung magerer Offenlandflächen nordöstlich des AK Nürnberg-Ost auf einer Fläche von insgesamt 6.934 m<sup>2</sup> (53.427 Wertpunkte)
- Ausgleichsmaßnahme 12 A: Waldneugründung nordöstlich des AK Nürnberg-Ost auf einer Fläche von 3.381 m<sup>2</sup> (30.866 Wertpunkte)
- Ausgleichsmaßnahme 13 A: Waldneugründung südwestlich der AS Nürnberg-Fischbach auf einer Fläche von 10.564 m<sup>2</sup> ( 67.646 Wertpunkte)
- Ausgleichsmaßnahme 14.1 A: Waldneugründung auf Flächen des Muna-Geländes südwestlich der sog. FASA-Fläche mit einem Flächenumfang von 6.314 m<sup>2</sup> (49.793 Wertpunkte)
- Ausgleichsmaßnahme 14.2 A: Waldneugründung auf Flächen des Muna-Geländes südlich der sog. FASA-Fläche auf einer Fläche von 2.202 m<sup>2</sup> (11.809 Wertpunkte)
- Ausgleichsmaßnahme 14.3 A: Waldneugründung auf Flächen des Muna-Geländes auf der sog. POL-Fläche, ehem. Tanklager mit einem Flächenumfang von 80.370 m<sup>2</sup> (538.067 WP)
- Ersatzmaßnahme 16.1 E: Waldneugründung nördlich der A 6 bei Schwabach auf den ehem. Flächen des Stützpunktes Schwabach des Autobahnbetriebsdienstes auf einer Fläche von 22.816 m<sup>2</sup> (164.220 Wertpunkte)
- Ersatzmaßnahme 16.2 E T: Waldneugründung nördlich der A 6 bei Schwabach östlich der Lindenstraße mit einem Flächenumfang von 8.193 m<sup>2</sup> (50.824 Wertpunkte)
- Ersatzmaßnahme 16.3 E T: Waldneugründung südlich der A 6 bei Schwabach („Lindenstraße 81“) mit einem Flächenumfang von 4.457 m<sup>2</sup> (26.605 Wertpunkte).
- Ersatzmaßnahme 16.4 E T: Waldneugründung südlich der A 6 bei Schwabach („Maiselach“) mit einem Flächenumfang von 1.320 m<sup>2</sup> (6.662 Wertpunkte)
- Ersatzmaßnahme 17.1 E: Waldneugründung nördlich Winkelhaid „Steinbruchfeld“ auf einer Fläche von 7.429 m<sup>2</sup> (50.625 Wertpunkte)

- Ersatzmaßnahme 17.2 E: Waldneugründung nördlich Winkelhaid „Ameisenloch“ auf einer Fläche von 5.120 m<sup>2</sup> (34.877 Wertpunkte)
- Ersatzmaßnahme 18 E: Waldneugründung westlich Schwand („Herbstwiesen“) mit einem Flächenumfang von 3.980 m<sup>2</sup> (26.365 Wertpunkte)
- Ersatzmaßnahme 19 E T: Waldneugründung südwestlich von Großschwarzenlohe „See“ mit einem Flächenumfang von 2.247 m<sup>2</sup> (15.737 Wertpunkte)
- Ersatzmaßnahme 24 E T: Waldneugründung nordöstlich von Kammerstein („Bei Schattenhof“) im Umfang von 5.594 m<sup>2</sup> (46.432 Wertpunkte)
- Ersatzmaßnahme 25 E T: Entwicklung einer strukturreichen Offenlandfläche nördlich von Hannberg mit einem Umfang von 14.159 m<sup>2</sup> (114.129 Wertpunkte)
- Ersatzmaßnahme 26 E T: Entwicklung einer strukturreichen Offenlandfläche nordwestlich der A 6 bei Penzendorf („Ruhestein“) mit einem Umfang von 5.855 m<sup>2</sup> (43.908 Wertpunkte)
- Ersatzmaßnahme 27 E T: Entwicklung einer strukturreichen Offenlandfläche nördlich der A 6 bei Uigenau („Weinberg“) mit einem Umfang von 2.701 m<sup>2</sup> (9.496 Wertpunkte)
- Ersatzmaßnahme 28.1 E T: Entwicklung einer strukturreichen Offenlandfläche nördlich von Winkelhaid („Ameisenloch“) mit einem Flächenumfang von 1.130 m<sup>2</sup> (6.947 Wertpunkte)
- Ersatzmaßnahme 28.2 E T: Entwicklung einer strukturreicher Offenlandfläche nördlich von Winkelhaid („Am Bühl“) mit einem Flächenumfang von 2.180 m<sup>2</sup> (11.608 Wertpunkte)

Die in der öffentlich ausgelegten Planung außerdem vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen 19 E (Waldneugründung südwestlich Großschwarzenlohe „See“), 21 E (Waldneugründung nördlich Lampersdorf „Gemeindespan“), 22 E (Waldneugründung östlich Lampersdorf „Hackelfeld“), 23.1 E (Entwicklung strukturreicher Offenlandfläche südlich Großschwarzenlohe „In der Lache“), 23.2 E (Entwicklung strukturreicher Offenlandfläche südöstlich Großschwarzenlohe „Leinschlag“), 23.3 E (Entwicklung strukturreicher Offenlandfläche südöstlich Großschwarzenlohe „Am Bach“) und 23.4 E (Entwicklung strukturreicher Offenlandfläche südöstlich Großschwarzenlohe „Am Ratzenwinkel“) wurden im Zuge der eingebrachten Tektur aus der Planung herausgenommen.

Die Einzelheiten der Maßnahmen sind in Unterlage 9.3 T sowie Teil 2 der Unterlage 9.4 T Bezug beschrieben, die Lage der einzelnen Maßnahmeflächen 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. 3.3.2 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 Trassenführung nicht zu beanstanden ist. Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 UVPG ist damit Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine "Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Verfahrens geprüften Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens" (BVerwG, Beschluss vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Auch § 17 Satz 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG, Urteil vom 25.01.1996, DVBl. 1996, 667).

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

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

### 2.2.1.1 Teilbereich Wohnen

#### 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. AllMBl. 16/1988, 670). Je nach bauplanerischer Nutzung sollen bei Verkehrswegen die nachfolgend genannten Beurteilungspegel eingehalten werden:

<b>Nutzungen</b>	<b>Tag/Nacht</b>
reine Wohngebiete	50 dB(A)/40 dB(A)
allgemeine Wohngebiete	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 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:

<b>Nutzungen</b>	<b>Tag/Nacht</b>
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) bzw. 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)

Unter Beachtung dieser rechtlichen Vorgaben lassen sich die dauerhaften Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 12 UVPG bezüglich 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 plangegenständlichen Vorhabens stellt sich demnach wie folgt dar:

Am südöstlichen Ortsrand von Fischbach b. Nürnberg treten im Jahr 2030 bei Verwirklichung des Vorhabens Beurteilungspegel von maximal 63 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht in Gebieten, die als allgemeines Wohngebiet einzustufen sind, und von höchstens 66 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts in Dorf- und

Mischgebieten auf. Die Orientierungswerte der DIN 18005 werden damit deutlich überschritten, auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden nicht eingehalten. Da dabei auch die einschlägigen Taggrenzwerte der 16. BImSchV an mehreren Fassadenseiten auf Erdgeschosshöhe überschritten werden, ist davon auszugehen, dass ebenso in Außenwohnbereichen in der Nähe dieser Fassaden die Grenzwerte überschritten werden. Nachts reichen die Pegel mit bis zu 59 dB(A) im Bereich von Wohngebieten an die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle heran bzw. erreichen diese mit 62 dB(A) im Bereich von Dorf- und Mischgebieten sogar. Die aktuell geltenden Orientierungswerte für die Lärmsanierung werden nachts sowohl in Wohn- als auch in Dorf- und Mischgebieten überschritten. Auf Grund dessen sind die Auswirkungen auf die künftige Lärmsituation nach den dargestellten Maßstäben als sehr hohe Beeinträchtigung anzusehen.

Die genaue Lage der betroffenen Immissionsorte ergibt sich 17.1 T i. V. m. Unterlage 7 T. Die exakte Höhe der einzelnen Überschreitungen an den Immissionsorten ergibt sich aus den Berechnungstabellen am Ende der Unterlage 17.1 T.

Auf der anderen Seite ist allerdings zu berücksichtigen, dass praktisch an allen untersuchten Immissionsorten gegenüber der Situation, die sich im Jahr 2030 ohne eine Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens ergeben würde, durchgängig geringe Lärmpegelminderungen von unter 1 dB(A) ergeben, die vor allem auf der mit der Verschiebung der vorhandenen Lärmschutzanlagen nach Westen verbundene Heranrücken der Beugungskante an die Bebauung beruhen. Im Extremfall betragen die Pegelminderungen bis zu 1,9 dB(A). Lediglich an einer Fassadenseite eines der untersuchten Anwesen tritt im Nachtzeitraum eine marginale Pegelsteigerungen um 0,1 dB(A) ein. Insofern muss festgestellt werden, dass das Vorhaben insgesamt zu einer leichten Verbesserung der Lärmbelastungssituation in Fischbach b. Nürnberg führt und die hohe Vorbelastung sogar etwas mindert, ihm mithin die hohe Belastung nur zu einem geringen Teil zugerechnet werden kann (soweit tatsächlich eine Pegelerhöhung gegenüber Zustand ohne Umsetzung des Vorhabens erfolgt).

Insgesamt misst die Planfeststellungsbehörde den Lärmauswirkungen des Vorhabens auch unter Berücksichtigung der erfolgenden Pegelminderungen wegen der absoluten Höhe der zukünftig anzutreffenden Lärmpegel ein hohes Gewicht zu. Die während der Bauzeit zusätzlich entstehenden Lärmwirkungen sind hierbei berücksichtigt. Diese sind zwar vor allem in Bezug auf den Zeitraum zwischen dem Abbruch der beiden zu verschiebenden Lärmschutzanlagen und deren vollständiger Neuerrichtung für die in der Nähe der A 9 liegenden Anwesen in Fischbach b. Nürnberg von nicht unerheblichem Ausmaß, da diese in dem betreffenden Zeitraum nicht vor den Immissionen des Verkehrs auf der Autobahn geschützt sind. Nachts erreichen bzw. überschreiten die Beurteilungspegel mit bis zu gerundet 64 dB(A) im Bereich von Mischgebieten sogar an zwei Anwesen die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle. Auf der anderen Seite ist zu sehen, dass die entsprechende Bauphase nur wenige Monate in Anspruch nehmen wird, die Zahl der Betroffenen überschaubar ist und den Betroffenen mit der Nebenbestimmung A. 3.4.4 interimistischer Lärmschutz zuerkannt wurde. Im Hinblick darauf kommt den während des angesprochenen Zeitraums zusätzlich entstehenden Lärmbeeinträchtigungen jedenfalls keine Bedeutung zu, die es rechtfertigen würde, insoweit eine sehr hohe Beeinträchtigung anzunehmen. Hinsichtlich der übrigen bauzeitlichen Lärmauswirkungen des Vorhabens ist festzuhalten, dass diese auf Grund ihrer vorübergehenden Natur sowie der hohen Belastung, die ohnehin von der A 9 ausgeht, nicht weiter ins Gewicht fallen.

### 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 Unterlage 17.2 T der Planunterlagen ergibt sich, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV schon an den exponiert am südöstlichen Ortsrand von Fischbach b. Nürnberg liegenden Anwesen, die von allen Wohnanwesen im Untersuchungsgebiet am nächsten zu Autobahnverkehrsflächen liegen, nicht bzw. nicht über das zulässige Maß hinaus überschritten werden. Im Hinblick darauf darf davon ausgegangen werden, dass erst recht in allen anderen Siedlungsbereichen im Umfeld des Vorhabens, d. h. in den Bereichen, in denen sich Menschen dauerhaft aufhalten, keine unzulässigen Grenzwertüberschreitungen ergeben.

Auf Grund dessen kann die Beeinträchtigung durch vom Verkehr emittierte Luftschadstoffe als nur von mittlerer Schwere betrachtet werden. Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang insbesondere auch, dass die Autobahnverkehrsflächen selbst nicht dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen und das gegenständliche Vorhaben nicht zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung und damit zu einer Erhöhung der Schadstoffimmissionen durch den Kfz-Verkehr führt.

#### 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 Ortslage sind die Flächen bereits starken Lärm- und Schadstoffimmissionen ausgesetzt und deshalb für die Erholung kaum attraktiv. Ausgewiesene Rad- oder Wanderwege verlaufen in diesen Bereichen nicht. Diese Areale sind, soweit sie überhaupt zugänglich sind, nur über Forstwege erreichbar. Dadurch bedingt ergibt sich durch das Vorhaben keine bedeutsame Veränderung, da es lediglich in geringem Maß zu einer Erweiterung des schon durch Immissionen beeinträchtigten Bereichs führt. Auf die Erholungseignung des Lorenzer Reichswaldes an sich hat das Vorhaben in Anbetracht der Großräumigkeit der Waldbestände des Reichswaldes keinen Einfluss.

Im Bereich des Friedhofs von Fischbach b. Nürnberg entstehen wegen der in diesem Streckenabschnitt nur geringen baulichen Veränderungen keine Änderungen an der Immissionsbelastung. Die Grün- und Freiflächen in Fischbach b. Nürnberg sowie die Flächen, auf den sich östlich der A 9 auf Höhe von Pferdekoppeln befinden, unterliegen nach Verwirklichung des Vorhabens deshalb ebenso keiner merklich veränderten Immissionsbelastung. Lediglich während der Bauzeit können temporär gewisse zusätzliche Beeinträchtigungen entstehen, die aber zeitlich relativ überschaubar ausfallen werden.

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 und Pflanzen**

Der Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen 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
- § 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 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

Auf der Grundlage dieser Vorschriften und Unterlagen werden die erheblichen und/oder nachhaltigen Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen 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 und Europäische 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 stehen durch das Vorhaben in mehrfacher Hinsicht sehr hohe Beeinträchtigungen zu erwarten. Mit der Umsetzung des Vorhabens gehen netto etwa 15,1 ha Wald dauerhaft innerhalb des Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“ verloren. Dadurch verringert sich in entsprechendem Umfang der für verschiedene besonders geschützte Vogelarten vorhandene Nahrungslebensraum. Wegen dieses großen anlagebedingten Verlustes treten im Ergebnis Beeinträchtigungen für das Vogelschutzgebiet ein, die die Erheblichkeitsschwelle überschreiten (siehe dazu im Einzelnen unter C. 3.3.6.1.1). Überdies werden dabei auch ca. 20 potentielle Quartierbäume für verschiedene besonders bzw. streng geschützte Fledermausarten beseitigt. Ferner werden in diesem Rahmen 0,64 ha naturnaher Buchenwälder basenarmer Standorte auf Dauer in Anspruch genommen, weitere 0,07 ha zeitweilig während der Baudurchführung. Die verbleibenden Bestände dieser Buchenwälder unterliegen im Nahbereich der neuen bzw. umgestalteten Autobahnbestandteile zusätzlichen Beeinträchtigungen durch die Verlagerung bzw. die Erweiterung des verkehrsimmissionsbedingten Beeinträchtigungskorridors, was sich negativ auf ihr ökologisches Potential sowie ihr im Besonderen ihr Lebensraumpotential auswirkt.

Hohe Beeinträchtigungen entstehen durch das Vorhaben ebenso in mehrfacher Hinsicht. Durch die mit ihm verbundenen baulichen Veränderungen gehen neben den bereits genannten Buchenwäldern basenarmer Standorte verschiedene weitere Arten von nicht gesetzlich bzw. verordnungsrechtlich geschützten Waldbiotopflächen in flächenmäßig großem Umfang auf Dauer verloren, insbesondere Laub(misch)wälder und strukturreiche Nadelwaldbestände verschiedener Ausprägung. Auch die entlang der bestehenden Autobahntrassen vorhandenen Waldränder müssen abschnittsweise beseitigt werden, gleiches gilt für Straßenbegleitgehölze. Die von den zuletzt genannten Biotopflächen verbleibenden Restflächen entlang der neuen Straßenränder sind durch die Verlagerung bzw. Erweiterung des Bereichs, in dem die Emissionen des Straßenverkehrs zu Beeinträchtigungen der Lebensraumeignung bzw. des ökologischen Potentials führen, bis zu einer gewissen Entfernung ebenso von zusätzlichen Beeinträchtigungen betroffen, die ihre Wertigkeit verringern. Namentlich werden ca. 0,7 ha standortgerechte Laubwälder und sonstige standortgerechte Laub(misch)wälder in diesem Sinn neu beeinträchtigt sowie (netto) weitere ca. 5,9 ha sonstige nicht standortgerechte Wälder. Außerdem werden naturnahe Feldgehölze in einem Umfang von 0,11 ha sowie 0,07 ha standortgerechte mesophile Hecken versiegelt bzw. überbaut.

In Bezug auf die neben den vorgenannten Waldbiotopflächen im Untersuchungsgebiet vorkommenden Biotope ist die Verlagerung bzw. Verbreiterung des immissionsbedingten Beeinträchtigungskorridors entlang der Autobahnverkehrsflächen als mittlere Beeinträchtigungen in obigem Sinn anzusehen. Davon sind insbeson-

dere die schon erwähnten Feldgehölze und Heckenstrukturen betroffen. Daneben sind auch die bauzeitlich notwendigen Eingriffe in autobahnahe Bereiche als mittlere Beeinträchtigungen einzustufen. Im Rahmen des Baubetriebs müssen 4,7 ha Waldflächen geholt sowie 0,43 ha naturnahe Feldgehölze und 0,01 ha standortgerechte mesophile Hecken beseitigt werden. Die betroffenen Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten renaturiert. Es wird jedoch, insbesondere im Bereich der zu holzenden Waldbestände, längere Jahre dauern, bis sich wieder den vorhandenen Beständen vergleichbare Strukturen auf den Flächen etabliert haben werden. Auch die für artenschutzrechtliche Belange entstehenden Auswirkungen sind auf der Stufe mittlerer Beeinträchtigungen einzuordnen, nachdem im Ergebnis keine Verbotstatbestände erfüllt werden (siehe hierzu im Einzelnen unter C. 3.3.6.2.2).

In Bezug auf die vorstehend vorgenommenen Bewertungen ist allerdings auch zu berücksichtigen, dass die versiegelten bzw. überbauten Flächen bereits erheblichen Vorbelastungen durch den Verkehr auf den Autobahnen ausgesetzt sind. Zudem ist in Blick zu nehmen, diese die Wertungen noch ohne Einbeziehung der plangegegenständlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere der Kompensationsmaßnahmen (vgl. dazu die textlichen Beschreibungen unter C 2.1.5 und C 3.3.6.4.9) 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 relativ großen 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. 3.3.6.4.7, 3.3.6.4.8 und 3.3.6.4.10). Da bei der Darstellung der Umweltauswirkungen auch die Maßnahmen einzubeziehen sind, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen bzw. ersetzt werden (§ 11 Satz 1 UVPG), und diese Darstellung Grundlage der Bewertung ist (§ 12 UVPG), geht obige Bewertung zugunsten der Umwelt von einer schlechteren Bewertungslage aus, als sie sich nach Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen darstellen wird. Ungeachtet dessen werden die mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen und Tiere insgesamt als sehr hoch angesehen.

Ergänzend wird im Hinblick auf die Bewertung der Versiegelung auf die nachfolgenden Ausführungen zum Schutzgut Boden unter C 2.2.3 verwiesen.

### **2.2.3 Schutzgut Boden**

Die Bewertung der unter C 2.1.4.3 dieses Beschlusses aufgezeigten zu erwartenden Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf das Schutzgut 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.

Um die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden gemäß § 12 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. Darüber hinaus werden auch die Auswirkungen der Maßnahme für die Nutzungsfunktion des Bodens als 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 Bodentypen 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 das Schutzgut 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, insbesondere im Hinblick auf das Schutzgut Wasser (geringere Grundwasserneubildung, beschleunigter Abfluss des Oberflächenwassers) ist die mit dem Vorhaben verbundene Nettoneuversiegelung von etwa 10,4 ha als sehr hohe Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden zu werten.

Durch das geplante 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 wieder aufleben. 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 zum Fahrbahnrand (ca. 10 m beiderseits der Straßentrassen) 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 Straßenabschnitte zu berücksichtigen ist. Da die Kontamination des Bodens mit zunehmender Entfernung vom Fahrbahnrand deutlich abnimmt, sind schadstoffbedingte Auswirkungen auf außerhalb des 10 m-Bereichs liegende Böden als nicht erheblich im Sinne des UVPG anzusehen.

Landwirtschaftliche Betriebsflächen befinden sich nach Verwirklichung des Vorhabens nicht innerhalb der Geländestreifen von ca. 10 m beiderseits der plangegenständlichen Straßenabschnitte, so dass insoweit keine Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Produktion mit dem Vorhaben einhergeht.

#### **2.2.4 Schutzgut Wasser**

Der Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind die bestehenden Schutzbestimmungen des Wasserhaushaltsgesetzes, des Bayerischen Wassergesetzes 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 Abs. 2 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 des § 78 WHG i. V. m. Art. 46 BayWG.

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

#### 2.2.4.1 Oberflächengewässer

Die neuen Gewässerunterführungen bzw. durchlässe, die im Rahmen des Vorhabens neu errichtet werden, weisen entweder identische oder sogar größere Abmessungen auf als die für diese Gewässer bereits bestehenden Durchlassbauwerke. Hierdurch wird einer Verstärkung des Wasseraufstaus im Hochwasserfall oberstromig der Gewässerquerungen vorgebeugt. Im Hinblick auf das vergleichsweise geringe Ausmaß der Vergrößerung der Abmessungen kann gleichzeitig eine Verschärfung der Hochwassersituation unterstromig der Querungsbauwerke ausgeschlossen werden; Auswirkungen auf das Abflussgeschehen sind nicht zu erwarten. Nachteilige anlagebedingte Wirkungen des Vorhabens im Hochwasserfall sind damit nicht festzustellen.

Der Hartgraben sowie ein Graben des Fischbacher Friedhofs werden im Rahmen des Vorhabens im Kreuzungsbereich mit dem Autobahnkörper jeweils auf vergleichsweise kurzen Strecken verlegt. Von den meisten Eingriffen ist dabei insgesamt der Hartgraben betroffen. Er verläuft zukünftig südöstlich von Fischbach etwa 100 m länger östlich entlang der A 9 statt wie bisher am Westrand der Autobahn. Der Graben unterliegt im betroffenen Bereich aber bereits derzeit auf Grund seiner unmittelbaren Parallellage zur A 9 und seiner Funktion als Vorfluter für das Autobahnabwasser erheblichen Vorbelastungen und weist einen naturfernen Charakter auf. Die weitere Veränderung am Hartgraben südlich des Fischbacher Friedhofs sind wegen ihres geringen Umfangs nur von untergeordneter Bedeutung, teilweise – durch die Aufweitung und Bepflanzung des Grabens in einem Abschnitt – erfährt der Hartgraben dadurch sogar lokal eine gewisse Aufwertung. Der Graben, der etwas südlich des Friedhofs von Fischbach in den Hartgraben einmündet, wird – die Länge der Verrohrung unter A 9 mitgerechnet – auf einer Länge von insgesamt etwa 190 m verlegt, hauptsächlich westlich der A 9. Auch dieser Graben weist wegen seiner Lage im unmittelbaren Umfeld der A 9 eine erhebliche Vorbelastung auf und vermittelt ebenso einen naturfernen Eindruck. Das Abflussverhalten des Grabens wird, da er im Bereich der Kreuzung der Autobahn einen größeren Durchlass als bestehend erhält, nicht nachteilig beeinflusst. Die neuen Durchlassbauwerke am Katzengraben westlich und östlich der A 9 werden ebenso mit größeren Abmessungen ausgestattet als das bestehende Bauwerk dazwischen. Auf Grund dessen entstehen vorhabensbedingt auch keine negativen Auswirkungen auf das Abflussverhalten des Katzengrabens. Die Abschnitte des Katzengrabens, die nun erstmalig verrohrt geführt werden, grenzen an den schon vorhandenen Durchlass des Katzengrabens unter der A 9 an. Dieser ist derzeit und bleibt auch in Zukunft länger als die neu verrohrten Gewässerabschnitte zusammen. Durch die Nähe zur Autobahn ist der Katzengraben ebenso schon erheblich vorbelastet, einen naturnahen Zustand weist er in den neu verrohrten Abschnitten sowie den unmittelbar daran anschließenden Bereichen nicht auf. Die mit den plangegenständlichen Gewässerumgestaltungen bzw. -verrohrungen eintretenden Beeinträchtigungen werden deshalb insgesamt als mittel bewertet.

Das auf den plangegenständlichen Fahrbahnflächen anfallende belastete Oberflächenwasser wird größtenteils gesammelt und über die vorgesehenen Absetz- und Regenrückhaltebecken den Vorflutern zugeleitet. Mit diesen Vorreinigungseinrichtungen und nicht zuletzt auf Grund der Selbstreinigungskraft der Vorfluter wird der Gefahr einer Verschmutzung hier vorgebeugt. Die Absetzbecken stellen mittels Tauchwänden und Auffangräumen für Leicht- und Schwerflüssigkeiten sicher, dass auch im Havariefall keine dabei evtl. austretenden wassergefährdenden Stoffe in die Vorfluter gelangen. Soweit auf einem Teilabschnitt der A 9 auf Höhe des Fischbacher Friedhofs Straßenabwasser direkt in den Hartgraben abgeführt wird, wird dieses Wassers im weiteren Verlauf des Grabens beim Durchfließen einer ca. 65 m langen bepflanzten Vegetationspassage filtriert und gereinigt. Ein Zurückhalten von wassergefährdenden Flüssigkeiten bei Unfällen o. ä. ist damit natürlich

nicht wie bei Einsatz eines Absetzbeckens möglich. Insoweit tritt mit dem Vorhaben aber dennoch eine geringfügige Verbesserung gegenüber dem gegebenen Zustand ein. Auch jetzt schon wird hier Autobahnabwasser in den Hartgraben eingeleitet, wobei momentan noch gar keine Behandlung des Wassers erfolgt. Zudem wird das Einzugsgebiet, das direkt in den Hartgraben entwässert, im Zuge des Vorhabens verkleinert, so dass damit wegen der kürzeren Streckenlänge statistisch gesehen die Wahrscheinlichkeit von unfallbedingten Einträgen in das Gewässer verringert wird. Die jedenfalls denkbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die Vorfluter sind daher insgesamt als mittel zu bewerten. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass im Bereich der Baustrecke zum großen Teil erstmals Abwasserbehandlungseinrichtungen geschaffen werden, die dem derzeitigen Stand der Technik entsprechen. Positiv schlägt weiterhin zu Buche, dass den Regenrückhaltebecken im Hinblick auf Hochwasserspitzen bei Starkregenereignissen eine 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, sodass die zu erwartenden Auswirkungen auch in hydraulischer Hinsicht nicht als hoch einzustufen sind.

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

#### 2.2.4.2 Grundwasser

Das Grundwasser wird im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens nicht zu Zwecken der Trinkwassergewinnung genutzt. Auswirkungen auf das am östlichen Rand des Untersuchungsgebietes liegende Wasserschutzgebiet können wegen der großen Entfernung (mindestens ca. 250 m) ausgeschlossen werden.

Negative Einflüsse auf das Grundwasservorkommen ergeben sich vor allem durch die Neuversiegelung von netto ca. 10,4 ha insofern, als hierdurch 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 650 mm, so dass sich gerade hier Versiegelungen ungünstig auf die Grundwasserneubildung auswirken. Im Hinblick darauf sind die Auswirkungen auf das Grundwasser insoweit als hoch zu bewerten.

Weitere Einwirkungen auf das Grundwasser ergeben sich zwischen Bau-km 378+720 und Bau-km 379+540 ostseitig der A 9 durch die hier erstmalige Anschneidung und kleinräumige Absenkung. Die mit der Tiefenentwässerung in einem Teilbereich westlich der A 9 bereits derzeit bewirkte kleinräumige Grundwasserabsenkung besteht auch in Zukunft in nur leicht angepasster Form fort. Der Wirkungsbereich der neu geplanten Grundwasserabsenkung am Ostrand der Autobahn wird nach derzeitiger Erkenntnislage eine Ausdehnung von max. 20 m aufweisen. Merkliche negative Auswirkungen auf die Vegetation sind im Hinblick auf den vergleichsweise geringen räumlichen Wirkungsbereich der Absenkung sowie die geringe Absenktiefe außerhalb der Autobahnnebenflächen nicht anzunehmen. Zusätzlich werden für die Herstellung von Bauwerksgründungen auch bauzeitliche Wasserhaltungen einschließlich vorübergehender Ableitung von Grundwasser nötig. Hierdurch entstehen weitere, allerdings zeitlich nur begrenzte Auswirkungen auf den Grundwasserhaushalt. Auch diese wären nur lokal begrenzt, eine Rück-

entwicklung zu ähnlichen Verhältnissen wie vor der Bauwasserhaltung darf angenommen werden. Wegen der Verschiedenartigkeit der teilweise auf Dauer angelegten Auswirkungen sind die Vorhabenswirkungen auf das Grundwasser aber auch in dieser Hinsicht als hoch anzusehen.

Gefährdungen durch betriebs- oder unfallbedingten Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser werden vor allem durch die Anlegung der Absetz- und Regenrückhaltebecken stark gemindert. In großen Teilen der Baustrecken tritt durch die erstmalige geregelte Straßenabwasserbehandlung eine gewisse Verbesserung für den Grundwasserschutz gegenüber der bestehenden Situation ein. Von daher werden die Beeinträchtigungen des Grundwassers unter diesem Blickwinkel als von mittlerem Gewicht bewertet.

## **2.2.5 Schutzgut 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 § 48a 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 der TA Luft und der VDI-Richtlinie 2310 ergeben.

Die unmittelbaren Auswirkungen des Straßenbauvorhabens 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 Fahrbahnen 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 Straßenbauvorhabens 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 des Vorhabens. 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 anzusehen. 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 in diesen Kaltluftstaugebieten auswirken können.

Da durch die vorhandenen Straßenkörper im Vorhabensbereich bereits erhebliche Vorbelastungen bestehen und das Vorhaben insgesamt – trotz der mit ihm verbundenen großflächigeren Waldrodung – keine wesentlichen zusätzlichen Beeinträchtigungen für das lokale Klima mit sich bringt, kommt es durch den Straßenbau hier aber nur zu Beeinträchtigungen des Lokalklimas, die als allenfalls mittel 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 die Trasse 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 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 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 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 die Bänder der A 6 und der A 9 sowie die Anlagen des AK Nürnberg-Ost und der AS Nürnberg-Fischbach bereits mit geprägt ist, stellt sich die Bewertung wie folgt dar:

Eine sehr hohe Beeinträchtigung resultiert aus der Errichtung des Brückenbauwerks für die halbdirekte Rampe Heilbronn – Berlin. Dieses weist eine Länge von 565 m sowie eine Konstruktionshöhe von 2,60 m auf und besteht nach der Planung aus insgesamt zwölf Brückenfeldern. Das Bauwerk erstreckt sich dabei über die Rampen des Süd-West-Quadranten des AK Nürnberg-Ost, die A 6, die Rampen des Nord-West-Quadranten des AK Nürnberg-Ost sowie die A 9 hinweg. Daneben führen auch die im Zuge einzelner Rampen des AK Nürnberg-Ost und der AS Nürnberg Fischbach vorgesehenen Dammschüttungen, die im Bereich der Rampen Heilbronn – Berlin (auf insgesamt ca. 500 m Länge), Berlin – Heilbronn (auf insgesamt etwa 180 m Länge im Bereich der Querung der B 4, wobei hier Dammhöhen bis zu rund 13 m erreicht werden) und München – Nürnberg (B 4) (auf ca. 45 m Länge) eine Höhe von mehr als 5 m erreichen, zu einer sehr hohen

Beeinträchtigung. Eine weitere sehr hohe Beeinträchtigung liegt darin, dass das Bauvorhaben innerhalb des landschaftlichen Vorbehaltsgebietes „Waldgebiete und Höhenzüge im Mittelfränkischen Becken“ ausgeführt wird und hier trotz des im Verhältnis zur Gesamtgröße des Gebietes geringen Eingriffsumfanges zu Flächenverlusten führt, die in Anbetracht des absoluten Umfangs nicht zu vernachlässigen sind. Als sehr hohe Beeinträchtigung ist außerdem einzustufen, dass mit dem Vorhaben – wenn auch mit knapp 0,2 ha in nur relativ geringem Umfang - Feldgehölze überbaut werden.

Zu einer hohen Beeinträchtigung führt die Rodung von knapp 16,3 ha Wald, der gleichzeitig auch noch als Bannwald geschützt ist, und durch das Vorhaben auf Dauer verloren geht. Überdies bewirken die neben den schon genannten hohen Dammschüttungen außerdem geplanten Schüttungen von Erddämmen im Zuge verschiedener Rampen, die eine Höhe von mehr von 1,5 m erreichen, aber die Schwelle von 5 m nicht überschreiten, eine hohe Beeinträchtigung. Dies geschieht im Zuge der Rampen Heilbronn – Berlin (auf einer Länge von insgesamt mehr als 900 m), Berlin – Heilbronn (auf einer Länge von ca. 300 m), Berlin – Nürnberg (B 4) (auf einer Länge von zusammen knapp 190 m), Nürnberg (B 4) – München/Heilbronn/Amberg (Länge ca. 85 m), München – Nürnberg (B 4) (auf einer Länge von insgesamt etwa 230 m) und München/Heilbronn/Amberg – Nürnberg (B 4) (Länge ca. 50 m).

Die Geländeeinschnitte, die mit der Errichtung einzelner Rampen verbunden sind und eine Tiefe von mehr als 1,5 m erreichen, sind als mittlere Beeinträchtigungen anzusehen. Dies betrifft die Rampen Heilbronn – Berlin (auf einer Länge von ca. 200 m), Nürnberg (B 4) – Berlin (auf einer Länge von etwa 50 m), Nürnberg (B 4) – München/Heilbronn/Amberg (auf einer Länge von insgesamt rund 200 m) und München/Heilbronn/Amberg – Nürnberg (B 4) (Länge ca. 90 m).

Da aber auch die Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen in die Darstellung der Umweltauswirkungen einzubeziehen sind (§ 11 Satz 1 UVPG) und die Bewertung auf der Grundlage dieser Darstellung zu erfolgen hat (§ 12 UVPG), ist festzuhalten, dass 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.

### **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 bestehenden Erkenntnisse, nach denen eine Verdachtsfläche für Bodendenkmäler im Bereich des Baufeldes liegt, ist eine Beeinträchtigung von Bodendenkmälern nicht auszuschließen. Sie können unmittelbar betroffen und in ihrem Bestand sogar 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 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 Planrechtfertigung**

#### **3.2.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)**

Durch die Aufnahme des Umbaus des AK Nürnberg-Ost 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 Verkehrsbedarfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Ausbaivorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG)) entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern

auch über das Bestehen eines Bedarfs (st. Rspr., siehe z. B. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, DVBl 96, 907). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber auf Grund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich.

Mit Blick darauf vermag das Vorbringen des Bund Naturschutz in Bayern e. V., das Vorhaben widerspreche den Zielen des Bundesverkehrswegeplans 2030, da es die Zielsetzung der Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen durch Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger sowie die Zielstellung der Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft durch Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs und Vermeidung von weiterem Verlust unzerschnittener Räume nicht beachte, nicht durchzudringen. Das gegenständliche Vorhaben war im Übrigen auch bereits im vom Bund Naturschutz zitierten Referententwurf des Bundesverkehrswegeplans gelistet; das Vorhaben wurde damit als mit diesen übergeordneten Zielsetzungen als vereinbar angesehen.

Unabhängig davon ist der Umbau des AK Nürnberg-Ost einschließlich der Umgestaltung der AS Nürnberg-Fischbach 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, BVerwGE 125, 116 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:

Das AK Nürnberg-Ost liegt südöstlich von Nürnberg und verbindet die Bundesautobahnen A 6 und A 9 miteinander. Unweit nördlich des AK liegt die AS Nürnberg-Fischbach, die das Straßennetz der Stadt Nürnberg über die Bundesstraße B 4 an die A 9 anbindet. Die A 6 Heilbronn – Nürnberg stellt eine der wichtigsten mitteleuropäischen Transitverkehrsstrecken in West-Ost-Richtung dar. Sie verbindet als Teil der Europastraße E 50 insbesondere Paris und Prag; die E 50 führt über Tschechien weiter in die Slowakei und die Ukraine bis nach Russland. Die A 6 ist auch Bestandteil des transeuropäischen Netzes und eine von drei leistungsfähigen überregionalen West-Ost-Verbindungen in Süddeutschland. Die A 9 Berlin – München ist die wichtigste Nord-Süd-Verbindung in der östlichen Hälfte Deutschlands. Sie verbindet die Großräume Berlin, Leipzig, Nürnberg und München miteinander und stellt dabei Verknüpfungen zu allen bedeutenden West-Ost-Verbindungen her. Auch sie ist Bestandteil des transeuropäischen Netzes. Die A 6 sowie die A 9 sind zudem die wichtigsten Ziel- und Quellverkehrsachsen im Süden des Verdichtungsraumes Nürnberg.

Bedingt dadurch überlagern sich am AK Nürnberg-Ost der überregionale bzw. internationale Ost-West-Verkehr sowie Nord-West-Verkehr mit dem regionalen Berufs- und Wirtschaftsverkehr. Dies führt zu Spitzenzeiten regelmäßig zu zähflüssigem Verkehrsfluss bzw. sogar zu Stauungen. Wenn verkehrsentensive Großveranstaltungen wie Messen, Profifußballspiele und Konzerte in den im Süden Nürnbergs liegenden Veranstaltungsorten stattfinden, verschärft sich die verkehrliche Situation noch. Dann führen bereits geringste Störungen im Verkehrsablauf, wie z. B. liegen gebliebene Pannenfahrzeuge, mitunter zum vollkommenen Zusammenbruch des Verkehrsflusses.

Im Jahresmittel 2010 wies das AK Nürnberg-Ost eine tägliche Verkehrsbelastung von rund 136.000 Kfz/24 h auf. Die werktägliche Belastung, die von Herrn Prof. Dr. Kurzak am Dienstag, den 11.07.2006 ermittelt wurde, betrug 152.000 Kfz/24 h, und lag damit um rund 12 % über der Jahresmittelbelastung des Jahres 2010. Aus der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr. Kurzak vom 07.11.2014 ergibt sich zudem, dass insbesondere aus Richtung Heilbronn (A 6) in Richtung Berlin (A 9) und umgekehrt ein starker Übereckverkehr anzutreffen ist. Dieser Verkehr ist mit knapp 20.000 Kfz/24 h je Fahrtrichtung etwa genauso groß wie die Verkehrsbelastung der A 6 im Geradeausverkehr in beide Richtungen. Diese verkehrliche Belastung können die Verflechtungsbereiche am Autobahnkreuz und zwischen dem Autobahnkreuz und der AS Nürnberg-Fischbach in ihrer jetzigen baulichen Ausgestaltung nur unzureichend bewältigen. Die einstreifen Verbindungsrampen des AK Nürnberg-Ost in Fahrtrichtung Heilbronn-Berlin und Berlin-Heilbronn sind mit einer spitzenstündlichen Belastung von bis zu 1.730 Kfz/h (Zählung im Juli 2006) über ihre Leistungsfähigkeit hinaus belastet (vgl. dazu auch Bild 53 der RAA). Zudem kommt es wegen der Überschneidung der Eckbeziehung Berlin – Heilbronn mit dem an der AS Nürnberg-Fischbach in Richtung München/Amberg zufahrenden Verkehr im Bereich des Verflechtungstreifens an der Richtungsfahrbahn München der A 9 zu Überlastungen und Rückstauungen in die A 9. Die Überlastung der genannten Rampen bzw. Verflechtungsbereiche spiegelt sich auch in der Unfallsituation wider. Gerade im Bereich der Verflechtungsbereiche befinden sich unfallauffällige Abschnitte. Auf dem zuletzt angesprochenen Verflechtungstreifen kommt es immer wieder zu Kollisionen bei Kreuzungsvorgängen zwischen dem die Autobahn verlassenden Verkehr aus Richtung Berlin und dem in die Autobahn ein-fahrenden Verkehr in Fahrtrichtung München/Amberg. Daneben führen bestimmten Verkehrslagen zu häufigeren Auffahrunfällen im Einfahrtsbereich der Rampe Berlin – Heilbronn in die A 6. Die Überlastung der Verbindungsrampe Heilbronn – Berlin führt darüber hinaus auch zu Rückstauungen in die A 6, was dort wiederum ebenso zum Entstehen von Auffahrunfällen beiträgt. Die Unfallsauffälligkeit ist auch durch die amtliche Unfallkartierung statistisch belegt:

Der Bereich des Verflechtungstreifens zwischen der AS Nürnberg- Fischbach und dem AK Nürnberg-Ost entlang der Richtungsfahrbahn München der A 9 erwies sich in der Vergangenheit als unfallauffällig im Sinne der amtlichen Definition von Unfallhäufungen (siehe zu letzterem die Internetseite <http://wiki.baysis.bybn.de/BAYSISwiki/Unfallh%C3%A4ufungen>). Es ereigneten sich hier im Zeitraum von Anfang 2013 bis Ende 2015 insgesamt 27 Unfälle mit Personen- und schwerem Sachschaden. Bei den darin eingeschlossenen 15 Unfällen mit Personenschaden wurden eine Person schwer und insgesamt 23 Personen leicht verletzt. Daneben ereigneten sich außerdem noch insgesamt 58 sog. Kleinunfälle (Unfälle mit geringem Sachschaden). Im Zeitraum 2010 bis 2012 wurden hier insgesamt 16 Unfälle mit Personen- und schwerem Sachschaden registriert. Bei sechs Unfällen davon wurden Personen verletzt; insgesamt trugen neun Personen leichte Verletzungen davon. Zusätzlich konnten insgesamt noch 23 Kleinunfälle festgestellt werden. Von 2007 bis 2009 ereigneten sich hier insgesamt 23 Unfälle mit Personen- und schwerem Sachschaden; bei den darin eingeschlossenen zehn Unfällen mit Personenschäden wurden 17 Personen leicht verletzt. Außerdem wurden in dieser Zeit noch 14 Kleinunfälle verzeichnet. Auch in den noch weiter zurückliegenden Erfassungszeiträumen waren die beiden Teilbereiche in erhöhtem Maß Schauplatz von Unfällen mit Personen- und schweren Sachschäden.

Auf der Hauptfahrbahn der A 6 zwischen der AS Nürnberg-Langwasser und dem AK Nürnberg-Ost waren im Zeitraum von 2013 bis 2015 insgesamt 62 Unfälle mit Personen- und schwerem Sachschaden zu verzeichnen. Bei 19 Unfällen davon entstand Personenschaden; dabei wurden insgesamt 25 Personen leicht verletzt.

Darüber hinaus wurden in dem Zeitraum insgesamt 113 Kleinunfälle aufgenommen. Von Anfang 2010 bis Ende 2012 wurden hier insgesamt 19 Unfälle mit Personen- und schwerem Sachschaden registriert. Bei elf Unfällen davon entstand Personenschaden, hierbei wurden insgesamt 20 Personen leicht verletzt. Überdies konnten in dem Zeitraum noch 65 Kleinunfälle festgestellt werden. Im Zeitraum von 2007 bis 2009 ereigneten sich hier insgesamt 27 Unfälle mit Personen- und schwerem Sachschaden. 17 Unfälle davon waren mit Personenschaden, dabei wurden drei Personen schwer und insgesamt 32 Personen leicht verletzt. Außerdem waren insgesamt noch 57 Kleinunfälle zu verzeichnen. Im dem davor liegenden Erfassungszeitraum 2004 bis 2006 waren in dem betreffenden Bereich insgesamt 53 Unfälle mit Personen- und schwerem Sachschaden registriert worden. 39 Unfälle davon gingen Personenschäden einher, dabei wurden insgesamt drei Personen schwer und 61 Personen leicht verletzt.

Im Bereich des Verflechtungsstreifen zwischen der AS Nürnberg-Langwasser und dem AK Nürnberg-Ost in Fahrtrichtung Amberg waren von Anfang 2013 bis Ende 2015 22 Unfälle mit Personen- und schwerem Sachschaden registriert worden. Bei 18 Unfällen wurden Personen verletzt, insgesamt drei Personen schwer und 42 Personen leicht. Überdies ereigneten sich hier im genannten Zeitraum noch 73 Kleinunfälle. Von Januar 2010 bis Dezember 2012 waren insgesamt 13 Unfälle mit Personen- und schwerem Sachschaden festzustellen. Bei acht Unfällen davon traten Personenschäden auf, dabei wurden elf Personen leicht verletzt. Daneben waren noch 22 Kleinunfälle zu verzeichnen.

Auf der Verteilerfahrbahn im AK Nürnberg-Ost entlang der Richtungsfahrbahn Amberg der A 6 waren im Zeitraum von 2013 bis 2015 insgesamt 15 Unfälle mit Personen- und schwerem Sachschaden zu verzeichnen. Zwölf Unfälle davon hatten Personenschäden zur Folge, dabei wurden insgesamt 22 Personen leicht verletzt. Darüber hinaus wurden in dem Zeitraum noch 53 Kleinunfälle aufgenommen. Von Anfang 2010 bis Ende 2012 wurden hier 26 Unfälle mit Personen- und schwerem Sachschaden registriert. Bei den darin eingeschlossenen 20 Unfällen mit Personenschaden wurden eine Person schwer und 35 leicht verletzt. Außerdem wurden im Zeitraum noch insgesamt 61 Kleinunfälle verzeichnet. Auch im Zeitraum von 2007 bis 2009 war hier eine gewisse Auffälligkeit festzustellen; insgesamt wurden sieben Unfälle mit Personen- und schweren Sachschäden festgestellt, wobei hier insgesamt zehn Personen leicht verletzt wurden.

Die von Prof. Dr. Kurzak in seiner Verkehrsuntersuchung vom 07.11.2014 für das Jahr 2030 angestellte Verkehrsprognose zeigt zudem, dass sich die werktäglichen Verkehrsbelastungen im Umfeld des AK Nürnberg-Ost und der AS Nürnberg-Langwasser gegenüber der jetzigen Situation – wenn auch in geringem Maß – nochmals erhöhen werden (vgl. Pläne 1 und 2 der Verkehrsuntersuchung). Dass die Verkehrsuntersuchung nicht in einer der Materie angemessenen und methodisch einwandfreien Weise unter Berücksichtigung aller verfügbarer Daten erarbeitet worden sein könnte, ist nicht erkennbar. Das Prognoseverfahren ist nicht zu beanstanden, ebenso sind die Ergebnisse nachvollziehbar und schlüssig. Auf Grund dessen muss in Zukunft noch mit einer weiteren Verschärfung der derzeit schon defizitären verkehrlichen Situation gerechnet werden.

Hinzu kommt, dass in der Vergangenheit bereits verschiedene Maßnahmen umgesetzt wurden, um der schon seit langem am AK Nürnberg-Ost defizitären verkehrlichen Situation entgegen zu wirken, ohne dass jedoch damit ein anhaltender Erfolg erzielt wurde. So wurde bereits 1996 eine Wechselwegweisung für die Verkehrsbeziehung A 6 Heilbronn – A 9 Berlin sowie für die Beziehung A 9 München – A 3 Würzburg (jeweils für beide Fahrtrichtungen) eingerichtet, bei der der Verkehr zwischen dem AK Nürnberg-Ost und dem AK Nürnberg nicht über die A 9, sondern zwischen dem AK Nürnberg-Ost und dem AK Altdorf über die A 6 und an-

schließlich zwischen dem AK Altdorf und dem AK Nürnberg über die A 3 geführt wird. Daneben wurde ebenso schon 1996 die Tangenteneinmündung in die Richtungsfahrbahn Heilbronn der A 6 umgestaltet, indem getrennte Anschlüsse für die Verkehrsbeziehungen Berlin – Heilbronn und München – Heilbronn geschaffen wurden. 2010 wurde schließlich ein Verflechtungsstreifen zwischen dem AK Nürnberg-Ost und der AS Nürnberg-Langwasser an der Richtungsfahrbahn Heilbronn der A 6 angelegt. Außerdem wurde im Bereich des AK Nürnberg-Ost im Jahr 1996 auf der A 6 eine Streckenbeeinflussungsanlage in Betrieb genommen, auf der A 9 erfolgte die Inbetriebnahme einer entsprechenden Anlage im Jahr 2009. Diese verkehrsabhängigen Streckenbeeinflussungsanlagen regeln situationsbezogen automatisiert den Verkehr. Das bedeutet, dass bei hohem Verkehrsaufkommen, hohen Differenzgeschwindigkeiten sowie bei Rückstau die zulässige Höchstgeschwindigkeit entsprechend reduziert und die Verkehrsteilnehmer gewarnt werden. Die max. zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Bereich der Streckenbeeinflussungsanlagen betragen auf der A 6 in der Fahrtrichtung Amberg 100 km/h und in der Fahrtrichtung Heilbronn 120 km/h. Auf der A 9 gilt in beiden Fahrtrichtungen eine Beschränkung auf höchstens 120 km/h. Trotz dieser Maßnahmen hat sich aber die schon beschriebene Situation im Bereich des AK Nürnberg-Ost eingestellt.

Es muss daher festgestellt werden, dass der bestehende Ausbauzustand des AK Nürnberg-Ost schon jetzt – und erst recht in Zukunft – nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entspricht und auch den Anforderungen der Verkehrssicherheit nicht mehr gerecht wird.

Den bestehenden Defiziten wird mit dem gegenständlichen Vorhaben entgegengewirkt. Durch dieses erhöht sich die Leistungsfähigkeit der betroffenen Verbindungsrampen deutlich, so dass überlastungsbedingte Verkehrsbehinderungen nicht mehr zu erwarten sind. Nach den von der Vorhabensträgerin angestellten Untersuchungen anhand der einschlägigen Kriterien des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) wird nun die Verkehrsqualitätsstufe D erreicht. Diese soll nach Nr. 6 des ARS 14/2015 grundsätzlich bei Neu-, Um- und Ausbauten erreicht werden, um eine ausreichende Qualität im Verkehrsablauf zu erzielen. Eine im Vorfeld der Planfeststellung durchgeführte Mikrosimulation für den Bereich der Einfädelung der halbdirekten Rampe Heilbronn – Berlin in die A 9 hat zudem ergeben, dass in Fahrtrichtung Berlin für die Einfädelung bzw. der Fahrstreifeneinzug von fünf auf drei Fahrstreifen auch bei der insoweit für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsbelastung eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweist. Ebenso erhöht sich die Verkehrssicherheit mit dem plangegegenständlichen Vorhaben, da kreuzende Verflechtungsvorgänge in den Ein- und Ausfahrtbereichen der A 9 zwischen dem AK Nürnberg-Ost und der AS Nürnberg-Fischbach zukünftig nicht mehr stattfinden.

In diesem Zusammenhang darf darauf hingewiesen werden, dass sich auch das Polizeipräsidium Mittelfranken nachdrücklich für das Vorhaben ausgesprochen hat; auch dieses erwartet dadurch eine erhebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit.

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.

Soweit im Anhörungsverfahren die Rechtfertigung des Vorhabens mit dem Hinweis in Zweifel gezogen wird, der 8-streifige Ausbau der A 9 zwischen dem AK Nürnberg und dem AK Nürnberg-Ost stehe bevor, so dass die diesbzgl. Planung dazu führe, dass die verfahrensgegenständliche Planung nicht vernünftigerweise gebo-

ten sei, verfährt dies nicht. Zum einen verfolgen das gegenständliche Vorhaben und der angesprochene 8-streifige Ausbau der A 9 schon unterschiedliche Zielsetzungen. Während das gegenständliche Vorhaben – wie dargelegt – insbesondere die Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf den überlasteten Übereckverkehrsbeziehungen zwischen der A 6 und der A 9 bezweckt, dient der 8-streifige Ausbau der A 9 der Steigerung der verkehrlichen Kapazität der Autobahn zwischen den beiden Autobahnkreuzen. Die von der festgestellten Planung umfassten baulichen Maßnahmen werden damit durch den 8-streifigen Ausbau nicht obsolet; sie sind unabhängig von dessen Umsetzung erforderlich. Zum anderen ist das plangegegenständliche Vorhaben in dem seit 31.12.2016 in Kraft befindlichen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in die Dringlichkeit „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ eingereiht. Der 8-streifige Ausbau der A 9 im genannten Abschnitt ist ebenso in dem Bedarfsplan enthalten und der Dringlichkeit „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ zugeordnet. Der Gesetzgeber hat mithin für beide Vorhaben verbindlich einen verkehrlichen Bedarf festgestellt; sie stehen nicht in einem Abhängigkeitsverhältnis dergestalt, dass eines der Vorhaben das andere überflüssig machen würde. In diesem Zusammenhang darf außerdem darauf hingewiesen werden, dass auch keineswegs ausgemacht ist, dass im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus der A 9 die Fahrbahnverbreiterung (auch) in westliche Richtung erfolgt und dadurch Lärmschutzeinrichtungen noch näher an die Bebauung von Fischbach b. Nürnberg herangerückt werden müssen. Vielmehr kommt wegen der örtlichen Verhältnisse grundsätzlich auch ein asymmetrischer Ausbau in Richtung Osten in Frage; die Klärung dieser Frage ist aber dem für dieses Vorhaben durchzuführenden Planfeststellungsverfahren vorbehalten.

Der Hinweis des Bund Naturschutz in Bayern e. V. auf den Bericht „Das Phänomen Verkehr“ von Rudolf Pfeleiderer aus dem Jahr 2009 und die aus diesem Bericht zitierten Passagen ändern nichts an den vorstehenden, auf die konkrete örtliche Situation bezogenen Erwägungen bzw. gehen an der Sache vorbei. Darauf, ob die in diesem Bericht enthaltenen allgemeinen Aussagen verkehrswissenschaftlich fundiert hergeleitet wurden, kommt es deshalb nicht an.

Für die Behauptung des Bund Naturschutz, durch das Vorhaben werde weiterer Verkehr erzeugt werden, der kurz- oder mittelfristig an anderer Stelle zu Problemen führen könne, findet sich keine Grundlage. Die an das plangegegenständliche Vorhaben anschließenden Streckenabschnitte der A 6 und der A 9 werden mit der Planung nicht verändert, so dass die verkehrliche Kapazität der Zulaufstrecken zum AK Nürnberg-Ost außerhalb des Vorhabensbereichs nicht erhöht wird. Eine Steigerung der Attraktivität der Nutzung von A 6 und A 9 im Umfeld des Autobahnkreuzes, welche für eine dem Vorhaben anzulastende Verkehrsmengensteigerung Voraussetzung wäre, ist damit vorliegend nicht festzustellen. Dies spiegelt sich auch in den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak wider; nach diesen werden die werktäglichen Verkehrsbelastungen der Autobahnen im Umfeld von Nürnberg im Jahr 2030 nur wenig höher sein als im Istzustand zum Zeitpunkt der Erstellung der Untersuchung 2014.

### **3.2.2 Finanzierbarkeit des Vorhabens**

Das Vorhaben ist – wie bereits dargelegt – in dem seit 31.12.2016 in Kraft befindlichen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in die Dringlichkeit „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ eingereiht. Die Einreihung in den „Vordringlichen Bedarf“ schließt in aller Regel die Annahme aus, die Finanzierbarkeit des Vorhabens aus Mitteln des Bundeshaushalts innerhalb von zehn Jahren 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 (BVerwG, Urteil vom 20.05.1999, DVBl 1999, 1514). Die Dringlichkeit und Vorrangigkeit des Vorhabens wird zudem durch die Gesetzgebungsmaterialien zum kürzlich in Kraft getretenen Fernstraßenausbaugesetz nochmals bestätigt. Denn bei Vorhaben der Dringlichkeit „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ handelt es sich um Projekte, die auf Grund der damit verbundenen Engpassbeseitigung eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung haben und deshalb möglichst frühzeitig umgesetzt bzw. planerisch forciert werden sollen (vgl. BT-Drs. 18/9523, S. 65).

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 auf die Dauer von zehn Jahren ausgeschlossen wäre.

### **3.2.3 Planungsziele**

Das Vorhaben zielt im Wesentlichen darauf ab, die Leistungsfähigkeit der Verbindungsrampen Heilbronn-Berlin und Berlin-Heilbronn zu erhöhen, den Verkehrsfluss zu verstetigen und dadurch Staubildungen zu verhindern. Die erzielbare durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit wird damit gleichzeitig auch wieder erhöht. Daneben soll das Vorhaben die Verkehrssicherheit im Bereich des AK Nürnberg-Ost und der AS Nürnberg-Fischbach erhöhen, indem es kreuzende Verflechtungsvorgänge zwischen dem AK Nürnberg-Ost und der AS Nürnberg-Fischbach für verschiedene Fahrbeziehungen überflüssig macht.

Das Bauvorhaben ist - wie sich aus den Darlegungen unter C. 3.2.1 ergibt - letztendlich erforderlich, um den derzeitigen und 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 (vgl. zum Umfang dieser Maßnahmen im Einzelnen die Darstellungen in Unterlage 5 Blätter 1 T - 5 T). Insbesondere sind mehrere Über- und Unterführungsbauwerke sowie die kreuzende Straßen und Wege anzupassen (vgl. hierzu Nrn. 4.2 und 4.7 der Unterlage 1 T).

## **3.3 Öffentliche Belange**

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

Leitziel der Landesplanung ist es, gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Teilräumen zu schaffen und zu erhalten (vgl. Art. 5 Abs. 1 BayLplG). Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile des Freistaats unabdingbar. Das Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern nicht ohne eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur erreichen, die auch die Verkehrserschließung im ländlichen Raum einbezieht und verbessert.

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

gen. Gemäß Kapitel 4.2 des Landesentwicklungsprogramms soll das Netz u. a. der Bundesfernstraßen leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. In der Begründung dazu wird dargelegt, dass diese 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. Außerdem soll nach Kapitel 4.2 bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen. Mit diesen Maßgaben geht das gegenständliche Vorhaben konform.

Im übergeordneten Leitbild des Regionalplans der Region Nürnberg wird gefordert, die Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit sowie das Erscheinungsbild der Region gegenüber anderen Regionen mit Verdichtungsräumen zu erhalten und weiterzuentwickeln. Dazu sollen insbesondere die zentrale europäische Verkehrslage der Region weiter aufgewertet und die sich aus der günstigen Verkehrslage ergebenden Standortvorteile für die Entwicklung der Region besser nutzbar gemacht werden (Kapitel A I 2 des Regionalplans). Nach der hierzu gegebenen Begründung erfordert dies auch den weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Außerdem soll laut Kapitel B V 1.4.2.1 des Regionalplans die straßenmäßige Anbindung der Region an den großräumigen und überregionalen Verkehr verbessert werden. Zur Entlastung des großen Verdichtungsraumes Nürnberg/Fürth/Erlangen soll auf eine beschleunigte Realisierung der in der Region und den angrenzenden Regionen geplanten Ausbauten der Bundesautobahnen hingewirkt werden (Kapitel B V 1.4.2.4). Auch diesen Maßgaben entspricht die festgestellte Planung.

Das vom Vorhaben betroffene Gebiet gehört zum landschaftlichen Vorbehaltsgebiet „Waldgebiete und Höhenzüge im Mittelfränkischen Becken“. In landschaftlichen Vorbehaltsgebieten soll der Sicherung und Erhaltung besonders schutzwürdiger Landschaftsteile bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen ein besonderes Gewicht beigemessen werden (Kapitel B I 1.3.1 des Regionalplans). Landschaftliche Vorbehaltsgebiete sind allerdings keine Schutzgebiete im Sinne des Naturschutzrechts und haben auch keine vergleichbaren Funktionen. Ihre Bedeutung soll insbesondere bei der Abwägung mit anderen Ansprüchen an den Raum gewürdigt werden (vgl. die Begründung zu Kapitel B I 1.3.1). Diese Würdigung führt hier zur Zulassung des Vorhabens und der damit verbundenen Eingriffe in das Vorbehaltsgebiet. Das Vorhaben ist – wie sich aus den diesbzgl. Ausführungen unter C. 3.2.1 ergibt – dringend geboten. Eine das Vorbehaltsgebiet noch schonendere Ausbauvariante besteht nicht (vgl. hierzu die Ausführungen C. 3.3.2). Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen sind so weit wie möglich verringert und in dem aus den festgestellten Planunterlagen ersichtlichen Umfang unvermeidbar. Im Hinblick darauf muss trotz des dem landschaftlichen Vorbehaltsgebiet beizumessenden besonderen Gewichts das hieran bestehende Integritätsinteresse zurücktreten, zumal der Eingriff in Bezug auf die Gesamtgröße des Gebietes zu vernachlässigen ist und deshalb auch die Umsetzung der vom Regionalplan insoweit genannten Maßgaben, insbesondere die Erhaltung und Steigerung der landschaftlichen Attraktivität für die Erholungsnutzung sowie die Erhaltung wertvoller Pflanzen- und Tiervorkommen, nicht endgültig vereitelt wird. Die für Natur und Landschaft entstehenden Beeinträchtigungen werden im Übrigen auch vollumfänglich funktionell kompensiert (siehe hierzu unter C. 3.3.6.4.8 und C. 3.3.6.4.10). Gegen die zur Kompensation vorgesehenen Maßnahmen hat die höhere Naturschutzbehörde keine Bedenken geäußert.

Daneben liegt das Vorhaben innerhalb des Europäischen Vogelschutzgebietes DE6533471 „Nürnberger Reichswald“. Nach Kapitel B I 1.3.3.5 soll das Europäische Lebensraumnetz Natura 2000, bestehend aus Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH) und Vogelschutzgebieten, erhalten und gepflegt werden.



Auch dem läuft das Vorhaben im Ergebnis nicht zuwider; insoweit wird auf die Ausführungen unter C. 3.3.6.1.1 verwiesen.

Die vom Vorhaben betroffenen Waldflächen gehören ausnahmslos zum „Lorenzer Reichswald“, welcher Bannwald im Sinn von Art. 11 BayWaldG ist. Insgesamt werden im Rahmen des Vorhabens knapp 16,3 ha Wald dauerhaft in Anspruch genommen. Insoweit bestimmt Kapitel B IV 4.1 des Regionalplans, dass die Flächensubstanz des Waldes im großen Verdichtungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen erhalten werden soll, soweit sie nicht ohnehin durch Bannwaldverordnung gesichert ist. Dem genügt die festgestellte Planung ebenso. Die im Rahmen der plangegenständlichen Kompensationsmaßnahmen vorgesehenen Waldneugründungen weisen einen Umfang von insgesamt 16,63 ha auf (siehe Kapitel 7 der Unterlage 19.1.1 T), so dass sich mit diesen die Flächensubstanz des Waldes insgesamt nicht verringert. Die Waldneugründungen liegen auch alle – wie vom Regionalplan gefordert – innerhalb des großen Verdichtungsraums Nürnberg/Fürth/Erlangen. Auf die Ausführungen unter C. 3.3.8 wird ergänzend Bezug genommen.

Es kann daher festgehalten werden, dass das Vorhaben den maßgeblichen Zielen und Grundsätzen des Landesentwicklungsprogramms Bayern und des Regionalplans der Region Nürnberg entspricht; es läuft den Belangen der Raumordnung und der Landesplanung nicht zuwider. Die höhere Landesplanungsbehörde sowie der Planungsverband der Region Nürnberg haben dementsprechend auch keine Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Soweit der Planungsverband eine Abstimmung mit verschiedenen Fachstellen sowie eine Beachtung der Ziele B IV 4.1 und B I 1.3.3.5 zur Maßgabe gemacht hat, wurde dem bereits im Rahmen des Anhörungsverfahrens (durch Beteiligung der entsprechenden Stellen am Verfahren) bzw. wird dem – wie bereits dargelegt – mit der festgestellten Planung nachgekommen.

### **3.3.2 Planungsvarianten**

Aus dem fachplanungsrechtlichen Abwägungsgebot ergibt sich auch die Pflicht, planerische Varianten in Betracht zu ziehen (vgl. z. B. BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009, NuR 2009, 480). Ernsthaft sich anbietende Alternativlösungen müssen bei der Zusammenstellung des abwägungserheblichen Materials berücksichtigt werden und mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange Eingang finden (BVerwG, Beschluss vom 20.12.1988, BVerwGE 81, 128 m. w. N.). Zu diesen in das Verfahren einzubeziehenden und zu untersuchenden Alternativen gehören neben den von Amts wegen ermittelten auch solche, die von dritter Seite im Laufe des Verfahrens vorgeschlagen werden (BVerwG, Urteil vom 12.12.1996, BVerwGE 102, 331). Die Planfeststellungsbehörde ist indes 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 braucht sie den Sachverhalt nur so zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Sie ist befugt, Alternativen, die sich auf Grund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem frühen Verfahrensstadium auszuschneiden (BVerwG, Urteile vom 25.01.1996, BVerwGE 100, 238, und vom 20.05.1999, NVwZ 2000, 555). 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 hinauslief, so kann die Planfeststellungsbehörde diese Variante ohne weitere Un-

tersuchungen als ungeeignet ausscheiden (BVerwG, Urteil vom 19.05.1998, BVerwGE 107, 1).

Es ist auch nicht abwägungsfehlerhaft, wenn eine verworfene Variante ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Nach der insoweit gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Auswahl zwischen verschiedenen Trassenvarianten erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Linienführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.06.2004, NVwZ 2004, 1486; Beschluss vom 12.04.2005, NVwZ 2005, 943).

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. 3.2.1). Die Null-Variante ist vielmehr mangels vergleichbarer Verkehrswirksamkeit auszuschneiden, weil mit ihr unter die C. 3.2.3 dargestellten Planungsziele nicht erreicht werden können. Die Null-Variante würde vielmehr die bestehenden Unzulänglichkeiten nur perpetuieren.

Aus den vorstehenden Ausführungen folgt auch, dass die Planfeststellungsbehörde die vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. ins Spiel gebrachten „Alternativen“ in Form eines Ausbaus des Bahnnetzes/engere Fahrplankontakte/bessere Verbindungen zum Messezentrum und zu Veranstaltungen durch öffentlichen Nah- und Fernverkehr bzw. intelligente Verkehrsleitsysteme und Geschwindigkeitsbeschränkungen (etwa auf 80 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw) nicht nachzugehen brauchte. Die vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. als solche verstandenen Projektalternativen sind teilweise rein verkehrspolitischer Natur und liegen damit jenseits des rechtlichen Rahmens der Planfeststellung. Zum anderen laufen alle diese „Alternativen“ auf die schon dargestellte „Null-Variante“ bzw. auf andere Projekte im Rechtsinn hinaus. Die verfolgten Planungsziele können mit diesen „Alternativen“ nicht ansatzweise erreicht werden. Hinsichtlich der vom Bund Naturschutz angeführten technischen Entwicklungen (autonome bzw. teilautonome Fahrzeuge, verbrauchsärmere Fahrzeuge, E-Autos) ist zudem derzeit nicht hinreichend verlässlich abzusehen, ob bzw. in welchem Maß diese bis zum Prognosehorizont 2030 das Verkehrsgeschehen beeinflussen werden.

### 3.3.2.1 *Beschreibung der Varianten*

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen wurden die nachfolgend beschriebenen, von der Vorhabenträgerin untersuchten, von Dritten im Verfahren vorgeschlagenen oder von der Planfeststellungsbehörde für vertretbar gehaltenen Alternativen für den Umbau des AK Nürnberg-Ost näher geprüft und in die Abwägung eingestellt. Die Varianten sind in Nr. 3.2.1 der Unterlage 1 T auch skizzenhaft dargestellt.

### 3.3.2.1.1 Variante 1B

Bei der Variante 1B wird die neue halbdirekte Rampe für die Fahrbeziehung Heilbronn – Berlin südöstlich um die bestehenden Schleifenrampen des AK Nürnberg ausgeführt. Der höchste Punkt der Rampenfahrbahn liegt rund 70 m vor dessen Kreuzung mit der A 6, im Anschluss daran fällt die Rampe Richtung Norden ab und verläuft parallel zur A 9. Im weiteren Verlauf wird im Bereich der AS Nürnberg-Fischbach die B 4 in Dammlage gequert. Die Rampe mündet nördlich der AS Nürnberg-Fischbach in die A 9. Die Rampenfahrbahnen für die Verkehrsbeziehungen Heilbronn – München, München – Nürnberg (B 4) und Amberg – Nürnberg (B 4)/Berlin werden tangential an die neue halbdirekte Rampe angeschlossen. Der Verkehr aus Richtung München nach Nürnberg (B 4) wird durch Beschilderung bereits südlich des AK Nürnberg-Ost auf die Verteilerfahrbahn am Autobahnkreuz geleitet und im Anschluss über die halbdirekte Rampe zur AS Nürnberg-Fischbach geführt. Die Direktrampe der Fahrbeziehung Berlin – Heilbronn beginnt an der Verteilerfahrbahn zwischen der AS Nürnberg-Fischbach und dem AK Nürnberg-Ost. Sie zweigt zweistreifig von der Verteilerfahrbahn ab. In einer rund 5,5 m hohen Dammlage überquert sie die neue Rampe Nürnberg (B 4) – München/Amberg, schwenkt nach Westen ab und mündet nach etwa 1,2 km in die A 6. Für die Verkehrsbeziehung Nürnberg (B 4) – A 6 wird eine Rampenverbindung zwischen der Rampe Nürnberg (B 4) – München/Amberg und der Direktrampe Berlin – Heilbronn errichtet.

Im Rahmen der Variante 1B werden insgesamt fünf neue Bauwerke nötig (Überführungsbauwerk über A 9, Überführungsbauwerk über A6, Überführung der Verteilerfahrbahn auf der Ostseite der A 9 über die B 4, Überführung der Verteilerfahrbahn auf der Westseite der A 9 über die B 4, Überführung im Zuge der Direktrampe Berlin – Heilbronn).

Die Unterführung eines Forstwegs im Zuge der A 6 muss wegen der Verlängerung der Verteilerfahrbahn angepasst werden, zudem muss das Überführungsbauwerk für einen privaten Forstweg im Zuge der A 9 wegen der zu geringen lichten Weite erneuert werden.

Die Variante 1B beansprucht insgesamt eine Fläche von etwa 25,14 ha. Im Gegenzug kann durch die Auflassung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen etwa 3,18 ha Fläche renaturiert werden. Für die Anlegung der Verbindungsrampen werden netto etwa 237.000 m<sup>3</sup> an Erdmassen benötigt. Die Kosten der Variante 1B werden auf rund 69,91 Millionen Euro geschätzt.

### 3.3.2.1.2 Variante 2B

Die Variante 2B weist das gleiche Rampensystem wie die Variante 1B auf. Im Gegensatz zur Variante 1B über die halbdirekte Rampe Heilbronn – Berlin aber im Nordwestquadranten des Autobahnkreuzes geführt. Die Rampe weist zwei Linksbögen und eine dazwischen liegende Gerade auf. Auf Grund dessen werden zwei spitzwinklige Überführungsbauwerke im Bereich der A 6 und der A 9 erforderlich. Die Verkehrsbeziehung Heilbronn – München wird zunächst über die halbdirekte Rampe Heilbronn – Berlin und anschließend mit einer neuen, 320 m langen Rampe zur Verteilerfahrbahn an der A 9 geführt. Die Rampe Amberg – Berlin wird an die vorhandene Verteilerfahrbahn an der A 9 in Richtung Berlin angebunden. Anschließend wird die Verteilerfahrbahn mit der neuen Rampe Heilbronn – Berlin verknüpft. Deshalb muss der Verkehr aus Richtung München nach Nürnberg (B 4) durch entsprechende Beschilderung bereits südliches AK Nürnberg-Ost auf die Verteilerfahrbahn geleitet werden.

Auch bei dieser Variante werden insgesamt fünf neue Bauwerke notwendig (Überführungsbauwerk über A 6, Überführungsbauwerk über A 9, Überführung der Verteilerfahrbahn auf der Ostseite der A 9 über die B 4, Überführung der Verteilerfahrbahn auf der Westseite der A 9 über die B 4, Überführung im Zuge der Direktrampe Berlin – Heilbronn). Dabei sind bedingt durch die Trassierung der halbdirekten Rampe Heilbronn – Berlin die Kreuzungswinkeln der Bauwerke mit der A 6 und der A 9 deutlich ungünstiger als bei der Variante 1B.

Die Unterführung der St 2401 im Zuge der A 6 muss bei dieser Variante wegen der Anlegung von Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen neu errichtet werden. Die Unterführung der Bahnlinie Regensburg – Nürnberg im Zuge der A 6 muss aus dem gleichen Grund hier neu errichtet werden. Das Überführungsbauwerk für einen privaten Forstweg im Zuge der A 9 muss auch bei dieser Variante wegen der zu geringen lichten Weite erneuert werden.

Die Umsetzung der Variante 2B bedingt eine Flächeninanspruchnahme von rund 22,36 ha. An nicht mehr benötigten Verkehrsflächen können ca. 0,41 ha renaturiert werden. Für die Anlegung der Rampen besteht bei der Variante 2B ein Erdmassenbedarf von etwa netto 347.000 m<sup>3</sup>. Die Kosten für die Variante 2B werden auf etwa 59,85 Millionen Euro geschätzt.

### 3.3.2.1.3 Variante 3B

Die Variante 3B ähnelt stark der Variante 2B, allerdings wird die halbdirekte Rampe Heilbronn – Berlin in einem lang gezogenen Bogen über die A 6 und die A 9 geführt. Im Gegensatz zu den beiden anderen Varianten wird bei der Variante 3B die Ausfahrt der Rampe Heilbronn – Berlin aus der A 6 zweistreifig ausgeführt und die dreistreifige Hauptfahrbahn der A 6 über die Ausfahrt hinaus geführt. Die Anzahl der durchgehenden Fahrstreifen wird hier erst an der nachfolgenden Ausfahrt der Rampe Heilbronn – München um einen Fahrstreifen verringert. Die Ausfahrt in Richtung Amberg an der Direktrampe Berlin – Heilbronn wird linksliegend ausgebildet. Die Verteilerfahrbahn in Fahrtrichtung Berlin und die Rampe Amberg – Berlin werden wie bei der Variante 2B mit der halbdirekten Rampe Heilbronn – Berlin verknüpft.

Bei der Variante 3B werden insgesamt vier neue Bauwerke notwendig (langes Überführungsbauwerk über A 6 und A 9, Überführung der Verteilerfahrbahn auf der Ostseite der A 9 über die B 4, Überführung der Verteilerfahrbahn auf der Westseite der A 9 über die B 4, Überführung im Zuge der Direktrampe Berlin – Heilbronn).

Die Unterführung der St 2401 im Zuge der A 6 muss auch bei der Variante 3B wegen der Anlegung von Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen neu errichtet werden. Die Unterführung der Bahnlinie Regensburg – Nürnberg im Zuge der A 6 muss aus dem gleichen Grund hier ebenso neu errichtet werden. Das Überführungsbauwerk für einen privaten Forstweg im Zuge der A 9 wegen der zu geringen lichten Weite gleichfalls erneuert werden.

Die Umsetzung der Variante 3B zieht eine Flächeninanspruchnahme Umfang von rund 18,7 ha nach sich. Durch die Auflassung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen können etwa 1,84 ha renaturiert werden.

Bei der Variante 3B werden netto rund 127.000 m<sup>3</sup> an Erdmassen benötigt. Die Kosten werden auf etwa 60,87 Millionen Euro veranschlagt.

#### 3.3.2.1.4 Modifizierte Variante 3B

Die modifizierte Variante 3B unterscheidet sich von der Variante 3B dadurch, dass bei der modifizierten Variante 3B die Rampen Berlin – Heilbronn und Nürnberg (B 4) – München/Amberg unmittelbar an die Richtungsfahrbahn München der A 9 hingerückt werden.

Auf das bei der Variante 3B zur Überführung der Direktrampe Berlin – Heilbronn über die Rampe Nürnberg (B4) – München/Amberg notwendige Überführungsbauwerk kann bei der modifizierten Variante 3B verzichtet werden. Es sind damit hier nur drei neue Bauwerke sowie auch die bei der Variante 3B erforderlichen Veränderungen von bestehenden Unter-/Überführungsbauwerken notwendig.

Die Verwirklichung der modifizierten Variante 3B macht eine Beanspruchung von Flächen im Umfang von etwa 11,44 ha nötig. Etwa 2,16 ha können durch die Auffassung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen renaturiert werden.

Der Erdmassenbedarf der modifizierte Variante 3B beträgt netto ca. 125.000 m<sup>3</sup>. Die Kosten der Variante werden auf in etwa 59,5 Millionen Euro geschätzt.

#### 3.3.2.1.5 Modifizierte Variante 3B als Tunnellösung

Diese Variante unterscheidet sich von der modifizierten Variante 3B lediglich dadurch, dass die halbdirekte Rampe Heilbronn – Berlin die A 6, die Schleifenrampe Amberg – München und die A 9 in Tieflagen einen Tunnel kreuzt. Der Tunnel weist eine Länge von etwa 650 m auf.

Die modifizierte Variante 3B als Tunnellösung bedingt im Vergleich zur modifizierten Variante 3B eine nochmals 1,5 ha höhere Flächeninanspruchnahme.

Der Erdmassenbedarf der Tunnellösung beträgt netto etwa 80.000 m<sup>3</sup>; es fällt hier durch den Tunnelbau in nicht geringem Umfang Aushubmaterial an, das für die notwendigen Dammbauten verwendet werden kann. Die Kosten für die Tunnellösung werden auf ca. 80 Millionen Euro geschätzt.

#### 3.3.2.1.6 Alternative mit Verkehrsführung über das AK Altdorf, die A 3 und das AK Nürnberg

Bei dieser Variante werden die Verkehrsbeziehungen Heilbronn – Berlin und Berlin – Heilbronn über das AK Altdorf, die A 3 und das AK Nürnberg abgewickelt. Am AK Nürnberg-Ost werden die bestehende Rampen Heilbronn – Berlin und Berlin – Heilbronn ersatzlos aufgelassen.

#### 3.3.2.2 *Vergleich der Varianten*

Der Vergleich der Varianten untereinander ergibt im Wesentlichen folgendes:

Die Variante „Alternative mit Verkehrsführung über das AK Altdorf, die A 3 und das AK Nürnberg“ vermeidet zwar bauliche Eingriffe in das Umfeld des AK Nürnberg-Ost weitgehend. Allerdings wäre für eine reibungslose Abwicklung der Verkehrsbeziehungen Heilbronn – Berlin und Berlin – Heilbronn über die genannte Route verschiedene bauliche Maßnahmen an dieser notwendig. So müsste die A 6 zwischen dem AK Nürnberg-Ost und dem AK Altdorf sechsstreifig ausgebaut werden. Das AK Altdorf müsste mit einer zweistreifigen Direktrampe für die Verkehrsbeziehung Berlin – Heilbronn und einer ebenso zweistreifigen halbdirekten Rampe für die Verkehrsbeziehung Heilbronn – Berlin ausgestattet werden. Die A 3 müsste zwischen dem AK Altdorf und dem AK Nürnberg ebenso sechsstreifig ausgebaut

werden. Auch das AK Nürnberg müsste baulich umgestaltet werden; es müsste mit einer zweistreifigen Direktrampe für die Verkehrsbeziehung Heilbronn – Berlin einer ebenfalls zweistreifigen halbdirekten Rampe für die Verkehrsbeziehung Berlin – Heilbronn versehen werden. Durch diese Routenführung entstünde für die Verkehrsbeziehungen Heilbronn – Berlin und Berlin – Heilbronn ein Umweg von jeweils ca. 5 km. Darüber hinaus würden mit der Auflassung der bestehenden Rampen Heilbronn – Berlin und Berlin – Heilbronn am AK Nürnberg-Ost die Verkehrsbeziehungen Heilbronn – Nürnberg (B 4) und Nürnberg (B4) – Heilbronn über die AS Nürnberg-Fischbach unterbrochen. Dies führte gleichzeitig auch dazu, dass die Funktion der B 4 als Zufahrtsstraße zu Großveranstaltungen in Nürnberg erheblich eingeschränkt würde, was zwangsläufig zu nicht unerheblichen Verkehrsverlagerungen führen würde. Es darf außerdem nicht übersehen werden, dass der mit dieser Alternative verbundene zusätzliche Fahrweg insbesondere angesichts der in Bezug auf die beiden Verkehrsbeziehungen festgestellten und prognostizierten Verkehrszahlen zu zusätzlichem Kraftstoffverbrauch in erheblicher Höhe und damit auch zu insgesamt höheren Schadstoffausstößen führen würde. Die halbdirekte Rampe für die Verkehrsbeziehung Heilbronn – Berlin am AK Altdorf müsste außerdem einen zusätzlichen Geländehöhenunterschied von 30 m überwinden, die halbdirekte Rampe für die Verkehrsbeziehung Berlin – Heilbronn am AK Nürnberg müsste einen solchen zusätzlichen Höhenunterschied von 10 m überwinden. Die Linienführung der halbdirekten Rampe Heilbronn – Berlin am AK Altdorf wäre wegen des ungünstigen Kreuzungswinkels vergleichsweise raumgreifend, zudem besteht eine weitere Einschränkung durch die kreuzende GVS Ungelstetten – Winkelhaid. Die Flächeninanspruchnahme der Alternative wäre mit ca. 34 ha wesentlich höher als bei allen anderen untersuchten Varianten. Nach grober Schätzung betragen die Kosten für die Alternative in etwa 170 Millionen Euro und sind damit rund dreimal so hoch wie die Kosten der anderen Varianten. Selbst wenn man bei anderen Varianten die Kosten des 8-streifigen Ausbaus der A 9 vom AK Nürnberg-Ost bis zum AK Nürnberg von geschätzt etwa 50 Millionen Euro mit berücksichtigen würde, wäre die Alternative mit der Verkehrsführung über die A 6 und die A 3 dennoch immer noch deutlich teurer. Im Ergebnis ist deshalb diese Alternative auszuschneiden.

Die anderen beschriebenen Varianten sind alle grundsätzlich in der Lage, die unter C. 3.2.3 beschriebenen Planungsziele zu erreichen.

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit der Rampe Heilbronn – Berlin unterscheiden sich die noch zu betrachtenden Varianten in gewissem Maß. Bei der Variante 1B weist die Rampe einen durchgehenden Linksbogen mit einem Radius von 350 m auf. Bei der Variante 2B besteht die Rampe aus zwei gleichsinnig gerichteten Linksbögen mit Radien von 350 m und einer 110 m langen Zwischengerade. Bei der Variante 3B und der modifizierten Variante 3B wird die Rampe in einem durchgehenden Linksbogen mit einem Radius von 600 m geführt. Nachdem die halbdirekte Rampe Heilbronn – Berlin auf die Verkehrsteilnehmer bei jeder Variante wie eine eigenständige Straße wirkt und nicht wie eine Anschlussstellenrampe, wird das Geschwindigkeitsniveau auf der halbdirekten Rampe erfahrungsgemäß höher sein als auf einer Anschlussstellenrampe. Mit Blick darauf ist festzustellen, dass der vergleichsweise enge Radius im Zuge der Variante 1B deutliche Nachteile in verkehrssicherheitstechnischer Sicht gegenüber der Variante 3B und der modifizierten Variante 3B aufweist (größere Gefahr des Abkommens von der Fahrbahn bei höheren Geschwindigkeiten, geringere Haltesichtweiten). In Bezug auf die Variante 2B muss festgehalten werden, dass kurze Geraden zwischen gleichsinnig gerichteten Kreisbögen vermieden werden sollen; wenn dies nicht möglich ist, soll die Mindestlänge der Geraden 400 m betragen, damit die Zwischengerade als eigenständiges Entwurfs-element in Erscheinung tritt (siehe Nr. 5.2.1 der RAA). Zur modifizierten Variante 3B als Tunnellösung ist anzumerken, dass Tunnel wegen der unvermeidlichen Hell-Dunkel-Wechsel ein deutlich höheres Gefahrenpotential

bergen und die RABT für Tunnels spezifische Anforderungen an die dort einzusetzenden Sicherheitstechnik stellen (Be- und Entlüftung, Brandschutz, Beleuchtung, Rettungswege etc.). Hinzu kommt hier noch, dass das Grundwasser hier schon ab 4 m unter der Geländeoberkante ansteht, so dass für die Tunnellösung eine dauerhafte Grundwasserabsenkung notwendig würde, welche wiederum zu Beeinträchtigungen der nahegelegenen Waldflächen führen würde. Auf Grund dessen stellt sich die Variante 3B und modifizierte Variante 3B in verkehrssicherheitstechnischer Hinsicht als vorzugswürdig dar.

Unter dem Blickwinkel des Flächenverbrauchs stellt sich die Variante 1B als ungünstigste aller Varianten dar. Sie beansprucht fast 3 ha mehr Fläche als die insoweit nächstgünstigere Variante 2B. Für diese Variante wiederum müssten 3,5 ha mehr Fläche in Anspruch genommen werden als für die Variante 3B. Die modifizierte Variante 3B benötigt über 7 ha weniger als die Variante 3B und ist mit einem Flächenbedarf von knapp 11,5 ha von allen untersuchten Varianten insoweit die günstigste Lösung. Die modifizierte Variante 3B als Tunnellösung erweist sich etwas ungünstiger, sie beansprucht etwa 13 ha Fläche. Auch wenn man die Verkehrsflächen, die bei der jeweiligen Variante renaturiert werden können, in die Betrachtung mit einbezieht, ändert sich an der vorgenommenen Reihung der Varianten untereinander nichts.

Die Baukosten der modifizierten Variante drei als Tunnellösung sind mit etwa 80 Millionen Euro mit Abstand am höchsten. Die modifizierte Variante 3B ist mit knapp 59,5 Millionen Euro günstigste Lösung, gefolgt von der Variante 2B mit 59,85 Millionen Euro und der Variante 3B 60,87 Millionen Euro. Die geschätzten Kosten der Variante 1B betragen 69,91 Millionen Euro.

Im Ergebnis gebührt damit der modifizierten Variante 3B der Vorzug. Sie stellt in verkehrssicherheitstechnischer Sicht die beste Lösung dar, weist den geringsten Flächenverbrauch – und damit gleichzeitig auch den im Verhältnis geringsten Eingriff in Natur und Landschaft und deren rechtlich besonders geschützte Bestandteile – auf und ist zudem noch am kostengünstigsten. Die Variante erweist sich damit in jeder Hinsicht als den anderen Varianten überlegen.

Das Polizeipräsidium Mittelfranken präferiert auch die modifizierte Variante 3 B. Es hält allerdings die geplante Anbindung der Rampe Nürnberg (B 4) – München/Heilbronn/Amberg an der AS Nürnberg-Fischbach für eine unbefriedigende Lösung. Ein derartiger „Linksanschluss“ könne bei hohem Verkehrsaufkommen auf Grund der kurzen Einfädelungsstrecke Probleme bereiten. Dies stelle insbesondere für Lkw-Fahrer, die sich lediglich anhand der Außenspiegel im rückwärtigen Verkehrsraum orientieren könnten, eine mögliche Gefahr dar. Das Polizeipräsidium bittet deshalb zu prüfen, ob eine Rechtsanbindung des Richtung Heilbronn auffahrenden Verkehrs möglich ist, etwa durch eine Trennung des auffahrenden Verkehrs und eine zusätzlichen Zuführung Richtung Heilbronn. In diesem Zusammenhang verweist das Polizeipräsidium auf die im Rahmen des Baubetriebs zum 6-streifigen Ausbau der A 6 gemachten Erfahrungen. Im Bereich des AK Nürnberg-Süd gebe es auch eine Linksanbindung des Verkehrsstroms von der A 73 in Fahrtrichtung Suhl zur A 6 in Fahrtrichtung Heilbronn. 2016 seien hier vier Unfälle aufgenommen worden, bei denen sich Lkw-Fahrer nach rechts auf die Tangentenfahrbahn Zollhaus-Heilbronn einordnen wollten und hierbei anderen Fahrzeugen die Vorfahrt nahmen, obwohl das gesamte Autobahnkreuz als Baustellenbereich gekennzeichnet und die Geschwindigkeit auf 60 km/h beschränkt sei.

Der Sache nach schlägt das Polizeipräsidium damit eine Variation der modifizierten Variante 3 B vor. Der Unterschied zur letztgenannten Variante besteht dabei darin, dass bei dem Vorschlag des Polizeipräsidiums westlich der Direktrampe

Berlin – Heilbronn eine zusätzliche Rampe von der B 4 zur Direktrampe errichtet wird.

Dadurch wäre zwar noch eine gewisse Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erzielen, da die Verkehrsteilnehmer, die an der AS Nürnberg-Fischbach auffahren und sich anschließend in Richtung Heilbronn orientieren, nicht in ungewohnter Weise nach rechts in den Verkehr auf der Rampe Berlin – Heilbronn einfädeln müssten. Durch die zusätzliche Rampe würde sich aber auch der Flächenverbrauch gegenüber der modifizierten Variante 3 B erhöhen, gleiches gilt in Bezug auf die anzusetzenden Baukosten. Berücksichtigt man insbesondere, dass die zusätzlich benötigten Flächen vollständig innerhalb des Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“ liegen und auch im Rahmen der modifizierten Variante 3 B schon großflächig dort vorhandene Strukturen verloren gehen, erscheint eine Veränderung der Planung in der vom Polizeipräsidium Mittelfranken vorgeschlagenen Art äußerst kritisch und im Ergebnis nicht gerechtfertigt. Von entscheidender Bedeutung ist in diesem Zusammenhang, dass auch die im Rahmen der modifizierten Variante 3 B vorgesehene Verkehrsführung keine nicht hinnehmbare Gefährdungssituation für den allgemeinen Verkehr bewirkt. Die Sichtverhältnisse im betreffenden Bereich sind wegen der hier langgestreckten Trassierung sehr gut, auf Grund dessen kann die Verkehrsführung den Verkehrsteilnehmern durch eine entsprechende Beschilderung rechtzeitig bewusst gemacht werden. Zudem ist der auf der Rampe Nürnberg (B 4) – München/Heilbronn/Amberg in Richtung Heilbronn fahrende Verkehr nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak im Jahr 2030 mit nur 400 Kfz/24 h gegenüber dem die Direktrampe Berlin – Heilbronn komplett durchfahrenden Verkehr (21.000 Kfz/24 h) marginal; daneben ist er auch wesentlich schwächer als der Verkehr, der an der AS Nürnberg-Fischbach auf- und sodann in Richtung München/Amberg weiterfährt (4.800 Kfz/24 h). Die geringe Verkehrsstärke von 400 Kfz/24 h auf dieser Relation ergibt sich dabei unmittelbar aus einer Zusammenschau der Daten in dem vom Polizeipräsidium genannten Bild auf S. 23 der Unterlage 1 T. Soweit das Polizeipräsidium dabei davon ausgeht, dass sich alle 5.200 Kfz/24 h auf der Rampe Nürnberg (B 4) – München/Heilbronn/Amberg nach rechts in den Verkehrsstrom der Direktrampe Berlin – Heilbronn einsortieren müssten, liegt dem überdies ein Missverständnis zugrunde. Denn in dem Bereich, in dem die beiden Rampen unmittelbar nebeneinander verlaufen, stehen insgesamt drei Fahrstreifen zur Verfügung (siehe Unterlage 5 Blätter 2 T und 3 T); die linke Fahrspur (Verflechtungsstreifen) beginnt an der Einmündung der Rampe Nürnberg (B 4) – München/Heilbronn/Amberg in die Direktrampe Berlin – Heilbronn und wird bis zum Ende der Parallelführung der Rampen weitergeführt. Diejenigen Verkehrsteilnehmer, die an der AS Nürnberg-Fischbach auffahren und sodann in Richtung München/Amberg fahren möchten, können deshalb ohne Spurwechsel auf der linken Fahrspur verbleiben. Nach rechts auf die Direktrampe Berlin – Heilbronn müssen deshalb nur die Fahrzeuge wechseln, die in Richtung Heilbronn fahren möchten. Dabei handelt es sich aber wie dargelegt nur um 400 Kfz/24 h. Im Hinblick darauf nimmt die Planfeststellungsbehörde davon Abstand, der vom Polizeipräsidium vorgeschlagenen Variante der modifizierten Variante 3 B näher zu treten.

### **3.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)**

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen – RAA“, den „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen – RAL“ sowie den „Richtlinien für den ländlichen Wegebau – RLW“. Die in diesen Richtlinien vorgegebenen technischen Ausbauparameter bringen die anerkannten Regeln der Technik für die Anlage von Straßen zum Ausdruck. Eine Planung, die sich an diesen Vorgaben orientiert, verstößt in-



soweit nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot (vgl. BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, DVBl 2003, 1069). Solche besonderen Umstände liegen auch bei Berücksichtigung der konkreten örtlichen Gegebenheiten und der im Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse nicht vor. Dass sich die festgestellte Planung eng an die Vorgaben der genannten Straßenbau-Richtlinien anknüpft, wird nachfolgend im Einzelnen dargelegt.

Ergänzend zu den folgenden Ausführungen wird hinsichtlich der gewählten Lage- und Höhenrassierung 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 bzw. dem Ersatzneubau und der Anpassung von Ingenieurbauwerken und Durchlässen wird auf die Ausführungen in Nr. 4.7 der Unterlage 1 T verwiesen.

### 3.3.3.1 *Trassierung*

#### 3.3.3.1.1 AK Nürnberg-Ost

Das AK Nürnberg-Ost ist derzeit als Kleeblattsystem (Grundform) konzipiert (Bild 30 der RAA), welches das Standardsystem für Autobahnkreuze darstellt. Insbesondere auf Grund des starken Übereckverkehrs aus Richtung Heilbronn (A 6) in Richtung Berlin (A 9) und umgekehrt ist dieses Knotenpunktsystem aber – wie bereits weiter oben dargelegt – nicht mehr in der Lage, den derzeitigen sowie den zukünftig zu erwartenden Verkehr am AK Nürnberg-Ost reibungslos zu bewältigen. Dieser Übereckverkehr stellt wegen seines Umfangs dabei einen starken Eckstrom im Sinne der Begriffsbestimmung auf S. 46 der RAA dar, da auf der Rampe, über die die Verkehrsbeziehung Heilbronn – Berlin bislang abgewickelt wird, bereits im Juli 2006 spitzenstündliche Belastungen von etwa 1.400 Kfz/h auftraten. Seitdem ist die Verkehrsbelastung des AK Nürnberg-Ost jedenfalls nicht gesunken. Deshalb sieht die festgestellte Planung vor, das AK Nürnberg-Ost zu einem abgewandelten Kleeblatt mit halbdirekter Führung eines Linksübereckstroms (Bild 32 der RAA) umzugestalten. Dieses – gegenüber dem Kleeblattsystem nächstgrößere – Knotenpunktsystem ist geeignet und in der Lage, den starken Verkehr aus Richtung Heilbronn (A 6) in Richtung Berlin (A 9) zu bewältigen (siehe dazu Zeile 2 von Bild 29 der RAA) und verbessert insbesondere die Verkehrsqualität in der betroffenen Eckbeziehung (siehe dazu die Erläuterungen in Bild 32 sowie auf S. 51 der RAA). Die Wahl dieses Knotenpunktsystem ist sachangemessen und führt angesichts der vorhandenen und prognostizierten Verkehrsbelastungen nicht zu einer Überdimensionierung des AK Nürnberg-Ost.

Der Abstand des AK Nürnberg-Ost und der AS Nürnberg-Fischbach beträgt nur knapp 1.200 m und damit deutlich weniger als der in Nr. 6.2.2 der RAA empfohlene Knotenpunktachsabstand von 8 km für Autobahnen der Entwurfsklasse EKA 1 A. Darüber hinaus unterschreitet der anhand von Bild 27 der RAA zu ermittelnde effektive Knotenpunktachtabstand der beiden Knotenpunkte derzeit den nach Tabelle 20 der RAA notwendigen Mindestwert für isolierte Knotenpunktplanung von 600 m, so dass sich die Knotenpunkte sowohl hinsichtlich der baulichen und verkehrstechnischen Gestaltung als auch hinsichtlich des Verkehrsablaufs gegenseitig beeinflussen (siehe S. 43 der RAA). Folge hiervon ist, dass die beiden Knotenpunkte mittels Verflechtungsstreifen oder Verteilerfahrbahnen zu einem komplexen Knotenpunkt zusammenzufassen sind. Vorliegend werden deshalb die Rampen Heilbronn – Berlin und Berlin – Heilbronn des AK Nürnberg-Ost im Stile einer Verteilerfahrbahn (Lösung d) im Bild 28 der RAA jeweils über die AS Nürnberg-Fischbach hinweg geführt. Diese Lösung ist in Anbetracht der örtlichen Verhältnisse sachgerecht und auch zweckmäßig.

Bei den Rampen innerhalb des AK Nürnberg-Ost handelt es sich um Verbindungsrampen, die den Eckverkehren zwischen verschiedenen Hauptfahrbahnen dienen und die an einer Ausfahrt beginnen und einer Einfahrt enden. Die Rampen sind deshalb ausnahmslos der Rampengruppe I (planfrei – planfrei) zuzuordnen (vgl. Nr. 6.4.2.1 der RAA).

Die neue Rampe Heilbronn – Berlin ist in der festgestellten Planung, um – wie bereits dargelegt wurde – die entsprechende Verkehrsbeziehung mit ausreichender Verkehrsqualität abzuwickeln zu können, als halbdirekte Rampe mit zügiger Linieneinführung ausgestaltet (siehe Bild 52 der RAA). Die für die Rampe gewählten Trassierungselemente halten die einschlägigen Mindest- bzw. Maximalwerte der RAA für die Rampenentwurfselemente ein oder unter-/überschreiten die Trassierungsgrenzwerte nicht in unzulässiger bzw. unvertretbarer Weise. Die in Bild 52 der RAA empfohlene Radiengeschwindigkeit von maximal 70 km/h (das AK Nürnberg-Ost ist ebenso wie die A 6 und A 9 der Entwurfsklasse EKA 1 A zuzuordnen) wird zwar mit der in der Planung gewählten Geschwindigkeit von 80 km/h überschritten. Dies ist jedoch hier vertretbar und auch sachgerecht, da die halbdirekte Rampe durch ihre lange eigenständige Führung nach den vorliegenden Erfahrungswerten die Verkehrsteilnehmer zu einer tendenziell höheren Fahrgeschwindigkeit im Rampenbereich verleitet. Die geschwindigkeitsabhängigen Trassierungsparameter in Tabelle 21 der RAA werden auch in Bezug auf eine Rampengeschwindigkeit von 80 km/h mit der festgestellten Planung eingehalten (siehe dazu die Auflistung der gewählten Parameter auf S. 53 der Unterlage 1 T).

Die neue Rampe Berlin – Heilbronn ist im Einklang mit Bild 32 der RAA als Direkt-rampe mit nicht angepasster Führung vorgesehen (zu letzterem vgl. wieder Bild 52 der RAA). Sie beginnt – wie bereits beschrieben – wegen des geringen Abstandes des AK Nürnberg-Ost zur AS Nürnberg-Fischbach bereits nördlich der AS Nürnberg-Fischbach an der A 9. Die für die Direkt-rampe gewählten Trassierungselemente halten die einschlägigen Mindest- bzw. Maximalwerte der RAA für die Rampenentwurfselemente ohne Ausnahme ein.

Die bestehende Rampe Amberg – München wird im Zuge der festgestellten Planung angepasst. Die Lage der Pfeiler des Überführungsbauwerks für die Rampe Heilbronn – Berlin und die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Sichtverhältnisse auf der Rampe machen eine entsprechende Anpassung notwendig. Die Rampe ist bereits jetzt als indirekte Rampe (Schleifenrampe) mit nicht angepasster Führung ausgebildet (siehe erneut Bild 52 der RAA) und wird in dieser Form beibehalten. Die nach den RAA einschlägigen Mindest- bzw. Maximalwerte für die Rampenentwurfselemente werden ausnahmslos eingehalten.

Die vorhandene Direkt-rampe Amberg – Berlin/Nürnberg (B 4) wird ebenso den geänderten Verhältnissen angepasst und an die Rampe München – Nürnberg (B 4) angebunden. Der Rampentyp wird dabei nicht verändert. Die nach den RAA einschlägigen Mindest- bzw. Maximalwerte für die Rampenentwurfselemente werden ebenso ausnahmslos eingehalten.

Für die Verkehrsbeziehung München – Nürnberg (B 4) wird bereits ab dem Kreuzungsbereich der A 6 mit der A 9 eine neue direkte Rampe mit nicht angepasster Führung angelegt und im weiteren Verlauf an die halbdirekte Rampe Heilbronn – Berlin angebunden. Auch die für diese Rampe gewählten Trassierungselemente halten die einschlägigen Mindest- bzw. Maximalwerte der RAA für die Rampenentwurfselemente durchgängig ein.

Die nach den RAA erforderlichen Haltesichtweiten werden im Bereich der Rampen des AK Nürnberg-Ost im Zuge der Planung ausnahmslos gewährleistet. Die im Zuge der Rampe Heilbronn – Berlin im Bereich des Brückenbauwerks über die

A 6 / A 9 für eine ausreichende Sicht notwendige Fahrbahnaufweitung um 0,8 m ist in der festgestellten Planung umgesetzt.

### 3.3.3.1.2 AS Nürnberg-Fischbach

Die AS Nürnberg-Fischbach ist derzeit in Form einer linksliegende Trompete (siehe Bilder 38 und 51 der RAA) ausgebildet, was die Regellösung für dreiarmige planfreie Knotenpunkte darstellt (vgl. Nr. 6.3.3.3 sowie Bild 44 der RAA). Diese Knotenpunktsform wird im Zuge der festgestellten Planung nicht verändert; hierfür besteht auch keine Veranlassung.

Die Rampen der AS Nürnberg-Fischbach sind – mit einer Ausnahme – wie die Rampen des AK Nürnberg-Ost der Rampengruppe I zuzuordnen, da die betreffenden Rampen jeweils an einer Ausfahrt beginnen und an einer Einfahrt enden (siehe wiederum die Begriffsbestimmung in Nr. 6.4.2.1 der RAA). Bei der Rampe Nürnberg (B 4) – München/Heilbronn/Amberg hingegen handelt es sich um eine Verbindungsrampe, die an einem plangleichen Teilknotenpunkt an der nachgeordneten Straße beginnt und an einer Einfahrt endet, und gehört deshalb gemäß Nr. 6.4.2.1 der RAA zur Rampengruppe II (planfrei – plangleich).

Die Rampe München/Heilbronn/Amberg – Nürnberg (B 4) wird im Zuge der festgestellten Planung den veränderten Gegebenheiten angepasst, die sich hier insbesondere durch die Neuerrichtung der halbdirekten Rampe Heilbronn – Berlin ergeben, und schließt weiterhin nahtlos an die nach Nürnberg führende B 4 an. Die Rampe ist derzeit als indirekte Rampe mit nicht angepasster Führung ausgebildet und wird ebenso in dieser Form beibehalten. Die nach Bild 52 und Tabelle 21 der RAA einschlägigen Mindest- bzw. Maximalwerte für die Rampenentwurfselemente werden im Zuge der Planung ausnahmslos eingehalten.

Die Rampe Nürnberg (B 4) – Berlin wird genauso den veränderten Gegebenheiten angepasst und in diesem Zug an die halbdirekte Rampe Heilbronn – Berlin angeschlossen. Die Rampe ist schon als halbdirekte Rampe mit angepasster Führung ausgebildet, diese Form wird nicht verändert. Die nach dem Bild 52 insoweit empfohlene Mindestradiengeschwindigkeit (40 km/h) liegt der festgestellten Planung zu Grunde. Die nach Tabelle 21 der RAA für eine Rampengeschwindigkeit von 40 km/h einschlägigen Mindest- bzw. Maximalwerte für die Rampenentwurfselemente werden ohne Ausnahme eingehalten.

Die Rampe Berlin – Nürnberg (B 4) wird im Rahmen der Planung umgestaltet und an die neu errichtete Direktrampe Berlin – Heilbronn angeschlossen (nicht mehr direkt an die A 9). Die bereits vorhandene Form der Rampe (direkte Rampe mit nicht angepasster Führung) wird dabei aber nicht verändert. Die nach Bild 52 und Tabelle 21 der RAA einschlägigen Mindest- bzw. Maximalwerte für die Rampenentwurfselemente werden im Zuge der Planung nicht durchgängig eingehalten. Die für eine Rampengeschwindigkeit von 60 km/h einschlägigen Mindest- bzw. Maximalwerte für die Rampenentwurfselemente hinsichtlich der Parameter Kuppenmindesthalbmesser und Wannenmindesthalbmesser werden unterschritten. Diese Unterschreitung ist aber im Hinblick auf die örtlichen Randbedingungen gerechtfertigt und sachangemessen, da hierdurch insbesondere auch der insoweit notwendige Eingriff in die angrenzenden Bannwaldflächen möglichst gering gehalten wird. Auch im Hinblick auf die Belange der Verkehrssicherheit ist diese Planung unbedenklich. Die betreffenden Parameter haben hauptsächlich Auswirkungen auf die Sichtverhältnisse auf der Rampe. Die für die gewählte Rampengeschwindigkeit nach den RAA notwendigen Haltesichtweiten sind aber mit der festgestellten Planung dennoch gewährleistet. Die Unterschreitung der Grenzwerte für die genannten Parameter führt lediglich dazu, dass auf einer Länge von 20 m ein

Sichtschattenbereich entsteht. Dieser ist allerdings wegen der geringen Länge nicht kritisch und kann vernachlässigt werden; kritische Sichtschattenbereich sind erst dann anzunehmen wenn sie sich über mindestens 40 m bis 80 m erstrecken (vgl. dazu die Hinweise zur Visualisierung von Entwürfen für außerordentliche Straßen – HViSt). Eine unvertretbare Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit ist damit keinesfalls verbunden. Zusätzlich gestützt wird diese Beurteilung dadurch, dass die Rampe auch schon jetzt eine sehr ähnliche Linienführung aufweist und sich hier bislang kein auffälliges Unfallgeschehen eingestellt hat.

Die Rampe Nürnberg (B 4) – München/Heilbronn/Amberg muss wegen der Neuerrichtung der Direktrampe Berlin – Heilbronn gleichfalls baulich umgestaltet werden. Nach der festgestellten Planung zweigt sie zwischen der Direktrampe Berlin – Heilbronn und der A 9 von der B 4 ab und wird im weiteren Verlauf an die Direktrampe angebunden. Im Anschluss an den Verflechtungsbereich mit der Direktrampe Berlin – Heilbronn schließt die Rampe Nürnberg (B 4) – München/Heilbronn/Amberg an die bestehende Verteilerfahrbahn auf der Westseite der A 9 an. Bei der Rampe handelt es sich ebenso um eine direkte Rampe mit angepasster Führung. Die in der Planung gewählte Radiengeschwindigkeit von 50 km/h bewegt sich innerhalb der nach Bild 52 zulässigen Spanne. Die nach der Tabelle 21 der RAA für eine Rampengeschwindigkeit von 50 km/h einschlägigen Mindest- bzw. Maximalwerte für die Rampenentwurfselemente werden im Zuge der Planung eingehalten.

Die nach den RAA erforderlichen Haltesichtweiten werden auch im Bereich der Rampen der AS Nürnberg-Fischbach mit der Planung durchgängig gewährleistet.

#### 3.3.3.1.3 B 4

Die B 4 wird mit der festgestellten Planung in ihrer Lage nicht verändert. Im Zuge des Ersatzneubaus des Unterführungsbauwerks der B 4 unter der A 9 ist eine geringfügige Absenkung m der B 4 um 0,2 vorgesehen, um im Bauwerksbereich die nach Bild 1 der RAA notwendige lichte Höhe von mindestens 4,70 m bewerkstelligen zu können.

Die derzeit vorhandenen Rampenanschlüsse an die B 4 werden zurückgebaut und im Gegenzug die neu trassierten Rampen angeschlossen.

Die notwendigen Sichtweiten werden im Zuge der festgestellten Planung auch im Bereich der B 4 durchgängig gewährleistet.

#### 3.3.3.2 Querschnitt

##### 3.3.3.2.1 Fahrbahnen der A 6 und der A 9

Der Fahrbahnquerschnitt der A 6 wird im Rahmen des planfestgestellten Vorhabens nicht verändert. Im Bereich der Rampenausfahrt der Rampe Heilbronn – Berlin und der Rampeneinfahrt der Rampe Berlin – Heilbronn weist die A 6 schon einen 6-streifigen Querschnitt auf.

Der Querschnitt der durchgehenden Fahrbahn der A 9 wird im Bereich von Baukm 378+060 bis 380+900 dahingehend angepasst, dass die Mittelstreifenbreite von 3,50 m auf 4,00 m erhöht wird (siehe dazu Nr. 4.2.3.6 der RAA), die Richtungsfahrbahnen erhalten entsprechend Bild 3 der RAA (RQ 36) Fahrbahnbreiten von jeweils 14,50 m (siehe Nr. 1.12 der Unterlage 11 T). Dies ist, u. a. zur Herstellung einer einheitlichen Streckencharakteristik, sach- und interessengerecht. Zwischen dem Baubeginn und der AS Nürnberg-Fischbach wird der Querschnitt der

A 9 mit bis zu zwei Ein- bzw. Ausfädelstreifen ausgebildet, um die Rampen Heilbronn – Berlin und Berlin – Heilbronn leistungsfähig und verkehrssicher an die A 9 anzubinden (siehe dazu z. B. Unterlage 5 Blatt 4 T). Dies ist ebenso nicht zu beanstanden.

### 3.3.3.2.2 AK Nürnberg-Ost

Die halbdirekte Rampe Heilbronn – Berlin sowie die Direktrampe Berlin – Heilbronn erhalten mit der festgestellten Planung den Rampenquerschnitt Q 3 nach Bild 53 der RAA. Diese Wahl ist den örtlichen Verhältnissen angemessen, denn die Verkehrsstärke auf den beiden Rampen überschreitet nach den im Rahmen der Verkehrsuntersuchung durchgeführten Erhebungen in den Spitzenstunden den insoweit maßgeblichen Wert von 1.350 Kfz/h (siehe Anlagen 1c und 1d der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak vom 07.11.2014). Soweit in der Planung dabei von den in Bild 53 der RAA dargestellten Maßen abgewichen wird, begegnet dies keinen Bedenken. Hinsichtlich der dafür ausschlaggebenden Gründe wird auf S. 66 der Unterlage 1 T verwiesen; diese tragen die insoweit von den RAA vorgesehenen Abweichungen (vgl. auch das Schreiben der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 23.02.2010, Gz. IID9-43411-003/09, mit dem die RAA in Bayern eingeführt wurde).

Für die übrigen Rampen des AK Nürnberg-Ost, die von der gegenständlichen Planung berührt werden (Rampen Amberg – München, Amberg – Berlin/Nürnberg (B 4) und München – Nürnberg (B 4)), ist jeweils der Rampenquerschnitt Q 1 gemäß Bild 53 der RAA vorgesehen. Dieser (kleinste) Rampenquerschnitt, den die Rampen, soweit sie bereits vorhanden sind, schon jetzt aufweisen, genügt angesichts der für die betreffenden Verkehrsbeziehungen festgestellten – vergleichsweise geringen – Spitzenbelastungen für eine reibungslose und sichere Verkehrsabwicklung (siehe S. 68 der RAA).

Die am Beginn der Rampe Heilbronn – Berlin liegende Ausfahrt aus der A 6 wurde als Ausfahrttyp A 3 (siehe dazu Bild 56a der RAA) geplant. Dies liegt insbesondere darin begründet, dass dieser Ausfahrttyp bereits im Rahmen der mit Beschluss vom 11.11.2009, Gz. 32-4354.1-2/07, festgestellten Planung für den 6-streifigen Ausbau der A 6 zwischen dem AK Nürnberg-Süd und dem AK Nürnberg-Ost festgelegt und mittlerweile auch gebaut wurde (siehe auch lfd. Nr. 41 der mit genanntem Beschluss festgestellten Unterlage 7.2 T). Die Planung erweist sich damit auch insofern als sachangemessen. Die am Rampenende liegende Einfahrt in die A 9 wurde als Einfahrttyp E 4 (siehe Bild 59 der RAA) geplant. Dies ist gleichfalls sachgerecht. Dieser Einfahrttyp kommt – genauso wie der Einfahrttyp E 5 – dann zum Einsatz wenn aus Belastungsgründen ein zweistreifiger Rampenquerschnitt Q 3 notwendig ist (siehe S. 80 der RAA). Eine Fahrstreifenaddition wie beim Einfahrttyp E 5 ist hier jedoch nicht notwendig, so dass der gewählte Typ E 4 ausreicht. Die Vorhabensträgerin hat zudem eine Mikrosimulation durchgeführt, welche gezeigt hat, dass auch unter Ansatz der für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsbelastung in Fahrtrichtung Berlin im Einfahrtsbereich eine ausreichende Leistungsfähigkeit gegeben ist.

Die am Beginn der Direktrampe Berlin – Heilbronn liegende Ausfahrt aus der A 9 ist ebenso als Ausfahrttyp A 3 nach Bild 56a der RAA geplant. Auch dies ist sachgerecht. Dieser Ausfahrttyp ist nach den RAA dann anzuwenden, wenn die Ausfahrverkehrsstärke 2.300 Kfz/h übersteigt und die Anzahl der Fahrstreifen im Zuge der Hauptfahrbahnen nicht verändert wird (siehe Nr. 6.4.3.2 sowie Tabelle 23 der RAA). Dies ist hier der Fall. Im Zuge der A 9 verbleiben zum einen in Fahrtrichtung München auch bei Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens weiterhin drei Fahrstreifen. Zum anderen weist die Rampe Berlin – Heilbronn in dem Bereich, in

dem sie von der A 9 abzweigt, in den Spitzenstunden eine Verkehrsstärke von mehr als 2.300 Kfz/h auf. Dies ergibt sich nicht zuletzt aus einer Zusammenrechnung der maßgeblichen, zukünftig über die Direktrampe abgewickelten Verkehrsströme, die in der Morgenspitze 2006 von Prof. Kurzak gezählt wurden (siehe Anlage 2b der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak). Diese zeigt im Ergebnis, dass schon nach den verkehrlichen Verhältnissen des Jahres 2006 in der Spitze etwa 2.800 Kfz/h die Rampe im Ausfahrtsbereich befahren würden. Wegen der prognostizierten leichten Steigerung der Verkehrsbelastung insgesamt ist auch hinsichtlich der Spitzenstundenbelastung noch von einer gewissen weiteren Steigerung der stündlichen Verkehrsbelastung bis 2030 auszugehen; sie wird jedenfalls deutlich oberhalb von 2.300 Kfz/h liegen. Die am Rampenende liegende Einfahrt in die A 6 ist in Form des Einfahrtstyps E 5 entsprechend Bild 59 der RAA vorgesehen. Diese Wahl ist ebenso sachangemessen. Dieser Einfahrtstyp kommt – wie bereits dargelegt – dann zum Einsatz, wenn aus Belastungsgründen ein zweisprachige Rampenquerschnitt Q 3 notwendig ist. Die mit dem genannten Einfahrtstyp verbundene Fahrstreifenaddition in Richtung Heilbronn ist hier notwendig, da im Hinblick auf die westlich des AK Nürnberg-Ost auf der A 6 gegebene und prognostizierte werktäglichen Verkehrsbelastung von 88.000 – 89.000 Kfz/24 h ein 3-streifiger Querschnitt für die Richtungsfahrbahn Heilbronn notwendig ist (vgl. Bild 4 der RAA); unmittelbar westlich des AK Nürnberg-Ost ist die A 6 bereits 6-streifig ausgebaut.

Die Direktrampe Amberg – Berlin/Nürnberg (B 4) wird im Rahmen der Planung an die Rampe München – Nürnberg (B 4) angebunden. Dabei kommt wegen der vorgesehenen Rampenquerschnitte und der örtlichen Randbedingungen richtigerweise eine Einfahrt des Einfahrtstyps ER 1 nach Bild 62 der RAA zum Einsatz; die Rampe wird nach der Einfahrt zunächst einstreifig weitergeführt (vgl. S. 81 der RAA).

Die Anbindung der Rampe München – Nürnberg (B 4) an die halbdirekte Rampe Heilbronn – Berlin ist nach der festgestellten Planung mittels eines durchgehenden (einstreifigen) Verflechtungsstreifens (Verflechtungsbereichstyp V 1 nach Bild 64 der RAA) vorgesehen. Der Verflechtungsstreifen endet an der AS Nürnberg-Fischbach durch Fahrstreifenabstraktion. Die Verkehrsbelastung des Verflechtungsbereichs ist nach der Verkehrsprognose im Jahr 2030 mit 5.400 Kfz/24 h vergleichsweise gering, der Großteil der betreffenden Fahrzeuge – nämlich 3.200 Kfz/24 h aus Richtung München sowie die meisten Fahrzeuge auf der Rampe Amberg – Berlin/Nürnberg (B 4) – fahren an der AS Nürnberg-Fischbach aus, so dass Verflechtungsvorgänge vom Verflechtungsstreifen in die halbdirekte Rampe hinein nur in vergleichsweise geringer Häufigkeit auftreten. Auch Verflechtungsvorgänge in umgekehrter Richtung sind nur in sehr geringem Maß anzutreffen; der Verkehr aus Richtung Heilbronn, der nach Nürnberg hinein strebt, wird hauptsächlich über das AK Nürnberg-Süd bzw. die AS Nürnberg-Langwasser abgewickelt. Auf Grund dessen erscheint auch diese Wahl insgesamt sachangemessen.

#### 3.3.3.2.3 AS Nürnberg-Fischbach

Die Rampen der AS Nürnberg-Fischbach (München/Heilbronn/Amberg – Nürnberg (B 4), Nürnberg (B 4) – Berlin, Berlin – Nürnberg (B 4) und Nürnberg (B 4) – München/Heilbronn/Amberg) erhalten nach der festgestellten Planung jeweils den – nach den RAA kleinsten – Rampenquerschnitt Q 1. In dem Bereich, in dem die Rampen München/Heilbronn/Amberg – Nürnberg (B 4) und Nürnberg (B 4) – Berlin parallel zueinander verlaufen, ist für die Rampen der Querschnitt Q 4 vorgesehen. Der Rampenquerschnitt Q 4 entspricht im Wesentlichen dem Rampenquerschnitt Q 2 (Rampengruppe I) für zwei Fahrstreifen in eine Fahrtrichtung, nur beidseitigen, 1,5 m breiten Banketten. Soweit in der Planung von den

aus Bild 53 der RAA ersichtlichen Maßen des Rampenquerschnitts Q 4 abgewichen wird, unterliegt dies ebenso keiner Beanstandung. In Bezug auf die dafür sprechenden Gründe wird auf S. 67 der Unterlage 1 T verwiesen; diese rechtfertigen die insoweit von den RAA vorgesehenen Abweichungen (vgl. auch dazu das Schreiben der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 23.02.2010, Gz. IID9-43411-003/09).

Die Anbindung der Rampe Nürnberg (B 4) – Berlin an die halbdirekte Rampe Heilbronn – Berlin ist mittels eines Einfädelsstreifen (Einfahrttyp ER 3 nach Bild 62 der RAA) vorgesehen. Diese Lösung ist sachgerecht, da dieser Einfahrttyp immer dann zweckmäßig ist, wenn in eine zweistreifige Rampe – wie hier die Rampe Heilbronn – Berlin – eine Rampe mit dem Querschnitt Q1 einzuführen ist und der einmündende Verkehrsstrom eine geringere Bedeutung als der durchgehende hat, was hier nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak ebenso der Fall ist (siehe dazu S. 81 der RAA).

Die Rampe Berlin – Nürnberg (B 4) wird über einen Ausfädelsstreifen (Ausfahrttyp AR 3 nach Bild 57 der RAA) an die Direktrampe Berlin – Heilbronn angebunden. Dies ist unter den gegebenen Umständen ebenso angemessen; der genannte Ausfahrttyp ist dann anzuwenden, wenn aus einer langen oder stark belasteten Rampe mit dem Querschnitt Q 3 – ein solcher ist für die Direktrampe Berlin – Heilbronn vorgesehen – eine Verbindungsrampe mit dem Querschnitt Q 1, welcher ja für die Rampe Berlin – Nürnberg (B 4) eingeplant ist, abzweigt (siehe dazu S. 76 der RAA).

Die Rampe Nürnberg (B 4) – München/Heilbronn/Amberg wird ebenso an die Direktrampe Berlin – Heilbronn angebunden, allerdings mittels eines Verflechtungsstreifens des Verflechtungsbereichstyps VR 2 nach Bild 65 der RAA. Auch diese Wahl ist sachgerecht. Die nach der Tabelle 25 erforderliche Mindestverflechtungslänge wird mit der festgestellten Planung gewährleistet.

#### 3.3.3.2.4 Sonstige Straßen und Wege

Der vorhandene Querschnitt der B 4 wird im Rahmen des Vorhabens nicht verändert.

Die bereits bestehende Zufahrt zur Kompostierungsanlage Nürnberg-Fischbach im Bereich der AS Nürnberg-Fischbach wird im Zuge der festgestellten Planung an die Rampe München/Heilbronn/Amberg - Nürnberg (B 4) angebunden. In Bezug auf die technische Ausgestaltung im Detail, die auch die Errichtung einer Betriebszufahrt für eine noch separat zu errichtende Salzhalle umfasst, wird auf die Ausführungen in Nr. 4.4.1.5 der Unterlage 1 T sowie die Darstellungen in Unterlage 14.2 Blatt 5 T Bezug genommen. Gegen die gewählte Querschnittsgestaltung bestehen keine sachlichen Bedenken.

Soweit öffentliche Feld- und Waldwege sowie private Wege im Zuge des Vorhabens umgestaltet werden, wurden die Querschnittsmaße der betreffenden Wegeabschnitte in Anlehnung an die Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW = Arbeitsblatt DWA-A 904) bemessen. Die betroffenen Abschnitte von öffentlichen Feld- und Waldwegen erhalten deshalb in der Planung sachgerechter Weise eine Fahrbahnbreite von 3 m zuzüglich von zwei Banketten je 0,75 m (siehe Nummer 3.2.3 der RLW sowie Nr. IV. (2) 1. d) und g) der Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen, Ausgabe 2003, VkB1. 2003, 635).

Der Forstweg, der im Zuge des Vorhabens verlegt werden muss (Ifd. Nr. 1.10 der Unterlage 11 T), erhält eine Fahrbahnbreite von 5 m (siehe Unterlage 14.2 Blatt 4); eine solche ist bereits derzeit vorhanden. Die übrigen Wege, die im Zuge der Planung tangiert werden, werden mit den derzeit vorhandenen Fahrbahnbreiten von 3 m oder weniger wiederhergestellt (ebenso siehe Unterlage 14.2 Blatt 4). Diese Vorgehensweise ist gleichfalls interessengerecht.

#### 3.3.3.3 *Fahrbahnbefestigung*

In Bezug auf die für die von der festgestellten Planung betroffenen Straßenstücke bzw. -abschnitte jeweils vorgesehenen Belastungsklassen und Oberbaudicken wird auf die Ausführungen in Nr. 4.4.2 der Unterlage 1 T sowie die einzelnen Planblätter 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.

#### 3.3.3.4 *Zusammenfassende Bewertung*

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass die für die durchgehenden Fahrbahnen der A 6 und der A 9, die einzelnen Rampen des AK Nürnberg-Ost und der AS Nürnberg-Fischbach und die sonstigen anzupassenden Straßen und 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 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 sachangemessene 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 forstwirtschaftliche Belange sind mit der Planung folglich bereits auf das unumgängliche Maß beschränkt.

### **3.3.4 Immissionsschutz**

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsrgeräusche 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 Verkehrsrgeräusche 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).



### 3.3.4.1 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 Verkehrsgereusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV). Bei der nach § 41 Abs. 2 BImSchG insoweit anzustellenden Verhältnismäßigkeitsprüfung ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten. Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Lärmschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgereusche 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.).

Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Prüfung, ob die Kosten einer aktiven Schallschutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden, aber einen Abwägungsspielraum, der es gestattet, neben dem in § 41 Abs. 2 BImSchG ausdrücklich benannten Kostengesichtspunkt auch andere Belange zu berücksichtigen, die einer aktiven Schallschutzmaßnahme entgegenstehen. Dazu gehören auch öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belange 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 vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen die Vorhabensträgerin einen Anspruch auf angemessene

Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

#### 3.3.4.1.1 § 50 BImSchG – Trassierung

Gemäß § 50 Satz 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden. Der Trennungsgrundsatz des § 50 Satz 1 BImSchG stellt allerdings kein zwingendes Gebot dar, sondern nur eine Abwägungsdirektive. Er kann im Rahmen der planerischen Abwägung durch andere Belange von hohem Gewicht überwunden werden. Der Rechtsprechung zu § 50 BImSchG ist nicht zu entnehmen, dass eine Zurückstellung immissionsschutzrechtlicher Belange nur dann abwägungsfehlerfrei ist, wenn die Planung durch entgegenstehende Belange mit hohem Gewicht "zwingend" geboten ist. Ob sich eine Abwägungsdirektive wie der Grundsatz der Trennung unverträglicher Raumnutzungen in der Abwägung durchsetzt, entscheidet sich erst in einer Bewertung der konkreten Einzelfallumstände. (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, BVerwGE 125, 116 Rn. 163).

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

Die Planung für den Umbau des AK Nürnberg-Ost und die Umgestaltung der AS Nürnberg-Fischbach darf hier 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. 3.3.2.2 folgt deutlich, dass andere Ausgestaltungen als die planfestgestellte Lösung wegen der mit den denkbaren Alternativmöglichkeiten verbundenen erheblich größeren Beeinträchtigungen öffentlicher Belange auch unter dem an dieser Stelle maßgeblichen Blickwinkel ausscheiden. Durch eine Änderung der Maßnahme, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit nicht weiter verbessert werden. Die am südöstlichen Ortsrand von Fischbach b. Nürnberg mit dem dortigen Beginn der Direktrampe Berlin – Heilbronn verbundene Verbreiterung der Verkehrsflächen der A 9 und dem damit einhergehenden (geringfügigen) Heranrücken der Autobahn an die Bebauung ist, wie u. a. bereits unter C. 3.2.1 dargelegt, aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheitsgründen dringend angezeigt; das Gebot der Trennung unverträglicher Raumnutzungen muss dahinter zurück stehen. Einer Verkürzung der Rampe Berlin – Heilbronn im Bereich von Fischbach ist aus den gleichen Gründen nicht näherzutreten; die Länge der Ausfädelstreifen er-

reicht in der Planung gerade das nach Tabelle 22 i. V. m. Bild 56 a der RAA erforderliche Mindestmaß.

#### 3.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer Straße ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen. Soweit im Anhörungsverfahren auf die TA Lärm und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) hingewiesen wird, führt dies nicht weiter. Nach ihrer Nr. 1 gilt die TA Lärm ausdrücklich nur für Anlagen, die als genehmigungsbedürftige oder nicht genehmigungsbedürftige Anlagen den Anforderungen des Zweiten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) unterliegen. Hierzu gehören öffentlichen Straßen nicht; diese sind schon keine Anlagen im Sinne dieses Gesetzes (§ 3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG) und zudem ausschließlich Gegenstand des Vierten Teils des BImSchG (vgl. § 2 Abs. 1 Nr. 4 BImSchG), so dass vorliegend der Anwendungsbereich der TA Lärm nicht eröffnet ist.

Die maßgebliche Zumutbarkeitsschwelle beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer Straße 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, 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). Dies führt vorliegend jedoch nicht dazu, dass die vorgenommenen schalltechnischen Berechnungen die tatsächlich zu erwartende Lärmbelastung nur unzureichend darstellen würden, da im Nahbereich der gegenständlichen Autobahnteilstücke keine weiteren stark befahrenen Verkehrswege liegen, die die Lärmbelastung noch weiter in die Höhe treiben könnten.

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 beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer Straße im Regelfall nicht überschritten werden darf.

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

Im Hinblick darauf erscheint die in Unterlage 7 T von der Vorhabensträgerin vorgenommene Einstufung der einzelnen Areale von Fischbach b. Nürnberg – auch unter Berücksichtigung der aus öffentlich zugänglichen Luftbildern ersichtlichen örtlichen Gegebenheiten – als zutreffend. Im Anhörungsverfahren wurden insoweit keine Einwendungen erhoben. Eine nähere Betrachtung der Ortschaft Moorenbrunn unter diesem Gesichtspunkt ist vorliegend entbehrlich, da diese mit etwa 1,6 km erheblich vom AK Nürnberg-Ost entfernt liegt und das Vorhaben auf Grund dieser Entfernung keine immissionstechnischen Auswirkungen auf den Ort entfaltet.

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.

#### 3.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden von der Vorhabensträgerin mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Grundlage dieser Berechnung ist die in der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak vom 07.11.2014 und seiner ergänzenden Stellungnahme vom 22.07.2016 ermittelte Verkehrsbelastung.

Hinsichtlich der Ausgangsdaten der Lärmberechnung im Einzelnen, insbesondere auch der Lkw-Anteile Tag/Nacht, wird auf Nr. 2.3 der Unterlage 17.1 T Bezug genommen.

Soweit die Stadt Nürnberg in diesem Zusammenhang kritisiert, dass aus den Unterlagen nicht ersichtlich sei, welche Verkehrsbelastungen im Rahmen der Berechnungen für den Prognosebezugsfall angesetzt worden seien, und um Vorlage einer entsprechenden Bezugsberechnung und der zugehörigen Eingabeparameter bittet, ist dies zurückweisen. Aus dem Aufbau und der gewählten Gestaltung der Unterlage 17.1 T ergibt sich hinreichend deutlich, dass die darin aufgeführten Berechnungsausgangsdaten sowohl für Berechnung der Beurteilungspegel im Bezugsfall als auch im Planfall herangezogen wurden. Dies ist auch ohne weiteres nachvollziehbar. Das gegenständliche Vorhaben erhöht die verkehrliche Kapazität der durchgehenden Strecken von A 6 und A 9 nicht, sondern lediglich die Leistungsfähigkeit der derzeit überlasteten Verbindungsrampen im Bereich des AK Nürnberg-Ost sowie die Verkehrssicherheit (siehe dazu unter C. 3.2.1). Eine mehr als zu vernachlässigende Steigerung des Verkehrsaufkommens im Bereich der betreffenden Autobahnabschnitte bewirkt es deshalb nicht; Herr Prof. Kurzak hat im Rahmen des Erörterungstermins ausdrücklich bestätigt, dass ohne Verwirklichung des Vorhabens die Verkehrsbelastungen nur minimal niedriger als bei Umsetzung des Vorhabens im Jahr 2030 sein werden, dieser Unterschied aber in jedem Fall so gering ist, dass er sich nicht in den durchschnittlichen Verkehrsmengen niederschlägt.

Dass die Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak nicht unter Berücksichtigung aller verfügbarer Daten in einer der Materie angemessenen und methodisch einwandfreien Weise erarbeitet worden ist, ist nicht erkennbar. Das Prognoseverfahren ist nicht zu beanstanden, ebenso sind die Ergebnisse nachvollziehbar und schlüssig, auch hinsichtlich der zu erwartenden Schwerverkehrsanteile. Substantiierte Einwendungen wurden im Anhörungsverfahren insoweit nicht erhoben.

Bei der Lärmberechnung wurde auch berücksichtigt, dass für die Fahrbahndecken der durchgehenden Fahrbahnen der A 6 und der A 9 im plangegenständlichen Bereich 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 Nr. 3.2 sowie die Tabelle auf S. 7 der Unterlage 17.1 T). Diese Anforderung erfüllen derzeit z. B. bestimmte Splittmastixasphalte (siehe Nr. 3 des ARS 14/1991).

Die schalltechnischen Berechnungen wurden vom Sachgebiet 50 der Regierung von Mittelfranken (Technischer Umweltschutz) hinsichtlich ihrer Plausibilität 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. Die Notwendigkeit, einen gutachterlich aufgehellten Sachverhalt weiter zu erforschen, muss sich der Planfeststellungsbehörde nämlich u. a. nur dann aufdrängen, wenn das vorhandene Gutachten unvollständig, widersprüchlich oder aus sonstigen Gründen nicht überzeugend ist, wenn es auf unzutreffenden Annahmen beruht oder durch substantiierte Einwände eines Beteiligten oder durch die übrige Ermittlungstätigkeit der Planfeststellungsbehörde ernsthaft die Frage gestellt erscheint (BVerwG, Beschluss vom 23.02.1994, NVwZ 1994, 688, 689 m. w. N.). Dies ist hier aber eben nicht der Fall.

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 betroffenen Beurteilungspegel gelten für leichten Wind (3 m/s) von der Straße zum Immissionsort hin und/oder für Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsverhältnissen können tatsächlich niedrigere Schallpegel auftreten (vgl. Nr. 4.0 der RLS-90); die rechnerisch ermittelten Werte liegen damit im Interesse der Immissionsbetroffenen auf der sicheren Seite.

Im Anhörungsverfahren wurde einwenderseitig auf die aktuellen Ergebnisse der Lärmkartierung verwiesen und auf die Diskrepanzen zwischen diesen und den Ergebnissen der Berechnungen in der Unterlage 17.1 T hingewiesen. Dies vermag aber die Ergebnisse der von der Vorhabensträgerin vorgenommenen Berechnungen nicht infrage zu stellen. Der Lärmkartierung liegen andere Berechnungsmodalitäten als den von der Vorhabensträgerin durchgeführten schalltechnischen Berechnungen zu Grunde. Während für diese – wie bereits ausgeführt – die Regularien der 16. BImSchV maßgeblich sind, basiert die Lärmkartierung auf der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“ vom 15.05.2006, die auf der Grundlage von § 5 Abs. 1 Nr. 1 der 34. BImSchV eingeführt wurde. Zwischen diesen beiden Berechnungsmethoden gibt es mehrere entscheidende Unterschiede. So kennt das Berechnungsverfahren für die Lärmkartierung, anders als die 16. BImSchV, keine Beurteilungszu- oder -abschläge am Beurteilungspegel (siehe Nr. 1 der VBUS). Bei den Berechnungsverfahren ist ferner der Mittelungspegel für drei Zeiträume je Tag (Tag, Abend, Nacht) zu betrachten (siehe Nr. 2 der VBUS sowie § 2 Abs. 1 der 34. BImSchV), während nach der 16. BImSchV der Beurteilungspegel nur für zwei Zeiträume am Tag zu berechnen ist (§ 3 Satz 2 der 16. BImSchV), wodurch sich außerhalb der Nachtzeit die Länge der Beurteilungszeiträume zwangsläufig unterscheiden. Des Weiteren sind die maßgebliche Immissionsorte in den beiden Bereichen Verfahren unterschiedlich situiert. Nach der Anlage zu § 3 der 16. BImSchV liegen die relevanten Immissionsorte an Gebäuden jeweils in Höhe der Geschossdecke (0,2 m über der Fensteroberkante) der einzelnen Räume, im Rahmen der Berechnungen nach der VBUS ist die Höhe des Immissionsortes in der Nähe von Gebäuden auf 4 m über dem Boden festgelegt (§ 5 Abs. 2 der 34. BImSchV, Nr. 2 der VBUS). Im Rahmen der Berechnungen nach der 16. BImSchV wird leichter Wind von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion angenommen (Nr. 4.0 der RLS-90), der VBUS ist dies fremd; sie berücksichtigt dafür tageszeitliche Unterschiede in den meteorologischen Ausbreitungsbedingungen am Tag, abends und in der Nacht (Nr. 3 der VBUS). Daneben bestehen in einzelnen Berechnungsdetails noch weitere Unterschiede zwischen beiden Berechnungsverfahren (z. B. in Bezug auf Boden- und Meteorologiedämpfung und Abschirmung). Ein direkter Vergleich der im Rahmen der Lärmkartierung berechneten Pegel mit den in der Unterlage 17.1 T enthaltenen Berechnungsergebnissen ist daher nicht möglich; evtl. Unterschiede in Bezug auf die jeweils berechneten Pegel liegen in der Natur der Sache.

Daneben wird vielfach kritisiert, dass die Gehölzrodungen entlang der neuen Fahrbahnen zu einer zusätzlichen Reduzierung des natürlichen Lärmschutzes führten, besonders im Bereich der Beckenanlage ASB/RHB 378-1R, wobei an dieser Stelle kein neuer Lärmschutz vorgesehen sei. Deshalb sei davon auszugehen, dass die im Planfeststellungsverfahren angeführten Lärmberechnungen nicht der Realität entsprechen, zumal eine ganze Reihe von Grundstücken bei der Berechnung nicht berücksichtigt worden seien.

Die Beseitigung von Wald oder sonstigen Gehölzen ist für die Berechnung des Beurteilungspegels nach der 16. BImSchV aber ohne Bedeutung, da derartige Gehölzbestände auch bei ihrem Vorhandensein keinen Eingang in die entsprechenden Berechnungen finden (siehe Anlage zu § 3 der 16. BImSchV). Insofern ist der Vorhabensträgerin bei den Berechnungen kein Fehler unterlaufen. Soweit sich die Kritik damit im Kern gegen die von der 16. BImSchV vorgegebenen Berechnungsmodalitäten richten, dringt sie damit ebenso nicht durch. Bei der 16. BImSchV handelt es sich um eine Rechtsverordnung, zu deren Erlass die Bundesregierung durch § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. BImSchG ermächtigt ist. Dem Verordnungsgeber steht nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bei der Festlegung von Immissionsgrenzwerten, die eine abstrakt-generelle Abwägung widerstreitender Interessen erfordert, ein erheblicher Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu, der sich auch auf das Verfahren zur Ermittlung der Immissionsbelastung erstreckt (vgl. z. B. BVerwG, Urteil vom 14.11.2001, NVwZ 2002, 733, 734; Urteil vom 20.12.2000, NVwZ-RR 2001, 360, 361; Urteil vom 03.03.1999, NVwZ-RR 1999, 720, 724; Urteil vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1006, 1008). Vereinfachungen und Pauschalierungen sind dabei zulässig, auch wenn diese dazu führen, dass der tatsächliche Lärmpegel zu bestimmten Zeiten höher, zu anderen Zeiten niedriger als der Grenzwert liegt (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 a. a. O.) Der Wertungsspielraum wird erst dann überschritten, wenn die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nicht oder nur noch völlig unzulänglich abbildet (BVerwG, Urteile vom 03.03.1999 a. a. O. und vom 20.12.2000 a. a. O.). Offensichtliche Mängel, die Zweifel an der grundsätzlichen Eignung des Berechnungsverfahrens begründen könnten, die voraussichtliche Lärmbelastung wirklichkeitsnah abzubilden, sind nach der aktuellen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes aber nicht gegeben (siehe dazu BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, NuR 2010, 870 Rn. 103 ff). Die gegen die Lärmberechnungen unter diesem Gesichtspunkte erhobene Kritik ist daher gleichfalls zurückzuweisen. Mit Blick auf die vorstehenden Erwägungen begegnet es auch keinen Bedenken, dass die Vorhabensträgerin nicht mehr Immissionsorte als geschehen im Rahmen der Berechnungen näher betrachtet hat; an weiteren Immissionsorten sind keine vorhabensbedingten Erhöhungen der Beurteilungspegel zu besorgen. Dies wird insbesondere bei einer Zusammenschau der Berechnungsergebnisse in Unterlage 17.1 T mit dem in Unterlage 19.1.2 Blatt 1 T dargestellten Verlauf verschiedener Isophonen im Nullfall und Prognosefall deutlich. Die Isophonen weichen im Prognosefall im Bereich von Fischbach b. Nürnberg gegenüber dem Nullfall in Richtung A 9 zurück, d. h. die Reichweite der von der Autobahn ausgehenden Verkehrslärmbelastung nimmt durch die konkrete Ausgestaltung der Planung etwas ab.

Soweit im Rahmen des Anhörungsverfahrens außerdem darauf hingewiesen wird, dass nach den Berechnungen in der Unterlage 17.1 T die Beurteilungspegel im Jahr 2030 bei Verwirklichung des Vorhabens teilweise niedriger ausfallen als ohne das Vorhaben, zeigt dies deshalb ebenso keinen Fehler in den schalltechnischen Berechnungen auf. Die bei Verwirklichung des Vorhabens geringfügige Verringerung der Beurteilungspegel an den meisten Immissionsorten in Fischbach ist im Rahmen der Berechnungsmethodik der RLS-90 ohne weiteres zu erklären. Im Zustand ohne das gegenständliche Vorhaben ist auf Höhe von Fischbach die Schallquelle jeweils in der Mitte der rechten Fahrstreifen der Richtungsfahrbahnen München und Berlin anzusetzen (vgl. Nr. 4.3 und Bild 10 der RLS-90). Bei Verwirklichung des Vorhabens hingegen ist je eine Schallquelle über dem rechten Fahrstreifen der Richtungsfahrbahnen München und Berlin sowie jeweils eine weitere Schallquelle über dem rechten Fahrstreifen der Rampen Berlin – Heilbronn und Heilbronn – Berlin, wobei für die Verteilung der Fahrzeuge auf die Richtungsfahrbahnen einerseits und Rampenfahrbahnen andererseits die vorliegende Prognose heranzuziehen ist. Nach dieser ergibt sich in etwa eine jeweils hälftige Aufteilung auf Richtungsfahrbahn und Rampe (siehe etwa Pläne 4a und 5 der ergänzenden

Stellungnahme von Prof. Kurzak vom 22.07.2016). Dieser Ansatz führt im Zusammenwirken damit, dass die Lärmschutzanlagen bei Fischbach um max. 10 m auf die Ortschaft zu verschoben werden, dazu, dass etwa die Hälfte der Fahrzeuge nach Umsetzung des Vorhabens weiter von den Lärmschutzanlagen entfernt fahren werden; dies verringert die auf die Immissionsorte auftreffende Schallenergie, wenngleich nur in sehr geringem Maß. Auch insoweit das Sachgebiet 50 der Regierung von Mittelfranken (Technischer Umweltschutz) im Übrigen keine Einwände vorgetragen.

Ziel der 16. BImSchV und der RLS-90 ist es im Übrigen auch, Vorschriften für die Berechnungsverfahren zur quantitativen Darstellung der Lärmbelastung von Straßenbauvorhaben zur Verfügung zu stellen. Dadurch sollen die Planfeststellungsbehörden und andere Anwender der Richtlinien in die Lage versetzt werden, aufgrund einheitlicher, auf Erfahrungswerten beruhender Verfahrensvorgaben Aussagen zur Berücksichtigung und Abwägung der Belange des Lärmschutzes bei Straßenplanungen zu treffen, den Nachweis der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen zu führen, wirtschaftliche und wirkungsvolle Lösungen für den Lärmschutz zu entwickeln und Lärmschutzmaßnahmen zu bemessen und zu optimieren (so ausdrücklich RLS-90, Kapitel 1.0). Ausgehend hiervon ist eine einzelfallbezogene Modifikation der Berechnungsverfahren weder in der Richtlinie selbst noch in der 16. BImSchV vorgesehen. Eine solche wäre methodisch problematisch und würde dem Regelungsauftrag an den Verordnungsgeber, für Rechtssicherheit und Gleichbehandlung bei der Beurteilung von Verkehrsimmissionen zu sorgen, zuwiderlaufen. Dieser Auftrag verlangt im Gegenteil, dass sich Lärmbegutachtungen strikt an die Vorgaben der Verordnung und der in Bezug genommenen Richtlinien halten (BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, NuR 2010, 870 Rn. 102 m. w. N.). Auf Grund dessen besteht kein Anlass dafür, eine vergleichende schalltechnische Berechnung unter Ansatz unterschiedlicher Fahrzeugverteilungen auf die Richtungsfahrbahn München und die Direkttrampe Berlin – Heilbronn im Bereich des Rampenanfangs durchzuführen, um die Auswirkungen aufzuzeigen, wenn am Anfang der Rampe Berlin – Heilbronn noch deutlich mehr als die Hälfte der Fahrzeuge auf dem rechten Fahrstreifen der Richtungsfahrbahn München fahren, wie dies von der Stadt Nürnberg im Erörterungstermin gewünscht wurde. Die den schalltechnischen Berechnungen zu Grunde liegende, zuvor schon erläuterte Verteilung der Verkehrsmengen auf Richtungsfahrbahn und Rampe entspricht zum einen eben den Vorgaben von Nr. 4.3 und Bild 10 der RLS-90. Zum anderen wäre eine für einen kurzen Abschnitt der Rampe etwas andere Verkehrsverteilung auch wissenschaftlich nicht zuverlässig bestimmbar und rein spekulativ, wie Herr Prof. Kurzak im Erörterungstermin auch bestätigt hat, so dass es auch einer tauglichen Grundlage für eine vergleichende Berechnung im gewünschten Sinne fehlt.

#### 3.3.4.1.4 Lärmschutzmaßnahmen / Entschädigungsfestsetzung

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 dann vor, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Eine wesentliche Änderung ist darüber hinaus auch dann gegeben, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff weiter erhöht wird.



Mit dem Vorhaben ist keine Erweiterung einer Straße um mindestens einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr i. S. v. § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV verbunden. Baulich erweitert in diesem Sinn wird eine Straße nur, wenn sie zusätzliche Fahrstreifen zwischen verschiedenen Verknüpfungen mit dem Straßennetz im Übrigen erhält, nicht dagegen, wenn zusätzliche Fahrbahnebenen in einem Kreuzungsbereich geschaffen werden (BVerwG, Urteil vom 23.11.2005, NVwZ 2006, 331 Rn. 23). Mit einem „durchgehenden“ Fahrstreifen ist nach dem Sinn der Vorschrift die Verbreiterung einer Straße um eine Spur auf voller Länge oder doch innerhalb eines verkehrsmäßig eigenständigen und bedeutenden Abschnitts gemeint (so schon OVG Lüneburg, Urteil vom 04.12.1992, BeckRS 2014, 47611; vgl. auch Strick, Lärmschutz an Straßen, Rn. 87 - 91). Das Merkmal des durchgehenden Fahrstreifens soll ersichtlich eine erhöhte Leistungsfähigkeit der Straßen durch bauliche Maßnahmen für den Gesamtverkehr erfassen, im Gegensatz zu einer Verflüssigung oder Erleichterung des vorhandenen Verkehrs auf der Straße ohne eine Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit insgesamt (BayVGH, Urteil vom 01.02.2000 – 8 B 99.1069 – juris Rn. 17). Die neu geplanten Rampen, insbesondere auch die Direktrampe Berlin – Heilbronn, beinhalten gemessen daran keinen zusätzlichen durchgehenden Fahrstreifen im Rechtssinn. Sie bewirken – auch bei funktionaler Betrachtung – keine Verbreiterung der A 9 in einem Abschnitt mit eigener Verkehrsbedeutung, sondern sind lediglich Knotenpunktelemente (vgl. Anhang 8 der RAA). Eine Erhöhung der verkehrlichen Kapazität der A 9 ist mit der Anlegung dieser Rampen nicht verbunden. Die neuen Rampen Berlin – Heilbronn und Heilbronn – Berlin sind insbesondere für den Geradeausverkehr auf der A 9 Richtung München bzw. Berlin nicht in gleicher Art und Weise wie die Fahrstreifen der Richtungsfahrbahnen nutzbar. Ihre Nutzung wäre für den weiter Richtung München bzw. Berlin strebenden Verkehr vergleichsweise umständlich und daher fernliegend. Hinzu kommt, dass z. B. die Rampe Nürnberg (B 4) – München/Heilbronn/Amberg mittels eines Verflechtungsstreifens an die Direktrampe Berlin – Heilbronn angebunden wird (siehe dazu unter C. 3.3.3.2.3). Dieser Streifen verbindet wegen der konkreten Ausgestaltung der Planung zum einen durch seinen Verlauf unmittelbar nur die AS Nürnberg-Fischbach mit der Richtungsfahrbahn München der A 9 (siehe Unterlage 5 Blätter 2 T und 3 T), so dass es insoweit auch an einer Verbindung zwischen zwei Verknüpfungspunkten mit dem übrigen Straßennetz fehlt. Zum anderen stellt ein derartiger Verflechtungsstreifen mit Blick auf die in Nr. 6.4.5.1 Absatz 1 der RAA beschriebenen Bestandteile von Verflechtungsbereichen letztlich nur einen nahtlos ineinander übergehenden Ein- und Ausfädelungsstreifen dar; eine solche Konstellation beinhaltet ebenso keinen durchgehenden Fahrstreifen im Rechtssinn (siehe Nr. 10.1 Absatz 2 Spiegelpunkt 1 der VLärmSchR 97). Dass der Verflechtungsstreifen abseits der Richtungsfahrbahn der A 9 verläuft, ist in diesem Zusammenhang ohne Bedeutung, genauso wie die Länge des Verflechtungsstreifens. Eine „eigenständige Verkehrsfunktion“ ist jedem Verflechtungsbereich in gewissem Maß immanent; dieses Argument vermag daher an der dargestellten Beurteilung ebenso nichts zu ändern.

Nach den in den Ergebnistabellen auf S. 12/13 der Unterlage 17.1 T dargestellten Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen ist das plangegegenständliche Vorhaben allerdings in Bezug auf den Immissionsort 11 (Hutbergstraße 20) hinsichtlich der Nordfassade des 1. OG im Nachtzeitraum mit einer Steigerung des Beurteilungspegels verbunden. Hier erhöht sich der Beurteilungspegel vorhabensbedingt von 60,4 dB(A) auf 60,5 dB(A). Die am südöstlichen Ortsrand von Fischbach b. Nürnberg mit dem dortigen Beginn der Direktrampe Berlin – Heilbronn verbundene Verbreiterung der Verkehrsflächen stellt außerdem einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 bzw. Satz 2 der 16. BImSchV dar. Ein solcher setzt eine bauliche Änderung voraus, die in die Substanz des Verkehrswegs eingreift und über eine bloße Erhaltungsmaßnahme hinaus-

geht, indem sie die Funktionsfähigkeit der Straße steigert (BVerwG, Urteil vom 23.11.2005, NVwZ 2006, 331 Rn. 24). Dies ist Ziel der Errichtung der Direktrampe Berlin – Heilbronn, mit deren Hilfe die Abwicklung der über diese Rampe geführten Verkehrsbeziehungen verbessert werden soll. Demzufolge ist hinsichtlich des bereits genannten Teils des Anwesens Hutbergstraße 20 eine wesentliche Änderung im Sinn von § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV gegeben, so dass, wie unter C. 3.3.4.1.2 bereits dargestellt, insoweit die Einhaltung des einschlägigen Immissionsgrenzwertes nach § 2 der 16. BImSchV grundsätzlich sicherzustellen ist. Für die übrigen untersuchten Immissionsorte gilt, dass durch das planfestgestellte Vorhaben keine Erhöhung der von der A 9 ausgehenden Beurteilungspegel hervorgerufen wird, so dass in Bezug auf diese Immissionsorte keine wesentliche Änderung im Sinn von § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 bzw. Satz 2 der 16. BImSchV vorliegt.

Auf Grund dessen besteht – mit Ausnahme des oben genannten Teils des Anwesens Hutbergstraße 20 – keine Verpflichtung, die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV vorhabensbezogen zu gewährleisten.

Im Ergebnis der nach § 41 Abs. 2 BImSchG vorzunehmenden Verhältnismäßigkeitsprüfung im Hinblick auf die Fassadenseite des Anwesens Hutbergstraße 20, bzgl. derer eine immissionsschutzrechtlich wesentliche Änderung vorliegt, ist festzustellen, dass hier aktiver Lärmschutz wirtschaftlich außer Verhältnis zu dem damit erzielbaren Schutz steht.

Alleine für eine Erhöhung der Lärmschutzanlagen, die im Rahmen der festgestellten Planung etwas auf die Bebauung von Fischbach b. Nürnberg verschoben werden, auf etwa 6 m Höhe wären nach den Angaben der Vorhabensträgerin zusätzliche finanzielle Aufwendungen von ca. 340.000 € notwendig. Dieser Kostenrahmen ist auch plausibel. Nach der „Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2015“, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sind im Jahr 2015 an Bundesfernstraßen für 1 m<sup>2</sup> Lärmschutzwand durchschnittlich 373 €/m<sup>2</sup> aufgewendet worden (Nr. 3.2.3 der Statistik). Da die bestehende Lärmschutzwand, die verschoben wird, 192 m lang ist (siehe lfd. Nr. 8.2 der Unterlage 11 T), fallen schon bei Ansatz dieser Durchschnittskosten alleine für die Erhöhung der Wand über 143.000 € an. Zusätzlich muss auch noch ein Lärmschutzwall von 120 m Länge (lfd. Nr. 8.1 der Unterlage 11 T) um 3 m erhöht werden. Für eine Errichtung einer entsprechend hohen Wand auf diesem Wall wären nach den genannten Durchschnittskosten nochmals über 134.000 € aufzuwenden, so dass alleine nach Durchschnittspreisen des Jahres 2015 insgesamt knapp 280.000 € für die Erhöhung der Lärmschutzanlagen anfallen würden. Eine Erhöhung des Walls an sich durch zusätzliche Schüttungen von Erdmaterial, die im Grundsatz wohl kostengünstiger wäre, ist vorliegend insbesondere im Hinblick auf die beengten örtlichen Verhältnisse im Bereich des neuen Wallstandortes, der in nur geringer Entfernung zur Einfriedung des Fischbacher Friedhofs belegen ist, keine gangbare Möglichkeit. Unter zusätzlicher Berücksichtigung gewisser Erschwernisse im Bauablauf u. a. durch die örtlichen Verhältnisse und die Erschließungssituation der Lärmschutzanlagen erscheint der von der Vorhabensträgerin genannte Kostenrahmen ohne weiteres nachvollziehbar.

Die Erhöhung der Lärmschutzanlagen auf 6 m würde aber lediglich dafür sorgen, dass an dem Anwesen keine Beurteilungspegel jenseits von 59 dB(A) nachts mehr auftreten. Um nachts dort den maßgeblichen Grenzwert von 54 dB(A) einhalten zu können, wären eine noch wesentlich stärkere Erhöhung der Lärmschutzanlagen sowie u. U. noch weitergehende aktive Schutzmaßnahmen erforderlich. Diese Aufwendungen sind alleine dem Anwesen zuzurechnen, da – wie bereits dargelegt – an allen anderen untersuchten Immissionsorten keine wesentliche Änderung vorliegt, so dass auch der Umstand, dass durch eine solche aktive Lärmschutzmaßnahmen auch an diesen Anwesen zumindest teilweise Pegelminderungen

eintreten dürften, insoweit ohne Bedeutung ist. Demgegenüber erhöht sich der Beurteilungspegel an dem schon mehrmals genannten Gebäudeteil, der durch den langjährigen Bestand der A 9 und der auf dieser anzutreffenden sehr hohen Verkehrsbelastung einer erheblichen Vorbelastung unterliegt, nur um 0,1 dB(A), und damit weit unterhalb der Hörschwelle des menschlichen Ohrs. In der Gesamtschau ist damit offensichtlich, dass der für einen Vollschutz notwendige Aufwand den Rahmen des wirtschaftlich Verhältnismäßigen – und wohl auch den Verkehrswert des Anwesens – deutlich übersteigt. Mit Blick auf den Kostenaufwand alleine für eine Erhöhung der zu verschiebenden Lärmschutzanlagen auf 6 m stellt sich auch eine „Zwischenlösung“ aus einer entsprechenden Erhöhung dieser Wand und passivem Schallschutz nicht mehr als verhältnismäßig dar. Auch der für diese Erhöhung notwendige Aufwand dürfte einen erheblichen Teil des Verkehrswertes des betroffenen Anwesens ausmachen, der Effekt der Wand wäre aber demgegenüber nur gering und mit den menschlichen Sinnen nicht wahrnehmbar.

Der Vollständigkeit halber ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass aktiver Lärmschutz nicht in Form von Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit geleistet werden kann. Nach dem Lärmschutzkonzept des BImSchG sollen die von dem Verkehrsweg ausgehenden schädlichen Umwelteinwirkungen unterbunden werden, nicht aber der Verkehr selbst (vgl. § 41 Abs. 1 BImSchG). Dieser soll mithilfe der in §§ 41 f. BImSchG vorgesehenen Schutzmaßnahmen gerade ermöglicht werden. Eine mit öffentlichen Mitteln gebaute Infrastruktur soll ihrer planfestgestellten Zweckbestimmung gemäß genutzt werden können. § 41 Abs. 1 BImSchG kann deshalb Rechtsgrundlage nur für solche Lärmschutzmaßnahmen sein, die die konkreten Vorhabenziele unangetastet lassen. Verkehrsbeschränkende Maßnahmen wie z. B. Reduzierungen der Geschwindigkeit auf Teilstrecken können nicht auf diese Vorschrift gestützt werden. Insbesondere kann ihnen nicht gem. § 41 Abs. 2 BImSchG grundsätzlich Vorrang gegenüber Entschädigungen für passiven Schallschutz (§ 42 Abs. 1 und Abs. 2 Satz 1 BImSchG) und für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs (§ 42 Abs. 2 Satz 2 BImSchG i. V. m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG) zukommen (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 17.11.2016, NVwZ 2017, 1136 Rn. 20 betreffend Schienenverkehrslärm). Aus diesem Grund ist auch die Forderung des Bund Naturschutz in Bayern e. V. nach Einführung und Überwachung einer Geschwindigkeitsbegrenzung für Pkw (80 km/h) und Lkw (60 km/h) abzulehnen. Im Übrigen vermag die Planfeststellungsbehörde auch nicht nachzuvollziehen, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung von 100 km/h auf 80 km/h zu einer Halbierung der Lärmemissionen führen soll, wie der Bund Naturschutz geltend macht. Dies liegt vielmehr u. a. mit Blick auf Diagramm II der Anlage 1 der 16. BImSchV fern, aus welchem sich ein wesentlich geringerer Einfluss der Geschwindigkeit auf die Beurteilungspegel ergibt.

Den betroffenen Grundstückseigentümern wird deshalb unter A. 3.4.1 ein Anspruch auf passiven Lärmschutz zuerkannt. Der Anspruch richtet sich dabei auf eine Erstattung von Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden 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 (vgl. BVerwG, Urteil 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. Nachtimmisionsgrenzwert 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.

Entschädigungsansprüche für die „Verlärmung“ von schützenswerten Außenwohnbereichen sind vorliegend nicht gegeben, auch nicht in Bezug auf das Anwesens Hutbergstraße 20, da hinsichtlich des insoweit allein maßgeblichen Tagzeitraums (siehe dazu Nr. 51.1 Abs. 2 der VLärmSchR 97) ebenso keine wesentliche Änderung im Sinn von § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 bzw. Satz 2 der 16. BImSchV durch das Vorhaben entsteht. Dies ergibt sich mit hinreichender Sicherheit aus den bzgl. der jeweiligen Gebäude errechneten Beurteilungspegeln bzw. bzgl. des Anwesens Hutbergstraße 20 auch aus den von der Vorhabensträgerin im Nachgang zum Erörterungstermin durchgeführten ergänzenden schalltechnischen Berechnungen. Letztere zeigen deutlich auf, dass es vorhabensbedingt in den (potentiellen) Außenwohnbereichen des Anwesens sogar zu Pegelminderungen von etwa 1 dB(A) kommt.

Soweit von Seiten von Einwohnern von Fischbach b. Nürnberg ein verbesserter Lärmschutz für die gesamte Ortschaft wegen der hohen Verkehrsbelastung der A 9 erstrebt wird, kann diesem Ansinnen im Rahmen des vorliegenden Beschlusses leider nicht gefolgt werden. Wie bereits dargelegt, besteht bis auf eine Ausnahme keine Verpflichtung, die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV vorhabensbezogen zu gewährleisten, so dass das Ansinnen damit im Endeffekt auf eine sog. Lärmsanierung hinausläuft. Zu einer solchen besteht aber bei Gelegenheit einer Planfeststellung keine Verpflichtung (vgl. BVerwG, Beschluss vom 15.01.2008, NVwZ 2008, 675 Rn. 10; Nds. OVG, Urteil vom 23.11.2010, BeckRS 2010, 56344). Unabhängig davon hat die Vorhabensträgerin im Erörterungstermin sogar eine (teilweise) Lärmsanierung für Fischbach b. Nürnberg im Bereich der für das gegenständliche Vorhaben zu verschiebenden Lärmschutzanlagen durch Erhöhung dieser Anlagen auf etwa 6 m in Aussicht gestellt. Für den Bereich südlich der Wegeüberführung über die A 9 unweit des Fischbacher Friedhofs wird danach außerdem geprüft, ob evtl. ein Wall aus Überschussmassen entlang der dort geplanten Beckenanlage geschüttet werden kann.

#### 3.3.4.1.5 Abwägung hinsichtlich des Verkehrslärmschutzes

Die dem festgestellten Plan zu Grunde liegenden schalltechnischen Berechnungen sind im Ergebnis ebenso wenig zu beanstanden wie die Festsetzung von Ansprüchen auf passiven Lärmschutz. Nur in Bezug auf eine einzelne Fassadenseite eines Immissionsortes verursacht das planfestgestellte Vorhaben eine wesentliche Änderung im immissionsschutzrechtlichen Sinn. Die für einen aktiven Vollschutz

insoweit aufzuwendenden Kosten stehen insgesamt zu dem damit erreichbaren Schutz deutlich außer Verhältnis.

Hinsichtlich der übrigen im Einwirkungsbereich des Vorhabens liegenden Anwesen ist festzustellen, dass nach den in Unterlage 17.1 T dargestellten Berechnungsergebnissen die im Prognosehorizont 2030 anzutreffenden Beurteilungspegel gegenüber dem Fall, dass keine bauliche Umgestaltung des AK Nürnberg-Ost und der AS Nürnberg-Fischbach erfolgt, durchgängig sogar minimal abnehmen. Auch wenn nach den schalltechnischen Berechnungen dort dennoch teilweise Beurteilungspegel auftreten, die sich zumindest in erheblichem Maß den in der Rechtsprechung entwickelten Orientierungswerten annähern, ab deren Erreichen eine Gesundheitsgefährdung bzw. eine Entwertung der Substanz des Eigentums angenommen werden, besteht insoweit im Rahmen der Planfeststellung kein weiterer Handlungsbedarf. Lärmschutzbelange der Nachbarschaft eines Verkehrswegs sind nämlich nur dann in die planerische Abwägung einzubeziehen, wenn die Lärmbelastung durch das Planvorhaben ansteigt. Das gilt selbst dann, wenn die prognostizierten Belastungswerte oberhalb der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle liegen (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, NVwZ 2009, 50 Rn. 17 m. w. N.).

In Bezug auf den im Erörterungstermin thematisierten Aspekt, dass diejenigen Lärmschutzanlagen, die im Rahmen der festgestellten Planung verschoben werden, bereits zur Durchführung des Baus der Rampe Berlin – Heilbronn abgetragen werden müssen und wegen der Notwendigkeit eines freien Baufeldes erst einige Zeit später wieder errichtet werden können, so dass für eine gewisse Zeit in dem betreffenden Bereich keine Lärmschutzwände bzw. -wälle die dortige Bebauung vom Verkehrslärm abschirmen, hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabensträgerin weitere diesbzgl. Angaben abverlangt.

Die Vorhabensträgerin hat insoweit im Rahmen des Erörterungstermins zugesagt, die betroffenen Lärmschutzanlagen in der gleichen Bausaison des Abbruchs wieder zu errichten. Sie hat weiterhin zur Frage der Lärmbelastung von Fischbach b. Nürnberg während des Bauzustandes, in dem die bestehenden Lärmschutzanlagen abgebaut und die neuen noch nicht vollständig errichtet sind, ergänzende schalltechnische Berechnungen durchgeführt. Diese Berechnungen legen zu Grunde, dass der Verkehr während dieses Bauzustandes komplett auf der Richtungsfahrbahn Berlin geführt wird, das Baufeld auf der Richtungsfahrbahn München durch eine Betonschutzwand mit einer Höhe von 1,0 m im Bereich des Mittelstreifens der A 9 von ca. Bau-km 378+800 bis ca. Bau-km 378+100 von der Richtungsfahrbahn Berlin getrennt wird und im Baustellenbereich die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf maximal 80 km/h begrenzt wird. Unter Ansatz dieser Randbedingungen sowie der aktuell bekannten Verkehrsbelastung werden an insgesamt zwei Anwesen (Hutberger Straße 18 und 20) teilweise Beurteilungspegel von über 62 dB(A) nachts für den beschriebenen Bauzustand errechnet. Beurteilungspegel im Tagzeitraum von mehr als 72 d(BA) wurden nicht errechnet; die Pegel im Tagzeitraum verbleiben vielmehr unterhalb von 70 dB(A). Die Werte von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts sind für Dorf- und Mischgebiete die insoweit maßgeblichen Annäherungswerte, ab deren Erreichen eine unzumutbare Eigentumsbeeinträchtigung bzw. eine Gefährdung der Gesundheit der Bewohner nicht auszuschließen ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, NVwZ 2011, 177 Rn. 156; BayVGH, Urteil vom 05.03.1996, NVwZ-RR 1997, 159, 163; BGH, Urteil vom 10.12.1987, NJW 1988, 900, 902). Dass die in Unterlage 7 T von der Vorhabensträgerin vorgenommene Einstufung der einzelnen Areale von Fischbach b. Nürnberg – auch unter Berücksichtigung der aus öffentlich zugänglichen Luftbildern ersichtlichen örtlichen Gegebenheiten – als zutreffend anzusehen ist, wurde bereits unter C. 3.3.4.1.2 dargelegt. Danach liegen die beiden Anwesen in einem Gebiet, das nicht zuletzt wegen der in unmittelbarer Nähe befindlichen gewerblichen Bebauung als Mischgebiet i. S. v. § 6 BauNVO zu charakterisieren ist.

Bzgl. der betroffenen Fassadenseiten der beiden Anwesen wird die Vorhabensträgerin mit der Nebenbestimmung A. 3.4.4 verpflichtet, den Eigentümern der Anwesen Hutberger Straße 18 und 20 für die Nordfassade, 1. OG, die Ostfassade, 1. OG, die Südfassade, 1. OG und Westfassade, 1. OG (Hutberger Straße 18) bzw. die Nordfassade, EG und 1. OG, und die Ostfassade, EG und 1. OG (Hutberger Straße 20) für den Zeitraum zwischen dem Abbruch des sich derzeit von Bau-km 378+680 bis 378+800 entlang der A 9 erstreckenden Lärmschutzwalls sowie der von Bau-km 378+488 bis 378+680 verlaufenden Lärmschutzwand und deren Neuerrichtung in verschobener Lage interimistischen passiven Schallschutz zu gewähren, soweit sich im Bereich der genannten Fassadenseiten Räume befinden, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden. Bezogen auf den Zeitraum Nacht ist es nämlich Schutzziel, lärmbedingte Aufwachreaktionen zu vermeiden (vgl. in Bezug auf Fluglärm BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, BVerwGE 125, 116 Rn. 299). Dies rechtfertigt die Begrenzung des Anspruchs auf interimistischen Lärmschutz auf Räume, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden; Räume mit anderer Nutzung sind nicht in gleichem Maß schutzbedürftig. Dieser interimistische Schallschutz ist in Form einer finanziellen Entschädigung zu leisten, die den Betroffenen ermöglicht, die Schalldämmung der betroffenen Räume durch Schallschutzfenster jeweils so zu erhöhen ist, dass die Differenz, um den der jeweils errechnete Beurteilungspegel den Wert von 62 dB(A) nachts maximal überschreitet, kompensiert wird. Letzteres dürfte näherungsweise dadurch erfolgen können, dass bei einer Überschreitung der genannten Zumutbarkeitsschwelle ein Schallschutzfenster der gegenüber dem Bestand nächst höheren Schallschutzklasse dem rechtlich gebotenen Schutzanspruch genügt (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.11.2013, NVwZ 2014, 730 Rn. 58). Die Gewährung der Entschädigung hat in zeitlicher Hinsicht so zu erfolgen, dass es den Betroffenen sicher möglich ist, die notwendige Schalldämmung vor Beginn der Abbrucharbeiten an den genannten Lärmschutzanlagen zu erreichen. Die Feststellung, was in Bezug auf die einzelnen insoweit betroffenen Fassadenseiten für einen ausreichenden Lärmschutz geboten ist, ist nicht im Rahmen der Planfeststellung zu treffen; hierüber ist, sofern zwischen der Vorhabensträgerin und den Betroffenen keine Einigung zustande kommt, – ebenso wie in Bezug auf den für den im Anwendungsbereich der 16. BImSchV zu leistenden passiven Schallschutz – in einem gesonderten Verfahren zu entscheiden (vgl. § 42 Abs. 3 BImSchG bzw. §19a FStrG). Interimistischer passiver Schallschutz hier ist dann nicht erforderlich, wenn die derzeit verbauten Fenster auch bei Eintreten der für die benannte Bauphase errechneten Beurteilungspegel sicherstellen, dass während der Bauphase in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden, Innenraumpegel von 32 dB(A) oder darüber nicht auftreten (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.04.2000 – 11 A 25.98 – Rn. 50). Innenraumpegel in der genannten Größenordnung sind unter Berücksichtigung der Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung, der Gebietsart sowie der nur vergleichsweise kurzen Dauer des Bauzustandes hier noch nicht als bedenklich einzustufen.

Außerdem wird die Vorhabensträgerin mit der Nebenbestimmung A. 3.4.5 verpflichtet, den Verkehr während des angesprochenen Bauzustandes komplett auf der Richtungsfahrbahn Berlin zu führen, das Baufeld auf der Richtungsfahrbahn München durch eine Betonschutzwand mit einer Höhe von 1,0 m im Bereich des Mittelstreifens der A 9 von ca. Bau-km 378+800 bis ca. Bau-km 378+100 von der Richtungsfahrbahn Berlin abzutrennen und die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Baustellenbereich auf maximal 80 km/h zu begrenzen; letzteres entspricht ohnehin den geltenden Vorgaben für Autobahnbaustellen (vgl. Teil D Nr. 2.4.2 Abs.1 der „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“ – RSA). Denn diese Annahmen liegen, wie bereits dargelegt, der für den hier behandelten Bauzustand durchgeführten schalltechnischen Berechnung zu Grunde. Durch die Auflage ist die Einhaltung dieser Randbedingungen gewährleistet; hierzu ist sie aus

Gründen der Rechtssicherheit auch erforderlich, da die Vorhabensträgerin selbst insoweit keine verbindliche Zusage abgegeben hat.

Damit ist den Belangen der davon Betroffenen im Ergebnis hinreichend Rechnung getragen. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen für den betreffenden Bauzustand sind nicht geboten. Dies rührt insbesondere auch daher, dass sich der Anwendungsbereich des § 41 BImSchG sich grundsätzlich nicht auf bauliche Provisorien erstreckt (siehe BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, BVerwGE 139, 150, Rn. 60). Bezogen auf provisorische Bauzustände ist vielmehr lediglich sicherzustellen, dass ein dadurch verursachter vorübergehender Lärmzuwachs nicht dazu führt, dass die Schwelle gesundheitsgefährdender Lärmbelastung überschritten oder eine solche Belastung verstärkt wird (vgl. BVerwG a. a. O.). Unter Berücksichtigung der diesbzgl. Darlegungen genügt dem die festgestellte Planung.

Unter Berücksichtigung der unter A. 3.4 verfügbaren Nebenbestimmungen kommt den Belangen des Lärmschutzes insgesamt kein solches Gewicht zu, als dass dies die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen könnte.

#### 3.3.4.2 *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 in der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegten Grenzwerte für Luftschadstoffe werden im Ergebnis auch unter Berücksichtigung der gegenständlichen Planung im Prognosejahr 2030 tatsächlich nicht in unzulässiger Weise überschritten; auf Unterlage 17.2 T wird hierzu Bezug genommen. Die dort für den südöstlichen Ortsrand von Fischbach b. Nürnberg vorgenommenen Berechnungen 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 (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) die straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffleitkomponenten darstellen. Sie zeigen gleichzeitig auch, dass bereits an dem 36 m vom Fahrbahnrand der A 9 entfernten Immissionsort 11 (Hutbergstraße 20), der von allen Immissionsorten am nächsten zur Autobahn liegt, auch im ungünstigsten Fall (keine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A 9, der Jahresmittelwert für Partikel PM<sub>10</sub> im Prognosejahr 2030 nur bei 25 µg/m<sup>3</sup> (62 % des einschlägigen Grenzwertes), für Partikel PM<sub>2,5</sub> bei rund 14 µg/m<sup>3</sup> (57 % des einschlägigen Grenzwertes) und für NO<sub>2</sub> bei 31 µg/m<sup>3</sup> (78 % des einschlägigen Grenzwertes) liegt. Es ist nach den Berechnungen zudem mit nur 28 Überschreitungen im Kalenderjahr des über den Tag gemittelten Immissionsgrenzwerts für Partikel PM<sub>10</sub> von 50 µg/m<sup>3</sup> sowie mit vier 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). Die Berechnungsergebnisse für die übrigen untersuchten Immissionsorte bewegen sich zum Teil auf ähnlichem Niveau, ohne die für den Immissionsort 11 berechneten Belastungswerte zu übersteigen, teilweise liegen die ermittelten Belastungen deutlich unter den für die genannten Immissionsorte berechneten.

Das Sachgebiet 50 der Regierung hat die durchgeführte Berechnung der lufthygienischen Verhältnisse nach Verwirklichung des Vorhabens überprüft. Es hat bestätigt, dass die erfolgten Berechnungen aus fachtechnischer Sicht nachvollziehbar sind und insbesondere die Auswahl der betrachteten Schadstoffe fachlich nicht zu beanstanden ist. Die Anwendung der RLUS 2012 hat es vorliegend ebenso als sachgerecht angesehen. Die im Rahmen des Berechnungsmodells zugrunde gelegten Parameter sind nach seiner Auffassung nachvollziehbar und plausibel. 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.

Lediglich der Vollständigkeit halber ist in diesem Zusammenhang noch darauf hinzuweisen, dass die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens ist. Es besteht keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte dieser Rechtsverordnung vorhabensbezogen sicherzustellen; eine solche Verpflichtung folgt auch nicht aus einem Umkehrschluss aus § 50 Satz 2 BImSchG (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 erfolgende Unterschreitung der Grenzwerte bzw. der höchstzulässigen Anzahl an Überschreitungen pro Kalenderjahr nicht erkennbar.

Gleichwohl ist eine Veränderung der Luftqualität unterhalb der Grenzwerte nach § 50 Satz 2 BImSchG ein abwägungserheblicher Belang. Die Ergebnisse der Berechnung der künftigen Schadstoffbelastung schlagen sich dabei in der Abwägung zwar zulasten des Vorhabens nieder, 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 Abnahme der Immissionen erwarten.

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



### 3.3.5 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 Trasse konzentriert und mit zunehmender Entfernung von der Trasse sowie zunehmender Bodentiefe abnimmt. Durch das Vorhaben wird der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor, in dem ein erhöhter Schadstoffeintrag bereits jetzt stattfindet, durch den Neubau bzw. die Verlegung von Fahrbahnrampen in kleinräumigem Umfang 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. Dies gilt vorliegend erst recht, nachdem sich keine landwirtschaftlich genutzten Flächen im direkten Umfeld der plangegegenständlichen Autobahnverkehrsflächen befinden.

In welcher Größenordnung darüber hinaus künftig tatsächlich nachteilige Veränderungen des Bodens auf Grund des betriebsbedingten Schadstoffaustrags eintreten werden, lässt sich vorausschauend nicht mit letzter Sicherheit beantworten. Jedenfalls könnte derartigen zukünftigen Entwicklungen unter Heranziehung bodenschutzrechtlicher Vorschriften noch rechtzeitig entgegengewirkt und der Eintritt schädlicher Bodenveränderungen verhindert werden. Soweit es durch den künftigen Betrieb der verfahrensgegenständlichen Straßenabschnitt wider Erwarten zu Überschreitungen von Vorsorgewerten nach Anhang 2 Nr. 4.1 oder Nr. 4.2 der

BBodSchV kommen sollte, würde insoweit grundsätzlich die Vorsorgepflicht des Grundstückseigentümers nach § 7 BBodSchG eingreifen, da das Überschreiten der Vorsorgewerte nach § 8 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG die Besorgnis einer schädlichen Bodenveränderung indiziert. Anhaltspunkte für das Vorliegen einer schädlichen Bodenveränderung hat der Straßenbaulastträger unverzüglich der zuständigen Behörde mitzuteilen (Art. 12 Abs. 2 BayBodSchG). Zu den vom verpflichteten Straßenbaulastträger evtl. zu treffenden Vorkehrungen gehören solche technischer Art an Anlagen oder Verfahren sowie Maßnahmen zur Untersuchung und Überwachung von Böden. Von der Realisierbarkeit solcher Vorkehrungen geht die Planfeststellungsbehörde mangels gegenteiliger Erkenntnisse aus.

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 Regenrückhalteeinrichtungen deutlich gemindert bzw. durch die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen funktional kompensiert werden. Auf die Ausführungen unter C. 2.2.4 und C. 3.3.6.4.7 wird insoweit verwiesen. Die hohe Vorbelastung der Böden im Umfeld der bestehenden Autobahnflächen darf dabei ebenso nicht außer Acht gelassen werden. Im Hinblick auf das Vorbringen des Bund Naturschutz in Bayern e. V ist außerdem ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass keine rechtliche Verpflichtung besteht, für jede Versiegelung zwingend eine Fläche zu entsiegeln und zu renaturieren, die größer ist als die neu versiegelte Fläche (vgl. § 7 Abs. 3 BayKompV), und auch die Aufwertung von derzeit schon unversiegelten Flächen eine funktionale Kompensation für das Schutzgut Boden bewirkt (vgl. Anlage 4.2 der BayKompV).

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 Verbesserungen 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. 3.3.1). 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.

Soweit das Landratsamt Nürnberger Land darauf verweist, dass der Abtrag, die Zwischenlagerung und der Wiedereinbau des humosen Oberbodens gemäß den Vorgaben der DIN 19731 zu erfolgen hat, hat die Vorhabensträgerin dieses Regelwerk auf Grund der gesetzlichen Regelungslage ohnehin schon in gewissem Umfang zu beachten (vgl. § 12 Abs. 9 BBodSchV), im Übrigen ist sie wegen § 4 Satz 1 FStrG materiell daran gebunden (Marschall/Dünchheim, FStrG, § 4 Rn. 10). Lediglich der Vollständigkeit halber darf deshalb in Bezug auf die Forderung des Landratsamtes, Mieten dürften nicht befahren werden, darauf hingewiesen werden, dass dieses Ansinnen in dieser Striktheit nicht von der genannten DIN-Norm gestützt wird. Nr. 7.2 der DIN 19731 verlangt zwar tatsächlich, dass Bodenmaterialzwischenlager nicht mit Radfahrzeugen (Lastkraftwagen, Radlader) befahren werden sollten; nach dem Sprachgebrauch („sollten“) besteht damit aber keine ausnahmslos zu beachtende Verpflichtung, sondern lediglich eine im Regelfall einzuhaltende Richtschnur. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin zugesagt, zumindest Mieten aus humosem Oberboden nicht zu befahren. Die daneben geforderte Begrünung bei längerer Lagerungsdauer ist bereits in Nr. 7.2 der DIN 19731 ver-

ankert und deshalb – wie dargelegt – von der Vorhabensträgerin sowieso zu beachten.

Das Landratsamt Nürnberger Land weist daneben darauf hin, dass Vorhaben im Bereich der Einflugschneise alliierter Verbände zur Bombardierung der Stadt Nürnberg im 2. Weltkrieg liegt. Die „Flak“-Stellung "Nürnberg Ost" befand sich in unmittelbarer Nähe, ebenso das Gelände der ehemaligen Heeres-Munitionsanstalt Feucht. Kampfmittelfunde aus Beschuss, Notabwürfen oder Streumunition durch Havarien seien daher nicht auszuschließen. Sollte nicht durch vorhergehende Baumaßnahmen bereits eine Kampfmittelfreigabe erfolgt sein, seien bei Bodeneingriffen die Vorgaben der einschlägigen Richtlinien BGI 833, DIN ATV 18323 bzw. die „Arbeitshilfe Kampfmittelräumung“ des Bundes zu beachten. Dies wird die Vorhabensträgerin nach der von ihr abgegebenen Zusage auch tun.

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 Schadstoffbelastung 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.

### **3.3.6 Naturschutz und Landschaftspflege**

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

##### **3.3.6.1.1 Verträglichkeitsprüfung für das Europäische Vogelschutzgebiet DE6533471 „Nürnberger Reichswald“**

Das Untersuchungsgebiet liegt fast vollständig innerhalb der Teilfläche 03 des Europäischen Vogelschutzgebietes DE6533471 „Nürnberger Reichswald“. Lediglich die Siedlungsflächen von Fischbach b. Nürnberg sowie ein Freiflächenareal am nordöstlichen Ende des Untersuchungsgebietes liegen nicht im Vogelschutzgebiet.

Die V-RL (Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten) dient dem Schutz wild lebender Vogelarten (Art. 1 Abs. 1 V-RL). Vogelschutzgebiete sind Gebiete, die zu den zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Avifauna-Gebieten gehören, förmlich zu Schutzgebieten erklärt und der Kommission angezeigt sind (Art. 4 Abs. 1 bis 3 V-RL). Zu ihrem Schutz sind die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die Bestände aller unter Art. 1 V-RL fallenden Vogelarten auf einen Stand zu halten oder auf einen Stand zu bringen, der insbesondere den ökologischen, wissenschaftlichen und kulturellen Erfordernissen entspricht (Art. 2 V-RL). Dabei sind unter Berücksichtigung dieser Erfordernisse die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um für alle unter Art. 1 der V-RL fallenden Vogelarten eine ausreichende Vielfalt und eine ausreichende Flächengröße der Lebensräume zu erhalten oder wiederherzustellen (Art. 3 V-RL). Zur Erhaltung und Wiederherstellung der Lebensstätten und Lebensräume gehören insbesondere die Einrichtung von Schutzgebieten, die Pflege und ökologisch richtige Gestaltung der Lebensräume in und außerhalb von

Schutzgebieten, die Wiederherstellung zerstörter Lebensstätten sowie die Neuschaffung von Lebensstätten (Art. 3 Abs. 2 V-RL). Die V-RL strebt die Erhaltung sämtlicher wild lebender Vogelarten, die im Gebiet der EU-Mitgliedstaaten heimisch sind, und den Schutz, die Bewirtschaftung sowie die Regulierung dieser Arten an. Dabei sind diejenigen Vogelarten geschützt, die natürlicherweise oder gewöhnlich im Gebiet der EU-Mitgliedstaaten leben, einschließlich jener Vögel, die sich nur vorübergehend in einem EU-Mitgliedstaat aufhalten (EuGH, Urteil vom 08.07.1987, Rs. 247/85, EuGHE 1987, 3029). Auf die in Anhang I der V-RL aufgeführten Arten sind besondere Schutzmaßnahmen hinsichtlich ihrer Lebensräume anzuwenden, um ihr Überleben und ihre Vermehrung in ihrem Verbreitungsgebiet sicherzustellen (Art. 4 Abs. 1 Satz 1 V-RL). Dabei sind geeignete Maßnahmen zu treffen, um die Verschmutzung oder Beeinträchtigung der Lebensräume sowie die Belästigung der Vögel, sofern sich dies auf die Zielsetzungen des Art. 4 V-RL, insbesondere nach Abs. 1 Satz 1 bis 3, erheblich auswirken, zu vermeiden (Art. 4 Abs. 4 Satz 1 V-RL). Diese Bestimmung begründet ihrem Wortlaut nach zunächst unabhängig von der Zulassung einzelner Bauvorhaben eine Dauerpflicht der EU-Mitgliedstaaten, die Lebensräume der geschützten Population zu erhalten und Störungen der wild lebenden Vogelarten zu vermeiden bzw. zu unterlassen. Diese Vorschrift erschöpft sich aber nicht in der Normierung einer Dauerpflicht. Sie bildet vielmehr zugleich den Maßstab für die Zulässigkeit von Infrastrukturvorhaben im Einzelfall. Ausnahmen von dem Beeinträchtigungs- und Störungsverbot sind nur unter engen Voraussetzungen zulässig. Nur überragende Gemeinwohlbelange wie etwa der Schutz des Lebens und der Gesundheit von Menschen oder der Schutz der öffentlichen Sicherheit sind geeignet, die Verbote des Art. 4 Abs. 4 Satz 1 V-RL zu überwinden. Wirtschaftliche Gesichtspunkte, die sich für ein Straßenbauvorhaben anführen lassen, können eine Ausnahme vom Schutzregime des Art. 4 Abs. 4 Satz 1 V-RL nicht begründen (BVerwG, Urteil vom 01.04.2004, NVwZ 2004, 1114, 1118).

Ab dem Datum, zu dem das betreffende Vogelschutzgebiet von einem Mitgliedstaat entsprechend der V-RL zum besonderen Schutzgebiet erklärt oder als solches anerkannt wird, treten allerdings die Verpflichtungen nach Art. 6 Abs. 2, 3 und 4 der FFH-RL an die Stelle der Pflichten, die sich aus Art. 4 Abs. 4 Satz 1 der V-RL ergeben (Art. 7 FFH-RL). Nach der Rechtsprechung des EuGH erfordert die Erklärung zum besonderen Schutzgebiet i. S. v. Art. 7 FFH-RL einen förmlichen Akt. Ein Mitgliedstaat erfüllt seine Ausweisungspflicht nach Art. 4 Abs. 1 und 2 V-RL ferner nur dann rechtswirksam, wenn er die besonderen Schutzgebiete vollständig und endgültig ausweist. Die Erklärung muss das Gebiet Dritten gegenüber rechtswirksam abgrenzen und nach nationalem Recht automatisch und unmittelbar die Anwendung einer mit dem Gemeinschaftsrecht in Einklang stehenden Schutz- und Erhaltungsregelung nach sich ziehen. Hieraus ergibt sich, dass die "Erklärung" zum besonderen Schutzgebiet nach Art. 4 Abs. 1 V-RL, die nach Art. 7 FFH-RL den Wechsel des Schutzregimes auslöst, jedenfalls eine endgültige rechtsverbindliche Entscheidung mit Außenwirkung darstellen muss; deren rechtliche Gestalt wird durch das Recht der Mitgliedstaaten näher bestimmt.

Nach § 32 Abs. 2 BNatSchG sind die Europäischen Vogelschutzgebiete entsprechend den jeweiligen Erhaltungszielen 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 Gebietsbegrenzungen. Es soll 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 BayNatSchG werden Natura 2000-Gebiete – und damit auch Europäische Vogelschutzgebiete (vgl. § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG) – in Bayern durch Rechtsverordnung festgesetzt. Dies hat der bayerische Verordnungsgeber mit der

"Verordnung über die Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten sowie deren Gebietsbegrenzungen und Erhaltungszielen" (Vogelschutzverordnung – VoGEV – vom 12.07.2006, GVBl. S. 524) getan, die zuletzt durch Verordnung vom 19.02.2016 (AllMBl. S. 258) geändert worden ist und im Zuge dieser letzten Änderung auch die Bezeichnung „Bayerische Verordnung über die Natura 2 000-Gebiete (Bayerische Natura 2 000-Verordnung – BayNat2000V)“ erhalten hat.

Auf Grund dessen sind die Auswirkungen des Vorhabens auf das Vogelschutzgebiet "Nürnberg Reichswald" (ausschließlich) an den Maßstäben des § 34 Abs. 1 und 2 BNatSchG zu messen.

#### 3.3.6.1.1.1 Aufgaben und Rechtsgrundlagen der Verträglichkeitsprüfung

Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des Europäischen Vogelschutzgebietes 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, AllMBl. S. 544).

Im Hinblick darauf, dass das Vorhaben beinahe vollständig innerhalb des Europäischen Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“ zu liegen kommt (vgl. § 1 Nr. 2 i. V. m. Anlage 2 Spalte 2 Gebiets-Nummer DE6533471 sowie § 2 Abs. 1 i. V. m. Blatt 2 der Anlage 2.32 der BayNat2000V) und dieses dabei nicht nur in Randbe-

reichen berührt, können Beeinträchtigungen für das Gebiet durch die vom plange-  
genständlichen Bauvorhaben selbst oder ggf. durch Summationswirkungen in Ver-  
bindung mit anderen Projekten oder Plänen nicht von vorneherein ausgeschlossen  
werden. 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 Vogel-  
schutzgebiet 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 Er-  
gebnis 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 erheb-  
lich und muss als Beeinträchtigung des Gebiets als solches gewertet werden. Uner-  
heblich dürften im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung nur Beeinträchtigungen  
sein, die keine Erhaltungsziele nachteilig berühren (vgl. zum Ganzen BVerwG, Ur-  
teil 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 Vo-  
gelschutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maß-  
geblichen 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 Europäischen Vogelschutzgebietes „Nürnber-  
ger Reichswald“ in den für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgebli-  
chen Bestandteilen führen kann. Dabei dürfen zu Gunsten des  
Straßenbauvorhabens die von der Vorhabensträgerin geplanten oder im Rahmen  
der Planfeststellung behördlich angeordneten Schutz- und Kompensationsmaß-  
nahmen berücksichtigt werden, sofern sie während der Bauarbeiten und nach der  
Eröffnung des Verkehrs sicherstellen, dass erhebliche Beeinträchtigungen verhin-  
dert werden. Wenn durch Schutz- und Kompensationsmaßnahmen gewährleistet ist,  
dass ein günstiger Erhaltungszustand der geschützten Arten stabil bleibt, be-  
wegen sich nachteilige Wirkungen des Vorhabens unterhalb der Erheblichkeits-  
schwelle. 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.).

#### 3.3.6.1.1.2 Übersicht über das Schutzgebiet und die für seine Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile

##### 3.3.6.1.1.2.1 Übersicht über das Schutzgebiet

Der Untersuchungsraum der Verträglichkeitsprüfung, also der Raum, der zur Beur-  
teilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Erhaltungsziele der Schutzgebiete  
herangezogen werden muss, umfasst das gesamte betroffene

Vogelschutzgebiet und darüber hinaus die Strukturen, Funktionen und funktionalen Beziehungen außerhalb des Schutzgebietes, die für einen günstigen Erhaltungszustand der Erhaltungsziele der Schutzgebiete unerlässlich sind (vgl. Nr. 5.2.3.1 Leitfaden FFH-VP).

Das Vogelschutzgebiet DE6533471 „Nürnberger Reichswald“ umgibt die Stadt Nürnberg von drei Seiten. Es setzt sich aus neun Teilflächen zusammen und erstreckt sich über eine Gesamtfläche von insgesamt 38.192 ha. Geprägt wird es von großen zusammenhängenden Waldkomplexen aus vorherrschenden Kiefernwäldern, eingestreuten Laubholzbereichen und Umwandlungsflächen zu strukturreichen Misch- und Laubwäldern mit Lichtungen und Waldsäumen. Der Nadelwaldanteil beträgt ca. 80 %. Es beherbergt landesweit bedeutsame Vorkommen von Spechten und Höhlennutzern, Laubholzbewohnern und weiteren Vogelarten (z. B. Ziegenmelker, Heidelerche, Auerhuhn, Haselhuhn, Habicht) und stellt ein Schwerpunktgebiet für Waldvögel mit europäischer Hauptverbreitung dar.

### 3.3.6.1.1.2.2 Erhaltungsziele und Bedeutung des Schutzgebietes

Unter "Erhaltungsziele" versteht man in Bezug auf Europäische Vogelschutzgebiete die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der in Anhang I der V-RL aufgeführten und der in Art. 4 Abs. 2 dieser Richtlinie genannten Vogelarten sowie ihrer Lebensräume, die in einem Vogelschutzgebiet 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 V-RL aufgeführt sind, sind nicht Gegenstand der Verträglichkeitsprüfung.

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 jeweiligen 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 in Anlehnung an 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 die Europäischen Vogelschutzgebiete 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 Europäische Vogelschutzgebiete sind in Bayern durch die BayNat2000V rechtsverbindlich festgelegt. Nach § 1 Nr. 2 i. V. m. Anlage 2 BayNat2000V sind für das Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ die Vogelarten Auerhuhn, Baumpieper, Eisvogel, Grauspecht, Habicht, Halsbandschnäpper, Haselhuhn, Heidelerche, Hohltaube, Mittelspecht, Neuntöter, Pirol, Raufußkauz, Rohrweihe, Schwarzspecht, Sperlingskauz, Uhu, Wendehals, Wespenbussard, Ziegenmelker und Zwergschnäpper gebietspezifisch. § 3 Abs. 1 BayNat2000V legt in Verbindung mit Anlage 2a der Verordnung die Erhaltungsziele für die einzelnen 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 2a 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 Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ im Wesentlichen folgende konkrete Erhaltungsziele:

- Erhaltung des Nürnberger Reichswalds als ausgedehnter, zusammenhängender Waldkomplex mit großer Vielfalt an Waldgesellschaften und Sonderbiotopen (Offenbereiche, Bachtäler, Teiche, Kleingewässer) als bedeutsamer Lebensraum für charakteristische, überwiegend seltene und gefährdete Vogelarten.
- Erhaltung und ggf. Wiederherstellung der Populationen von Schwarzspecht, Mittelspecht, Grauspecht, Raufußkauz, Sperlingskauz und Hohltaube als Folgenutzer sowie ihrer Lebensräume, insbesondere ausgedehnter, ausreichend ungestörter und unzerschnittener Wälder mit ausreichenden Anteilen von Laubhölzern und Alt- und Totholzanteilen sowie eines Netzes aus Biotopbäumen.
- Erhaltung und ggf. Wiederherstellung der Populationen von Wespenbussard und Habicht sowie ihrer Lebensräume, insbesondere großflächiger, störungsarmer, ausreichend unzerschnittener Waldgebiete mit Alt- und Starkholzbeständen als Bruthabitate sowie extensiv genutzter Offenlandbereiche mit Säumen, Magerwiesen, (Feucht-)Grünland und Gewässern als Nahrungshabitate, auch als Lebensräume des Pirols; Erhaltung, ggf. Wiederherstellung störungsarmer Räume um die Brutplätze, insbesondere zur Brut- und Aufzuchtzeit und Erhalt der Horstbäume.
- Erhaltung und ggf. Wiederherstellung der Population des Auerhuhns und seiner Lebensräume, insbesondere ausgedehnter, ausreichend ungestörter, wenig erschlossener, alter, lichter, strukturreicher Nadel- und Nadelmischwälder mit ausreichender Beerkräutvegetation; Erhaltung, ggf. Wiederherstellung auch ausreichend großer Lebensräume zwischen den bekannten Teilpopulationen einschließlich ausreichender Trittsteine; Erhalt der im Jahresverlauf notwendigen Vielfalt an Teillebensräumen wie Balzplätze, deckungsreiche Brutplätze und Rückzugsgebiete für Weibchen mit Küken, vorzugsweise in Nähe von Randstrukturen, insektenreiche Beerstrauchvege-



tation und Ameisenlebensräume, ausgedehnte Winternahrungsflächen, Rohbodenstellen zur Aufnahme von Magensteinchen und zum „Sandbaden“.

- Erhaltung und ggf. Wiederherstellung der Population des Haselhuhns und seiner Lebensräume, insbesondere ausreichend große, reich horizontal und vertikal strukturierte Laub- und Mischwälder; Erhalt und Förderung von Pionierholzarten und Dickichtstrukturen aus Laubholz mit reichem Angebot an Weichhölzern und kleinen Bestandslücken sowie Beeren tragenden Sträuchern und Bäumen.
- Erhaltung und ggf. Wiederherstellung der Populationen von Heidelerche und Ziegenmelker sowie ihrer Lebensräume, insbesondere der trockenen, lichten Kiefern- und Kiefern-Eichen-Wälder und deren Verzahnung mit insektenreichen Lichtungen, Schneisen und Offenland, von sandigen Freiflächen, Energieversorgungstrassen, Sandgruben; Erhalt der Primärhabitats auf Dünen oder in Flechten-Kiefernwäldern; Erhalt von Singwarten in den Offenbereichen und einer strukturreichen und lückigen Krautschicht mit vereinzelt liegendem Totholz.
- Erhaltung und ggf. Wiederherstellung der Population des Eisvogels und seiner Lebensräume, insbesondere ungestörter, unbegradigter, mäandrierender Fließgewässer mit naturbelassenen Uferbereichen, natürlichen Abbruchkanten und Steilufern als Brutlebensraum sowie umgestürzter Bäume und anderer Sitzwarten im Uferbereich der Gewässer.
- Erhaltung und ggf. Wiederherstellung der Populationen von Neuntöter, Baumpieper und Wendehals sowie ihrer Lebensräume, insbesondere naturnaher Waldränder und Offenland-Gehölz-Komplexe mit ausreichend großen Flächenanteilen von insektenreichen Magerrasen und -wiesen und Heiden; Erhalt einer ausreichenden Anzahl von Höhlenbäumen für den Wendehals.
- Erhaltung und ggf. Wiederherstellung der Population des Uhus und seiner Lebensräume, insbesondere Erhalt bzw. Wiederherstellung störungsarmer Räume um die Brutplätze, vor allem zur Brut- und Aufzuchtzeit und Erhalt der Horstbäume; Erhaltung großflächiger, nicht oder wenig zerschnittener Nahrungshabitats, insbesondere auch zur Vermeidung von Anflugunfällen.
- Erhaltung und ggf. Wiederherstellung der Population der Rohrweihe und ihrer Lebensräume, insbesondere störungsarmer und strukturreicher Verlandungsbereiche an den Teichen.
- Erhaltung, ggf. Wiederherstellung der Populationen und Lebensräume von Halsbandschnäpper und Zwergschnäpper.

Zu weiteren Details wird auf die das Vogelschutzgebiet DE6533471 „Nürnberger Reichswald“ betreffende Anlage der genannten Vollzugshinweise sowie auf die Ausführungen in Kapitel 2.2 der Unterlage 19.2.1 T verwiesen.

#### 3.3.6.1.1.2.2.1 Übersicht über die Arten nach Anhang I der V-RL

Im Standard-Datenbogen des Europäischen Vogelschutzgebiets „Nürnberger Reichswald“ werden eine Reihe von Arten nach Anhang I der V-RL genannt. Im Einzelnen sind dies:

<b>Art</b>	<b>Kennziffer</b>
Auerhuhn	108
Eisvogel	229
Grauspecht	234
Halsbandschnäpper	321
Haselhuhn	104
Heidelerche	246
Mittelspecht	238
Neuntöter	338
Raufußkauz	223
Rohrweihe	081
Schwarzspecht	236
Sperlingskauz	217
Uhu	215
Wespenbussard	072
Ziegenmelker	224
Zwergschnäpper	320

Eine Übersicht über die jeweiligen Lebensraumansprüche, die Population, den Erhaltungszustand etc. findet sich in den Kapiteln 2.3 und 4.2 der Unterlage 19.2.1 T, auf die an dieser Stelle verwiesen wird.

#### 3.3.6.1.1.2.2 Übersicht über regelmäßig vorkommende Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 der V-RL

Der Standard-Datenbogen nennt insgesamt fünf regelmäßig vorkommende Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 der V-RL, die nicht im Anhang I der V-RL aufgeführt sind. Dabei handelt es sich um folgende Arten:

<b>Art</b>	<b>Kennziffer</b>
Baumpieper	256
Habicht	085
Hohltaube	207
Pirol	337
Wendehals	233

Eine Übersicht über die jeweiligen Lebensraumansprüche, die Population, den Erhaltungszustand etc. ist ebenso in den Kapiteln 2.3 und 4.2 der Unterlage 19.2.1 T zu finden, auf die auch insoweit verwiesen wird.

#### 3.3.6.1.1.3 Beschreibung des Vorhabens

##### 3.3.6.1.1.3.1 Technische Beschreibung des Vorhabens

Hinsichtlich der technischen Beschreibung des planfestgestellten Vorhabens wird auf die Ausführungen unter B. 1 und C 3.3.3 Bezug genommen. Ergänzend hierzu wird auf die Unterlagen 1 T, 5 und 11 T verwiesen.

### 3.3.6.1.1.3.2 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 sind bau-, anlage- und betriebsbedingte Faktoren zu unterscheiden. Die anlagenbedingten Wirkfaktoren des gegenständlichen Vorhabens bestehen in der Inanspruchnahme von Flächen der Teilfläche 03 des Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“ und der damit verbundenen Rodung von Waldflächen sowie der Veränderung der schon bestehenden Trenneffekte durch Neuerrichtung bzw. Anpassung von Rampen am AK Nürnberg-Ost. Betriebsbedingte Wirkfaktoren sind die Veränderung der gegebenen Trenneffekte bzw. des Kollisionsrisikos durch die vorgesehenen Rampenanpassungen und der damit verbundenen Auseinanderlagerung von Verkehrsströmen sowie Verschiebungen und Veränderungen in Bezug auf den durch Immissionen beeinträchtigten Korridor entlang der Verkehrsflächen, wodurch sich auch Veränderungen hinsichtlich der für die einzelnen Vogelarten relevanten Effektdistanzen ergeben. Baubedingte Wirkfaktoren sind die Rodung von Wald auf Baufeldflächen im Rahmen der Bauausführung. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen dass die betroffenen Waldflächen nach Abschluss der Baudurchführung renaturiert werden, diese Waldflächen ihre ökologischen Funktionen aber erst wieder mittel- bis langfristig erfüllen werden. Daneben erfolgt baubedingt eine vorübergehende Verstärkung der gegebenen Trennwirkungen sowie der Immissionsbelastungen (Baulärm, Erschütterungen, Staub). Ebenso ergeben sich vorübergehende Immissionsbelastungen entlang der von Baustellenfahrzeugen genutzten Baufelder und Baustraßen.

### 3.3.6.1.1.4 Detailliert untersuchter Bereich

#### 3.3.6.1.1.4.1 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 in Abhängigkeit von topographischen und nutzungsbedingten Gegebenheiten ein Bereich von ca. 300 bis 500 m beiderseits der A 6 und der A 9 betrachtet. Der untersuchte Bereich entlang der A 6 reicht von der Bahnl-

nie Regensburg – Nürnberg bis zur Freileitungstrasse östlich des AK Nürnberg-Ost. Entlang der A 9 erstreckt sich der detailliert untersuchte Bereich vom AK Nürnberg-Ost bis zu den Siedlungsbereichen von Nürnberg b. Fischbach. Hinsichtlich der Darstellung des Wirkraums mit den vorkommenden Arten wird auf Unterlage 19.2.3 Blatt 1 T verwiesen. Dieser Darstellung liegen neben schon vorhandenen Untersuchungen auch projektbezogene Vegetations- und Nutzungskartierungen, Strukturkartierungen und avifaunistische Erfassungen aus den Jahren 2011 – 2015 zu Grunde.

Der Wirkraum des Vorhabens besteht vorrangig aus Waldflächen. Es dominieren Nadelwaldbestände unterschiedlichen Alters mit typischen Kiefern und stellenweise Fichten sowie jüngere Mischwaldbestände mit Kiefer, Fichte, Buche und vereinzelt Eichen, wobei der Nadelbaumanteil zumeist größer als 50 % ist. Laubwald- und Mischwaldbestände mit älteren Bäumen und strukturreicher Artenzusammensetzung kommen nur stellen- bzw. bereichsweise vor.

Durch den gewählten Wirkraum des Vorhabens ist eine hinreichende Beurteilung der Beeinträchtigungen der Zielarten des Vogelschutzgebietes in Bezug auf direkte Flächenverluste sowie optische und akustische Störwirkungen möglich. Einwendungen hinsichtlich der Ausdehnung des detailliert untersuchten Bereichs wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens nicht erhoben, auch nicht von der höheren Naturschutzbehörde.

#### 3.3.6.1.1.4.2 Voraussichtlich betroffene Arten im Wirkraum

Von den Vogelarten nach Anhang I der V-RL konnten im Wirkraum des Vorhabens der Grauspecht, der Raufußkauz, der Schwarzspecht, der Sperlingskauz, der Uhu und der Wespenbussard nachgewiesen werden, von den Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 VR-L der Baumpieper, der Habicht und die Hohltaube.

Der Grauspecht besiedelt bevorzugt Laub- und laubholzreiche Mischwälder sowie Auwälder, aber auch ausgedehnte Parkanlagen und Streuobstbestände. Nadelwälder meidet er hingegen. Er baut seine Höhlen in sich bereits zersetzendes Holz oder nutzt verlassene Höhlen von Schwarz-, Grün- und Buntspecht. Im Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ ist nach dem für das Gebiet aufgestellten Managementplan (siehe dazu Nr. 6.1 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. 62-8645.4-2000/21) von mindestens 150 Brutpaaren auszugehen. Deshalb muss angenommen werden, dass 5 - 10 % der bayerischen Brutpopulation des Grauspechts innerhalb des Vogelschutzgebiets lebt. Der Populationszustand der Art ist von mittlerer Güte (B). Die Habitatemente sind gut ausgeprägt (B). Die bereits gegebenen anthropogenen Beeinträchtigungen sind mittelstark (B). Im Wirkraum des Vorhabens konnte im Zuge der projektbezogenen Untersuchungen ein Reviermittelpunkt für die Art in einem strukturreichen Waldbereich ca. 200 - 300 m westlich der A 9 ermittelt werden. Östlich der A 9 wurde der Grauspecht bei der Nahrungssuche nördlich der dort liegenden Kompostieranlage erfasst.

Der Raufußkauz besiedelt in erster Linie ausgedehnte Nadelwaldgebiete der montanen und subalpinen Stufe oder entsprechend raue Klimainseln tieferer Lagen. Optimal ist ein Mosaik von Altholzinseln, Schlagflächen, Aufforstungen, Wiesen und Schneisen. Auch Laubwälder besiedelt er. Wichtig ist ein gutes Angebot an Schwarzspechthöhlen für die Brut, Freiflächen mit vielen Randlinien für die Jagd und Dickungen für den Tageseinstand. Auf Grund der Ergebnisse der Erhebungen

im Vorfeld der Aufstellung des Managementplans für das Vogelschutzgebiet wurde die Gesamtpopulation der schwer nachzuweisenden Eulenart auf mindestens 60 Brutpaare geschätzt. Der Nürnberger Reichswald stellt für den Raufußkauz in Nordbayern einen wichtigen Verbreitungsschwerpunkt mit langer Bruttradition dar. Der Populationszustand des Raufußkauzes ist von mittlerer Güte (B). Die Habitatelemente sind hervorragend ausgeprägt (A). Die bereits gegebenen anthropogenen Beeinträchtigungen sind wiederum mittelstark (B). Im Wirkraum des Vorhabens konnte der Raufußkauz aktuell nicht nachgewiesen werden. In den 1990er-Jahren konnte er im Bereich des Hutbergs östlich des Wirkraums angetroffen werden. Der Bereich des Hutbergs ist im Zuge der Managementplanung als Revierzentrum des Raufußkauzes erfasst worden.

Der Schwarzspecht brütet in geschlossenen Wäldern, optimal ist ein Angebot aus alten Rotbuchen als Höhlenbäume und kränkelnden Fichten und Kiefern als Nahrungsbäume. Die im unteren Stammteil von Fichten und Baumstümpfen lebenden Rossameisen sind ein wesentlicher Nahrungsbestandteil. Der Managementplan für das Vogelschutzgebiet geht von einer flächendeckenden Besiedlung durch den Schwarzspecht aus und nimmt rund 200 Brutpaare innerhalb des Nürnberger Reichswaldes an. Der Nürnberger Reichswald beherbergt einen großen Anteil der bayerischen Population der Art. Der Populationszustand des Schwarzspechts ist gut (A). Die Habitatelemente sind gut ausgeprägt (B). Die bereits gegebenen anthropogenen Beeinträchtigungen sind gering (A). Im Rahmen der projektbezogenen Untersuchungen wurde der Schwarzspecht nordwestlich des AK Nürnberg-Ost nachgewiesen. Der Reviermittelpunkt wurde in einem strukturreichen Waldbereich ca. 200 - 300 m westlich der A 9 festgestellt. Funktionsbeziehungen über die B 4 hinweg in Waldbestände nordwestlich der AS Nürnberg-Fischbach wurden ebenso festgestellt. Nördlich der B 4 in ca. 350 - 400 m Entfernung von der A 9 wurde die Art im Jahr 2006 nachgewiesen. Östlich der A 9 wurde der Schwarzspecht 2006 bei der Nahrungssuche im Umfeld der Freileitungstrasse erfasst.

Der Sperlingskauz brütet vor allem in älteren, unterholzreichen Nadel- und Mischwäldern mit aufgelockerter Struktur. Wichtig sind Spechthöhlen als Brut- und Depotplätze sowie Lichtungen und Dickungen, wo er Jagd auf Kleinsäuger und Kleinvögel macht. Im Managementplan für das Vogelschutzgebiet wird der Artbestand auf etwa 80 Brutpaare geschätzt. Der Reichswald ist jedoch nicht flächendeckend besiedelt, vielmehr findet eine bei dieser Art häufiger beobachtete Häufung von Revieren statt. Eine hohe Bedeutung des Reichswaldes für die bayerische Population des Sperlingskauzes liegt zumindest nahe. Der Populationszustand des Sperlingskauzes ist von mittlerer Güte (B). Die Habitatelemente sind gut ausgeprägt (B). Die bereits gegebenen anthropogenen Beeinträchtigungen sind mittelstark (B). Im Wirkraum des Vorhabens bzw. dessen Umfeld befinden sich nach den dem Managementplan zu Grunde liegenden Erhebungen keine Revierzentren der Art; der nächstgelegene Reviermittelpunkt liegt danach ca. 1,9 km südwestlich des AK Nürnberg und damit etwa 4,3 km vom Wirkraum entfernt. Im Zuge der projektbezogenen avifaunistischen Erhebungen konnte die Art, genauso wie bereits bei den im Jahr 2006 durchgeführten Erhebungen, nicht nachgewiesen werden. Der letzte Nachweis gelang 2003 im Waldbereich im Umfeld des Katzensgrabens ca. 300 m westlich der A 9. In der Umgebung des Katzensgrabens ist der Wald trotz fehlender Nachweise als potentieller Habitatraum einzustufen, da insoweit eine Besiedlung nicht vollständig ausgeschlossen werden kann.

Der Uhu brütet vor allem in Landschaften, die nach Bodenrelief und -bedeckung reich gegliedert sind, und in gut strukturierten (Misch-)Wäldern mit nicht zu dichtem Baumbestand. Wichtig ist ein ganzjährig reichhaltiges Nahrungsangebot. Als Nistplatz kommen vor allem strukturreiche, leicht bewachsene Naturfelsen oder Steinbrüche in Frage, doch nisten Uhus auch am Boden, hinter entwurzelten Bäumen oder als „Nachmieter“ in größeren Baumnestern. Der Uhu wird vom Ma-

nagementplan des Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“ nicht als regelmäßiger Brutvogel angesehen, da im Vorfeld nur einzelne durchziehende Exemplare festgestellt werden konnten. Der Managementplan gibt deshalb den Erhaltungszustand der Art mit „nicht signifikant“ (D) an. 2015 konnte in der Kompostieranlage östlich des Wirkraums eine erfolgreiche Uhu-Brut festgestellt werden. Hier wurde nach dem Ausfliegen der Jungvögel ein auf Dauer angelegter Ersatzhorstplatz an einer Werkshalle auf dem Gelände der Kompostieranlage angebracht. Anfang März 2016 wurde der Uhu auch am Ersatzhorstplatz gesichtet. Im Rahmen der daraufhin von der Vorhabensträgerin veranlassten ergänzenden Untersuchungen in den Jahren 2016 und 2017 ließen sich keine Brutaktivitäten feststellen; 2016 wurde der Standort des Ersatzhorstplatzes nur mehrere Male ohne weitere Nutzung als Brutplatz angeflogen.

Wespenbussarde brüten in reich gegliederten Landschaften mit Wäldern (oft unterholzarme Laub- und Mischwälder, aber auch Nadelwälder). Voraussetzung ist ein entsprechendes Nahrungsangebot von Wespenlarven aus Bodennestern, aber auch anderen Insekten, Amphibien, Reptilien, Jungvögeln und Säugetieren. Bei den Erfassungen für den Managementplan des Vogelschutzgebietes konnten vier von Wespenbussarden besetzte Horste vorgefunden werden. Diese liegen alleamt außerhalb des Wirkungsbereichs des Vorhabens. Der Reichswald stellt für die Art keinen typischen Lebensraum dar und ist daher insgesamt nur von geringer Bedeutung. Der Populationszustand wird wegen der geringen Siedlungsdichte der Art als schlecht (C) bewertet. Die Habitatelemente sind gut ausgeprägt (B). Die bereits gegebenen anthropogenen Beeinträchtigungen sind mittelstark (B). Im Rahmen der projektbezogenen Erhebungen konnte der Wespenbussard westlich der Kompostieranlage bei kreisenden Flugbewegungen beobachtet werden. Innerhalb des Wirkraums wurde jedoch kein Horst der Art erfasst, noch gab es Anzeichen für ein besetztes Revier. Eine Nutzung des Wirkraums des Vorhabens als Nahrungsraum ist aber möglich.

Der Baumpieper besiedelt lichte Wälder und locker bestandene Waldränder, daneben auch Aufforstungen und jüngere Waldstadien. Wichtiger Bestandteil des Reviers sind geeignete Warten als Ausgangspunkt für Singflüge sowie eine insektenreiche, lockere Krautschicht und sonnige Grasflächen mit Altgrasbeständen für die Nestanlage. Der Managementplan für das Vogelschutzgebiet geht von einer Population von mehr als 5.000 Brutpaaren im Reichswald aus. Es wird angenommen, dass innerhalb des Schutzgebiets 4 - 8 % der bayerischen Population dieser Art lebt. Der Populationszustand des Baumpiepers ist deshalb gut (A). Die Habitatelemente sind gut ausgeprägt (B). Die bereits gegebenen anthropogenen Beeinträchtigungen sind gering (A). Im Rahmen der projektbezogenen Erfassungen konnte die Art besonders häufig südwestlich des AK Nürnberg-Ost nachgewiesen werden. Hier finden sich für die Art geeignete Habitatbereiche mit locker bestandenen, unterwuchsarmen Kiefernwäldern. Ein weiterer Nachweis gelang im nordwestlichen Wirkraum südlich von Fischbach.

Der Habicht brütet in Nadel-, Laub- und Mischwäldern, wenn sie mit beute- und strukturreichen Landschaftsteilen gekoppelt sind. Nester stehen oft an Grenzen unterschiedlicher Waldbestandsstrukturen. Bei den Erhebungen zur Aufstellung des Managementplans konnten insgesamt 32 Habichtreviere festgestellt werden. Das Vogelschutzgebiet stellt für den Habicht innerhalb der bayerischen Verbreitung ein bedeutendes Refugium dar. Auf Grund der flächendeckenden Besiedlung und der Anzahl an Brutpaaren kommt dem Reichswald eine hohe Bedeutung für den Erhalt der Art zu. Der Populationszustand des Habichts ist von mittlerer Güte (B). Die Habitatelemente sind gut ausgeprägt (B). Die bereits gegebenen anthropogenen Beeinträchtigungen sind mittelstark (B). Bei den avifaunistischen Erfassungen für das gegenständliche Vorhaben wurde ein Habichthorst in einem Fichtenbestand nahe einer Lichtung am Katzengraben lokalisiert (in ca. 250 m Ent-

fernung vom Fahrbahnrand der A 9). Östlich der A 9 wurde ein Habichtspaar im Flug über der Freileitungstrasse auf Höhe von Fischbach beobachtet. Die Tiere trugen Nahrung bei sich und flogen mit dieser in Richtung des sich östlich außerhalb des Wirkraumes stehenden Hutberges.

Die Hohltaube brütet in lichten Mischwäldern in Altbeständen von Buchen oder Eichen, aber auch in anderen Baumarten. Wichtig ist das Angebot von Schwarzspechthöhlen als Nistplatz. Der Managementplan schätzt die aktuelle Population der Hohltaube auf mindestens 150 Brutpaare. Die Hohltaube lässt sich innerhalb des Vogelschutzgebiets „Nürnberger Reichswald“ flächendeckend nachweisen. Das Vogelschutzgebiet stellt für die Hohltaube innerhalb der bayerischen Verbreitung ein bedeutendes Refugium dar. Auf Grund der flächendeckenden Besiedlung und der Anzahl an Brutpaaren kommt dem Reichswald eine hohe Bedeutung für den Erhalt der Art zu. Der Populationszustand der Hohltaube ist von mittlerer Güte (B). Die Habitatelemente sind gut ausgeprägt (B). Die bereits gegebenen anthropogenen Beeinträchtigungen sind mittelstark (B). Bei den avifaunistischen Erhebungen für die gegenständliche Planung wurde die Art im Umfeld des Katzengrabens ca. 300 m westlich der A 9 nachgewiesen.

Demgegenüber finden sich für die Arten Auerhuhn, Eisvogel, Halsbandschnäpper, Neuntöter, Rohrweihe, Ziegenmelker, Zwergschnäpper, Pirol und Wendehals im Wirkraum und dessen näherem Umfeld keine geeigneten Habitatbedingungen; sie wurden auch nicht im Wirkraum nachgewiesen. Auf Grund dessen ist eine nähere Betrachtung der letztgenannten Arten im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung entbehrlich. Insoweit sind vorhabensbedingte Beeinträchtigungen nicht zu erkennen.

Gleiches gilt für das Haselhuhn, die Heidelerche und den Mittelspecht. Der einzige Nachweis für das Haselhuhn im Umfeld des Vorhabens stammt aus dem Jahr 1990, wobei der Fundpunkt im Bereich des Hutbergs östlich des Wirkraums liegt. Im Wirkraum selbst konnte die Art nicht nachgewiesen, die dortigen Habitatstrukturen entsprechen nicht den artspezifischen Ansprüchen. Für die Heidelerche gibt es ältere Nachweise für den Bereich der Freileitungstrassen im nordöstlichen Teil des Wirkraums, auf dem sich momentan Pferdekoppeln befinden, sowie südlich der Kompostieranlage außerhalb des Wirkraums. Im Rahmen der projektbezogenen Kartierungen konnte die Art nicht angetroffen werden. Bedingt durch die schon fortgeschrittene Sukzession im Bereich der Freileitungstrasse gibt es für die Heidelerche keine optimalen Lebensraumbedingungen mehr im Wirkraum. Auch für den Mittelspecht gibt es nur ältere Nachweise aus den 1990er Jahren für den Bereich des Hutbergs östlich des Wirkraums des Vorhabens. Aktuelle Nachweise liegen weder für den Wirkraum noch dessen Umgebung vor. Im Wirkraum gibt es auch keine für den Mittelspecht typischen Habitatbedingungen.

#### 3.3.6.1.1.5 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 vertrauteren Begriffes "Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen" als Übersetzung für den englischen Begriff "mitigation measure" verwendet (vgl. Nr. 5.2.5.4 Leitfadens 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/Minimierung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft hinaus-

gehen. 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, NVwZ 2007, 1054 Rn. 53).

Speziell zur Schadensbegrenzung ist vorliegend vorgesehen, während des Baubetriebs eine Schutzzone mit einem Radius von etwa 200 m um den aufgefundenen Horststandort des Habichts einzurichten, welcher sich in etwa 250 m Entfernung vom Fahrbahnrand der A 9 auf Höhe von Betr.-km. 380+350 befindet. Im Bereich der Schutzzone liegen gleichzeitig auch die festgestellten Reviermittelpunkte der Vogelarten Grauspecht, Schwarzspecht und Hohltaube. In der Zone kommt ein Teil des Baufeldes zu liegen, das für die Herstellung der Beckenanlage ASB/RHB 380-1R benötigt wird. Die Schutzzone beinhaltet ein Unterlassen der Nutzung von Waldwegen innerhalb der Zone durch Baustellenfahrzeuge nach Durchführung der notwendigen Rodungsarbeiten sowie ein Verbot, andere Teile dieser Zone außerhalb der Wege mit Baustellenfahrzeugen zu befahren. Auf Bautätigkeiten zur Errichtung der Beckenanlage wird während der Monate März bis Juli durch die Einrichtung der Zone ebenso verzichtet. Die Schutzzone wird in den Monaten März bis Juli mit zusätzlich zu den vorgesehenen Biotopschutzzäunen geplanten Schutzzäunen räumlich abgetrennt (Maßnahme 3 V). Daneben ist vorgesehen, 5 - 6 potentielle Höhlen- und Nahrungsbäume für Spechte und höhlennutzende Folgearten freizustellen. Dies soll durch Auflichten von Teilbereichen um die Stammbereiche (vor allem in Bereichen mit dichter Fichtenbestockung) erfolgen. Einzelne Bäume im Auslichtungsbereich werden als Totholz belassen (sowohl stehend als auch liegend). Hierdurch sollen Altbäume, die für Spechte und deren Folgenutzer derzeit nur schlecht zugänglich sind, für diese besser nutzbar gemacht werden, da die Bäume durch die Freistellung dann von den betreffenden Arten angefliegen werden können. Daneben werden in den freigestellten Bäumen künstliche, für Fledermäuse geeignete Höhlen angelegt (Maßnahme 9 A<sub>FFH</sub>).

Hinsichtlich der Einzelheiten der beschriebenen Maßnahmen wird auf die Erläuterungen in Kapitel 5.4 der Unterlage 19.2.1 T verwiesen. Für die Maßnahme 9 A<sub>FFH</sub> ist außerdem ein Risikomanagement vorgesehen. Dieses beinhaltet u. a. ein Monitoring, in dessen Rahmen jährliche Kontrollen durchgeführt werden. Wird dabei festgestellt, dass die freigestellten Bäume von den Spechtarten angenommen werden, so werden sie bis zum Absterben der Bäume erhalten. Wenn ein freigestellter Baum innerhalb von 20 Jahren abstirbt oder umgeworfen wird, wird im Einzelfall entschieden, ob Ergänzendes zu veranlassen ist. Sollten innerhalb von zehn Jahren nicht mindestens ein Viertel der ausgesuchten Bäume angenommen werden, so werden weitere geeignete Bäume entsprechend freigestellt (siehe hierzu das Maßnahmenblatt zur Maßnahme 9 A<sub>FFH</sub> in Unterlage 9.3 T).

Die höhere Naturschutzbehörde hat sich mit den vorgesehenen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung einverstanden gezeigt. Auch die Maßnahme 9 A<sub>FFH</sub> hält sie für hinreichend konkretisiert und hinsichtlich des Umfangs für schlüssig.



Die vorstehenden Maßnahmen zur Schadensbegrenzung fließen in die Bewertungen hinsichtlich der Auswirkungen auf die Arten des Anhangs I sowie nach Art. 4 Abs. 2 der V-RL ein.

Auf die Ausführungen zum besonderen Artenschutz unter C 3.3.6.2.2 wird ergänzend verwiesen.

#### 3.3.6.1.1.6 Beurteilung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebiets „Nürnberger Reichswald“

Die Erheblichkeit einer Beeinträchtigung ist das entscheidende Kriterium für die grundsätzliche Zulassungsfähigkeit eines Vorhabens (§ 34 Abs. 2 BNatSchG). Ziel ist es, den günstigen Erhaltungszustand der Vogelarten i. S. d. Anhangs I sowie der Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 der V-RL zu wahren (Art. 2 Abs. 2, Art. 7 FFH-RL). 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. Da in der Verträglichkeitsprüfung Beeinträchtigungen bewertet werden, besteht keine direkte Entsprechung zwischen dem ermittelten Ausmaß der Beeinträchtigung und der Bewertung des Erhaltungszustandes von Arten im Standard-Datenbogen. Für die Bewertung von Beeinträchtigungen von Vogelarten des Anhangs I der V-RL sowie von Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 V-RL sind als Bewertungskriterien des günstigen Erhaltungszustands die Struktur des Bestands, die Funktion der Habitate entsprechend der spezifischen, ornithologisch relevanten Kriterien, und die Wiederherstellbarkeit der Lebensstätten der Vögel zu Grunde zu legen.

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 günstige Erhaltungszustand der geschützten 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 be-

zeichnet "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, NVwZ 2007, 1054 Rn. 43).

Beim günstigen Erhaltungszustand einer vom Erhaltungsziel des Vogelschutzgebiets umfassten Tierart 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 Buchst. i) 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 Buchst. i) FFH-RL), ist auch nicht jeder Flächenverlust, den ein Vogelschutzgebiet 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.).

Um in einer Gesamtbewertung für die einzelnen im Natura 2000-Gebiet vorkommenden und im Standard-Datenbogen genannten Arten letztlich eine "Erheblichkeit" oder "Nicht-Erheblichkeit" festzustellen, werden im Folgenden die Eingriffstatbestände detailliert betrachtet und zunächst jeweils nach einer sechsstufigen Skala bewertet (vgl. dazu auch den Anhang der Unterlage 19.2.1 T):

- **Keine Beeinträchtigung**  
Das Vorhaben löst, auch in der Zukunft durch indirekt ausgelöste Prozesse, keine quantitativen und/oder qualitativen Veränderungen des Vorkommens von Vogelarten des Anhangs I oder von Zugvogelarten gemäß Art. 4 Abs. 2 der V-RL aus. Alle relevanten Strukturen und Funktionen des Natura 2000-Gebietes, d. h. die für sie maßgeblichen Bestandteile, bleiben in vollem Umfang und voller Leistungsfähigkeit erhalten. Sofern sich die Art im Schutzgebiet zurzeit in einem noch nicht günstigen Erhaltungszustand befindet, wird die notwendige zukünftige Verbesserung der aktuellen Situation nicht behindert.
- **Geringer Beeinträchtigungsgrad**  
Das Vorhaben löst geringfügige quantitative Veränderungen des Vorkommens von Vogelarten des Anhangs I oder von Zugvogelarten gemäß Art. 4 Abs. 2 der V-RL aus. Die Beeinträchtigung ist jedoch von sehr begrenzter Reichweite. Sie betrifft im Wesentlichen Eigenschaften der Struktur, während kein Ein-

fluss auf die Ausprägung der Kriterien der Funktionen und der Wiederherstellungsmöglichkeiten erkennbar ist. Die punktuelle Betroffenheit eines Teilbereichs löst keinerlei negative Entwicklungen in anderen Teilen des Schutzgebietes aus. Damit sind die Voraussetzungen zur langfristigen Sicherung bzw. Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustandes der betroffenen Art vollständig gewahrt. Darunter fallen neben geringfügigen Verlusten oder Störungen des Habitats der Art, die keine irreversiblen Folgen auslösen, leichte Bestandsschwankungen einer Art, die auch infolge natürlicher Prozesse auftreten können und die vom Bestand problemlos und in kurzer Zeit durch natürliche Regenerationsmechanismen ausgeglichen werden können sowie irreversible Folgen von sehr geringem Umfang, wie z. B. Flächenverluste von wenigen Quadratmetern. Als gering werden ferner extrem schwache Beeinträchtigungen bewertet, die zwar ohne aufwendige Untersuchungen unterhalb der Nachweisbarkeitsgrenze liegen, jedoch wahrscheinlich sind.

- **Noch tolerierbarer Beeinträchtigungsgrad**  
Das Vorhaben löst geringfügige quantitative Veränderungen des Vorkommens einer Art aus. Als noch tolerabel kann eine zeitweilige Beeinträchtigung eingestuft werden, die ohne unterstützende Maßnahmen auf Grund der eigenen Regenerationsfähigkeit des betroffenen Bestandes bzw. der betroffenen Lebensgemeinschaft vollständig reversibel ist. Wenn eine irreversible Beeinträchtigung verbleibt, darf sie allenfalls lokal wirksam sein. Das Entwicklungspotential der Art im Natura-2000-Gebiet wird außerhalb des im Verhältnis zum Gesamtgebiet kleinräumigen, direkt betroffenen Bereiches nicht eingeschränkt.
- **Hoher Beeinträchtigungsgrad**  
Mit einem hohen Beeinträchtigungsgrad wird die gebietspezifische Schwelle der Erheblichkeit überschritten. Diese Stufe kennzeichnet Beeinträchtigungen, die zwar räumlich und zeitlich begrenzt bleiben werden, jedoch auf Grund ihrer Intensität vor dem Hintergrund des betroffenen Natura 2000-Gebietes nicht tolerabel sind. Ferner fallen in diese Kategorie Beeinträchtigungen, die zunächst nur räumlich und zeitlich begrenzt auftreten, indirekt oder langfristig sich über die als lokal betroffenen Artbestände ausweiten können. Dabei werden auch Funktionen und Wiederherstellungsmöglichkeiten der Lebensstätten der betroffenen Art partiell beeinträchtigt. Damit können dann irreversible Folgen für Vorkommen in anderen Teilen des Schutzgebiets nicht ausgeschlossen werden.
- **Sehr hoher Beeinträchtigungsgrad**  
Der Eingriff führt zu einer substantiellen quantitativen und/oder qualitativen Beeinträchtigung von Strukturen, Funktionen und/oder Voraussetzungen zur Entwicklung, die zur Aufrechterhaltung bzw. Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustandes von Vogelarten des Anhangs I oder von Zugvogelarten gemäß Art. 4 Abs. 2 der V-RL im Natura 2000-Gebiet notwendig sind. Die Beeinträchtigung löst qualitative Veränderungen aus, die eine Degradation des Habitats der Art einleiten können.
- **Extrem hoher Beeinträchtigungsgrad**  
Eine extrem hohe Beeinträchtigung führt unmittelbar oder mittel- bis langfristig zu einem nahezu vollständigen Verlust der betroffenen Arten im betroffenen Natura 2000-Gebiet. Der Bestand einer Art wird bei einem extrem hohen Beeinträchtigungsgrad vollständig vernichtet oder geht so drastisch zurück, dass die Mindestgröße für eine langfristige Überlebensfähigkeit des Bestandes unterschritten wird. Schließlich fallen auch Eingriffe darunter, die mobile Tierar-

ten aus dem Schutzgebiet irreversibel vergrämen, sodass das Gebiet für sie seine Bedeutung verliert.

Danach ergibt sich vorliegend in Bezug auf die im Wirkraum des Vorhabens vorkommenden Vogelarten nach Anhang I der V-RL sowie die Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 VR-L folgendes Bild:

a) Quartierbäume des Grauspechts wurden im Rahmen der projektbezogenen Untersuchungen im Eingriffsbereich nicht festgestellt, so dass ein direkter Quartiersverlust nicht zu besorgen ist. Die mit dem Vorhaben verbundenen baulichen Umgestaltungen am AK Nürnberg-Ost und der AS Nürnberg-Fischbach und die dadurch bedingte Zunahme der Trennwirkung der schon vorhandenen Verkehrsanlagen führt auch zu keinen wesentlichen nachteiligen Auswirkungen, da die bestehenden Autobahnkörper mit ihren einzelnen Bestandteilen bereits jetzt schon Barrieren darstellen, die Revierabgrenzungen bedingen. Austauschbeziehungen über Revierausdehnungen hinaus bleiben im Wirkraum auch nach Umsetzung der vorgesehenen baulichen Veränderungen möglich. Maßgebliche anlagebedingte Auswirkung des Vorhabens für den Grauspecht ist der direkte Flächenverlust von Nahrungshabitaten. Zur Beurteilung der Erheblichkeit der Flächenverluste kann Lambrecht und Trautner, Fachinformationssystem und Fachkonventionen zur Bestimmung der Erheblichkeit im Rahmen der FFH-VP, Endbericht zum Teil Fachkonventionen, Schlussstand Juni 2007 (nachfolgend FuE-Konvention), herangezogen werden. Die dort u. a. angegebenen Orientierungswerte sind, wenngleich sie keine normative Geltung beanspruchen können, mangels besserer Erkenntnisse im Regelfall anzuwenden (BVerwG, Urteil vom 23.04.2014 – 9 A 25.12 – juris Rn. 66). Da nach dem für das Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ aufgestellten Managementplan von mindestens 150 Brutpaaren des Grauspechts im Reichswald auszugehen ist, wäre nach Tabelle 3 (S. 54) der FuE-Konvention ein Flächenverlust von 6,4 ha noch zu tolerieren. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass der Grauspecht eine Art darstellt, die Habitate mit weitgehend homogenen Strukturen bewohnt (Typ 4, vgl. dazu S. 58 der FuE-Konvention). Im Hinblick auf die Inhomogenität der Ausprägung des Reichswaldes, vor allem in der Nähe von Autobahntrassen, deren Umgebung nicht oder zumindest nur sehr eingeschränkt nutzbar ist, kann die genutzte Habitatstruktur hier nicht als homogen angesehen werden. Auf Grund dessen kann der Grauspecht vorliegend auch dem Typ 6c zugeordnet werden; hierunter sind Arten zu verstehen, die räumlich nicht zwingend direkt zusammenhängende und wenig spezifische/limitierte Teilhabitate in großräumigem Kontext bewohnen. Bei Zugrundelegung dieser Typuzuordnung ist nach der Tabelle 3 (S. 53) sogar ein Flächenverlust von 10 ha noch zu tolerieren. An Waldflächen, welche dem Grauspecht als Nahrungshabitat dienen bzw. dienen können, gehen mit dem gegenständlichen Vorhaben jedoch insgesamt rund 16,3 ha Wald dauerhaft verloren. Auch wenn man die Flächen, die zu Waldflächen renaturiert werden sollen, mit einbezieht (Umfang etwa 1,16 ha), beläuft sich der Verlust von Flächen mit Funktion als Nahrungshabitat für den Grauspecht auf etwa 15,1 ha. Dieser Verlust überschreitet die erhöhte Toleranzschwelle von 10 ha um etwa die Hälfte; der Verlust ist daher als erheblich anzusehen. Daraus resultiert insoweit ein hoher Beeinträchtigungsgrad.

Der Grauspecht gehört nach der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, Ausgabe 2010, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, zur Gruppe der Vogelarten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit (siehe Nr. 1.2.2 der Arbeitshilfe). Die artspezifische Effektdistanz beträgt nach der dortigen Tabelle 5 400 m. Als Effektdistanz wird die maximale Reichweite des erkennbar negativen Einflusses von Straßen auf die räumliche Verteilung einer Vogelart bezeichnet; die Effektdistanz ist dabei von der Verkehrsmenge unabhängig. Hinzu kommt bei dieser Artengruppe allerdings, dass sich lärmunabhängige Effektdistanzen mit lärmbedingten Effekten überlagern. Bei Verkehrsmengen über 50.000 Kfz/24 h nimmt deshalb die

Habitateignung innerhalb der ersten 100 m vom Fahrbahnrand um 100 % ab (siehe Tabelle 7 der Arbeitshilfe). Durch die Umgestaltung des AK Nürnberg-Ost, insbesondere den Bau der neuen Direktrampe Berlin – Heilbronn, verschiebt sich die Grenze der Effektdistanz tiefer in den angrenzenden Waldbestand hinein. Zu berücksichtigen ist allerdings auch, dass nach den Ergebnissen der projektbezogenen Untersuchungen der Reviermittelpunkt der Art westlich der A 9 etwa 200 - 300 m von der bestehenden Autobahn entfernt liegt und damit bereits jetzt innerhalb der Effektdistanz der Art. Ebenso liegt er damit schon innerhalb der 58 dB(A)-Isophone (siehe Unterlage 19.2.3 Blatt 1 T). Der Schallpegel von 58 dB(A) tags stellt für Vogelarten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit den kritischen Schallpegel dar (siehe Nr. 1.2.2.1 der Arbeitshilfe), wobei dieser Pegel für eine Höhe von 10 m berechnet wird (vgl. Tabelle 6 der Arbeitshilfe). Als kritischer Schallpegel wird der nach der RLS-90 berechnete Mittelungspegel bezeichnet, dessen Überschreitung eine ökologisch relevante Einschränkung der akustischen Kommunikation und damit von wesentlichen Lebensfunktionen einer Brutvogelart nach sich ziehen kann. Im Hinblick darauf muss festgestellt werden, dass die Art hier bereits in gewissem Umfang an Störungen gewöhnt ist. Trotz dieser Gewöhnung und obwohl das Gelände nach Westen hin abfällt, so dass eine gewisse Abschirmung gegen Störungen, die vom Verkehr auf der A 9 ausgehen, bereits derzeit gegeben ist, kann ein Funktionsverlust von Lebensraum der Art letztendlich nicht ausgeschlossen werden. Die Autobahntrassen im Wirkraum des Vorhabens stellen unabhängig davon bereits jetzt verkehrsreiche Barrieren dar, mit denen der Grauspecht schon konfrontiert ist. Es darf deshalb davon ausgegangen werden, dass die mit dem Vorhaben einhergehenden Veränderungen keine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos der Art gegenüber der bestehenden Situation bewirken. Unter Berücksichtigung der der Schadensbegrenzung dienenden Maßnahme 9 A<sub>FFH</sub> (Freistellen von potentiellen Höhlen- und Nahrungsräumen), durch die mittel- bis langfristig auch das Angebot an Höhlenbäumen verbessert wird, führen die betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens zu einem insgesamt noch tolerierbarem Beeinträchtigungsgrad in Bezug auf den Grauspecht.

Baubedingt kann es durch Baustellenverkehr zu einer zusätzlichen Abnahme der Habitateignung kommen, da auch nur geringe Verkehrsmengen innerhalb einer Zone von 100 m insoweit nachteilige Auswirkungen haben (siehe Nr. 1.2.2.2 der Arbeitshilfe). Dem wirkt aber die Maßnahme 3 V entgegen; sie sichert auch die 100 m-Zone um den festgestellten Reviermittelpunkt des Grauspechts ab. Im Hinblick darauf ziehen die baubedingten Auswirkungen des Vorhabens nur einen geringen Beeinträchtigungsgrad nach sich.

b) Der Raufußkauz konnte im Rahmen der projektbezogenen Untersuchungen im Wirkraum nicht nachgewiesen werden. Es muss davon ausgegangen werden, dass die dortigen Habitatbedingungen nicht mehr den Ansprüchen der Art entsprechen. Es kann aber nicht ausgeschlossen werden kann, dass Flächen im östlichen Randbereich des Wirkraums wieder eine Funktion als Nahrungshabitat für am Hutberg siedelnde Tiere erhalten können. Potentielle Nahrungshabitate für die Art im östlichen Bereich des Wirkraums gehen jedoch anlagebedingt nicht verloren. Die mit dem Vorhaben verbundene Zunahme der Trennwirkung bewirkt auch keine wesentliche Veränderung gegenüber dem gegebenen Zustand, da für den Raufußkauz eine Querung der Autobahntrassen auch mit den zusätzlich angelegten Rampen möglich bleibt. Für die Art entstehen damit keine anlagebedingten Beeinträchtigungen.

Der Raufußkauz gehört nach der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr zur Gruppe der Vogelarten mit hoher Lärmempfindlichkeit (siehe Nr. 1.2.1 der Arbeitshilfe). Bei dieser Art verliert bei einer Verkehrsmenge von mehr als 10.000 Kfz/24 h der Bereich zwischen dem Fahrbahnrand und der 47 dB(A)<sub>nachts</sub>-Isophone vollständig seine Habitateignung (siehe Tabelle 3 der Arbeitshilfe). Im Hinblick darauf ist der

gesamte Wirkraum bereits jetzt für den Raufußkauz nicht nutzbar (siehe Unterlage 19.2.3 Blatt 1 T). In Bereichen, in denen wegen der Entfernung von den gegenständlichen Autobahnabschnitten wieder Quartiere des Raufußkauzes erwartet werden können, führt das Bauvorhaben zu keiner signifikanten Veränderung der Immissionsbelastungssituation. Die Art ist zudem bereits jetzt mit den verkehrsreichen Autobahnen im Wirkraum konfrontiert, so dass auch hier davon ausgegangen werden darf, dass die baulichen Veränderungen im Rahmen des Vorhabens zu keiner signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos gegenüber der bestehenden Situation bewirken. Auch betriebsbedingt entstehen damit für die Art keine Beeinträchtigungen.

Beeinträchtigungen während des Baubetriebs, etwa durch Baustellenfahrzeuge, die Waldwege nutzen, wirken sich nicht nachhaltig aus und bleiben lokal begrenzt. Die davon betroffenen Flächen liegen ebenso schon innerhalb der 47 dB(A)<sub>nachts</sub>-Isophone. Zudem werden die baubedingten Immissionen (Lärm, Erschütterungen u. ä.) durch die hohen Verkehrsbelastungen vom Straßenverkehrslärm überdeckt. Somit ergeben sich für den Raufußkauz auch keine baubedingten Beeinträchtigungen.

c) Bäume mit Schwarzspechthöhlen konnten im Rahmen der projektbezogenen Untersuchungen im Eingriffsbereich nicht festgestellt werden. Die mit der Umgestaltung des AK Nürnberg-Ost und der AS Nürnberg-Fischbach verbundene Zunahme der Trennwirkung führt zu keinen wesentlichen nachteiligen Auswirkungen, da eine Überquerung der Autobahntrassen auch bei Anlegung der zusätzlich vorgesehenen Rampen für die Art möglich bleibt. Der Schwarzspecht ist allerdings von Flächenverlusten in Nahrungshabitaten betroffen. Nach der FuE-Konvention ist für diese Art ein Flächenverlust von 2,6 ha noch tolerabel (Tabelle 3, S. 54 der FuE-Konvention). Auch der Schwarzspecht stellt eine Art dar, die Habitate mit weitgehend homogenen Strukturen bewohnt (Typ 4, vgl. dazu S. 58 der FuE-Konvention). Im Hinblick auf die Inhomogenität der Ausprägung des Reichswaldes, vor allem in der Nähe von Autobahntrassen, deren Umgebung nicht oder zumindest nur sehr eingeschränkt nutzbar ist, kann die Habitatstruktur hier aber nicht als homogen angesehen werden. Daher kann der Schwarzspecht hier auch dem Typ 6c zugeordnet werden; hierunter sind Arten zu verstehen, die räumlich nicht zwingend direkt zusammenhängende und wenig spezifische/limitierte Teilhabitate in großräumigem Kontext bewohnen. Bei Zugrundelegung dieser Typuszuordnung wäre nach der Tabelle 3 (S. 53) sogar ein Flächenverlust von 10 ha noch zu tolerieren. An Waldflächen, welche dem Schwarzspecht als Nahrungshabitat dienen bzw. dienen können, gehen mit dem gegenständlichen Vorhaben jedoch insgesamt rund 16,3 ha Wald dauerhaft verloren. Auch wenn man die Flächen, die zu Waldflächen renaturiert werden sollen, mit einbezieht (Umfang etwa 1,16 ha), beläuft sich der Verlust von Flächen mit Funktion als Nahrungshabitat auf etwa 15,1 ha. Dieser Verlust überschreitet auch die erhöhte Toleranzschwelle von 10 ha um etwa die Hälfte; der Verlust ist daher als erheblich anzusehen. Daraus resultiert anlagebedingt ein hoher Beeinträchtigungsgrad der Art.

Der Schwarzspecht gehört nach der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr zur Gruppe der Vogelarten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit (siehe Nr. 1.2.2 der Arbeitshilfe). Die artspezifische verkehrsunabhängige Effektdistanz beträgt nach Tabelle 5 der Arbeitshilfe 300 m. Hinzu kommt bei dieser Artengruppe allerdings – wie bereits im Zusammenhang mit der Bewertung der Beeinträchtigungen des Grauspechts erläutert –, dass sich lärmunabhängige Effektdistanzen mit lärmbedingten Effekten überlagern. Bei Verkehrsmengen über 50.000 Kfz/24 h nimmt die Habitateignung innerhalb der ersten 100 m vom Fahrbahnrand um 100 % ab (siehe Tabelle 7 der Arbeitshilfe). Durch die Umgestaltung des AK Nürnberg-Ost, insbesondere den Bau der neuen Rampe Berlin – Heilbronn, verschiebt sich die Grenze der Effektdistanz tiefer in den angrenzenden Waldbestand hinein. In Blick

zu nehmen ist dabei aber auch, dass nach den Ergebnissen der projektbezogenen Untersuchungen der Reviermittelpunkt der Art westlich der A 9 etwa 200 - 300 m von der bestehenden Autobahn entfernt liegt und damit schon im Grenzbereich der Effektdistanz der Art. Ebenso liegt er damit schon innerhalb der 58 dB(A)-Isophone (siehe Unterlage 19.2.3 Blatt 1 T). Der Schallpegel von 58 dB(A) tags, berechnet für eine Höhe von 10, stellt für Vogelarten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit den kritischen Schallpegel dar (siehe Nr. 1.2.2.1 der Arbeitshilfe). Im Hinblick ist festzustellen, dass die Art hier bereits in gewissem Umfang an Störungen gewöhnt ist. Dies belegen auch im Rahmen der projektbezogenen Untersuchungen festgestellte Hackspuren des Schwarzspechts an Bäumen in autobahnnahen Waldrandbereiche beidseits der A 9. Trotz dieser Gewöhnung und obwohl das Gelände nach Westen hin abfällt, so dass eine gewisse Abschirmung gegen Störungen, die vom Verkehr auf der A 9 ausgehen, bereits derzeit gegeben ist, kann ein Funktionsverlust von Lebensraum der Art daher nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Die Autobahntrassen im Wirkraum des Vorhabens stellen unabhängig davon bereits jetzt verkehrsreiche Barrieren dar, mit denen der Schwarzspecht schon derzeit konfrontiert ist. Es darf deshalb davon ausgegangen werden, dass die mit dem Vorhaben einhergehenden Veränderungen keine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos der Art gegenüber der bestehenden Situation bewirken. Unter Berücksichtigung der der Schadensbegrenzung dienenden Maßnahme 9 A<sub>FFH</sub> (Freistellen von potentiellen Höhlen- und Nahrungsräumen), durch die mittel- bis langfristig auch das Angebot an Höhlenbäumen verbessert wird, führen die betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens zu einem insgesamt noch tolerierbarem Beeinträchtigungsgrad.

Baubedingt kann es durch Baustellenverkehr zu einer zusätzlichen Abnahme der Habitateignung kommen, da auch nur geringe Verkehrsmengen innerhalb einer Zone von 100 m nachteilige Auswirkungen haben (siehe Nr. 1.2.2.2 der Arbeitshilfe). Dem wirkt aber ebenso wie beim Grauspecht die Maßnahme 3 V entgegen, da sie auch die 100 m-Zone um den festgestellten Reviermittelpunkt des Schwarzspechts absichert. Deshalb ziehen die baubedingten Auswirkungen des Vorhabens nur einen geringen Beeinträchtigungsgrad nach sich.

d) Auch der Sperlingskauz konnte im Rahmen der projektbezogenen Untersuchungen im Wirkraum nicht nachgewiesen werden, so dass durch das Vorhaben keine Brutstandorte entfallen. Es muss auch in Bezug auf diese Art davon ausgegangen werden, dass die Habitatbedingungen im Wirkraum aktuell nicht den Ansprüchen der Art entsprechen. Potentielle Habitatstrukturen sind allerdings vorhanden. Auf Grund dessen gehen durch das Vorhaben nicht essentielle potentielle Lebensraumstrukturen verloren. Nach der FuE-Konvention wäre für den Sperlingskauz im Hinblick auf den geschätzten Artbestand von etwa 80 Brutpaaren im Vogelschutzgebiet ein absoluter Flächenverlust von 3,2 ha noch zu tolerieren (siehe Tabelle 3, S. 54 der Konvention). Dabei liegt auch in Bezug auf diese Art die Zuordnung zum Typ 4 zu Grunde. Da aber – wie bereits hinsichtlich des Grauspechts unter Schwarzspechts ausgeführt – die Ausprägung des Reichswaldes inhomogen ist, kann der Schwarzspecht ebenso wie der Grauspecht und der Schwarzspecht auch dem Typ 6c zugeordnet werden, so dass auch für diese Art ein Flächenverlust von 10 ha noch als zu tolerieren anzusehen ist. Da aber netto mit dem Vorhaben potentielle Nahrungshabitatflächen von etwa 15,1 ha verloren gehen, tritt auch für den Sperlingskauz ein erheblicher Lebensraumverlust ein und bewirkt anlagebedingt einen hohen Beeinträchtigungsgrad.

Auch der Sperlingskauz gehört nach der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr zur Gruppe der Vogelarten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit (siehe Nr. 1.2.2 der Arbeitshilfe). Die artspezifische verkehrsunabhängige Effektdistanz beträgt nach Tabelle 5 der Arbeitshilfe 500 m. Durch die Errichtung zusätzlicher Fahrspuren bzw. Rampen östlich und westlich der A 9 sowie südlich der A 6 verlagert sich die

Grenze der Effektdistanz weiter von den bestehenden Straßenachsen weg. Im Hinblick auf die hohe Immissionsvorbelastung durch die Autobahnen und die große Entfernung der derzeit von der Art genutzten Habitatbereiche außerhalb des Wirkraums stehen jedoch keine wesentlich erhöhten Auswirkungen zu befürchten. Der Sperlingskauz muss zudem auch bereits jetzt mit den verkehrsreichen Autobahnen im Wirkraum leben; signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos durch die mit dem Vorhaben verbundenen baulichen Veränderungen gegenüber der bestehenden Situation sind deshalb nicht zu besorgen. Die betriebsbedingten Auswirkungen auf den Sperlingskauz stellen sich deshalb als noch von tolerierbarem Beeinträchtigungsgrad dar.

Beeinträchtigungen während des Baubetriebs, etwa durch Baustellenfahrzeuge, die Waldwege nutzen, wirken sich auch in Bezug auf den Sperlingskauz nicht nachhaltig aus und bleiben lokal begrenzt, zumal die baubedingten Immissionen (Lärm, Erschütterungen u. ä.) durch die hohen Verkehrsbelastungen vom Straßenverkehrslärm überdeckt werden. Essentielle Strukturen für den Sperlingskauz sind auch von den Einwirkungen aus dem Baubetrieb nicht betroffen. Auf Grund dessen kann den baubedingten Auswirkungen des Vorhabens für diese Art ein geringer Beeinträchtigungsgrad zugeordnet werden.

e) Eine Brut des Uhu konnte im Jahr 2015 in der Kompostieranlage östlich des Wirkraums festgestellt werden. Anfang März 2016 wurde der Uhu auch am Ersatzhorstplatz gesichtet. Im Rahmen der in den Jahren 2016 und 2017 durchgeführten ergänzenden Erhebungen ließen sich aber keine Brutaktivitäten der Art feststellen; 2016 wurde der Standort des Ersatzhorstplatzes nur mehrere Male ohne weitere Nutzung als Brutplatz angeflogen. Der Uhu nutzt im Bereich der Kompostieranlage vor allem das hohe Nahrungsangebot, das sich ihm im Bereich der Kompostieranlage bietet. Dieser Bereich ist von seiner spezifischen Ausprägung her stark limitiert und wird von dem Vorhaben nicht beeinträchtigt. Potentielle Nahrungshabitate im östlichen Randbereich des Wirkraums gehen anlagebedingt auch nicht verloren. Die mit der Umgestaltung des AK Nürnberg-Ost und der AS Nürnberg-Fischbach verbundene bauliche Umgestaltung bewirkt zwar eine Zunahme der schon gegebenen Trennwirkung. Dies bedingt allerdings keine wesentliche Veränderung der Situation für den Uhu, da er auch bei Anlegung der zusätzlichen Rampen die Autobahntrassen überqueren kann. Insoweit ist durch das Vorhaben nur ein geringer Beeinträchtigungsgrad gegeben.

Der Uhu gehört nach der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr ebenso zur Gruppe der Vogelarten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit (Nr. 1.2.2 der Arbeitshilfe). Die artspezifische verkehrsunabhängige Effektdistanz beträgt nach Tabelle 5 der Arbeitshilfe 500 m, der kritische Schallpegel beträgt 58 dB(A). Der Brutstandort im Bereich der Kompostieranlage liegt innerhalb dieser Effektdistanz und auch innerhalb der 58 dB(A)-Isophone (siehe Unterlage 19.2.3 Blatt 1 T). Letzteres ist aber auch nicht vollkommen ungewöhnlich, da von Uhus bekannt ist, dass sie an zeitweilig sehr lauten Plätzen brüten, wenn der Lärm auf die hellen Stunden beschränkt bleibt (siehe S. 15 der Arbeitshilfe). Die zeitlich geregelten Arbeitsabläufe auf dem Gelände der Kompostieranlage lassen den Standort trotz der gegebenen Störungen als attraktiv erscheinen. Im Hinblick auf das gebietsbezogene konkretisierte Erhaltungsziel, störungsarmen Räume um die Brutplätze des Uhu mit einem Radius von in der Regel 300 m zu erhalten, ist festzustellen, dass das äußere Ende der 300 m-Zone an der Böschung der neu gestalteten Rampe Amberg – Berlin zu liegen kommt. Die betriebsbedingten Störungen der Autobahn entstehen somit außerhalb dieser Zone. Dadurch, dass der Brutstandort nur ca. 400 m von der Autobahn entfernt liegt, ist er aber auch bereits jetzt mit dem dortigen Verkehr konfrontiert. Durch das Heranrücken der Rampen des AK Nürnberg-Ost um maximal 100 m ist deshalb keine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos gegenüber der bestehenden Situation zu befürchten, insbesondere da die Autobahntrassen zum



Erreichen der Nahrungsplätze im Bereich der Kompostieranlage nicht überflogen werden müssen. Es ist auch nicht zu erkennen, dass die Ränder der Autobahnflächen durch das Vorhaben eine höhere Bedeutung als Nahrungshabitat erlangen. Die Ergebnisse eines besondern Uhu-Höhenflug-Monitorings zeigen zudem, dass weite Ausflüge des Uhu in seinem Revier selten sind, seine Flüge stellen in der Regel nur kurze Ereignisse von Sitzwarte zu Sitzwarte dar. Auf dem Gelände der Kompostieranlage gibt es genügend geeignete Sitzwarten, die sich in ausreichenden Entfernungen zu Autobahnverkehrsflächen befinden. Die betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens stellen sich damit hinsichtlich des Uhu als noch von tolerierbarem Beeinträchtigungsgrad dar.

Der Baubetrieb für das Vorhaben findet im Wesentlichen in einer Entfernung von mehr als 300 m vom Brutstandort des Uhus entfernt statt. Der Lagerplatz des Autobahnbetriebsdienstes, der im Zuge des Vorhabens aufgegeben und entsiegelt wird, liegt allerdings in (nur) etwa 280 m Entfernung. Die im Zuge der dortigen Arbeiten entstehenden Immissionen werden tagsüber aber durch den vom Betrieb der Kompostieranlage ausgehenden Lärm überdeckt. In Bezug auf Störungen in der abendlichen bzw. nächtlichen Aktivitätszeit des Uhu darf von einer Gewöhnung an diese ausgegangen werden, da schon jetzt der Verkehr auf der Autobahn mit erheblicher Lautstärke bis zum Brutstandort des Uhu ausstrahlt und dennoch den Uhu nicht von der getroffenen Wahl des Brutstandortes abgehalten hat. Deshalb ist der baubedingte Einfluss des Vorhabens als von geringem Beeinträchtigungsgrad zu bewerten.

f) Der Wespenbussard konnte im Rahmen der projektbezogenen Erhebungen westlich der Kompostieranlage bei kreisenden Flugbewegungen beobachtet werden. Innerhalb des Wirkraums wurde jedoch weder ein Horst der Art erfasst noch gab es Anzeichen für ein besetztes Revier. Auch wenn nicht auszuschließen ist, dass der Wespenbussard Bereiche des Wirkraums zur Nahrungssuche nutzt, können im Hinblick auf den baulichen Umfang des Vorhabens sowie darauf, dass für die Art der Verkehrslärm keine Relevanz besitzt (vgl. Tabelle 19 der Arbeitshilfe), vorhabensbedingte Beeinträchtigungen für den Wespenbussard ausgeschlossen werden.

g) Der Baumpieper wurde im Rahmen der projektbezogenen Erfassungen insbesondere südwestlich des AK Nürnberg-Ost nachgewiesen. Daneben gelang auch ein Nachweis im nordwestlichen Wirkraum südlich von Fischbach. Eine Beschädigung von Niststätten der Art ist dadurch, dass die baulichen Veränderungen im Rahmen des Vorhabens in einem stark vorbelasteten Bereich von 100 m um den derzeitigen Fahrbahnrand herum durchgeführt werden, in dem auch kein Nachweis der Art gelungen ist, nicht zu befürchten. Zu berücksichtigen ist dabei auch, dass die Art nach der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr der Gruppe der Arten mit nur schwacher Lärmempfindlichkeit zuzuordnen ist (siehe Tabelle 16 der Arbeitshilfe). An Straßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 50.000 Kfz/24 h ist aber auch bei dieser Gruppe in einer Entfernung von weniger als 100 m vom Fahrbahnrand von einem vollständigen Verlust der Habitateignung auszugehen. Demzufolge weist der im Rahmen des Vorhabens zusätzlich überbaute Bereich bereits heute für die Art keine entsprechende Eignung auf. Dadurch ist die mit dem Vorhaben für den Baumpieper anlagebedingt eintretende Beeinträchtigung von noch tolerierbarem Beeinträchtigungsgrad.

Die Effektdistanz des Baumpiepers beträgt 200 m (siehe wiederum Tabelle 16 der Arbeitshilfe). Der festgestellte Reviermittelpunkt nordwestlich des AK Nürnberg-Ost liegt sowohl derzeit als auch nach Umsetzung des Vorhabens außerhalb dieser Effektdistanz, so dass insoweit kein nachteiliger Einfluss festzustellen ist. Ein weiterer potentieller Reviermittelpunkt südwestlich des AK Nürnberg-Ost liegt schon jetzt innerhalb der Effektdistanz der Art, durch das Vorhaben kommt er so-

dann in der der Rampe Heilbronn – Berlin benachbarten 100 m-Zone zu liegen. In dieser Zone nimmt, da die für das Jahr 2030 prognostizierte Verkehrsbelastung der Rampe etwas über 20.000 Kfz/24 h liegt, die Habitataignung für die Art um 60 % ab (Tabelle 13 der Arbeitshilfe). Zwei festgestellte Reviermittelpunkte liegen nach Verwirklichung des Vorhabens erstmals weniger als 200 m vom Fahrbahnrand entfernt; insoweit tritt eine Abnahme der Habitataignung um 20 % ein. Der vierte Reviermittelpunkt liegt derzeit zwischen 100 m und 200 m vom Fahrbahnrand entfernt, hieran ändert sich durch das Vorhaben nichts. Diesbzgl. ergibt sich damit keine weitere Verringerung der Habitataignung. Sonach führt das Vorhaben insgesamt rechnerisch zu einem theoretischen Verlust von einem Brutplatz. Die FuE-Konvention hält für diese Art keinen spezifischen Orientierungswert bereit. Allerdings gilt auch in Bezug auf die Baumpieper der Orientierungswert für den „quantitativ-relativen Flächenverlust“ (1 %-Kriterium). Danach soll der Umfang der direkten Flächeninanspruchnahme nicht mehr als 1 % der Gesamtfläche des jeweiligen Lebensraums bzw. Habitats der Art umfassen (siehe S. 43 der FuE-Konvention, dort C)). Da nach dem Managementplan für das Vogelschutzgebiet von einer Population von mehr als 5.000 Brutpaaren im Reichswald auszugehen ist, liegt der anzunehmende Verlust von einem Brutpaar deutlich unter der 1 %-Schwelle. Der Brutpaarverlust ist demzufolge nicht als erheblich anzusehen. Durch die schon bestehenden Autobahntrassen ist auch bereits jetzt ein Kollisionsrisiko mit Fahrzeugen für die Art gegeben; die im Rahmen des Vorhabens geplanten baulichen Veränderungen führen wegen ihres relativ bestandsnahen Umgriffs zu keiner signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos im Vergleich zur gegebenen Situation. Die betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens sind daher einem noch tolerierbarem Beeinträchtigungsgrad zuzuordnen.

Beeinträchtigungen während des Baubetriebs, etwa durch Baustellenfahrzeuge, die Waldwege nutzen, wirken sich auch in Bezug auf den Baumpieper nicht nachhaltig aus und bleiben lokal begrenzt, zumal die baubedingten Immissionen (Lärm, Erschütterungen u. ä.) durch die hohen Verkehrsbelastungen vom Straßenverkehrslärm überdeckt werden. Essentielle Strukturen für den Baumpieper sind auch von den Einwirkungen aus dem Baubetrieb nicht betroffen. Auf Grund dessen kommt den baubedingten Auswirkungen des Vorhabens für diese Art ein geringer Beeinträchtigungsgrad zu.

h) Bei den avifaunistischen Erfassungen im Zuge der Vorhabensplanung wurde ein Habichthorst in einem Fichtenbestand nahe einer Lichtung am Katzengraben festgestellt (ca. 250 m vom Fahrbahnrand der A 9 entfernt). Der Horst wird vom Vorhaben anlagebedingt nicht berührt. Die mit der Umsetzung des Vorhabens einhergehende Zunahme der Trennwirkungen der schon vorhandenen Autobahnstrecken führt zu keiner wesentlichen Veränderung der Situation der Art, da diese Strecken schon jetzt Barrieren darstellen, die Revierabgrenzungen nach sich ziehen. Austauschbeziehungen über die einzelnen Reviergrenzen hinweg bleiben aber auch mit Anlegung der zusätzlichen Rampen weiterhin möglich. Durch das Vorhaben gehen Nahrungshabitatflächen verloren, bei denen es sich allerdings nicht um für die Art essentielle Flächen handelt. Für den Habicht liefert die FuE-Konvention keinen direkten Anhaltswert hinsichtlich der Erheblichkeit von Flächenverlusten. Ordnet man den Habicht wie andere Greifvögel dem Typ 6c zu (siehe S. 60 der FuE-Konvention), so ergibt sich aus der Tabelle 3 der FuE-Konvention ein Orientierungswert für den direkten Flächenentzug von 10 ha. Im Hinblick auf den mit dem Vorhaben verbundenen Waldverlust von netto rund 15,1 ha entsteht damit anlagebedingt durch das Vorhaben auch für den Habicht eine erhebliche Beeinträchtigung. Daraus folgt insoweit ein hoher Beeinträchtigungsgrad.

Der Habicht ist eine Art, für den Verkehrslärm keine Relevanz besitzt (siehe Tabelle 19 der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr). Die Effektdistanz der Art beträgt 200 m. Innerhalb dieser Effektdistanz liegt nach Verwirklichung des Vorhabens ein

Teil der Beckenanlage ASB/RHB 380-1R. Vor dieser Beckenanlage gehen jedoch keine Störungen für die Art aus. Durch die Anlegung der neuen Rampe Berlin – Heilbronn verschiebt sich die betriebsbedingte Beeinträchtigungszone gegenüber dem gegebenen Zustand ca. 30 m weiter nach Westen in Richtung des Habichthorstes. Die Fahrbahn der neuen Rampe liegt jedoch noch etwas mehr als 200 m vom festgestellten Standort des Habichthorstes entfernt. Zu berücksichtigen ist außerdem, dass das Gelände in Richtung Westen hin abfällt, wodurch eine gewisse Abschirmung gegen Störungen aus dem Verkehrsbetrieb ohnehin gegeben ist. Auf Grund dessen steht ein Verlust des Brutstandortes durch das Vorhaben nicht zu befürchten. Der Habicht zählt daneben allerdings auch zu den besonders kollisionsgefährdeten Vogelarten, die als Mäusejäger und Aasfresser Straßen auch gezielt anfliegen (siehe S. 10 der Arbeitshilfe). Greifvögel wie er sind anerkanntermaßen aber auch dafür bekannt, dass sie Kollisionen mit Fahrzeugen durch ihre artspezifische Vorsicht und ihre gute Reaktionsfähigkeit häufig umgehen können. Auf Grund dessen ist hier keine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos der Art gegenüber der bestehenden Situation bei Umsetzung des Vorhabens zu besorgen; ein neuer Barriereeffekt entsteht für den Habicht durch das Vorhaben nicht. Die betriebsbedingten Beeinträchtigungen erweisen sich daher nur als von geringem Beeinträchtigungsgrad.

Durch die teilweise Lage der genannten Beckenanlage innerhalb der Effektdistanz des Habicht – vom festgestellten Habichtthorst aus betrachtet – lassen sich während des Baubetriebs trotz der schon gegebenen Gewöhnung der Art an immissionsbedingte Störungen und auch bei Berücksichtigung des schon beschriebenen Geländeabfalls nach Westen Funktionsverluste von Lebensraum während der Bauzeit im Grundsatz nicht gänzlich ausschließen. Bezieht man aber die schon beschriebene Maßnahme 3 V in die Betrachtung mit ein, durch die eine bauzeitliche Schutzzone um den Habichtthorst eingerichtet und die baubedingten Beeinträchtigungen ganz erheblich gemindert werden, ergibt sich insoweit ein nur geringer Beeinträchtigungsgrad für den Habicht.

i) Die Hohltaube wurde im Rahmen der projektbezogenen Untersuchungen im Umfeld des Katzensgrabens ca. 300 m westlich der A 9 nachgewiesen. Bäume mit Schwarzspechthöhlen, die von der Hohltaube genutzt werden können, gibt es im Eingriffsbereich des Vorhabens nicht. Die vorhabensbedingte Zunahme der Trennwirkung der vorhandenen Autobahnabschnitte führt zu keiner wesentlichen Veränderung der Situation, da die vorhandenen Straßenkörper bereits jetzt Barrieren darstellen, die zu Revierabgrenzungen führen. In Blick zu nehmen ist außerdem, dass die Hohltaube nur einen kleinen Raum um einen Quartierbaum als Revier besetzt, aber Bereiche im Radius von 1-3 km um den Baum als Aktionsraum nutzt. Austauschbeziehungen über die Reviergrenzen hinaus bleiben auch mit der Anlegung der neuen Rampen weiterhin möglich. Es gehen durch das Vorhaben allerdings Flächen mit allgemeiner Lebensraumfunktion anlagebedingt verloren. Dabei handelt es sich aber nicht um essentielle Flächen für die Art. Auch für die Hohltaube liefert die FuE-Konvention keinen direkten Anhaltswert hinsichtlich der Erheblichkeit von Flächenverlusten. Da die Hohltaube als „Höhlenfolgenutzerin“ von Vorkommen des Schwarzspechts abhängig ist, ist der Flächenverlust für den Schwarzspecht letztendlich auch für die Hohltaube maßgeblich. In Bezug auf den Schwarzspecht wurde bereits dargelegt, dass der Nettoverlust von etwa 15,1 Waldflächen die erhöhte Toleranzschwelle von 10 ha deutlich überschreitet und der Verlust daher als erheblich anzusehen ist. Demzufolge stellt sich der anlagebedingte Flächenverlust auch für die Hohltaube als erheblich da, was ebenso die Annahme eines hohen Beeinträchtigungsgrades bedingt.

Die vorhandenen Autobahntrassen stellen bereits jetzt verkehrsreiche Barrieren dar, mit denen die Hohltaube schon derzeit konfrontiert ist. Es darf auch hier davon ausgegangen werden, dass die mit dem Vorhaben einhergehenden Verände-

rungen zu keiner signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos gegenüber der gegebenen Situation führen. Die Art gehört außerdem nach der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr zur Gruppe der Vogelarten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit (siehe Nr. 1.2.2 der Arbeitshilfe). Die artspezifische verkehrsunabhängige Effektdistanz beträgt nach Tabelle 5 der Arbeitshilfe 500 m. Bei Verkehrsmengen über 50.000 Kfz/24 h nimmt die Habitateignung innerhalb der ersten 100 m vom Fahrbahnrand um 100 % ab (siehe Tabelle 7 der Arbeitshilfe). Durch die Anlegung insbesondere der Rampe Berlin – Heilbronn verlagert sich die immissionsbedingte Beeinträchtigungszone entlang des Straßenkörpers etwas tiefer in den Wald hinein. Der festgestellte Reviermittelpunkt der Art befindet sich in ca. 200 - 300 m Entfernung zur vorhandenen Autobahntrasse und damit schon jetzt innerhalb der Effektdistanz der Art. Gleichzeitig liegt er damit auch schon innerhalb der 58 dB(A)-Isophone (siehe Unterlage 19.2.3 Blatt 1 T); ein Schallpegel von 58 dB(A) tags stellt auch für diese Art den kritischen Schallpegel dar (siehe Nr. 1.2.2.1 der Arbeitshilfe). Die Hohltaube muss daher hier bereits in gewissem Maß an Störungen gewöhnt sein. Trotzdem ist, auch wenn man den Abfall des Geländes nach Westen hin mitberücksichtigt, der eine gewisse Abschirmung gegen Störungen bewirkt, ein Funktionsverlust von Lebensraum der Art im Grundsatz letztlich nicht auszuschließen. Unter Berücksichtigung der schon beschriebenen Maßnahme 9 A<sub>FFH</sub>, mit welcher 5 - 6 potentielle Höhlen- und Nahrungsbäume für Spechte und höhlennutzende Folgearten freigestellt werden, sind die betriebsbedingten Beeinträchtigungen des Vorhabens insgesamt aber als noch von einem tolerierbarem Beeinträchtigungsgrad einzustufen.

Baubedingt kann es durch Baustellenverkehre zu einer zusätzlichen Abnahme der Habitateignung kommen, da auch für die Hohltaube nur geringe Verkehrsmengen innerhalb einer Zone von 100 m nachteilige Auswirkungen haben (siehe Nr. 1.2.2.2 der Arbeitshilfe). Dem wirkt aber auch in Bezug auf diese Art die Maßnahme 3 V entgegen; sie sichert auch den 100 m-Bereich um den festgestellten Reviermittelpunkt der Hohltaube ab. Mit Blick darauf ziehen die baubedingten Auswirkungen des Vorhabens insoweit nur einen geringen Beeinträchtigungsgrad nach sich.

h) Im Ergebnis muss deshalb festgestellt werden, dass das Vorhaben auf Grund des mehrfach festgestellten hohen Beeinträchtigungsgrades die Erheblichkeitsschwelle in Bezug auf das Europäische Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ überschreitet.

#### 3.3.6.1.1.7 Beurteilung der Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Schutzgebiete 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 Leitfadens FFH-VP).

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 (§ 14 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 dazu ebenso Nr. 5.2.5.5 Leitfaden FFH-VP).

Kumulative Wirkungen mit anderen Projekten und Plänen müssen allerdings bei der Prüfung, ob ein Projekt geeignet sei, ein Gebiet erheblich zu beeinträchtigen nicht berücksichtigt werden, wenn bereits das Projekt – wie dies vorliegend eben der Fall ist – für sich genommen die Erheblichkeitsschwelle überschreitet. Im Rahmen der Prüfung einer Abweichungsentscheidung nach § 34 Abs. 3 und 4 BNatSchG i. V. m. Art. 6 Abs. 4 FFH-RL sind bei der Ermittlung des betroffenen Integritätsinteresses und der zu ergreifenden Ausgleichsmaßnahmen aber etwaige kumulative Effekte zu betrachten (vgl. BVerwG, Beschluss vom 06.03.2014, NuR 2014, 633 Rn. 38 f.). Auf Grund dessen werden dennoch bereits an dieser Stelle evtl. kumulative Wirkungen mit anderen Projekten und Plänen ermittelt und bewertet.

Die Ermittlungen der Vorhabensträgerin haben ergeben, dass insgesamt 33 relevante Pläne bzw. Projekte in diesem Sinne, die Schutzziele des Europäischen Vogelschutzgebietes berühren bzw. in gleicher Weise wie das gegenständliche auf diese einwirken könnten, näher zu betrachten sind. Eine Auflistung dieser Pläne und Projekte findet sich auf S. 38 der Unterlage 19.2.1 T, auf die verwiesen wird. In dieser Liste findet sich allerdings noch der Neubau der Ortsumgebung Buckenhof-Uttenreuth-Weiher im Zuge der St 2240. Dieses Vorhaben ist allerdings vorliegend nicht mehr von Bedeutung, da der Planfeststellungsantrag für dieses Vorhaben von der Regierung von Mittelfranken mit Bescheid vom 21.06.2012, Gz. 32-4354.3-1/06, abgelehnt wurde. Der Ablehnungsbescheid ist bestandskräftig, das Vorhaben wird auch nicht in abgewandelter Form von der bayerischen Straßenbauverwaltung weiterverfolgt. Folgerichtig legt auch die Untersucherin dieses Projekt der weiteren Betrachtung der Summationswirkungen nicht zu Grunde (siehe die letzte Fußnote auf S. 38 der Unterlage 19.2.1 T).

Hinsichtlich der von der Vorhabensträgerin angewandten Methodik zur Ermittlung der vorliegend relevanten Pläne und Projekte wird auf die Kapitel 6.1, 6.2 und 6.3.1 der Unterlage 19.2.1 T Bezug genommen. Die gewählte Methodik ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden; auch die höhere Naturschutzbehörde hat keine fachlichen Bedenken dagegen vorgebracht.

In Bezug auf die einzelnen Vogelarten, auf die sich das verfahrensgegenständliche Vorhaben auswirkt bzw. auswirken kann, ist danach folgendes festzustellen:

Für den Grauspecht, den Sperlingskauz und den Habicht bedingen die Auswirkungen von anderen Plänen und Projekten keine, unbedeutende bzw. nur geringe Beeinträchtigungen. Diese führen im Zusammenwirken mit dem gegenständlichen Vorhaben nicht zu einer weiteren bzw. stärkeren Überschreitung der Erheblichkeitsschwelle, als sie unter C. 3.3.6.1.1.6 für diese Arten bereits festgestellt wurde. In Bezug auf den Raufußkauz und den Wespenbussard gilt, dass die Auswirkungen von anderen Plänen und Projekten keine bzw. nur geringe Beeinträchtigungen der Arten zeitigen und unter Berücksichtigung, dass das Vorhaben auch zu keiner Beeinträchtigung dieser beiden Arten führt, wird die Erheblichkeitsschwelle insoweit auch nicht in der Summation überschritten. Für den Schwarzspecht und die

Hohltaube als „Folgenutzer“ von Höhlen dieser Spechtart entstehen durch andere Pläne und Projekte allerhöchstens noch tolerierbare Beeinträchtigungen. Im Zusammenwirken mit dem vorliegenden Vorhaben führen diese, u. a. mit Blick auf das große Brutpaarvorkommen der Arten im Reichswald sowie ihren positiven Entwicklungstrend der Art im Vogelschutzgebiet, ebenso nicht zu einer weiteren bzw. stärkeren Überschreitung der Erheblichkeitsschwelle, als sie unter C. 3.3.6.1.1.6 schon konstatiert wurde. Die Erhaltungsziele bzgl. des Uhu werden von den anderen relevanten Plänen und Projekten nicht berührt, da der 2015 gelungene Brutnachweis des Uhu auf dem Gelände der Kompostieranlage östlich des AK Nürnberg-Ost das erste Vorkommen der Art im Nürnberger Reichswald seit Jahrzehnten darstellt. Erhebliche Beeinträchtigungen der Art durch kumulative Auswirkungen sind daher auszuschließen. Hinsichtlich des Baumpiepers ist festzustellen, dass die anderen Pläne und Projekte zu nicht mehr als noch tolerierbaren Beeinträchtigungen führen. Im Hinblick darauf, dass die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen des Baumpiepers ebenso noch tolerierbare Beeinträchtigungen bedingt, kann wegen des großen Brutpaarbestandes im Nürnberger Reichswald und der arteigenen Populationsdynamik ein Überschreiten der Erheblichkeitsschwelle durch das Vorhaben im Zusammenwirken mit den anderen Plänen und Projekten ausgeschlossen werden.

Zu den weiteren Einzelheiten wird auf die Kapitel 6.3.2 und 6.3.3 der Unterlage 19.2.1 T verwiesen; auch insoweit wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens keine substantiierten Einwendungen erhoben.

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

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen der für die Erhaltungsziele des europäischen Vogelschutzgebiets „Nürnberger Reichswald“ maßgeblichen Bestandteilen führt. Diese resultieren daraus, dass durch das Vorhaben netto über 15 ha an Waldflächen im Vogelschutz anlagebedingt verloren gehen, welchen Funktionen als Nahrungshabitat für die Arten Grauspecht, Schwarzspecht, Hohltaube und Habicht sowie potentiell auch für den Sperlingskauz haben. Die daraus folgenden nachteiligen Auswirkungen überschreiten die Schwelle der Erheblichkeit; die Auswirkungen können auch nicht durch Maßnahmen zur Schadensbegrenzung unterhalb dieser Schwelle gehalten werden. Im Zusammenwirken mit anderen Projekten und Plänen ergeben sich bei Kumulation mit den von diesen ausgehenden Auswirkungen auf die relevanten Vogelarten allerdings keine Effekte, die die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen noch weiter verstärken.

Die höhere Naturschutzbehörde teilt die vorstehend dargestellten fachlichen Einschätzungen.

Das Vorhaben kann daher nur im Wege einer Abweichungsentscheidung nach § 34 Abs. 3 und 4 BNatSchG i. V. m. Art. 6 Abs. 4 FFH-RL zugelassen werden. Ob die Voraussetzungen hierfür vorliegen, wird nachfolgend geprüft.

#### 3.3.6.1.1.9 Prüfung der Voraussetzungen für eine Abweichungsentscheidung nach § 34 Abs. 3 und 4 BNatSchG

Die Vorschrift des § 34 Abs. 3 BNatSchG nennt als Voraussetzungen für eine Abweichungsentscheidung, dass das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder

wirtschaftlicher Art, notwendig sein muss (Nr. 1) und dass zumutbare Alternativen, um den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind (Nr. 2). Liegen diese Voraussetzungen vor, fordert § 34 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG zusätzlich, die zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes „Natura 2000“ notwendigen Maßnahmen (sog. Kohärenzsicherungsmaßnahmen) vorzusehen. Befinden sich in dem vom Projekt betroffenen Gebiet prioritäre Arten, greifen gemäß 34 Abs. 4 BNatSchG verschärfte Zulassungsvoraussetzungen. Als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses können dann ohne weiteres nur solche im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit einschließlich der Landesverteidigung und des Zivilschutzes oder den maßgeblichen günstigen Auswirkungen des Projektes auf die Umwelt geltend gemacht werden (Satz 1). Sonstige Gründe können dagegen erst nach Einholung einer Stellungnahme der Kommission berücksichtigt werden (Satz 2).

Die Abweichungsprüfung umfasst somit drei Schritte, nämlich die abwägende Beurteilung von Abweichungsgründen, die Prüfung weniger beeinträchtigender Alternativen und die Ermittlung notwendiger Kohärenzsicherungsmaßnahmen.

#### 3.3.6.1.1.9.1 Abweichungsgründe

Prioritäre Arten (vgl. § 7 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG) sind vorliegend nicht betroffen; die verschärften verfahrensrechtlichen und materiell-rechtlichen Zulassungsvoraussetzungen von § 34 Abs. 4 BNatSchG kommen deshalb hier nicht zum Tragen.

Als Abweichungsgründe für Vorhaben, die nur nicht prioritäre Arten erheblich beeinträchtigen, kommen neben solchen sozialer oder wirtschaftlicher Art sowie den benannten Abweichungsgründen des Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 2 FFH-RL auch vielfältige andere Gründe in Betracht. Inhaltliche Beschränkungen, die über die Ausrichtung auf ein öffentliches Interesse hinausgehen, sind Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 1 FFH-RL nicht zu entnehmen. Damit sich die Gründe gegenüber dem Belang des Gebietsschutzes durchsetzen können, müssen keine Sachzwänge vorliegen, denen niemand ausweichen kann; Art. 6 Abs. 4 FFH-RL setzt lediglich ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln voraus (BVerwG, Urteil vom 27.01.2000, NVwZ 2000, 1171, 1174). Erforderlich ist eine Abwägung: Das Gewicht der für das Vorhaben streitenden Gemeinwohlbelange muss auf der Grundlage der Gegebenheiten des Einzelfalls bewertet und mit den gegenläufigen Belangen des Habitatschutzes abgewogen worden sein (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, NVwZ 2007, 1054 Rn. 131). Dabei handelt es sich nicht um eine fachplanerische, sondern um eine bipolare, den spezifischen Regeln des FFH-Rechts folgende Abwägung (BVerwG, Urteil vom 09.07.2009, NVwZ 2010, 123 Rn. 13). Das Gewicht, mit dem das Integritätsinteresse in die Abwägung einzustellen ist, hängt entscheidend vom Ausmaß der Beeinträchtigungen ab. Erforderlich ist eine Beurteilung der Beeinträchtigung in qualitativer und quantitativer Hinsicht. Maßgeblich ist eine differenzierte Betrachtung, bei der die Bedeutung des Schutzgebietes für das Netz „Natura 2000“ im europäischen, nationalen und regionalen Maßstab in den Blick zu nehmen ist (BVerwG, a. a. O. Rn. 26 )

Das gegenständliche Vorhaben ist in dem seit 31.12.2016 in Kraft befindlichen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in die Dringlichkeit „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ eingereiht. Diese gesetzliche Bedarfsfeststellung (§ 1 Abs. 2 FStrAbG) verleiht dem Planvorhaben einen besonderen Stellenwert (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, NVwZ 2007, 1054 Rn. 135 m. w. N.). Daneben sind die A 6 und die A 9 Teil des „Transeuropäischen Verkehrsnetz“ (siehe Art. 2 Abs. 1 und Nr. 5.4 des Anhang I der Verordnung Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments

und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU) und das AK Nürnberg-Ost damit ein wichtiger Verknüpfungspunkt in diesem Verkehrsnetz. Auch dies schlägt in der Interessenabwägung mit hohem Gewicht zugunsten des Vorhabens 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, BVerwGE 130, 299 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.

Daneben bewirkt das gegenständliche Vorhaben auch eine erhebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich des AK Nürnberg-Ost und der AS Nürnberg-Fischbach.

Derzeit überlagern sich am AK Nürnberg-Ost der überregionale bzw. internationale Ost-West-Verkehr sowie Nord-West-Verkehr mit dem regionalen Berufs- und Wirtschaftsverkehr. Dies führt in Spitzenverkehrszeiten regelmäßig zu zähflüssigem Verkehrsfluss bzw. zu Stauungen. Finden außerdem noch verkehrsentensive Großveranstaltungen wie Messen, Profifußballspiele und Konzerte in den im Süden Nürnbergs liegenden Veranstaltungsorten statt, verschärft sich die verkehrliche Situation noch. Dann führen bereits geringste Störungen im Verkehrsablauf, wie z. B. liegen gebliebene Pannenfahrzeuge, mitunter zum vollkommenen Zusammenbruch des Verkehrsflusses. Ursache hierfür ist vor allem, dass insbesondere aus Richtung Heilbronn (A 6) in Richtung Berlin (A 9) und umgekehrt ein starker Übereckverkehr stattfindet. Dieser ist mit knapp 20.000 Kfz/24 h je Fahrtrichtung etwa genauso groß wie die Verkehrsbelastung der A 6 im Geradeausverkehr in beide Richtungen. Diese verkehrliche Belastungen können die Verflechtungsbereiche am AK Nürnberg-Ost und zwischen dem Autobahnkreuz und der AS Nürnberg-Fischbach in ihrer jetzigen baulichen Ausgestaltung nur unzureichend bewältigen. Die einstreifen Verbindungsrampen des AK Nürnberg-Ost in Fahrtrichtung Heilbronn-Berlin und Berlin-Heilbronn sind mit einer spitzenstündlichen Belastung von bis zu 1.730 Kfz/h (Zählung im Juli 2006) über ihre Leistungsfähigkeit hinaus belastet (vgl. dazu auch Bild 53 der RAA). Zudem kommt es wegen der Überschneidung der Eckbeziehung Berlin-Heilbronn mit dem an der AS Nürnberg-Fischbach in Richtung München/Amberg zufahrenden Verkehr im Bereich des Verflechtungsstreifens an der Richtungsfahrbahn München der A 9 zu Überlastungen und Rückstauungen in die A 9.

Gerade die beschriebenen Überlastungserscheinungen sind auch Ursache der derzeit im Bereich des AK Nürnberg-Ost festzustellenden Unfallsituation, insbesondere der dort anzutreffenden Unfallhäufungen. Im Bereich des angeführten Verflechtungsstreifens kommt es regelmäßig zu Kollisionen bei Kreuzungsvorgängen zwischen dem die Autobahn verlassenden Verkehr aus Richtung Berlin und dem in die Autobahn einfahrenden Verkehr in Fahrtrichtung München/Amberg.



Darüber hinaus führen auch Rückstauungen auf der Verbindungsrampe Berlin – Heilbronn bei bestimmten Verkehrslagen im Bereich des Einfädungsstreifens dieser Rampe in die A 6 zum gehäuften Auftreten von Auffahrunfällen. Im Einfädungsstreifen der Rampe Berlin – Heilbronn selbst kommt es ebenso relativ häufig zu Auffahrunfällen. Die Überlastung der Rampe Heilbronn – Berlin führt schließlich auch zu Rückstauungen in die A 6, was dort wiederum ebenso zum gehäuften Entstehen von Auffahrunfällen beiträgt. Hinsichtlich der Unfallsituation im Einzelnen wird auf die entsprechende Darlegung unter C. 3.2.1 Bezug genommen. Im Hinblick auf die von Prof. Dr. Kurzak in seiner Verkehrsuntersuchung vom 07.11.2014 für das Jahr 2030 angestellte Verkehrsprognose muss zudem davon ausgegangen werden, dass sich die werktäglichen Verkehrsbelastungen im Umfeld des AK Nürnberg-Ost und der AS Nürnberg-Langwasser gegenüber der jetzigen Situation – wenn auch in vergleichsweise geringem Maß – nochmals erhöhen werden (vgl. Pläne 1 und 2 der Verkehrsuntersuchung), so dass in Zukunft noch mit einer weiteren Verschärfung der derzeit schon defizitären verkehrlichen Situation gerechnet werden muss.

Den dargestellten verkehrlichen Defiziten wirkt das gegenständliche Vorhaben wirksam entgegen. Durch das Vorhaben erhöht sich die Leistungsfähigkeit der betroffenen Verbindungsrampen deutlich, so dass überlastungsbedingte Verkehrsbehinderungen nicht mehr zu erwarten sind. Da hierdurch die wesentlichen Ursachen der derzeitigen Unfallsituation beseitigt werden, werden sich zukünftig auch deutlich weniger Unfälle auf diesen Rampen ereignen. Die umgestalteten Rampen sind für die prognostizierte Verkehrsbelastung ausreichend leistungsfähig. Einen weiteren erheblichen Beitrag zur Verkehrssicherheit leistet das Vorhaben zudem dadurch, dass kreuzende Verflechtungsvorgänge in den Ein- und Ausfahrtbereichen der A 9 zwischen dem AK Nürnberg-Ost und der AS Nürnberg-Fischbach zukünftig nicht mehr stattfinden und damit ein weiteres Unfallpotential entfällt. Das Eintreten dieser Wirkungen ist auch mit Blick auf die der Planfeststellungsbehörde aus zahlreichen anderen Verfahren bekannten Auswirkungen von Ausbauvorhaben auf Basis der insoweit geltenden Maßgaben der RAA als gesichert anzusehen. Dies genügt vorliegend, da keine prioritären Arten hier betroffen sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, BVerwGE 130, 299 Rn. 160).

Dem kann nicht entgegen gehalten werden, dass die Gäste von Großereignissen in Nürnberg mit dem öffentlichen Personenverkehr reisen sollten. Dieser Argumentation steht schon entgegen, dass die auf tatsächlichen Erfahrungen beruhenden verkehrsgutachterlichen Prognosen auf ein anderes individualverkehrliches Reiseverhalten einer Vielzahl von Veranstaltungsbesuchern hinweisen, wobei dem Einzelnen im Hinblick auf die in Art. 2 Abs. 1 GG verbürgte allgemeine Handlungsfreiheit nicht ohne weiteres Vorgaben gemacht werden können, welcher Verkehrsmittel er sich zur Anreise zu bestimmten Ereignissen zu bedienen hat.

Hinter den dargelegten, für das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkten muss im Ergebnis das Integritätsinteresse am unveränderten Bestand des Europäischen Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“ zurück stehen.

Mit dem Vorhaben ist ein Flächenverlust von netto gut 15 ha innerhalb des Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“ verbunden. Hierdurch gehen anlagebedingt in Bezug auf die Vogelarten Grauspecht, Schwarzspecht, Sperlingskauz, Habicht und Hohltaube Flächen mit Funktionen als Nahrungshabitat in einem Umfang verloren, der die habitatschutzrechtliche Erheblichkeitsschwelle überschreitet. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass es sich bei den verloren gehenden Lebensraumstrukturen nicht um essentielle Lebensräume der genannten Vogelarten handelt. Es sind vielmehr nur fakultativ genutzte Lebensräume betroffen, die wegen der Lage in unmittelbarer Nähe zu Autobahnflächen schon stark mit Immissionen und durch verkehrsbedingte Störwirkungen vorbelastet sind und dement-

sprechend nur eine suboptimale Eignung aufweisen. Im Hinblick auf die Größe und Strukturierung des Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“ kann zudem festgestellt werden, dass durch das Vorhaben kein dort unersetzlicher Verlust an Strukturen eintritt. Auch wenn der Nürnberger Reichswald für die betroffenen Arten eine hohe Bedeutung aufweist und teilweise, etwa vom Schwarzspecht bzw. Grauspecht, einen erheblichen bzw. signifikanten Teil der bayerischen Brutpopulation beherbergt, ist ein endgültiges Vereiteln der artbezogenen Erhaltungsziele nicht zu besorgen. Insbesondere die Populationen von Grauspecht und Schwarzspecht sind mit einem guten (B) bzw. sehr guten Erhaltungszustand (A) und mindestens 150 bzw. 200 Brutpaaren so groß und stabil, dass ein durch das Vorhaben angestoßenes Auslöschen des Artbestandes oder eine signifikante Verringerung der Population nicht zu erkennen ist. Vielmehr ist auf Grund der Populationsdynamik der Arten davon auszugehen, dass sich die Bestände der Arten auch weiterhin in einem als noch stabil anzusehenden Zustand halten werden. Gleiches gilt für den Sperlingskauz, den Habicht und die Hohltaube; auch diese Arten befinden sich in einem guten Erhaltungszustand. Auch wenn der Nürnberger Reichswald auf bayerischer Ebene eine hohe Bedeutung für jene Arten hat, kann mit Blick auf die bekannten Bestände der Arten im Nürnberger Reichswald sowie deren spezifische Ansprüche auch hier festgestellt werden, dass das Vorhaben nicht den Beginn für ein schleichendes Verschwinden der Arten aus dem Reichswald bzw. ein spürbaren Bestandsrückgang im Vogelschutzgebiet markiert. Die Populationen dieser Arten werden durch das Vorhaben nicht destabilisiert. Das Vorhaben hat schließlich auch keine Auswirkungen auf den Bestand des Netzes „Natura 2000“ an sich; für den Netzverbund relevante Strukturen werden von dem Vorhaben nicht tangiert. An Bedeutung verliert das Vogelschutzgebiet durch das Vorhaben im Hinblick auf das Gesagte ebenso nicht.

Es stehen damit im Ergebnis den Gründen, die in ihrem Zusammenwirken dem Vorhaben große verkehrliche Bedeutung verleihen, Beeinträchtigungen gegenüber, die die Erheblichkeitsschwelle nicht in einem Maße überschreiten, dass Erhaltungsziele dem Vorhaben „geopfert“ werden müssten. Vielmehr kann das Schutzgebiet seine Funktionen für die betroffenen Arten ohne Unterbrechung weiter erfüllen. Mit Rücksicht auf die in den vergangenen Jahren deutlich gewordene Entwicklungsdynamik des Gebiets bestehen im Gegenteil gute Aussichten, die vorhabenbedingten Einbußen durch die angeordneten Kohärenzsicherungsmaßnahmen in absehbarer Zeit zu kompensieren (siehe hierzu unter C. 3.3.6.1.1.9.3).

#### 3.3.6.1.1.9.2 Zumutbare Alternativen

Der Begriff der Alternative i. S. d. Art. 6 Abs. 4 FFH-RL und des § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG steht in engem Zusammenhang mit den Planungszielen, die mit dem Vorhaben verfolgt werden. Eine Alternativlösung setzt voraus, dass sich die zulässigerweise verfolgten Planungsziele trotz ggf. hinnehmbarer Abstriche auch mit ihr erreichen lassen. Auslegungsleitend für das Verständnis der vorzugswürdigen Alternative muss die Funktion sein, die das Schutzregime des Art. 4 FFH-RL erfüllt. Eine (Standort- oder Ausführungs-)Alternative ist vorzugswürdig, wenn sich mit ihr die Planungsziele an einem nach dem Schutzkonzept der FFH-RL günstigeren Standort oder mit geringerer Eingriffsintensität verwirklichen lassen. Berühren sowohl die planfestgestellte Lösung als auch eine Planungsalternative Schutzgebiete, so ist es unzulässig, die Beeinträchtigungspotentiale in dem einen und in dem anderen Gebiet unbesehen gleichzusetzen. Abzustellen ist vielmehr auf die nach Maßgabe der Differenzierungsmerkmale des Art. 6 FFH-RL bestimmte Schwere der Beeinträchtigung. Dabei ist in einer gestuften Prüfung zunächst zu fragen, ob auch im Falle einer Alternativlösung Lebensraumtypen des Anhangs I oder Tierarten des Anhangs II der FFH-RL erheblich beeinträchtigt werden. In zweiter Hinsicht kommt es darauf an, ob die beeinträchtigten Lebensraumtypen oder Arten

prioritär oder nicht prioritär sind. Nach dem Schutzkonzept der FFH-RL ist innerhalb der genannten Gruppen nicht nochmals nach der Wertigkeit und der Anzahl der betroffenen Lebensraumtypen oder Arten sowie der jeweiligen Beeinträchtigungsintensität (oberhalb der Erheblichkeitsschwelle) zu differenzieren. Von entscheidender Bedeutung ist vielmehr allein, ob am Alternativstandort eine Linienführung möglich ist, bei der keine der als Lebensraumtypen oder Habitate besonders schutzwürdigen Flächen erheblich beeinträchtigt werden oder jedenfalls prioritäre Biotope und Arten verschont bleiben (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, BVerwGE 130, 299 Rn. 170).

Der unionsrechtliche Grundsatz der Verhältnismäßigkeit kann es darüber hinaus rechtfertigen, selbst naturschutzfachlich vorzugswürdige Alternativen aus gewichtigen naturschutzexternen Gründen auszuschneiden. Das dem Planungsträger zugemutete Maß an Vermeidungsanstrengungen darf nicht außerhalb jedes vernünftigen Verhältnisses zu dem damit erzielbaren Gewinn für die betroffenen gemeinschaftsrechtlichen Schutzgüter stehen. In diesem Zusammenhang können neben verkehrstechnischen auch finanzielle Erwägungen den Ausschlag geben. Von einer zumutbaren Alternative kann auch dann nicht mehr die Rede sein, wenn eine Planungsvariante auf ein anderes Projekt hinausläuft, weil die vom Vorhabenträger in zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht mehr verwirklicht werden könnten. Zumutbar ist es nur, Abstriche vom Zielerfüllungsgrad in Kauf zu nehmen. Eine planerische Variante, die nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbstständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssen, braucht dagegen nicht berücksichtigt zu werden (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, NVwZ 2007, 1054 Rn. 142 f. m. w. N.).

Von diesen Maßstäben ausgehend, gibt es vorliegend keine vorzugswürdigen Vorhabensalternativen.

Die Nullvariante, also der Verzicht auf das Vorhaben, kommt nicht in Betracht. Denn für das Vorhaben streiten zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses i. S. v. § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG, wie sich aus den Ausführungen unter C. 3.3.6.1.1.9.1 ergibt. Die Frage, ob auf das Vorhaben insgesamt verzichtet werden kann, stellt sich daher nicht mehr (vgl. BVerwG a. a. O.). Aus diesem Grund kommen auch vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. ins Spiel gebrachten „Alternativen“ in Form eines Ausbaus des Bahnnetzes/Förderung des Nah- und Fernverkehrs auf der Schiene, Geschwindigkeitsreduzierungen/Tempolimits, intelligente Verkehrsleitsysteme und der Einsatz neuer Techniken (autonomes Fahren, Fahrassistenzsysteme, E-Autos), im Kontext der Abweichungsprüfung nicht als Vorhabensalternativen in Betracht; denn auch all diesen „Alternativen“ liegt ein vollständiger Verzicht auf das gegenständliche Vorhaben zu Grunde.

Als Vorhabensalternativen in oben dargestelltem Sinn kommen aber grundsätzlich die unter C. 3.3.2.1 beschriebenen Varianten in Frage. Hinsichtlich der Details dieser Alternativen wird auf die dortigen Ausführungen Bezug genommen.

Die Alternative mit Verkehrsführung über das AK Altdorf, die A 3 und das AK Nürnberg stellt aus den bereits unter C. 3.3.2.2 dargestellten Gründen keine zumutbare Alternative dar. Lediglich ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass bei Verwirklichung dieser Alternative wegen der notwendigen Umbau- und Erweiterungsmaßnahmen im weiteren Verlauf der A 6 und A 3 sowie der hier liegenden Verknüpfungspunkte ebenso in größerem Umfang Waldflächen in trassennahen Bereichen verloren gehen würden. Das Ausmaß der Waldverluste läge insgesamt weit über 10 ha. Bedingt dadurch entstünde auch hier in Bezug auf das Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ wohl ein hoher Beeinträchtigungsgrad. Auch wenn einerseits betriebsbedingt keine größeren Beeinträchtigungen wie bei

der modifizierten Variante 3B zu befürchten stehen, stellen sich andererseits die baubedingten Auswirkungen bei dieser Variante insofern ungünstiger dar, als hier sich die Störeffekte auf verschiedene Standorte verteilen. Insgesamt stellt sich deshalb die Alternative mit umwegiger Verkehrsführung als eingriffsintensiver für das Vogelschutzgebiet dar, da von den hierfür umzusetzenden baulichen Maßnahmen einen wesentlich größerer Bereich betroffen ist wie bei der modifizierten Variante 3B.

Für den Vergleich der Varianten 1B, 2B, 3B, modifizierte Variante 3B und modifizierte Variante 3B als Tunnellösung ist im Hinblick auf das weiter oben festgestellte Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung von entscheidender Bedeutung, inwieweit Flächen mit Funktion als Nahrungshabitat für die Vogelarten Grauspecht, Schwarzspecht, Sperlingskauz, Habicht und Hohltaube jeweils verloren gehen. Dabei ist im Ergebnis festzustellen, dass sowohl bei der Variante 1B als auch bei der Variante 2B der Verlust von entsprechenden Waldflächen größer ist als bei der Variante 3B.

Bei der Variante 1B rührt die höhere Beanspruchung von Waldflächen gegenüber der Variante 3B daher, dass die halbdirekte Rampe Heilbronn – Berlin südlich des Mittelpunktes des AK Nürnberg-Ost geführt wird und infolge dessen auch die Rampen Heilbronn – München, München – Amberg und Amberg – Berlin gegenüber den bestehenden Rampen tiefer in den Waldbestand hinein rücken. Bei der Variante 3B bleiben die schon vorhandenen Rampen Heilbronn – München und München – Amberg unverändert. Die Rampe Amberg – Berlin kann zumindest teilweise auf der vorhandenen Rampentrasse geführt werden. Hierdurch fällt der Waldverlust bei der Variante 3B in gewissem Maß geringer aus als bei der Variante 1B. Vorteile weist die Variante 1B lediglich insoweit auf, als die Variante 3B im Bereich östlich der Bahnlinie Regensburg – Nürnberg etwas tiefer in die südlich der A 6 liegenden Waldflächen hineinreicht.

Die im Vergleich zur Variante 3B etwas höhere Inanspruchnahme von Wald im Rahmen der Variante 2B kommt daher, dass die Rampen Heilbronn – Berlin, Heilbronn – München und Amberg – Berlin/Nürnberg (B 4) sich in geringem Maß tiefer in den angrenzenden Waldbestand erstrecken als bei der Variante 3B.

In Bezug auf den besonders sensiblen Bereich westlich der A 9 auf Höhe des Katzengrabens bestehen zwischen den Varianten 1B, 2B und 3B keine Unterschiede. Die Linienführung der Rampe Berlin – Heilbronn sowie der Rampe Nürnberg (B 4) – München/Amberg ist bei allen drei Varianten identisch.

Anlagebedingt ergibt sich daher bei allen drei Varianten ein hoher Beeinträchtigungsgrad für die Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes, wobei die Variante 3B insoweit sich etwas günstiger als die anderen beiden Varianten erweist.

In Bezug auf die betriebsbedingten Auswirkungen sind zwei räumliche Bereiche getrennt zu betrachten.

Zum einen bedarf der Bereich westlich der A 9 auf Höhe des Katzengrabens einer näheren Untersuchung. Hier wird durch die Anlegung der Direkttrampe Berlin – Heilbronn die verkehrsbedingte Beeinträchtigungszone tiefer in den Waldbestand westlich der A 9 hinein verlagert. Für den Grauspecht, den Schwarzspecht und die Hohltaube wurden im Rahmen der projektbezogenen Untersuchungen hier in ca. 200 - 300 m Entfernung zur vorhandenen Autobahntrasse Reviermittelpunkte ermittelt. Diese Reviermittelpunkte liegen bereits jetzt innerhalb der nach der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr artspezifischen Effektdistanzen (siehe Tabelle 5 der Arbeitshilfe; diese betragen danach 400 m, 300 m bzw. 500 m). Es kann hier zwar einer Gewöhnung an die verkehrsbedingten Störwirkungen unterstellt wer-

den. Außerdem fällt das Gelände im betreffenden Bereich nach Westen hin ab so dass eine gewisse Abschirmung gegen Störungen gegeben ist. Dennoch muss ein Funktionsverlust von Lebensraum für die drei genannten Arten durch die Direktrampe bei allen drei Varianten angenommen werden. Nachdem auch die Führung für die Rampe Nürnberg (B 4) – München/Amberg bei allen drei Varianten identisch ist, besteht auch insoweit hinsichtlich der Auswirkungen auf das Vogelschutzgebiet keinen Unterschied bei den Varianten untereinander. Auch der in etwa 250 m Entfernung vom Fahrbahnrand der A 9 festgestellten Habichthorst wird bei den Varianten 1B, 2B und 3B durch den Rampenneubau im Randbereich der für den Habicht maßgeblichen Effektdistanz von 200 m liegen (siehe dazu Tabelle 19 der Arbeitshilfe). Es muss daher festgestellt werden, dass nicht unerhebliche betriebsbedingte Auswirkungen bei allen drei Varianten entstehen, gleichzeitig aber wegen der identischen Linienführung der Rampen in diesem Bereich keine Unterschiede hinsichtlich der Eingriffsintensität der Varianten bestehen.

Zum anderen ist der Bereich südlich der A 6 westlich des AK Nürnberg-Ost genauer zu betrachten, da dort Brutpaare des Baumpiepers festgestellt werden konnten. In Bezug hierauf unterscheiden sich die Varianten untereinander, da die Führung der Rampe Heilbronn – Berlin bei jeder Variante sich etwas anders gestaltet und dadurch bedingt die Eindringtiefe in die angrenzende Waldfläche nicht identisch ist. Für den Baumpieper ist eine artspezifische Effektdistanz von 200 m anzusetzen (siehe Tabelle 16 der Arbeitshilfe). Bei Umsetzung der Variante 1B befindet sich ein Brutpaar des Baumpiepers zwischen 100 und 200 m von der neuen Rampe entfernt. Im Hinblick auf die für die Rampe prognostizierte Verkehrsbelastung nimmt dadurch hier die Habitateignung um 20 % ab (siehe Tabelle 13 der Arbeitshilfe). Zwei Brutpaare befinden sich bei der Variante weniger als 100 m vom Fahrbahnrand der neuen Rampe entfernt, wodurch insoweit die Habitateignung um 60 % abnimmt. Insgesamt entsteht damit durch die Variante 1B ein rechnerischer Verlust von 1,4 Brutpaaren. Bei der Variante 2B liegen drei Brutpaare zwischen 100 und 200 m vom Rand der neuen Rampe entfernt, ein Brutpaar liegt weniger als 100 m vom Fahrbahnrand entfernt. Rechnerisch gehen damit bei dieser Variante insgesamt 1,2 Brutpaare verloren. Bei der Variante 3B schließlich kommen zwei Brutpaare zwischen 100 und 200 m vom Fahrbahnrand entfernt zu liegen, ein Brutpaar liegt näher als 100 m an der Rampe. Rechnerisch entsteht damit hier ein Verlust von genau einem Brutpaar. Stellt man dem nun den Orientierungswert für den „quantitativ-relativen Flächenverlust“ (1 %-Kriterium) gegenüber (siehe dazu S. 43 der FuE-Konvention, dort C)), kann festgestellt werden, dass unter Berücksichtigung der vom Managementplan für das Vogelschutzgebiet angenommenen Population von mehr als 5.000 Brutpaaren des Baumpiepers im Reichswald, der für die einzelnen Varianten errechnete Brutpaar Verlust jeweils deutlich unter der 1 %-Schwelle liegt. Die möglichen Brutpaarverluste des Baumpiepers sind deshalb bei allen drei Varianten nicht als erheblich anzusehen.

Insgesamt muss daher festgestellt werden, dass die betriebsbedingten Beeinträchtigungen für den Grauspecht, den Schwarzspecht, den Habicht und die Hohltaube bei allen drei Varianten einen hohen Beeinträchtigungsgrad erreichen. Beim Vergleich der Varianten untereinander ist das Ausmaß der Beeinträchtigungen im Wesentlichen identisch, es ergeben sich allenfalls graduelle Unterschiede.

Baubedingte Beeinträchtigungen ergeben sich bei allen drei Varianten in dem störungsempfindlichen Bereich westlich der A 9 auf Höhe des Katzensgrabens. Diese entstehen vor allem im Rahmen des Baus der Direktrampe Berlin – Heilbronn. Sie können sich insbesondere bei Bautätigkeiten während der Brutmonate auf die Reviermittelpunkte des Grauspechts, des Schwarzspechts und der Hohltaube sowie auf den festgestellten Habichthorst auswirken. Die Bautätigkeiten für die Herstellung der Rampe finden zwangsläufig innerhalb eines Radius von 200 m um den Habichthorst statt, und damit innerhalb der artspezifischen Effektdistanz. Ein hoher

Beeinträchtigungsgrad könnte insoweit nur ausgeschlossen werden, wenn die Bautätigkeiten im Bereich der Direktrampe nicht während der Monate März bis Juli stattfinden würden. Könnte diese Maßgabe nicht beachtet werden, so wäre auch insoweit ein hoher Beeinträchtigungsgrad verwirklicht, wobei das Ausmaß der Beeinträchtigungen bei den Varianten 1B, 2B und 3B identisch wäre.

Letztendlich muss damit festgestellt werden, dass alle drei Varianten zur erheblichen Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“ führen, die Variante 3B auf Grund der etwas geringeren anlagebedingten Auswirkungen graduell etwas günstiger ist als die Varianten 1B und 2B. Es ist deshalb sachgerecht, für evtl. Modifikationen an der Ausgestaltung der Varianten die Variante 3B als relativ günstigste Variante heranzuziehen.

Vergleicht man nun die Variante 3B mit der modifizierten Variante 3B, so ist zunächst festzustellen, dass bei der modifizierten Variante 3B die Führung der Relation Nürnberg (B 4) – Amberg/München dahingehend verändert ist, dass diese unmittelbar westlich der Richtungsfahrbahnen der A 9 erfolgt. Hierdurch verringert sich der Umfang der notwendigen Flächeninanspruchnahme erheblich, wodurch die anlagebedingten Eingriffe in die Waldbestände westlich der A 9 deutlich geringer ausfallen. Gleichzeitig sind auch die betriebsbedingten Auswirkungen bei der modifizierten Variante 3B deutlich geringer, da die Verlagerung von verkehrsbedingten Störwirkungen nur in einem deutlich geringerem Maß in den Waldbestand westlich der A 9 erfolgt. Auf Grund dessen entstehen auch baubedingt wesentlich geringere Auswirkungen als bei der Variante 3B. Die modifizierte Variante 3B ist nichtsdestotrotz zwar (immer noch) mit einem hohen Beeinträchtigungsgrad verbunden, allerdings resultiert dieser hier nur noch aus den anlagebedingten Auswirkungen des Vorhabens, während bei der Variante 3B auch betriebsbedingte Auswirkungen und u. U. auch baubedingte Effekte zu erheblichen Beeinträchtigungen führen würden.

Die modifizierte Variante 3B wiederum weist im Hinblick auf die Beeinträchtigungen für das Vogelschutzgebiet keine großen Unterschiede gegenüber der modifizierten Variante 3B als Tunnellösung auf. Während bei der modifizierten Variante 3B die halbdirekte Rampe Heilbronn – Berlin über die A 6 und die A 9 mit einer Brücke überführt wird, wird bei der Tunnellösung eben diese Rampe mit einem bergmännischen Tunnel unter den beiden Autobahnstrecken hindurch geführt. Die anlagebedingten Auswirkungen der Tunnellösung wären dabei nicht geringer als die der modifizierten Variante 3B. Durch die notwendigen Start- und Zielgruben beim Tunnel mit beiderseits anschließenden Einschnittsbereichen wäre der Eingriff in Waldflächen sogar größer. Zudem wäre im Tunnelbereich wegen des hohen Grundwasserstandes eine dauerhafte Absenkung des Grundwasserspiegels notwendig, die wiederum zu Beeinträchtigungen des angrenzenden Waldbestandes führen würde. Die betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens würden durch die Tunnellösung zwar in gewissem Umfang gemindert. Da der Tunnel jedoch nur unter Straßen- bzw. Straßennebenflächen verlaufen würde, über die auch die Rampe bei der modifizierten Variante 3B überführt würde, ergäbe sich bei der Tunnellösung keine merkliche Verringerung der Auswirkungen für die betroffenen Vogelarten. Insbesondere die Störwirkungen, die von der neuen Direktrampe Berlin – Heilbronn ausgehen, bestehen bei der Tunnellösung in gleichem Maße wie bei der modifizierten Variante 3B. Die baubedingten Auswirkungen der Tunnellösung stellen sich wiederum ungünstiger dar als die der modifizierten Variante 3B. Für die Errichtung des Tunnels wären relativ großflächige Baustelleneinrichtungen notwendig, die ein entsprechendes Störpotential mit sich bringen. Auf Grund dessen muss davon ausgegangen werden, dass bei der Tunnellösung nicht nur erhebliche anlagebedingte Beeinträchtigungen wie bei der modifizierten Variante 3B entstehen, sondern darüber hinaus auch erhebliche baubedingte Störungen entstehen.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass der Vorhabensträgerin zumutbare Alternativen, die das europäische Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ weniger beeinträchtigen als die modifizierte Variante 3B, die der festgestellten Planung zu Grunde liegt, vorliegend nicht bestehen.

### 3.3.6.1.1.9.3 Maßnahmen zur Sicherung der Kohärenz des Netzes „Natura 2000“

Der Begriff der Ausgleichsmaßnahme zur Kohärenzsicherung i. S. d. Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 1 FFH-RL wird weder in der FFH-RL noch in § 34 Abs. 5 BNatSchG definiert. Sein Bedeutungsgehalt erschließt sich aber aus seinem Sinnzusammenhang. Natura 2000-Gebiete bilden ein zusammenhängendes ökologisches Netz, das einen günstigen Erhaltungszustand der natürlichen Lebensräume und der Arten von gemeinschaftlichem Interesse wahren soll (siehe die fünfte Begründungserwägung der FFH-RL). Dazu leisten die einzelnen Gebiete entsprechend ihren Erhaltungszielen einen Beitrag. Führt ein Projekt zu einer erheblichen Beeinträchtigung geschützter Gebietsbestandteile mit der Folge, dass das Gebiet diese Funktion nicht mehr voll wahrnehmen kann, so soll dies nicht ohne einen Ausgleich in Kauf genommen werden. Die Funktionseinbuße für die Erhaltungsziele ist durch Maßnahmen, die zu dem Projekt hinzutreten, zu kompensieren. Die Ausgestaltung der Kohärenzsicherungsmaßnahme hat sich deshalb funktionsbezogen an der jeweiligen erheblichen Beeinträchtigung auszurichten, derentwegen sie ergriffen wird. Das gilt sowohl für die Art als auch für den Umfang der Maßnahme. Der Auslegungsleitfaden der EU-Kommission zu Art. 6 Abs. 4 der „Habitat-Richtlinie“ 92/43/EWG, Januar 2007, nennt dementsprechend auf S. 16 die Wiederherstellung des beeinträchtigten oder die Verbesserung des verbleibenden Lebensraums, die Neuanlage eines Lebensraums und die Beantragung der Eingliederung eines neuen Gebiets in das Netz „Natura 2000“ als Beispiele für Kohärenzsicherungsmaßnahmen (BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, BVerwGE 130, 299 Rn. 199 m. w. N.).

Der Funktionsbezug ist das maßgebliche Kriterium insbesondere auch zur Bestimmung des notwendigen räumlichen und zeitlichen Zusammenhangs zwischen Gebietsbeeinträchtigung und Kohärenzsicherung. Der Ausgleich muss nicht notwendig unmittelbar am Ort der Beeinträchtigung erfolgen; es reicht vielmehr aus, dass die Einbuße ersetzt wird, die das Gebiet hinsichtlich seiner Funktion für die biogeografische Verteilung der beeinträchtigten Lebensräume und Arten erleidet. In zeitlicher Hinsicht muss mindestens sichergestellt sein, dass das Gebiet unter dem Aspekt des beeinträchtigten Erhaltungsziels nicht irreversibel geschädigt wird. Ist das gewährleistet, lässt sich die Beeinträchtigung aber – wie im Regelfall – nicht zeitnah ausgleichen, so ist es hinnehmbar, wenn die Kohärenzsicherungsmaßnahmen rechtzeitig bis zur Vollendung des Vorhabens ergriffen werden, die Funktionseinbußen hingegen erst auf längere Sicht wettgemacht werden (BVerwG a. a. O. Rn. 200 m. w. N.).

Die Eignung einer Kohärenzsicherungsmaßnahme ist ausschließlich nach naturschutzfachlichen Maßstäben zu beurteilen. An die Beurteilung sind weniger strenge Anforderungen zu stellen als an diejenige der Eignung von Schadensvermeidungs- und -minderungsmaßnahmen. Während für Letztere der volle Nachweis ihrer Wirksamkeit zu fordern ist, weil sich nur so die notwendige Gewissheit über die Verträglichkeit eines Plans oder Projekts gewinnen lässt, genügt es für die Eignung einer Kohärenzsicherungsmaßnahme, dass nach aktuellem wissenschaftlichen Erkenntnisstand eine hohe Wahrscheinlichkeit ihrer Wirksamkeit besteht. Anders als bei der Schadensvermeidung und -minderung geht es bei der Kohärenzsicherung typischerweise darum, Lebensräume oder Habitate wiederherzustellen oder neu zu entwickeln. Dieser Prozess ist in aller Regel

mit Unwägbarkeiten verbunden. Deshalb lässt sich der Erfolg der Maßnahme nicht von vornherein sicher feststellen, sondern nur prognostisch abschätzen. Würde man gleichwohl die Gewissheit des Erfolges eintritts fordern, müsste eine positive Abwägungsentscheidung regelmäßig am Kohärenzerfordernis scheitern. Das widerspricht dem Regelungszweck des Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 1 FFH-RL (BVerwG a. a. O. Rn. 201).

Zur Gewährleistung der Kohärenz des Netzes „Natura 2000“ sieht der festgestellte Plan die Einbeziehung eines an das Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ angrenzenden Waldbestandes in das Schutzgebiet vor (Maßnahme 10 E<sub>FFH</sub>). Dies hat zur Folge, dass auch dort in Zukunft die Maßgaben des Managementplans für das Vogelschutzgebiet gelten und zu beachten sind. Die Maßnahme umfasst insgesamt eine Fläche von etwa 15,1 ha und kommt auf den Grundstücken Fl.-Nr. 1053/8, 1053, 1036 und 1031/2, Gemarkung Schönberg, zu liegen (siehe Unterlage 9.2 Blatt 9). Die Maßnahmenfläche liegt südwestlich von Schönberg (Lauf a. d. Pegnitz) im Landkreis Nürnberger Land unmittelbar nordöstlich der Teilfläche 03 des Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“ (siehe Unterlage 19.3.2 Blatt 1). Die betreffende Waldfläche ist Staatswald (Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayWaldG).

Eine Durchführung der Kohärenzsicherung auf Flächen innerhalb des Vogelschutzgebietes scheidet aus, da die für die Arten notwendigen strukturreichen Waldbereiche mit Altbäumen sich nicht in einem überschaubaren Zeitraum schaffen lassen; auf Grund dessen kommt nur die Bereitstellung von Flächen, die bereits eine geeignete Struktur aufweisen, außerhalb des Vogelschutzgebietes in Betracht.

Der im Rahmen der Kohärenzsicherung in das Vogelschutzgebiet einbezogene Wald übernimmt bereits jetzt Funktionen als Lebensraum bzw. Nahrungshabitat für die Arten Grauspecht, Schwarzspecht, Hohltaube und Habicht. Im nördlichen Teil der Fläche kommen u. a. auch alte Eichen mit Spechthöhlen vor. Feuchtstandorte bzw. Gräben ergänzen das vorhandene Lebensraummosaik; so findet sich etwa am Nordrand der Fläche ein amtlich kartiertes Biotop in Gestalt eines gewässerbegleitenden Gehölzsaumes und von Feuchtwald im Bereich des Fleischbachs. Das Vorkommen von alten Eichen sowie von Kiefern- und Mischwaldbeständen sowie einzelnen Fichten bietet den betroffenen Vogelarten insgesamt jedenfalls ein ausreichendes Habitatpotential. Bereiche mit dichterem Fichtenbestand ergänzen das Lebensraumangebot etwa auch für den Sperlingskauz. Die Maßnahme ist daher sowohl im Hinblick auf ihren Umfang als auch die bereits konkret vorhandenen Strukturen geeignet, die Funktionen der vorhabensbedingt beeinträchtigten Habitatstrukturen in überschaubarem Zeitraum zu übernehmen und den betreffenden Arten einen gleichwertigen Nahrungslebensraum zur Verfügung zu stellen. Die naturschutzfachliche Eignung der Fläche hat auch die höhere Naturschutzbehörde bestätigt. Die vom Bund Naturschutz e.V. in Bayern insoweit vorgetragene Argumente verfangen nicht. Soweit er auf den Verkehr im Umfeld der Kohärenzsicherungsmaßnahme hinweist, muss dem entgegengehalten werden, dass die Verkehrsbelastung der am westlichen und südlichen Rand der Maßnahmenfläche verlaufenden Straßen (St 2240 und LAU 19) im Vergleich zur Verkehrsbelastung im Bereich des AK Nürnberg-Ost gering ist (nach der amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 knapp 5.500 bzw. 2.500 Kfz/24 h). Dies vermag daher die Eignung der Maßnahmenfläche nicht in Zweifel zu ziehen, zumal diese am nördlichen und östlichen Rand großteils nicht unmittelbar an die Straßenzüge angrenzt. Auch die benannten Bauarbeiten im Bereich einer Kreuzung im Jahr 2016 und die dadurch temporär verursachten Störungen lassen wegen des Gesagten die Eignung der Fläche nicht entfallen.

Alleine schon die nach dem Managementplan für das Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ dann gebotenen Maßnahmen im Bereich der Maßnahmenflä-



che leisten einen erheblichen Beitrag zur Zweckerreichung der Maßnahme. Diese sind durch weitere gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Habitatstrukturen der betroffenen Vogelarten zu flankieren, um einen adäquaten Erfolg der Kohärenzsicherung zu gewährleisten. Hierzu gehören insbesondere zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung der Nahrungsgrundlage der Vogelarten, etwa durch Maßnahmen zum Ameisenschutz (Ansiedlung von Ameisenvölkern, Schaffung von Ameisenhabitaten wie Fichtenhochstümpfen), zur Markierung und Freistellung von Altbäumen, zur Einbringung von Totholz o. ä. Die Vornahme entsprechender Verbesserungsmaßnahmen wurde der Vorhabensträgerin unter A. 3.3.1 aufgegeben; die Maßnahmen hat sie im Rahmen der Ausführungsplanung mit der höheren Naturschutzbehörde im Detail abzustimmen. Nach Einschätzung der höheren Naturschutzbehörde sind derartige Maßnahmen für eine kurzfristige Umsetzung besonders geeignet, wodurch sich die Funktionseinbußen durch das Vorhaben zeitnah wieder wettmachen lassen. Um die Wirksamkeit der Kohärenzsicherungsmaßnahme zu kontrollieren und ggf. die Ergreifung weiterer Maßnahmen zur Strukturverbesserung zu ermöglichen, die sich zur Sicherung des Maßnamenerfolges u.U. noch als notwendig erweisen sollten, sehen die festgestellten Planunterlagen ein entsprechendes Risikomanagement vor, dass u. a. auch ein Monitoring beinhaltet (siehe Kapitel 4.6 der Unterlage 19.3.1 T). Hinsichtlich der diesbzgl. Einzelheiten wird auf die Tabelle 4 in Unterlage 19.3.1 T Bezug genommen. Unter Berücksichtigung dessen leistet die vorgesehene Maßnahme im Ergebnis den im Hinblick auf die Vorhabenswirkungen notwendigen Beitrag zur Wahrung des Erhaltungszustandes der betroffenen Vogelarten in der biogeographischen Region; die biogeographische Artverteilung wird sich durch das Vorhaben im Ergebnis damit nach dem verfügbaren Kenntnisstand nicht ändern.

Die Erweiterung des Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“ um die beschriebene Maßnahmenfläche ist auch zum jetzigen Zeitpunkt hinreichend sicher. Das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz hat gegenüber der Planfeststellungsbehörde auf Nachfrage verbindlich ihre Absicht erklärt, die Maßnahmenfläche in das Netz „Natura 2000“ einzubeziehen, einschließlich der rechtlichen Sicherung nach Art. 4 Abs. 4 der FFH-RL als Teil des Vogelschutzgebietes. Das Ministerium wird hierzu die Erweiterungsflächen innerhalb von sechs Monaten nach Bestandskraft der vorliegenden Zulassungsentscheidung über das zuständige Bundesministerium an die EU-Kommission melden. Mehr ist im Rahmen der Planfeststellung nicht zu fordern (vgl. BVerwG, Beschluss vom 14.04.2011 – 4 B 77.09 – juris Rn. 29).

Soweit der Forstbetrieb Nürnberg der Bayerischen Staatsforsten fordert, dass bei der Maßnahme 10 E<sub>FFH</sub> nur die Maßgaben des Managementplans für das Vogelschutzgebiet ohne weitere Einschränkungen für eine geregelte Forstwirtschaft zur Anwendung kommen dürfen, ist diese Forderung zurückzuweisen. Zum einen sind die unter A. 3.3.1 von der Vorhabensträgerin zusätzlich verlangten Maßnahmen – wie bereits dargelegt – aus fachlichen Gesichtspunkten für eine adäquate Kohärenzsicherung notwendig. Zum anderen ist außerdem in Blick zu nehmen, dass eine alleinige Einbeziehung einer Fläche in ein Europäisches Vogelschutzgebiet ohne zusätzliche Aufwertungsmaßnahmen für die Kohärenzsicherung auch aus rechtlicher Sicht wohl nicht alleine ausreichend sein dürfte (vgl. BVerwG, Urteil vom 06.11.2013, BVerwGE 148, 373 Rn. 101), so dass auch unter diesem Blickwinkel die von der Vorhabensträgerin zusätzlich verlangten Maßnahmen zur Verbesserung der Habitatstrukturen als unabdingbar anzusehen sind.

#### 3.3.6.1.1.9.4 Ergebnis

In Bezug auf das verfahrensgegenständliche Vorhaben sind damit sämtliche Voraussetzungen für eine Abweichungsentscheidung nach § 34 Abs. 3 i. V. m. Abs. 5

BNatSchG erfüllt. Insbesondere mit Blick auf die unter C. 3.3.6.1.1.9.1 dargelegten Gründe, die eine Umsetzung der Planung in jedem Fall dringend geboten erscheinen lassen, lässt die Planfeststellungsbehörde deshalb das Vorhaben trotz seiner Auswirkungen auf das Europäische Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ mit diesem Beschluss zu.

#### 3.3.6.1.2 Gesetzlich geschützte Biotope

Im Untersuchungsgebiet finden sich einige wenige Flächen, die dem Schutz des § 30 BNatSchG bzw. des Art. 23 BayNatSchG unterfallen. Dabei handelt es sich ein Flachmoor (MF) sowie Großröhrichtbestände (VH). Der Flachmoorbereich liegt etwa 80 m südöstlich der neuen Rampe Nürnberg (B 4) – Berlin der AS Nürnberg-Fischbach und wird im Rahmen des Vorhabens nicht tangiert. Durch seine Entfernung zur AS Nürnberg-Fischbach liegt er auch außerhalb des Bereichs, der spürbaren Beeinträchtigungen durch verkehrsbedingte Schadstoffemissionen unterliegt; dieser Bereich erstreckt sich bei den festgestellten bzw. prognostizierten Verkehrsbelastungen nach den vorhandenen wissenschaftlichen Erkenntnissen bis etwa 50 m vom Fahrbahnrand entfernt. Die Großröhrichtbestände befinden sich im Bereich eines kleinen, zum Teil verlandeten Teiches mindestens 100 m nördlich des Fahrbahnrandes der A 6 unmittelbar östlich der Bahnlinie Regensburg – Nürnberg. Auch diese werden vom Vorhaben nicht berührt; die Bestände liegen ebenso außerhalb der Zone, innerhalb der verkehrsbedingte Schadstoffemissionen zu merklichen Beeinträchtigungen führen. Hinsichtlich der Lage der betroffenen Flächen wird auf die Blätter 1 T und 3 T der Unterlage 19.1.3 verwiesen. Dort ist auch die genaue Ausdehnung und Abgrenzung der Flächen zeichnerisch dargestellt.

Eine Zerstörung oder sonstige erhebliche Beeinträchtigung der genannten Biotopflächen i. S. V. § 30 Abs. 2 BNatSchG ist mit dem gegenständlichen Vorhaben folglich nicht verbunden.

#### 3.3.6.1.3 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.

Diese Verbotstatbestände werden zum Teil im Rahmen des Vorhabens erfüllt. Im nordöstlichen Quadranten des AK Nürnberg-Ost werden in gewissem Umfang naturnahe Hecken (WH) überbaut. Südöstlich des Fischbacher Friedhofs wird im Bereich der dortigen Überführung eines Forstwegs über die A 9 ein naturnahes Feldgehölz (WO) zum Teil überbaut, ein weiterer Teil dieses Gehölze liegt erstmals innerhalb der Zone, in der es zu spürbaren Beeinträchtigungen durch verkehrsbedingte Emissionen kommt. Diese Zone erstreckt sich nach den vorhandenen wissenschaftlichen Kenntnissen bei der festgestellten bzw. prognostizierten Verkehrsbelastung bis zu etwa 50 m vom Fahrbahnrand entfernt (vgl. dazu auch Nr. 2 zu § 5 Abs. 2 der Vollzugshinweise zur Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) vom 07.08.2013 für den staatlichen Straßenbau, Fassung mit Stand 02/2014). In dem Bereich, in dem die A 9 entlang des Ortsrandes von Fischbach b. Nürnberg verläuft, wird teilweise ebenso in naturnahe Gehölzstrukturen eingegriffen.

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).

Die Voraussetzungen für eine solche Ausnahme sind hier gegeben. Es sprechen jedenfalls überwiegende Gründe des öffentlichen Interesses für das Vorhaben (Art. 23 Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG). Die Belange, die für das Maßnahme streiten (siehe hierzu u. a. die Ausführungen unter C 3.2), sind so gewichtig, dass sie auch einen Eingriff in die nach Art. 16 BayNatSchG geschützten Landschaftsbestandteile und somit die Entfernung und Beeinträchtigung von Hecken, Feldgehölzen und Gebüsch rechtfertigen. Dabei ist neben der vergleichsweise überschaubaren räumlichen Ausdehnung der insoweit eintretenden Beeinträchtigungen auch zu berücksichtigen, dass alle Bereiche, die davon betroffen sind, durch die unmittelbare Nähe zur Autobahnverkehrsflächen bereits erheblichen Vorbelastungen durch Schadstoffemissionen und dgl. unterliegen. Gangbare Alternativen, mit denen die entstehenden Beeinträchtigungen noch weiter verringert werden könnten, existieren zudem auch nicht (vgl. hierzu die Ausführungen unter C. 3.3.2).

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 zur Maßnahme 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.

### 3.3.6.2 *Allgemeiner und besonderer Artenschutz*

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

#### 3.3.6.2.1 Allgemeiner Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen

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

Nach § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG ist es insbesondere verboten, Bäume in bestimmter Lage, Hecken, lebende Zäune, Gebüsch 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 Gesunderhaltung der Bäume. Diese Verbote gelten gem. § 39 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG jedoch nicht für – wie vorliegend – nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft (siehe hierzu unten unter C. 3.3.6.4). 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).

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

Ausführungen unter C. 3.3.6.1.3 zum Vorliegen von Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses Bezug genommen, die hier sinngemäß gelten.

Die im Maßnahmenblatt zur Maßnahme 1 V in Unterlage 9.3 T vorgesehene Begrenzung des Zeitraums, innerhalb dessen Gehölzrodungen vorgenommen werden, gewährleistet auch insoweit in Anlehnung an § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG einen Mindestschutz. Zudem wird der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff auch insoweit in vollem Umfang kompensiert (vgl. dazu C. 3.3.6.4.10)

### 3.3.6.2.2 Besonderer Artenschutz

#### 3.3.6.2.2.1 Rechtsgrundlagen

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

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, dürfte indes bei lebensnaher Betrachtung nicht völlig auszuschließen sein. Solche kollisionsbedingten Einzelverluste sind zwar nicht direkt "gewollt", müssen aber – wenn sie trotz aller Vermeidungsmaßnahmen doch vorkommen – als unvermeidlich hingenommen werden. Wäre 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, BVerwGE 131, 274 Rn. 91 m. w. N.). Eine vergleichbare Bagatellgrenze gilt auch für Maßnahmen zur Errichtung des 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 Verant-

wortlichkeit bestehen (BVerwG, Urteil vom 08.01.2014, BVerwGE 149, 31 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).

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 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 dazu Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz (LANA), Hinweis zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes, 2009, S. 5 f.).

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, BVerwGE 133, 239 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, BVerwGE 130, 299 Rn. 222).

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.

Für nach § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft (siehe hierzu unten unter C. 3.3.6.4), 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 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 (Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz (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 Richtlinie 92/43/EWG 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).

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 weitere Ausnahmen von den Verboten, u. a. im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Landesverteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, zugelassen werden können (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nrn. 4 und 5 BNatSchG). Eine solche Ausnahme darf dabei nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 FFH-RL weiter gehende Anforderungen enthält.

#### 3.3.6.2.2.2 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 europäische Vogelarten

und die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG genannten Arten, die nach der vorhandenen Lebensraumausstattung im Untersuchungsgebiet vorkommen können, einer vertieften Untersuchung unterzogen. Hinsichtlich der im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen bzw. potentiell vorkommenden Tierarten, ihrer Lebensräume und ihrer Lebensgewohnheiten wird ergänzend zu den nachfolgenden Ausführungen auf Kapitel 4 der Unterlage 19.1.4 T Bezug genommen.

Der artenschutzrechtlichen Untersuchung liegen die "Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)" mit Stand 01/2015 zu Grunde, das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der Untersuchung orientiert sich an diesen Hinweisen. In Bezug auf die im Detail angewandten Erfassungsmethoden und den Zeitpunkten bzw. -räumen, zu den die einzelnen Untersuchungen durchgeführt wurden, wird auf Unterlage 19.4 und die dortigen Ausführungen verwiesen.

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 Ordnungsmäßigkeit der Ermittlungsmethodik und dem Umfang der Untersuchungen keine vernünftigen Zweifel. Die in den Planfeststellungsunterlagen dokumentierten Ermittlungen und Bestandserhebungen sowie die Bewertungen sind plausibel und nachvollziehbar. Die höhere Naturschutzbehörde hat die Untersuchungstiefe und die Qualität der Untersuchung nicht beanstandet. Substantiierte Einwendungen wurden auch von dritter Seite insoweit auch nicht erhoben.

Wie aus der Unterlage 19.1.4 T und den nachfolgenden Ausführungen hervorgeht, ist im Ergebnis bei keiner der dort genannten Arten durch die Verwirklichung des plangegegenständlichen Vorhabens ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu besorgen. Dabei wurden Maßnahmen zur Vermeidung sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Maßnahmen (vgl. auch Kapitel 3 der Unterlage 19.1.4 T):

- Zeitliche Beschränkung von Gehölz- und Baumfällungen (Maßnahme 1 V). Bäume mit Potential als Fledermausquartiere (Winterquartiere) werden nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis 31. Oktober gefällt. Alle nicht hierunter fallenden Gehölze im Eingriffsbereich werden im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28. bzw. 29. Februar – und damit außerhalb der Brutzeit von Vögeln und außerhalb der Wochenstubenzeit von Fledermäusen – gefällt.
- Schutzzone um Habichthorst (Maßnahme 3 V). Während des Baubetriebs wird eine Schutzzone mit einem Radius von etwa 200 m um den aufgefundenen Horststandort des Habichts eingerichtet, welcher sich in etwa 250 m Entfernung vom Fahrbahnrand der A 9 auf Höhe von Betr.-km. 380+350 befindet. Im Bereich der Schutzzone liegen gleichzeitig auch die festgestellten Reviermittelpunkte der Vogelarten Grauspecht, Schwarzspecht und Hohлтаube. In der Zone liegt ein Teil des Baufeldes, das für die Herstellung der Beckenanlage ASB/RHB 380-1R benötigt wird. Die Schutzzone beinhaltet

ein Unterlassen der Nutzung von Waldwegen innerhalb der Zone durch Baustellenfahrzeuge nach Durchführung der notwendigen Rodungsarbeiten sowie ein Verbot, andere Teile dieser Zone außerhalb der Wege mit Baustellenfahrzeugen zu befahren. Auf Bautätigkeiten zur Errichtung der Beckenanlage wird während der Monate März bis Juli durch die Einrichtung der Zone ebenso verzichtet. Die Schutzzone wird in den Monaten März bis Juli mit zusätzlich zu den vorgesehenen Biotopschutzzäunen geplanten ergänzenden Schutzzäunen räumlich abgetrennt.

- Zeitliche Begrenzung der täglichen Bauzeit (Maßnahme 4 V).  
In den Monaten Juni, Juli und August (d.h. während der Wochenstubezeit von Fledermäusen) sind Bautätigkeiten zwischen 21 Uhr und 6 Uhr untersagt. Tätigkeiten für bauzeitlich notwendige Verkehrsumlegungen und Erstellung von Provisorien sind – sofern diese aus zwingenden Gründen nachts erfolgen müssen – davon ausgenommen.
- Sicherung der Nutzung des Durchlasses am Katzensgraben für Fledermäuse (Maßnahmenkomplex 5 V).  
Hierfür werden die notwendigen Verlängerungen des bestehenden Durchlasses unter der A 9 mit einer lichte Weite und einer lichten Höhe von jeweils 1,95 m ausgeführt. In den Übergangsbereichen wird der Querschnitt an den vorhandenen Durchlass angeglichen (Maßnahme 5.1 V). In den Baufeldern westlich und östlich der A 9 im Bereich des Katzensgrabendurchlasses werden temporäre Leit- und Irritationsschutzwände/-netze während der Bauarbeiten aufgestellt bzw. angebracht. Die Einrichtungen werden den Veränderungen im Baufeldbereich folgend angepasst (Maßnahme 5.2 V). Außerdem werden dichte Hecken und Gebüschriegel als Leitstrukturen zum Durchlass des Katzensgrabens sowie im dortigen Böschungsbereich als Irritations- bzw. Kollisionsschutz angepflanzt (Maßnahme 5.3 V); bis zur Wirksamkeit der Pflanzungen werden die von der Maßnahme 5.2 V umfassten Einrichtungen vorgehalten.
- Anbringen von Fledermauskästen (Maßnahme 8 A<sub>CEF</sub>).  
Bäume im Eingriffsbereich mit Baumhöhlen, Spalten oder abstehender Rinde, die Potential als Fledermausquartiere aufweisen, werden im Winterhalbjahr vor den geplanten Fällungen kartiert und markiert. Pro markiertem Baum, der als potentieller Quartierbaum identifiziert wurde und im Rahmen der Baufeldvorbereitungen gefällt wird, werden je drei Fledermauskästen an Bäumen aufgehängt, die für Fledermäuse gut anzufliegen sind, zum Schutz vor Beschädigungen durch den Forstbetrieb jedoch nicht an Kreuzungen oder potentiellen Holzlagerplätzen. Die Kästen werden jährlich im September/Oktober kontrolliert und gepflegt, insgesamt auf die Dauer von 15 Jahren.

Die höhere Naturschutzbehörde hat im Zusammenhang mit dieser Maßnahme auf die hohe ökologische Bedeutung des Waldbereichs insbesondere westlich der A 9 für Fledermäuse hingewiesen, die sich sowohl in der Zahl der nachgewiesenen Fledermausexemplare als auch in der angetroffenen hohen Artenvielfalt mit 80% der regional nachgewiesenen Fledermausarten niederschlägt. Erfahrungen im Rahmen anderer Projekte sowie im Rahmen eines Forschungsvorhabens des Bundesamtes für Naturschutz haben nach der Darlegung der höheren Naturschutzbehörde dauerhafte Alternativlösungen zu dem bisher praktizierten Anbringen von Fledermauskästen aufgezeigt, so dass es aus naturschutzfachlicher Sicht angezeigt ist, ergänzend zu den vorgesehenen Fledermauskästen künstliche Baumhöhlen für Fledermäuse anzulegen, um ausreichende und vor allem dauerhafte Ersatzquartiere für diese Artengruppe zu schaffen. Künstliche Baumhöhlen weisen, worauf die höhere Naturschutzbehörde ebenso hingewiesen hat, mehrere Vorteile gegenüber Fledermauskästen auf. Während Fledermauskästen der herkömmlichen Art Witterungseinflüssen, mechanischen Einflüssen bedingt durch forstwirtschaftliche Bewirtschaftungs-



maßnahmen, Störungen und Vandalismus unterliegen und daher ihre zugeordnete Funktion z. T. nur bedingt und zeitlich begrenzt erfüllen können, sind diese Störfaktoren bei gefrästen Baumhöhlen, die im Grunde einer Spechthöhle nachempfunden sind, auszuschließen. Damit entfallen auch aufwändige engmaschige Kontrollen der Kästen auf ihren Zustand, eine Beeinträchtigung der Tiere durch die dargestellten Störfaktoren ist in der Regel auszuschließen. Außerdem entspricht das Mikroklima einer in den Baumstamm gefrästen Fledermaushöhle eher dem einer natürlichen Höhle, als dies bei einem Fledermauskasten der Fall ist, und ist daher auch hinsichtlich der fachlichen Eignung einem Fledermauskasten überlegen. Darüber hinaus sind die künstlichen Höhlen kaum von natürlichen Höhlen zu unterscheiden, so dass sie auch unter ästhetischen Gesichtspunkten Fledermauskästen vorzuziehen sind. Im Hinblick darauf hat die Vorhabensträgerin die Anlegung entsprechender Baumhöhlen für Fledermäuse im Rahmen der eingebrachten Tektur in die Planunterlagen aufgenommen und zum Gegenstand der Maßnahme 9 A<sub>FFH</sub> gemacht. Nähere Maßgaben bzgl. der Anzahl der neu zu schaffenden Höhlen wurden der Vorhabensträgerin in Abhängigkeit von der Zahl der vorhabensbedingt verlorengehenden Quartierbäume unter A. 3.3.2 aufgegeben. Die Vorhabensträgerin hat im Rahmen der Ausführungsplanung nach dem Bekanntwerden der Zahl der verlorengehenden Quartierbäume ein entsprechendes Konzept zur Anlegung der Baumhöhlen zu erstellen und mit der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen. Das Konzept hat dabei auch unter Berücksichtigung der anzustrebenden Höhlendichte geeignete Areale zur Etablierung der neuen Baumhöhlen aufzuzeigen.

Soweit nachfolgend die Maßnahme 8 A<sub>CEF</sub> genannt wird, wird aus Gründen des Sachzusammenhangs die Anlegung der Fledermaushöhlen als Teil dieser Maßnahme betrachtet bzw. behandelt.

- Freistellen von Altbäumen (Maßnahme 9 A<sub>FFH</sub>).  
5 - 6 potentielle Höhlen- und Nahrungsbäume für Spechte und höhlennutzende Folgearten werden durch Auflichten von Teilbereichen im Radius von etwa 20-30 m um die Stammbereiche (vor allem in Bereichen mit dichter Fichtenbestockung) frei gestellt. Einzelne Bäume im Auslichtungsbereich werden als Totholz belassen (sowohl stehend als auch liegend). Hierdurch sollen Altbäume, die für Spechte und deren Folgenutzer derzeit nur schlecht zugänglich sind, für diese besser nutzbar gemacht werden, da die Bäume durch die Freistellung dann von den betreffenden Arten angefliegen werden können.

Geeignete weitergehende Maßnahmen zur Vermeidung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen durch fachliche geeignete 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 substantiiert geltend gemacht, auch nicht von der höheren Naturschutzbehörde.

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

- Säugetiere: Haselmaus, Wildkatze, Bechsteinfledermaus, Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Fransenfledermaus, Graues Langohr, Große Bartfledermaus, Großer Abendsegler, Großes Mausohr, Kleine Bartfledermaus, Kleiner Abendsegler, Mopsfledermaus, Mückenfledermaus, Nymphenfledermaus, Rauhaufledermaus, Wasserfledermaus, Zweifarbfledermaus, Zwergfledermaus

- Reptilien: Schlingnatter, Zauneidechse
- Amphibien: Kammmolch
- Europäische Vogelarten nach Art. 1 der V-RL: Birkenzeisig, Erlenzeisig, Feldsperling, Gelbspötter, Goldammer, Klappergrasmücke, Kuckuck (Gilde der weit verbreiteten Vögel der offenen und halboffenen Landschaft), Mauersegler, Mehlschwalbe, Rauchschwalbe (Gilde der weit verbreiteten Luftjäger), Baumfalke, Baumpieper, Bluthänfling, Gartenrotschwanz, Grauspecht, Grünspecht, Habicht, Hohltaube, Kleinspecht, Mäusebussard, Raufußkauz, Schwarzspecht, Sperber, Sperlingskauz, Trauerschnäpper, Turmfalke, Waldkauz, Uhu, Waldohreule, Waldschnepfe, Wespenbussard.

Pflanzenarten nach Anhang IV b) der FFH-RL kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor, so dass insoweit ins Detail gehende Prüfung nicht erforderlich ist. Gleiches gilt für die übrigen, zuvor nicht genannten Tierarten des Anhangs IV a) der FFH-RL; der Wirkraum des Vorhabens liegt insoweit entweder außerhalb des bekannten Verbreitungsgebietes dieser Arten oder erfüllt die artspezifischen Habitatsprüche nicht (vgl. dazu den Anhang zur Unterlage 19.1.4 T). Für einen Teil der nicht aufgeführten Vogelarten beansprucht dies ebenso Geltung. Allerdings gibt es hier auch Arten, die grundsätzlich im Wirkraum des Vorhabens vorkommen bzw. vorkommen können. In Bezug auf die betreffenden Arten kann wegen ihrer artspezifischen Unempfindlichkeit gegenüber den Vorhabenswirkungen, ihrer Häufigkeit und ihrer weiten Verbreitung aber auch ohne detaillierte Betrachtung das Erfüllen von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen durch das Vorhaben ausgeschlossen werden. Die einzelnen Arten, für die dies gilt, sind in Tabelle 4 der Unterlage 19.1.4 T (S. 49 f.) aufgelistet (vgl. zu Zulässigkeit dieser Vorgehensweise auch III. der „Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung“).

Für die oben im Einzelnen genannten Arten ergibt sich in Bezug auf ihren Bestand, ihre vorhabensbedingten Beeinträchtigungen und ihren Erhaltungszustand nach Realisierung des Bauvorhabens folgendes Bild:

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

##### 3.3.6.2.2.2.1.1 Säugetiere

a) In Bezug auf die Haselmaus wurden Waldränder und vorgelagerte Straßenbegleitgehölze, die für die Art geeignete Habitatstrukturen aufweisen, auf ein Artvorkommen untersucht. Hierzu wurden künstliche Nisthilfen/Schlafnester in die entsprechenden Strukturen im Eingriffsbereich eingebracht. Eine Nutzung der untersuchten Strukturen als Lebensstätten konnte dabei nicht festgestellt werden. Natürliche Haselmausnester und/oder geeignete Baumhöhlen konnten ebenso nicht erfasst werden. Eine vorhabensbedingte Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Haselmaus kann deshalb ausgeschlossen werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Auf Grund des dargestellten Befundes kann gleichzeitig auch ausgeschlossen werden, dass Haselmäuse baubedingt erheblichen Störungen i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ausgesetzt sein werden. Betriebsbedingt kommt es ebenso nicht zu erheblichen Störungen in diesem Sinne. Durch die Verwirklichung des Vorhabens ändert sich insoweit die Situation gegenüber dem derzeitigen Zustand nicht merklich, eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist deshalb nicht zu besorgen.

Dadurch, dass ein Vorkommen der Haselmaus in den Eingriffsbereich nicht festgestellt werden konnte, besteht auch die Gefahr einer Tötung oder Verletzung von Tieren der Art im Rahmen der Baufeldfreimachung nicht. Die vorhandenen Straßentrassen stellen als gehölzfreie Linien außerdem bereits jetzt Barrieren für die Haselmaus dar, die offene Flächen ohne Strauch- und Baumschicht meidet. Die mit dem Vorhaben verbundenen baulichen Veränderungen führen auf Grund dessen zu keiner spürbaren Erhöhung des Kollisionsrisikos der Art gegenüber der bestehenden Situation. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird damit ebenso nicht erfüllt.

b) In Bezug auf die Wildkatze gilt, dass das Areal, in das mit dem Vorhaben eingegriffen wird, durch die schon vorhandenen Autobahntrassen vorbelastet ist, außerdem fehlen die für die Wildkatze notwendigen charakteristischen Habitatrequisiten. Da Quartiere der Wildkatze im Vorhabensbereich deshalb auszuschließen sind, ist eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nicht zu besorgen (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Im Hinblick auf die schlechte Habitatqualität und die Vorbelastung ist auch nicht davon auszugehen, dass der Vorhabensbereich regelmäßig als Streifgebiet frequentiert wird. Dadurch können erhebliche baubedingte Störungen i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ausgeschlossen werden. Erhebliche betriebsbedingte Störungen in diesem Sinne ergeben sich durch die Umsetzung des Vorhabens mit Blick auf die schon in der bestehenden Situation gegebene hohe Vorbelastung nicht; eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population Wildkatze kann deshalb ausgeschlossen werden.

Auch für die Wildkatze stellen die schon vorhandenen Autobahntrassen eine Barriere da, von denen eine hohe Immissionsvorbelastung ausgeht und die das Vorhabensgebiet dementsprechend unattraktiv für die Art machen. Eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos auf Grund des Vorhabens ist deshalb nicht zu erkennen. Damit wird auch in Bezug auf diese Art der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG mit dem Vorhaben nicht erfüllt.

c) Gebäude befinden sich nicht im Eingriffsbereich des Vorhabens, so dass potentielle Quartiere für Fledermäuse, die Gebäude als Fortpflanzungs- und Ruhestätten nutzen, insoweit durch das Vorhaben nicht verloren gehen oder ihre Funktion verlieren. Gleiches gilt für bereits vorhandene Nist-/Fledermauskästen sowie für den Bereich mit sehr hoher Aktivitätsdichte der Kleinen Bartfledermaus auf der Westseite der A 9 nördlich des Katzensgrabens; mit der vorgesehenen Rampenführung am Westrand der A 9 sowie der gewählten Lage der Beckenanlage ASB/RHB 380-1R wird der letztgenannte Bereich verschont. Es kann aber nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass durch die im Rahmen des Vorhabens vorgesehenen Rundungsarbeiten potentielle Quartierbäume verschiedener Fledermausarten beseitigt werden. Durch die weiter oben genannte Maßnahme 8 A<sub>CEF</sub> ist allerdings gewährleistet, dass insgesamt das Quartierangebot vorhabensdingbedingt nicht vermindert wird. Berücksichtigt man außerdem noch die ebenfalls schon genannte Maßnahme 9 A<sub>FFH</sub>, so besteht kein Zweifel daran, dass die ökologischen Funktionen der betroffenen potentiellen Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Arten auch in Zukunft im räumlichen Zusammenhang mit den betroffenen Lebensstätten weiterhin erfüllt werden (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG).

Mit Hilfe der planfestgestellten Maßnahme 4 V, die eine Beschränkung der täglichen Bauzeit während der Wochenstubezeit von Fledermäusen beinhaltet, werden relevante Störungen durch baubedingte Beeinträchtigungen sowie visuelle Effekte während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten verhindert; der Baubetrieb findet dadurch bedingt in den Sommermo-

naten im Wesentlichen außerhalb der Aktivitätszeiten der Arten statt. Betriebsbedingte Störungen von Einzeltieren durch die von den Autobahntrassen ausgehenden Lärmemissionen und Blendeffekten lassen sich zwar nicht ganz auszuschließen. Durch das Vorhaben entstehen jedoch insoweit keine wesentlichen Veränderungen gegenüber der bestehenden Situation; unter Berücksichtigung der schon gegebenen hohen Vorbelastung ist eine auf das Vorhaben zurückzuführende Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population deshalb nicht zu besorgen (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Mit Blick auf die vom festgestellten Plan umfasste Maßnahme 1 V, mit der der für Baum- und Gehölzrodungen zulässige Zeitraum in Abhängigkeit vom Lebensraumpotential mehr oder weniger stark eingeschränkt wird, wird im Rahmen des Vorhabens eine baubedingte Verletzung oder Tötung von Exemplaren der Fledermausarten wirksam verhindert. Dies gilt auch für die Arten, die Baumhöhlen als Winterquartiere nutzen (Großer Abendsegler, Kleiner Abendsegler, Mückenfledermaus, Rauhauffledermaus). Durch die Beschränkung der Beseitigung von potentiellen Quartierbäumen auf den Monat Oktober haben diese wegen ihrer in diesem Zeitraum noch ausreichend vorhandenen Mobilität noch die Möglichkeit, auf andere Quartiere auszuweichen. Auch betriebsbedingte Kollisionen mit dem Verkehr auf den Autobahntrassen sind nicht in signifikant höherem Maß als derzeit zu besorgen, so dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG insgesamt für die untersuchten Fledermausarten nicht erfüllt wird:

aa) Soweit sich der Große und der Kleine Abendsegler auf dem Zug befinden, fliegen die Tiere in ausreichende Höhe über die Trassen hinweg. Für Tiere bei der Nahrungssuche besteht zwar grundsätzlich ein Kollisionsrisiko, da auch Waldränder und Schneisen entlang von Autobahntrassen bejagbare Strukturen bieten. Im Rahmen der durchgeführten Erfassungen konnten allerdings keine Bereiche festgestellt werden, in denen ein erhöhtes Potential für Kollisionen bei Nahrungsflügen besteht. Der Kleine Abendsegler ist als Flieger im freien Luftraum ohnehin generell wenig kollisionsgefährdet. Stärkere Flugaktivitäten des Großen Abendseglers konnten nur im Bereich der Zufahrt zur Kompostieranlage östlich der A 9 festgestellt werden; diese befindet sich außerhalb des Einflussbereichs des Vorhabens. Unter Berücksichtigung des Umfangs der mit dem Vorhaben vorgesehenen baulichen Veränderungen ist deshalb ein merklich erhöhtes Mortalitätsrisiko durch Kollisionen mit Fahrzeugen nicht zu erkennen.

bb) Die Bechsteinfledermaus, das Braune Langohr, das Graue Langohr und das Große Mausohr orten ihre Beute passiv akustisch und lesen als strukturnahe Flieger Insekten von Blättern und Bäumen ab. In der unmittelbaren Umgebung stark befahrener Straßen ist allerdings für passiv akustisch ortende Fledermäuse eine deutliche Minderung der Habitataignung festzustellen; bei Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 100.000 Kfz/24 h beträgt diese etwa 75 % (vgl. Tabelle 7 der Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr, Entwurf Oktober 2011, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung). Folglich werden die Autobahntrassen bereits derzeit bei der Bejagung gemieden. Sie wirken vielmehr als Barrieren, die nur eher vereinzelt überquert werden. Auf Grund dessen ergibt sich durch das Vorhaben keine wesentliche Veränderung des Risikos, bei Kollisionen mit Fahrzeugen zu Schaden zu kommen, gegenüber der bestehenden Situation.

cc) Auch der Breitflügelfledermaus bieten Waldränder und Schneisen bejagbare Strukturen, auch entlang von Autobahntrassen. Bei Transferflügen orientiert sich die Art ebenso häufig an Verkehrswegen. Im Rahmen der projektbezogenen Erfassungen konnten allerdings – wie bereits dargelegt – Bereiche mit einem hohen Gefährdungspotential durch den Straßenverkehr nicht festgestellt werden. Hinzu kommt, dass die Breitflügelfledermaus in der Regel an den Gehölzrändern in aus-

reichendem Abstand zu den Fahrbahnen fliegt und außerdem die Bankette und Mulden auch zukünftig für einen Mindestabstand der Wald- und Gehölzränder zum fließenden Verkehr sicherstellen werden. Eine mehr als vernachlässigbare Erhöhung des Kollisionsrisikos mit dem Straßenverkehr ist deshalb nicht zu besorgen.

dd) Der Fransenfledermaus, der Großen Bartfledermaus, der Kleinen Bartfledermaus, der Mopsfledermaus, der Mückenfledermaus, der Nymphenfledermaus, der Rauhaufledermaus, der Wasserfledermaus, der Zweifarbfledermaus und der Zwergfledermaus bieten ebenso generell Gehölzränder, auch entlang von stark befahrenen Straßentrassen, geeignete Strukturen zur Jagd. Da Bereiche mit hohem Gefährdungspotential für Kollisionen bei Nahrungsflügen nicht festzustellen sind, die Arten in der Regel an den Gehölzrändern entlang in ausreichendem Abstand zu den Autobahnfahrbahnen fliegen und die plangegegenständlichen Bankette und Mulden auch weiterhin einen ausreichenden Abstand der Wald- und Gehölzränder zu den Fahrzeugen auf den Autobahnen gewährleisten, erhöht sich durch das Vorhaben das kollisionsbedingte Mortalitätsrisiko für die genannten Arten nicht merklich. Dies gilt auch bei Berücksichtigung des Umstandes, dass nach den projektbezogenen Erhebungen Fransenfledermäuse und Kleine Bartfledermäuse aus Richtung Osten bzw. aus beiden Richtungen in den Durchlass des Katzengrabens unter der A 9 einfliegen. Mit dem Maßnahmenkomplex 5 V stellt die Planung sicher, dass sowohl während der Bauarbeiten als auch nach deren Ende die beiden letztgenannten Fledermausarten den Durchlass zur Querung der A 9 weiterhin nutzen kann, ohne dass dabei das Risiko, mit Fahrzeugen auf den Autobahnflächen zu kollidieren, wesentlich gesteigert wird. Insbesondere wird durch die temporär zu errichtenden Leit- und Irritationsschutzwände/-netze wirksam verhindert, dass Tierexemplare in den Bereich des fließenden Verkehrs geraten. Mit der großzügigen Bemessung der Durchlassverlängerungen wird zudem die Attraktivität des Durchlasses für die ihn schon jetzt nutzenden Fledermausarten allgemein erhöht und damit ebenso einem Überqueren der Autobahntrassen auf Fahrzeughöhe entgegen gewirkt.

#### 3.3.6.2.2.1.2 Reptilien

a) Die Zauneidechse konnte im Rahmen der projektbezogenen Untersuchungen im Untersuchungsgebiet nicht festgestellt werden. Dass insbesondere auch diejenigen Straßenböschungen, die für die Zauneidechse wegen ihrer Strukturausstattung grundsätzlich geeignet sind, nicht von ihr besiedelt sind, ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die entsprechenden Flächen isoliert liegen. Dies rührt wiederum daher, dass ein Großteil der Böschungen im Untersuchungsgebiet keine ausreichende Habitateignung aufweisen und der an die Böschungen angrenzende Wald durch seine Strukturausstattung nicht zur lokalen Lebensraumvernetzung beiträgt. Hinzu kommt, dass hohe Wildschweindichten in den autobahnnahen Waldbereichen für die Zauneidechse kontraproduktiv sind, da die Wildschweine die Lebensstätten der Art durch das Wühlen in der Erde zerstören. Auf Grund dessen ist eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Art durch das Vorhaben nicht zu besorgen (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Baubedingte Beeinträchtigungen der Zauneidechse während der Fortpflanzungs-, Aufzucht- und Überwinterungszeiten durch erhebliche Störungen i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG können deshalb ebenso ausgeschlossen werden. Durch betriebsbedingte Auswirkungen des Vorhabens sind auch keine erheblichen Störungen im Rechtssinne zu befürchten; für eine vorhabensbedingte Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population der Zauneidechse ist auf Grund des zuvor Gesagten nichts erkennbar. Bedingt durch das fehlende Vorkommen der Zauneidechse im Eingriffsbereich besteht auch die Gefahr einer Tötung oder Verletzung von Individuen im Rahmen der Baufeldfreimachung nicht. Das Risiko für Einzeltiere der Art, von Fahrzeugen auf dem plangegegenständlichen Autobahn-

teilstück überfahren zu werden, erhöht sich durch das Vorhaben gleichfalls nicht mehr als vernachlässigbar; das Risiko bewegt sich weiterhin auf dem bereits bestehenden Niveau. Damit wird auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG in Bezug auf die Zauneidechse nicht verwirklicht.

b) Die Schlingnatter wurde im Rahmen der für das Vorhaben durchgeführten naturschutzfachlichen Erhebungen ebenso im Eingriffsbereich nicht festgestellt. Da Schlingnattern ähnliche Habitatbedingungen wie die Zauneidechse benötigen und Eidechsen auch das wichtigste Beutespektrum der Art darstellen, sind die vorhabensbetroffenen Bereiche auch kein geeignetes Habitat für die Schlingnatter. Daran ändert auch die vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. angezeigte Beobachtung einer Schlingnatter im Bereich des Baufeldes des Vorhabens nichts. Hierbei handelt es sich nach der gegebenen Erkenntnislage nur um ein durchziehendes Exemplar; eine von der Vorhabensträgerin kurz darauf veranlasste Begehung der betreffenden Fläche hat wiederum keinen Hinweis auf ein Vorkommen der Art erbracht (siehe dazu S. 43 der Unterlage 19.1.4 T). Im Hinblick darauf führt das Vorhaben zu keiner Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Art (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Erhebliche Störungen der Schlingnatter i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG können deshalb ausgeschlossen werden. Genauso besteht nicht die Gefahr einer Tötung oder Verletzung von Tierexemplaren im Rahmen der Baufeldfreimachung; das Risiko von Tierverlusten durch Überfahren verändert sich ebenso nicht merklich gegenüber der bestehenden Situation. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG stellt damit auch hinsichtlich der Schlingnatter kein Hindernis dar.

#### 3.3.6.2.2.2.1.3 Amphibien

Der Kammmolch konnte innerhalb des Untersuchungsgebietes nicht nachgewiesen werden. Es liegt allerdings östlich der Bahnlinie Regensburg – Nürnberg etwa 100 m nördlich der A 6 ein eingewachsener, kontinuierlich mit Wasser gespeister Teich. Dieser ist im Grundsatz für den Kammmolch als Habitat geeignet, insbesondere auch als Laichgewässer. Der Teich wird allerdings von dem gegenständlichen Vorhaben nicht berührt, die derzeit bestehende Wasserzuführung bleibt auch bei Verwirklichung des Vorhabens bestehen. Eine Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist damit insoweit mit dem Vorhaben nicht verbunden (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Baubedingt können Erschütterungen und/oder optische Reize auf den Teich sowie auf die nordöstlich daran angrenzenden Waldbereiche einwirken. Diese Einwirkungen sind aber, auch wegen ihres zeitlich begrenzten Auftretens, als nicht nachhaltig anzusehen. Amphibienwanderungen konnten für die Eingriffsbereiche des Vorhabens und deren Umfeld nicht festgestellt werden. Erhebliche Störungen der Art i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG während der Fortpflanzungs-, Aufzucht- und Überwinterungszeiten auf Grund von baubedingten Auswirkungen des Vorhabens sind daher nicht zu erkennen. Gleiches gilt für betriebsbedingte Beeinträchtigungen; insoweit sind keine Störungen zu besorgen, die über das bereits bestehende Maß hinausgehen. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population des Kammmolches ist daher nicht zu befürchten.

Wegen der Lage der für den Kammmolch geeigneten Habitatstrukturen im Untersuchungsgebiet und der Entfernung dieser Strukturen zum Baufeld des Vorhabens kann mit hinreichender Sicherheit auch ausgeschlossen werden, dass Bau- und betriebsbedingt Individuen der Art getötet werden, zumal der genannte Teich im Rahmen der Maßnahme 2 V mit Biotopschutzzäunen vor Beeinträchtigungen aus dem Baubetrieb geschützt wird. Das Risiko, dass Individuen des Kammmolches auf den Autobahnenflächen überfahren werden, erhöht sich durch das Vorhaben

im Vergleich zur bestehenden Situation ebenso nicht mehr als vernachlässigbar. Damit ist auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG vorliegend nicht erfüllt.

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

#### 3.3.6.2.2.2.1 Weit verbreitete Vögel der und halboffenen Landschaft

In Bezug auf diese Vogelarten (Birkenzeisig, Erlenzeisig, Feldsperling, Gelbspötter, Goldammer, Klappergrasmücke, Kuckuck) ist festzustellen, dass strukturreiche Offenlandbereiche im Rahmen des Vorhabens nicht beansprucht werden. Allerdings werden Gehölze und an diese angrenzende Säume und Randflächen lokal im Bereich bestehender Straßen- und Wegeränder in Anspruch genommen. Dadurch gehen Stätten zum Anlegen von Nestern verloren. Für die genannten Arten bestehen jedoch im Umfeld ausreichend Möglichkeiten zur Anlegung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten in Gehölzen außerhalb der Eingriffsbereiche. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden außerdem abschnittsweise wieder Gehölzstrukturen auf Böschungen und Straßennebenflächen hergestellt (z. B. im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahme 7.1 G). Infolge dessen verschlechtern sich die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Fortpflanzung sowie ungestörte Ruhephasen der lokalen Populationen der Arten vorhabensbedingt nicht. Die ökologische Funktion der vom Eingriff potentiell betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird jedenfalls im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG).

In den autobahnnahen Bereichen im Untersuchungsgebiet wirken bereits jetzt starke Störwirkungen, die vom Verkehr auf den einzelnen Autobahnabschnitten ausgehen. Allerdings dehnen sich die Rampen der AS Nürnberg-Fischbach auf der Ostseite der A 9 zukünftig weiter in östliche Richtung aus als derzeit. Eine merkliche bau- oder betriebsbedingte Erhöhung der Störwirkungen tritt in den strukturell geeigneten Habitatbereichen im Bereich der vorhandenen Freileitungstrasse unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Vorbelastungen aber nicht ein. Erhebliche Störungen i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG stehen damit nicht zu befürchten.

Durch die mit der Maßnahme 1 V verbundene zeitliche Beschränkung der Gehölz- und Baumrodungen kann für die Vogelarten, die als Brutvögel Fortpflanzungs- und Ruhestätten in Gehölzen bzw. auf Standorten in Verbindung zu Gehölzen Anlegen und nutzen, eine Verletzung oder Tötung von Tierindividuen wirksam verhindert werden. Für die Arten besteht auch durch die schon vorhandenen, stark befahrenen Autobahnen ein gewisses Risiko, mit Fahrzeugen zu kollidieren. Durch die mit dem Vorhaben verbundenen Veränderungen erhöht sich dieses Risiko insgesamt nicht mehr als unmerklich. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG steht damit auch insoweit dem Vorhaben nicht entgegen.

#### 3.3.6.2.2.2.2 Weit verbreitete Luftjäger

Hinsichtlich dieser Arten (Mauersegler, Mehlschwalbe, Rauchschnalbe) kann eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen werden, da keine Siedlungsbereiche vom Vorhaben betroffen sind (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Erhebliche Störungen von Brutpaaren während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten durch bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen (Zunahme von Lärm und visuelle Effekte) sind wegen der Entfernung zu geeigneten Habitatstrukturen nicht zu erkennen

(§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Für die betreffenden Arten besteht durch die vorhandenen Autobahntrassen auch bereits jetzt schon ein Risiko dafür, mit Fahrzeugen auf den Autobahnabschnitten zusammen zu stoßen. Mit den im Rahmen des Vorhabens erfolgenden Veränderungen entsteht insgesamt gegenüber dem jetzigen Zustand keine mehr als vernachlässigbare Erhöhung dieses Risikos (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

#### 3.3.6.2.2.2.3 Individuell zu betrachtende Vogelarten

a) Der Baumfalke nistet fast ausschließlich in alten Rabenvogelnestern. Innerhalb des Untersuchungsgebietes konnte die Art im Rahmen der projektbezogenen Untersuchungen nicht festgestellt werden, im Bereich der Baufelder des Vorhabens konnten dabei auch keine als Brutplätze geeigneten Rabenvogelnestern angetroffen werden. Eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist deshalb nicht zu besorgen (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Das Untersuchungsgebiet ist durch die schon vorhandenen Autobahntrassen bereits erheblich vorbelastet. Der Baumfalke ist außerdem eine Art, die kein spezifisches Abstandsverhalten zu Straßen aufweist und für die Verkehrslärm keine Relevanz hat (siehe Tabelle 19 der Arbeitshilfenvögel und Straßenverkehr). Auf Grund dessen stehen durch das Vorhaben keine Störungen von Brutpaaren während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten zu befürchten, die unter Berücksichtigung der derzeitigen Situation als erheblich anzusehen wären. Insbesondere ist eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population auszuschließen (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Auch für den Baumfalken besteht durch die schon vorhandenen Autobahntrassen ein gewisses Kollisionsrisiko mit Fahrzeugen. Die baulichen Veränderungen, die im Rahmen des Vorhabens vorgesehen sind, führen ebenfalls zu keiner mehr als vernachlässigbaren Steigerung dieses Risikos (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

b) Der Baumpieper wurde im Rahmen der projektbezogenen Erfassungen insbesondere südwestlich des AK Nürnberg-Ost nachgewiesen. Daneben gelang auch ein Nachweis im nordwestlichen Wirkraum südlich von Fischbach.

Eine Beschädigung von Niststätten der Art ist dadurch, dass die baulichen Veränderungen im Rahmen des Vorhabens in einem stark vorbelasteten Bereich innerhalb von 100 m vom derzeitigen Fahrbahnrand durchgeführt werden, in dem auch kein Nachweis der Art gelungen ist, nicht zu befürchten. Zu berücksichtigen ist dabei auch, dass die Art nach der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr der Gruppe der Arten mit nur schwacher Lärmempfindlichkeit zuzuordnen ist (siehe Tabelle 16 der Arbeitshilfe). An Straßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 50.000 Kfz/24 h ist aber auch bei dieser Gruppe in einer Entfernung von weniger als 100 m vom Fahrbahnrand von einem vollständigen Verlust der Habitateignung auszugehen. Demzufolge weist der im Rahmen des Vorhabens zusätzlich überbaute Bereich bereits heute für die Art keine entsprechende Eignung auf. Die ermittelten Reviermittelpunkte der Art südwestlich des AK Nürnberg-Ost befinden sich in einer Entfernung von mehr als 150 m vom derzeitigen Fahrbahnrand. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird mithin nicht erfüllt.

Durch den Bau der neuen Rampe Heilbronn – Berlin rückt der fließende Verkehr weiter in Richtung Süden und damit näher an die südwestlich des AK Nürnberg, Ost festgestellten Reviermittelpunkte der Art. Die Effektdistanz des Baumpiepers beträgt 200 m (siehe Tabelle 16 der Arbeitshilfe). Ein potentieller Reviermittelpunkt liegt schon jetzt innerhalb der Effektdistanz der Art, durch das Vorhaben kommt er sodann in der der Rampe Heilbronn – Berlin benachbarten 100 m-Zone zu liegen.



In dieser Zone nimmt, da die für das Jahr 2030 prognostizierte Verkehrsbelastung der Rampe etwas über 20.000 Kfz/24 h liegt, um 60 % ab (Tabelle 13 der Arbeitshilfe). Zwei festgestellte Reviermittelpunkte liegen nach Verwirklichung des Vorhabens erstmals in weniger als 200 m vom Fahrbahnrand entfernt; insoweit tritt eine Abnahme der Habitateignung um 20 % ein. Der vierte Reviermittelpunkt liegt derzeit zwischen 100 m und 200 m vom Fahrbahnrand entfernt, hieran ändert sich durch das Vorhaben nichts. Diesbzgl. ergibt sich keine weitere Verringerung der Habitateignung. Damit führt das Vorhaben in der Summe zu einem theoretischen Verlust von einem Brutplatz. Der festgestellte Reviermittelpunkt nordwestlich des AK Nürnberg-Ost liegt sowohl derzeit als auch nach Umsetzung des Vorhabens außerhalb der artspezifischen Effektdistanz, so dass insoweit keine weitere Beeinträchtigung eintritt. Zu berücksichtigen ist außerdem, dass der Managementplan für das Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ von einer Population von mehr als 5.000 Brutpaaren im Reichswald ausgeht. Zudem bewirken auch die im Reichswald immer wieder durchgeführten Durchforstungsmaßnahmen eine Dynamik in Bezug auf die Habitateignung für die Art; Flächen können im Gefolge solcher Durchforstungsmaßnahmen eine entsprechende Habitateignung entwickeln. Auf Grund dessen darf angenommen werden, dass der störungsbedingte Verlust eines Brutpaarstandortes südwestlich des AK Nürnberg-Ost nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population führt (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Gleiches gilt für Beeinträchtigungen während des Baubetriebs, etwa durch Baustellenfahrzeuge. Die insoweit entstehenden Auswirkungen sind nicht nachhaltig und bleiben lokal begrenzt; zudem werden die baubedingten Immissionen durch die hohen Verkehrsbelastungen vom Straßenverkehrslärm überdeckt werden.

Durch die schon vorhandenen Autobahntrassen besteht schon jetzt für den Baumpeiper ein gewisses Risiko, mit Fahrzeugen zusammen zu stoßen. Die mit dem Vorhaben verbundenen baulichen Veränderungen führen im Hinblick auf den vorgesehenen Umfang insgesamt nicht zu einer merklichen Erhöhung dieses Risikos gegenüber der gegebenen Situation. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird damit auch für den Baumpeiper nicht erfüllt.

c) Der Bluthänfling konnte im Rahmen der naturschutzfachlichen Erhebungen für das gegenständliche Vorhaben im Untersuchungsgebiet nicht angetroffen werden, auch wenn ein Vorkommen im Bereich der Freileitungstrasse im Nordosten des Untersuchungsgebietes möglich erscheint. Für die Art geeignete Habitatbereiche sind vom Vorhaben nicht direkt betroffen. Bedingt durch den von Bau-km 379+200 bis Bau-km 379+500 sich bis in den Randbereich der Freileitungstrasse erstreckenden Eingriffsbereich kann aber nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass dort Habitatpotential zum Anlegen von Nestern verloren geht. Für den Bluthänfling gibt es jedoch ausreichende Möglichkeiten zur Anlegung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten in Gehölzen im Umfeld des Eingriffsbereichs außerhalb von diesem. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden zudem Gehölzstrukturen auf den betroffenen Flächen wieder etabliert (siehe Unterlage 9.2 Blatt 3 T). Mithin verschlechtern sich die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Fortpflanzung sowie ungestörte Ruhephasen der lokalen Populationen vorhabensbedingt nicht. Die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen potentiellen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird im räumlichen Zusammenhang jedenfalls weiterhin erfüllt (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG).

Erhebliche vorhabensbedingte Störungen der Art i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten durch bau- und betriebsbedingte Effekte (Zunahme von Lärm und visuelle Effekte) sind im Hinblick auf die starke Vorbelastung durch die vorhandenen Autobahntrassen und die Entfernung der entsprechenden Habitatstrukturen nicht zu besorgen.

Eine Verletzung oder Tötung von Individuen des Bluthänflings, der Fortpflanzungs- und Ruhestätten in Gehölzen anlegt, wird durch die zeitliche Beschränkung von Gehölz- und Baumrodungen im Rahmen der Maßnahme 1 V verhindert. Auch der Bluthänfling ist durch die vorhandenen stark befahrenen Autobahntrassen bereits jetzt mit dem Risiko von Kollisionen mit dem Straßenverkehr konfrontiert. Durch das gegenständliche Vorhaben erhöht sich dieses Risiko gegenüber der bestehenden Situation nicht mehr als vernachlässigbar (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

d) Der Gartenrotschwanz konnte ebenso im Rahmen der projektbezogenen Erhebungen nicht innerhalb des Untersuchungsgebietes nachgewiesen werden. Die Habitatbedingungen entsprechen in einem großen Teil des Untersuchungsgebietes nicht den typischen Artanforderungen. Zudem sind entlang von Straßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 50.000 Kfz/24 h in einem Abstand von weniger als 100 m vom Fahrbahnrand keine geeigneten Habitate für die Art zu erwarten (vgl. Tabellen 13 und 16 der Arbeitshilfenvögel und Straßenverkehr). Nachdem die vorhabensbedingten Eingriffe überwiegend innerhalb dieser 100 m-Zone erfolgen und die betreffenden Bereiche von ihrer Strukturausstattung her keine besondere Eignung für die Art aufweisen, ist eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- Ruhestätten des Gartenrotschwanzes nicht zu besorgen (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

In den Bereichen des Untersuchungsgebietes, die strukturell für den Gartenrotschwanz geeignet sind, entstehen durch die zusätzlich angelegten Rampen bzw. Fahrspuren keine merklichen Verlagerungen von Störwirkungen in den angrenzenden Waldbestand hinein. Erhebliche vorhabensbedingte Störungen i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten durch Beeinträchtigungen aus dem Bau und Betrieb (Zunahme von Lärmimmissionen und visuelle Effekte) sind deshalb nicht zu befürchten; der Erhaltungszustand der lokalen Population bleibt jedenfalls gewahrt.

Auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird nicht erfüllt. Durch die bestehenden Autobahntrassen ist bereits jetzt ein Risiko für Tierverluste bei Kollisionen mit Fahrzeugen gegeben. Die mit dem Vorhaben verbundenen Veränderungen führen zu keiner spürbaren Erhöhung dieses Risikos gegenüber der gegebenen Situation.

e) Quartierbäume des Grauspechts wurden im Rahmen der projektbezogenen Untersuchungen im Eingriffsbereich des Vorhabens nicht festgestellt, so dass ein direkter Quartiersverlust nicht zu besorgen ist. Zu berücksichtigen ist außerdem, dass Spechthöhlen in einer Entfernung von weniger als 100 m vom Fahrbahnrand an Straßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 50.000 Kfz/24 h ohnehin nicht zu erwarten sind, da hier von einem vollständigen Verlust der Habitateignung auszugehen ist (vgl. Nr. 1.2.2 sowie Tabelle 7 der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr). Eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Art ist deshalb nicht zu besorgen (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Die artspezifische Effektdistanz des Grauspechts beträgt nach Tabelle 5 der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr 400 m. Hinzu kommt bei der Gruppe der Arten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit, der der Grauspecht angehört (siehe Nr. 1.2.2 der Arbeitshilfe), dass sich lärmunabhängige Effektdistanzen mit lärmbedingten Effekten überlagern. Durch die Umgestaltung des AK Nürnberg-Ost, insbesondere den Bau der neuen Direktrampe Berlin – Heilbronn, verlagert sich die Beeinträchtigungszone tiefer in den Waldbestand hinein, hierdurch verschiebt sich gleichzeitig die Grenze der Effektdistanz in diese Richtung. Zu berücksichtigen ist allerdings auch, dass nach den Ergebnissen der projektbezogenen Untersuchungen der Re-

viermittelpunkt der Art westlich der A 9 etwa 200-300 m von der bestehenden Autobahn entfernt liegt und damit bereits innerhalb der Effektdistanz der Art. Ebenso liegt er damit schon innerhalb der 58 dB(A)-Isophone (siehe Unterlage 19.2.3 Blatt 1 T). Der Schallpegel von 58 dB(A) tags stellt für Vogelarten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit den kritischen Schallpegel dar (siehe Nr. 1.2.2.1 der Arbeitshilfe), wobei dieser Pegel für eine Höhe von 10 m berechnet wird (vgl. Tabelle 6 der Arbeitshilfe). Im Hinblick darauf muss festgestellt werden, dass die Art hier bereits in gewissem Umfang an Störungen gewöhnt ist. Trotz dieser Gewöhnung und obwohl das Gelände nach Westen hin abfällt, so dass eine gewisse Abschirmung gegen Störungen, die vom Verkehr auf der A 9 ausgehen, bereits derzeit gegeben ist, kann ein Funktionsverlust von Lebensraum der Art letztendlich nicht ausgeschlossen werden. Dem wird aber mit der Maßnahme 9 A<sub>FFH</sub> entgegen gewirkt; dabei werden potentielle Höhlen- und Nahrungsbäume für Spechte durch Auflichten von Teilbereichen um die Stammbereiche (vor allem in Bereichen mit dichter Fichtenbestockung) frei gestellt und einzelne Bäume im Auslichtungsbereich werden als Totholz belassen (sowohl stehend als auch liegend). Hierdurch werden Altbäume, die für Spechte derzeit nur schlecht zugänglich sind, für diese besser nutzbar gemacht werden. Unter Berücksichtigung dessen ist eine betriebsbedingte Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population des Grauspechts nicht in Rechnung zu stellen (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Gleiches gilt im Ergebnis in Bezug auf baubedingte Störungen. Insoweit kann es zwar durch Baustellenverkehr zu einer zusätzlichen Abnahme der Habitataignung kommen, da auch nur geringe Verkehrsmengen innerhalb einer Zone von 100 m insoweit nachteilige Auswirkungen haben (siehe Nr. 1.2.2.2 der Arbeitshilfe). Dem wirkt aber die Maßnahme 3 V wirksam entgegen; sie sichert auch die 100 m-Zone um den festgestellten Reviermittelpunkt des Grauspechts ab.

Die vorhandenen Autobahntrassen stellen auch schon jetzt verkehrsreiche Barrieren für den Grauspecht dar; von ihnen gehen entsprechende Störwirkungen aus. Damit ist der Grauspecht momentan schon konfrontiert. Unter Berücksichtigung der bekannten Artspezifika darf deshalb davon ausgegangen werden, dass die mit dem Vorhaben verbundenen Veränderungen keine merkliche Erhöhung des Kollisionsrisikos mit dem Straßenverkehr bedingen (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

f) Der Grünspecht wurde im Untersuchungsgebiet nur außerhalb der Brutzeit bei der Nahrungssuche beobachtet. Die Art gehört außerdem zur Gruppe der Vögel mit schwacher Lärmempfindlichkeit (vgl. Tabelle 16 der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr); entlang von Straßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 50.000 Kfz/24 h wird der Lebensraum für die Art in einer Entfernung von weniger als 100 m vom Straßenrand aber dennoch vollständig entwertet (siehe Tabelle 13 der Arbeitshilfe). Dementsprechend ist im Eingriffsbereich des Vorhabens nicht mit Quartierbäumen des Grünspechts zu rechnen. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird damit nicht erfüllt.

Durch die im Rahmen des Vorhabens vorgesehene Anlegung zusätzlicher Rampen und Fahrspuren östlich und westlich der A 9 verlagert sich der Einflussbereich der verkehrsbedingten Störwirkungen jeweils tiefer in den angrenzenden Waldbestand hinein. Auf Grund dessen sind Störeinträge auf einzelne Artexemplare während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten durch bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen (Zunahme von Lärmimmissionen und visuelle Effekte) nicht auszuschließen. In Anbetracht der artspezifischen Anpassungsfähigkeit und der Verbreitung des Grünspechts führt das Vorhaben aber dennoch nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Die im Untersuchungsgebiet schon vorhandenen Autobahntrassen stellen auch für den Grünspecht bereits jetzt verkehrsreiche Barrieren dar, mit denen die Art be-

reits jetzt konfrontiert ist. In Anbetracht der bekannten Artspezifika darf deshalb auch für den Grünspecht davon ausgegangen werden, dass die mit dem Vorhaben verbundenen Veränderungen zu keiner spürbaren Erhöhung des Kollisionsrisikos gegenüber der gegebenen Situation führen (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

g) Bei den avifaunistischen Erfassungen im Zuge der Vorhabensplanung wurde ein Habichthorst in einem Fichtenbestand nahe einer Lichtung am Katzengraben festgestellt (ca. 250 m vom Fahrbahnrand der A 9 entfernt). Der Horst liegt deutlich außerhalb des Eingriffsbereichs des Vorhabens. Eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Art findet damit nicht statt (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Die Effektdistanz des Habicht beträgt 200 m (siehe Tabelle 19 der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr). Innerhalb dieser Effektdistanz kommt ein Teil der Beckenanlage ASB/RHB 380-1R zu liegen. Vor dieser Beckenanlage gehen jedoch betriebsbedingt keine Störungen für die Art aus. Durch die Anlegung der neuen Rampe Berlin – Heilbronn verschiebt sich außerdem die betriebsbedingte Beeinträchtigungszone gegenüber dem bestehenden Zustand ca. 30 m weiter nach Westen in Richtung des Habichthorstes. Die Fahrbahn der neuen Rampe liegt jedoch noch etwas mehr als 200 m vom festgestellten Standort des Habichthorstes entfernt. Zu berücksichtigen ist außerdem, dass das Gelände in Richtung Westen hin abfällt, wodurch eine gewisse Abschirmung gegen Störungen aus dem Verkehrsbetrieb ohnehin gegeben ist. Auf Grund dessen steht ein Verlust des Brutstandortes durch das Vorhaben nicht zu befürchten. Eine betriebsbedingte Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population kann deshalb ausgeschlossen werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Gleiches gilt im Hinblick auf baubedingte Störungen. Derartige Störungen werden durch die im Rahmen der Maßnahme 3 V vorgesehene Einrichtung einer bauzeitlichen Schutzzone um den Habichthorst herum wirksam unterbunden.

Der Habicht zählt zu den besonders kollisionsgefährdeten Vogelarten die als Mäusejäger und Aasfresser Straßen auch gezielt anfliegen (siehe S. 10 der Arbeitshilfe). Greifvögel wie er sind anerkanntermaßen aber auch dafür bekannt, dass sie Kollisionen mit Fahrzeugen durch ihre artspezifische Vorsicht und ihre gute Reaktionsfähigkeit häufig umgehen können. Auf Grund dessen ist unter Berücksichtigung des schon jetzt wegen der vorhandenen Autobahntrassen gegebenen Kollisionsrisikos mit anderen Fahrzeugen im Ergebnis keine signifikante Erhöhung dieses Risikos infolge des Vorhabens zu besorgen (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

h) Die Hohltaube wurde im Rahmen der projektbezogenen Untersuchungen im Umfeld des Katzengrabens ca. 300 m westlich der A 9 nachgewiesen. Bäume mit Schwarzspechthöhlen, die von der Hohltaube genutzt werden können, gibt es im Eingriffsbereich des Vorhabens aber nicht. In Blick zu nehmen ist außerdem, dass die Art nach der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr zur Gruppe der Vogelarten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit gehört (siehe Nr. 1.2.2 der Arbeitshilfe). Bei Verkehrsmengen über 50.000 Kfz/24 h ist die Habitatsignung innerhalb der ersten 100 m vom Fahrbahnrand deshalb vollständig aufgehoben (siehe Tabelle 7 der Arbeitshilfe). Damit ist eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Art durch das Vorhaben hier nicht zu besorgen (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Die artspezifische Effektdistanz der Hohltaube beträgt nach Tabelle 5 der Arbeitshilfe 500 m. Insbesondere bedingt durch die Anlegung der Rampe Berlin – Heilbronn verlagert sich die immissionsbedingte Beeinträchtigungszone entlang des Straßenkörpers etwas tiefer in den Wald hinein. Der festgestellte Reviermittelpunkt der Art befindet sich in ca. 200-300 m Entfernung zur vorhandenen Autobahntrasse und damit schon jetzt innerhalb der Effektdistanz der Art. Gleichzeitig liegt er

damit auch schon innerhalb der 58 dB(A)-Isophone (siehe Unterlage 19.2.3 Blatt 1 T); ein Schallpegel von 58 dB(A) tags stellt auch für diese Art den kritischen Schallpegel dar (siehe Nr. 1.2.2.1 der Arbeitshilfe). Die Hohltaube muss daher hier bereits in gewissem Maß an Störungen gewöhnt sein. Trotzdem ist, auch wenn man den Abfall des Geländes nach Westen hin mitberücksichtigt, der eine gewisse Abschirmung gegen Störungen bewirkt, ein Funktionsverlust von Lebensraum der Art im Grundsatz letztlich nicht auszuschließen. Unter Berücksichtigung der Maßnahme 9 A<sub>FFH</sub>, mit welcher u. a. potentielle Höhlen- und Nahrungsbäume für Spechte und höhlennutzende Folgearten freigestellt werden, ist eine betriebsbedingte Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population der Hohltaube aber im Ergebnis nicht zu befürchten (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Gleiches gilt auch in Bezug auf baubedingte Auswirkungen des Vorhabens. Hier kann es zwar durch Baustellenverkehre zu einer zusätzlichen Abnahme der Habitateignung kommen, da auch für die Hohltaube nur geringe Verkehrsmengen innerhalb einer Zone von 100 m nachteilige Auswirkungen haben (siehe Nr. 1.2.2.2 der Arbeitshilfe). Dem wirkt aber auch in Bezug auf diese Art die Maßnahme 3 V wirksam entgegen; sie sichert auch den 100 m-Bereich um den festgestellten Reviertelpunkt der Hohltaube ab.

In Bezug auf das Risiko, mit Fahrzeugen auf den Autobahnabschnitten im Wirkraum des Vorhabens zu kollidieren, ist festzustellen, dass schon die vorhandenen Autobahntrassen verkehrsreiche Barrieren für die Hohltaube darstellen; mit diesen ist die Art bereits im Bestand konfrontiert. Unter Berücksichtigung des vorgesehenen baulichen Umfangs des Vorhabens kann deshalb hier keine merkliche Erhöhung des Kollisionsrisikos der Art gegenüber der gegebenen Situation festgestellt werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

i) Der Kleinspecht konnte im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen werden. Die Waldbereiche im Untersuchungsgebiet weisen zudem keine besondere Habitateignung für die Art auf; ein Vorkommen ist dennoch nicht gänzlich auszuschließen.

Der Kleinspecht gehört zu den Vogelarten mit nur schwacher Lärmempfindlichkeit (siehe Nr. 1.2.4.1 der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr). Die artspezifische Effektdistanz beträgt 200 m (siehe Tabelle 16 der Arbeitshilfe). Nach der Tabelle 13 der Arbeitshilfe geht bei einer Verkehrsbelastung von mehr als 50.000 Kfz/24 h im Bereich vom Fahrbahnrand bis zu einer Entfernung von 100 m die Habitateignung für die Art vollständig verloren, in der Zone zwischen 100 m und 200 m Entfernung vom Fahrbahnrand ist die Habitateignung um 40 % gemindert. Im Hinblick darauf ist eine Beschädigung von Niststätten der Art dadurch, dass die baulichen Veränderungen im Rahmen des Vorhabens überwiegend innerhalb der ersten 100 m neben dem bestehenden Fahrbahnrand durchgeführt werden, nicht zu besorgen (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Erhebliche Störungen von Brutpaaren i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten durch bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen (Zunahme von Lärmimmissionen und visuelle Effekte) sind unter Berücksichtigung der durch die vorhandenen Autobahntrassen schon bestehenden hohen Vorbelastungen nicht zu erkennen. Auch wenn unabhängig davon Störeinwirkungen auf einzelne Tiere nicht gänzlich ausgeschlossen werden können, so führt dies jedenfalls nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population des Kleinspechts (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Auch für den Kleinspecht stellen die vorhandenen Autobahntrassen schon im Bestand verkehrsreiche Barrieren dar, mit denen die Art, ebenso wie mit dem starken Verkehr, schon derzeit konfrontiert ist. Unter Berücksichtigung der bekannten

Artspezifika darf deshalb auch insoweit davon ausgegangen werden, dass die Veränderungen im Zuge des gegenständlichen Vorhabens zu keiner merklichen Erhöhung des Risikos, mit Fahrzeugen zu kollidieren, gegenüber der bestehenden Situation führen (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

j) Im Eingriffsbereich des Vorhabens konnten bei den projektbezogenen Erhebungen keine geeigneten Brutplätze (Horstbäume) für den Mäusebussard festgestellt werden. Die Art wahrt zudem bei Brutstandorten eine Distanz von 200 m zu wiederkehrenden Störungseffekten (vgl. S. 49 sowie Tabelle 19 der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr); zu solchen gehören auch stark befahrene Straßen. Eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Mäusebussards durch das Vorhaben kann deshalb ausgeschlossen werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Da innerhalb des gesamten Untersuchungsgebietes keine Horste des Mäusebussards bekannt geworden sind und die Art bei der Jagd wenig störungsempfindlich ist, können erhebliche Störungen von Brutpaaren im Sinn von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten infolge von bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen (Zunahme von Lärmimmissionen und visuelle Effekte) ausgeschlossen werden. Auch wenn unabhängig davon Störeinwirkungen auf einzelne Tiere nicht vollkommen auszuschließen sind, führt dies jedenfalls im Ergebnis nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population.

Der Mäusebussard gehört zwar zu den besonders kollisionsgefährdeten Vogelarten, die als Mäusejäger und Aasfresser Straßen auch gezielt anfliegen (siehe S. 10 der Arbeitshilfe). Greifvögel wie er sind anerkanntermaßen aber auch dafür bekannt, dass sie Kollisionen mit Fahrzeugen durch ihre artspezifische Vorsicht und ihre gute Reaktionsfähigkeit oftmals umgehen können. Infolge dessen ist unter Berücksichtigung des schon jetzt wegen der vorhandenen Autobahntrassen gegebenen Kollisionsrisikos mit anderen Fahrzeugen im Ergebnis keine spürbare Erhöhung dieses Risikos durch das Vorhaben zu erkennen (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

k) Der Raufußkauz konnte im Rahmen der Untersuchungen im Vorfeld der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen im Wirkraum des Vorhabens nicht angetroffen werden. Zudem gehört die Art zu den Vogelarten mit hoher Lärmempfindlichkeit (siehe Nr. 1.2.1 der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr). Entlang von Straßen mit Verkehrsmengen von über 10.000 Kfz/24 h wird innerhalb der nächtlichen 47 dB(A)-Isophone der dortige Lebensraum vollständig entwertet (vgl. Tabelle 3 der Arbeitshilfe). Im Hinblick darauf ist schon jetzt das gesamte Untersuchungsgebiet sowie dessen Umfeld bis max. etwa 500 m darüber hinaus für Quartiere des Raufußkauzes nicht geeignet (zum genauen Verlauf der Isophonen siehe Unterlage 19.2.3 Blatt 1 T). Im Eingriffsbereich des Vorhabens, der in einer Entfernung von weniger als 100 m von den bestehenden Fahrbahnrandern zu liegen kommt, kann daher eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Art ausgeschlossen werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Da in einer Entfernung von den vorhandenen Autobahntrassen, in der nach dem Verlauf der 47 dB(A)-Isophone mit Quartieren des Raufußkauzes gerechnet werden kann, durch das Vorhaben keine spürbare Veränderung der Lärmbelastung erfolgt (siehe wiederum Unterlage 19.2.3 Blatt 1 T), sind auch erhebliche Störeinwirkungen auf Tiere der Art während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten auszuschließen (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Der Raufußkauz ist auch bereits jetzt mit den verkehrsreichen Autobahntrassen im Untersuchungsgebiet konfrontiert; im Hinblick darauf darf unter Berücksichtigung

des Umfangs der mit dem Vorhaben verbundenen baulichen Veränderungen davon ausgegangen werden, dass keine merkliche Steigerung des Risikos der Art, mit Fahrzeugen zu kollidieren, gegenüber der bestehenden Situation eintritt. Damit ist auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht erfüllt.

l) Bäume mit Schwarzspechthöhlen konnten im Eingriffsbereich des Vorhabens nicht angetroffen werden. Der Schwarzspecht gehört nach der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr zur Gruppe der Vogelarten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit (siehe Nr. 1.2.2 der Arbeitshilfe). Die artspezifische Effektdistanz beträgt nach Tabelle 5 der Arbeitshilfe 300 m. Hinzu kommt bei dieser Artengruppe, dass sich lärmunabhängige Effektdistanzen mit lärmbedingten Effekten überlagern. Bei Verkehrsmengen über 50.000 Kfz/24 h nimmt die Habitatsignung innerhalb der ersten 100 m vom Fahrbahnrand um 100 % ab (siehe Tabelle 7 der Arbeitshilfe), d. h. innerhalb dieser Zone ist ein Vorkommen von Spechthöhlen nicht in Rechnung zu stellen. Eine vorhabensbedingte Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist deshalb nicht zu besorgen (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Mit der Umgestaltung des AK Nürnberg-Ost, insbesondere dem Bau der neuen Rampe Berlin – Heilbronn, verlagert sich die immissionsbedingte Beeinträchtigungszone tiefer in den Waldbestand hinein. Nach den Ergebnissen der projektbezogenen Untersuchungen liegt der Reviermittelpunkt der Art westlich der A 9 etwa 200-300 m von der bestehenden Autobahn entfernt und damit schon im Grenzbereich der Effektdistanz der Art. Ebenso liegt er damit schon innerhalb der 58 dB(A)-Isophone (siehe Unterlage 19.2.3 Blatt 1 T). Der Schallpegel von 58 dB(A) tags, hier berechnet für eine Höhe von 10, stellt für Vogelarten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit den kritischen Schallpegel dar (siehe Nr. 1.2.2.1 der Arbeitshilfe). Im Hinblick darauf ist festzustellen, dass die Art vorliegend bereits in gewissem Umfang an Störungen gewöhnt ist. Dies belegen auch im Rahmen der projektbezogenen Untersuchungen festgestellte Hackspuren des Schwarzspechts an Bäumen in autobahnnahen Waldrandbereiche beidseits der A 9. Trotz dieser Gewöhnung und obwohl das Gelände nach Westen hin abfällt, so dass eine gewisse Abschirmung gegen Störungen gegeben ist, die vom Verkehr auf der A 9 ausgehen, kann ein Funktionsverlust von Lebensraum der Art daher nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Bei Einbeziehung der Maßnahme 9 A<sub>FFH</sub> in die Betrachtung, bei welcher u. a. potentielle Höhlen- und Nahrungsbäume für Spechte freigestellt werden, steht eine betriebsbedingte Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population des Schwarzspechts aber im Ergebnis nicht zu befürchten (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Gleiches gilt auch in Bezug auf baubedingte Auswirkungen des Vorhabens. Hier kann es zwar durch Baustellenverkehre zu einer zusätzlichen Abnahme der Habitatsignung kommen, da auch für den Schwarzspecht nur geringe Verkehrsmengen innerhalb einer Zone von 100 m nachteilige Auswirkungen haben (siehe Nr. 1.2.2.2 der Arbeitshilfe). Dem wirkt aber auch in Bezug auf diese Art die Maßnahme 3 V wirksam entgegen; sie sichert auch den 100 m-Bereich um den festgestellten Reviermittelpunkt des Schwarzspechts ab.

Die schon vorhandenen Autobahntrassen stellen auch in Bezug auf den Schwarzspecht verkehrsreiche Barrieren dar, mit denen die Art bereits derzeit konfrontiert ist. Berücksichtigt man den konkreten Umfang der mit dem Vorhaben verbundenen baulichen Veränderungen, so darf auch insoweit davon ausgegangen werden dass das Vorhaben keine mehr als vernachlässigbare Erhöhung des Risikos, dass Artindividuen mit dem Straßenverkehr kollidieren, gegenüber der Bestandsituation bewirkt (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

m) Brutbäume des Sperbers sind durch das Vorhaben nach den Ergebnissen der projektbezogenen Untersuchungen nicht erkennbar betroffen. Zu berücksichtigen

ist außerdem, dass die Art bei Brutstandorten eine Distanz von 150 m zu wiederkehrenden Störungseffekten wahrt (vgl. Tabelle 19 der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr); zu solchen gehören auch stark befahrene Straßen. Da der Eingriffsbereich vollständig innerhalb der 150 m-Zone entlang der vorhandenen Straßentrassen liegt, kann eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Sperbers durch das Vorhaben ausgeschlossen werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Der Sperber gehört zu den Vogelarten, für die Verkehrslärm keine Relevanz besitzt (vgl. Tabelle 19 der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr); für ihn sind bei der Standortwahl von Brutplätzen optische Effekte ausschlaggebend. Durch den vorgesehenen Neubau bzw. die vorgesehene Verschiebung von Rampen verlagern sich bereichsweise die vom Verkehr ausgehenden optischen Störeffekte tiefer in die angrenzenden Waldbestände hinein. Nachdem jedoch keine bekannten Brutplätze hiervon betroffen sind und außerdem insoweit ausreichende Ausweichmöglichkeiten für die Art im Untersuchungsgebiet bestehen, sind im Ergebnis keine erheblichen Störungen i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten durch bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen (insbesondere visuelle Effekte) zu besorgen, zumal die Art bei der Jagd wenig störungsempfindlich ist. Auch wenn unabhängig davon Störeinträge auf Einzeltieren nicht gänzlich ausgeschlossen werden können, führt dies wegen des zuvor Gesagten jedenfalls nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population.

Auch für den Sperber gilt, dass wegen der bestehenden, stark befahrenen Autobahntrassen bereits jetzt ein Risiko für die Art besteht, mit Fahrzeugen im Verkehrsraum zu kollidieren. Im Hinblick darauf ist unter Berücksichtigung der bekannten Artspezifika im Ergebnis durch das Vorhaben keine mehr als vernachlässigbare Erhöhung dieses Kollisionsrisikos gegenüber der gegebenen Situation zu erkennen (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

n) Auch der Sperlingskauz konnte im Rahmen der projektbezogenen Untersuchungen im Wirkraum nicht angetroffen werden. Er gehört nach der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr zur Gruppe der Vogelarten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit (siehe Tabelle 5 der Arbeitshilfe). Entlang von Straßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 50.000 Kfz/24 h entfällt in dem Bereich, der weniger als 100 m vom Fahrbahnrand entfernt liegt, die Habitateignung für die Art vollständig (siehe Tabelle 7 der Arbeitshilfe). Auf Grund dessen sind Quartierbäume im Eingriffsbereich des Vorhabens nicht anzunehmen; eine Schädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Art erfolgt damit durch das Vorhaben nicht (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Die artspezifische Effektdistanz des Sperlingskauzes beträgt nach Tabelle 5 der Arbeitshilfe 500 m. Durch die Errichtung zusätzlicher Fahrspuren bzw. Rampen östlich und westlich der A 9 sowie südlich der A 6 verlagert sich die immissionsbedingte Beeinträchtigungszone tiefer in den angrenzenden Waldbestand hinein. Mit Blick auf die hohe Immissionsvorbelastung durch die Autobahnen und die große Entfernung für die Art geeigneter Habitatbereiche außerhalb des Wirkraums des Vorhabens sind aber dennoch keine erheblichen Störungen i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG in Bezug auf die Art zu besorgen.

Der Sperlingskauz muss auch bereits jetzt mit den verkehrsreichen Autobahnen im Wirkraum leben; eine spürbare Erhöhung des Kollisionsrisikos der Art mit dem Fahrzeugverkehr durch die mit dem Vorhaben verbundenen baulichen Veränderungen gegenüber der bestehenden Situation stehen deshalb insgesamt nicht zu befürchten (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).



o) Habitatstrukturen mit Bedeutung als Fortpflanzungs- und Ruhestätten für den Trauerschnäpper sind vom Vorhaben nicht erkennbar betroffen. Die im Zuge des Vorhabens überbauten Bereiche liegen nahezu ausschließlich in einem Bereich von nicht mehr als 100 m von den bestehenden Fahrbahnrändern entfernt. Innerhalb dieses Bereiches ist für die Art als Vogelart mit schwacher Lärmempfindlichkeit (vgl. Tabelle 16 der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr) an Straßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 50.000 Kfz/24 h eine Habitateignung nicht gegeben (siehe Tabelle 13 der Arbeitshilfe). Auf Grund dessen können Beschädigungen oder Zerstörungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Trauerschnäppers durch das Vorhaben ausgeschlossen werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

In dem Bereich, in dem der Trauerschnäpper im Rahmen der vorhabensbezogenen Erfassungen im nordöstlichen Teil des Untersuchungsgebietes nachgewiesen werden konnte, sind durch das Vorhaben keine vermehrten Störwirkungen zu befürchten, da die A 9 auf Höhe von Fischbach ostseitig nahezu deckungsgleich mit der schon bestehenden Trasse verläuft und mit dem Vorhaben keine Erhöhung der Verkehrsbelastung einhergeht. Durch die zusätzlichen Rampen bzw. Fahrspuren weiter südlich erfolgt zwar insoweit eine Verlagerung von verkehrsbedingten Störwirkungen weiter in den Wald hinein. Von der Art aktuell genutzte Habitatstrukturen sind hiervon jedoch nicht betroffen; insgesamt ist deshalb eine bau- oder betriebsbedingte merkliche Erhöhung der Störwirkungen für die Art unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Vorbelastungen nicht zu erkennen. Auch wenn Störeinträge auf einzelne Tiere nicht gänzlich auszuschließen sind, führt dies jedenfalls nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Der Trauerschnäpper ist ebenso bereits derzeit mit den verkehrsreichen Autobahnen konfrontiert und dabei einem gewissen Risiko, mit Fahrzeugen zu kollidieren, ausgesetzt. Mit Blick auf die mit dem Vorhaben verbundenen baulichen Veränderungen kann insgesamt keine merkliche Erhöhung dieses Risikos gegenüber der bestehenden Situation festgestellt werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

p) Bei den im Vorfeld der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen für das Vorhaben durchgeführten Erhebungen konnten im Eingriffsbereich keine für den Turmfalke nutzbaren Nester oder Horste aufgefunden werden; Beschädigungen oder Zerstörungen von Fortpflanzungs- Ruhestätten sind deshalb nicht zu besorgen (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Auch im Umfeld der Eingriffsbereiche des Vorhabens sind keine Brutstätten des Turmfalken bekannt geworden. Erhebliche Störungen i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten durch bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen (Zunahme von Lärm und visuelle Effekte) sind auf Grund dessen ebenso nicht zu erkennen, zumal die Art bei der Jagd wenig störungsempfindlich ist. Auch wenn unabhängig davon Störeinträge auf einzelne Tiere nicht zur Gänze ausgeschlossen werden können, führt dies jedenfalls nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population des Turmfalken.

Der Turmfalke gehört zwar zu den besonders kollisionsgefährdeten Vogelarten, die als Mäusejäger und Aasfresser Straßen auch gezielt anfliegen (siehe S. 10 der Arbeitshilfe). Greifvögel wie er sind anerkanntermaßen aber auch dafür bekannt, dass sie Kollisionen mit Fahrzeugen durch ihre artspezifische Vorsicht und ihre gute Reaktionsfähigkeit oftmals umgehen können. Infolge dessen ist unter Berücksichtigung des schon jetzt wegen der vorhandenen Autobahntrassen gegebenen Kollisionsrisikos mit anderen Fahrzeugen im Ergebnis keine merkliche Erhöhung dieses Risikos durch das Vorhaben zu erkennen (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

q) Eine Brut des Uhu konnte im Jahr 2015 in der Kompostieranlage östlich des Wirkraums festgestellt werden. Anfang März 2016 wurde der Uhu auch am Ersatzhorstplatz gesichtet. Im Rahmen der daraufhin veranlassten ergänzenden Untersuchungen in den Jahren 2016 und 2017 ließen sich aber keine Brutaktivitäten der Art feststellen; 2016 wurde der Standort des Ersatzhorstplatzes nur mehrere Male ohne weitere Nutzung als Brutplatz angeflogen. Der Uhu gehört nach der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr zur Gruppe der Vogelarten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit (Nr. 1.2.2 der Arbeitshilfe). Die artspezifische Effektdistanz beträgt nach Tabelle 5 der Arbeitshilfe 500 m, der kritische Schallpegel beträgt 58 dB(A) tags. Vom Uhu ist gleichzeitig aber auch bekannt, dass er an zeitweilig sehr lauten Plätzen brütet, wenn der Lärm auf die hellen Stunden beschränkt bleibt (siehe S. 15 der Arbeitshilfe). Bei dem festgestellten Brutplatz handelt es sich um einen solchen zeitweilig lauten Standort. Er liegt mit ca. 400 m Entfernung vom bestehenden Straßenrand innerhalb der genannten Effektdistanz und auch innerhalb der 58 dB(A)-Isophone (siehe Unterlage 19.2.3 Blatt 1 T). Der Uhu nutzt hier vor allem das hohe Nahrungsangebot, das sich ihm im Bereich der Kompostieranlage bietet. Dieser Bereich ist von seiner spezifischen Ausprägung her stark limitiert und wird von dem Vorhaben nicht beeinträchtigt, so dass eine vorhabensbedingte Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, auch durch Entwertung des Lebensraums, mit dem Vorhaben nicht verbunden ist (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Die schon vorhandenen Autobahntrassen im Wirkraum des Vorhabens bringen durch ihr hohes Verkehrsaufkommen bereits ein erhebliches Beeinträchtigungspotential für den Uhu mit sich. Der Brutstandort des Uhus liegt – wie schon dargelegt – noch innerhalb des Bereichs, für den von den bestehenden Autobahnabschnitten Beeinträchtigungen für die Art ausgehen. Nur die zeitlich geregelten Arbeitsabläufe auf dem Gelände der Kompostieranlage sowie das dortige Nahrungsangebot machen den Standort trotz der gegebenen Störungen attraktiv. Auch wenn die Rampen des AK Nürnberg-Ost durch das Vorhaben um bis zu 100 m näher an die Kompostieranlage heran rücken, ist im Hinblick auf die vorbelastete Lage des Brutplatzes sowie den immer noch verbleibenden Abstand zur Autobahn im Ergebnis nicht mit einer Zunahme betriebsbedingter Störungen zu rechnen, die unter Berücksichtigung der bestehenden Situation zu erheblichen Störungen i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG von Tieren der Art während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten führen könnten.

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird in Bezug auf den Uhu auch nicht erfüllt. Der Uhu ist auch jetzt schon mit den im Untersuchungsgebiet vorhandenen Autobahntrassen und dem starken Verkehr darauf konfrontiert. Auch wenn bestimmte Rampen des AK Nürnberg-Ost durch das Vorhaben um bis zu 100 m näher an die Kompostieranlage heranrücken und dabei neue Dammböschungen entstehen, führt dies jedoch insgesamt nicht zu einer merklichen Erhöhung des jetzt schon bestehenden Risikos, dass die Individuen der Art mit Fahrzeugen dort kollidieren. Die Autobahnabschnitte im Vorhabensgebiet sowie die neuen bzw. umgestalteten Rampen müssen zum Anfliegen des Nahrungshabitats im Bereich der Kompostieranlage vom Brutplatz aus nicht überflogen werden. Es ist auch nicht erkennbar, dass die Ränder der Autobahntrassen durch das Vorhaben eine zusätzliche Bedeutung als Nahrungslebensraum gegenüber der bestehenden Situation erlangen und dadurch ein zusätzliches Kollisionsrisiko entsteht. Zu berücksichtigen ist außerdem, dass nach den aktuellen naturschutzfachlichen Erkenntnissen weite Ausflüge des Uhus im Revier selten sind, die Flüge stellen in der Regel kurze Ereignisse von Sitzwarte zu Sitzwarte dar. Auf dem Gelände der Kompostieranlage bieten die dortigen Anlagen sowie Bäume der angrenzenden Waldränder für die Art geeignete Sitzwarten, die sich auch in ausreichender Entfernung zu den Autobahnflächen befinden, so dass auch unter

diesem Blickwinkel durch das Vorhaben keine Erhöhung des Mortalitätsrisikos eintritt.

r) Für das Untersuchungsgebiet und dessen Umgriff liegen keine Nachweise für den Waldkauz vor. Der Waldkauz gehört nach der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr zur Gruppe der Arten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit (vgl. Tabelle 5 der Arbeitshilfe). Bei dieser Gruppe wird – wie schon mehrmals dargelegt – entlang von Straßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 50.000 Kfz/24 h der Bereich bis 100 m neben dem Fahrbahnrand vollständig entwertet (siehe Tabelle 7 der Arbeitshilfe). Auf Grund dessen sind, da sich die Eingriffsbereiche des Vorhabens auf den 100 m-Bereich beschränken, keine Zerstörungen oder Beschädigungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Waldkauzes, insbesondere auch nicht von Quartierbäumen, zu besorgen (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Durch den Neubau der Rampen Heilbronn – Berlin und Berlin – Heilbronn sowie die Umgestaltung weiterer Rampen verlagert sich die immissionsbedingte Beeinträchtigungszone etwas tiefer in die angrenzenden Waldbestände hinein. Im Hinblick auf die dargestellten Ergebnisse der naturschutzfachlichen Erhebungen sind erhebliche Störeinträge auf Tiere i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten durch bau- und betriebsbedingte Einflüsse (Zunahme von Lärmimmissionen und visuelle Effekte) jedoch nicht zu befürchten; der Erhaltungszustand der lokalen Population des Waldkauzes bleibt in jedem Fall gewahrt.

Der Waldkauz ist auch schon jetzt mit den verkehrsreichen Autobahnen im Untersuchungsgebiet konfrontiert und einem Risiko, mit Fahrzeugen zu kollidieren, ausgesetzt. Mit Blick auf den baulichen Umfang der mit dem Vorhaben vorgesehenen Veränderungen lässt sich deshalb keine mehr als vernachlässigbare Steigerung des Kollisionsrisikos im Bereich der Autobahnflächen gegenüber der bestehenden Situation feststellen.

s) Die Waldohreule konnte im Rahmen der projektbezogenen Erhebungen im Untersuchungsgebiet nicht angetroffen werden, es existiert allerdings ein älterer Nachweis für die Waldohreule aus dem Nordosten des Untersuchungsgebiets, der allerdings schon über 20 Jahre alt ist. Auch diese Art gehört zu den Vogelarten mit mittlerer Lärmempfindlichkeit (Tabelle 5 der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr), so dass auch insoweit nach Tabelle 7 der Arbeitshilfe an Straßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 50.000 Kfz/24 h innerhalb der ersten 100 m neben dem Fahrbahnrand eine vollständige Entwertung des Lebensraums stattfindet. Nimmt man zudem in Blick, dass bei den durchgeführten Erhebungen im Eingriffsbereich auch keine Bäume mit Rabenvogelnestern als mögliche Quartiere erfasst worden, so kann eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Art durch das Vorhaben ausgeschlossen werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Auch in Bezug auf die Waldohreule gilt, dass durch den Neubau der Rampen Heilbronn – Berlin und Berlin – Heilbronn sowie die Umgestaltung weiterer Rampen sich die immissionsbedingte Beeinträchtigungszone etwas tiefer in die angrenzenden Waldbestände hinein verlagert. Im Hinblick auf die Ergebnisse der durchgeführten Erhebungen stehen erhebliche Störeinträge auf Tiere i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten durch bau- und betriebsbedingte Einflüsse (Zunahme von Lärmimmissionen und visuelle Effekte) jedoch nicht zu befürchten; der Erhaltungszustand der lokalen Population der Waldohreule verschlechtert sich jedenfalls nicht.

Eine mehr als zu vernachlässigende Erhöhung des Risikos, mit Fahrzeugen auf den Autobahntrassen zu kollidieren, ist mit dem Vorhaben für die Art ebenso nicht verbunden. Insbesondere ist sie bereits jetzt mit den verkehrsreichen Autobahnen konfrontiert und sieht sich deshalb auch schon derzeit einem Kollisionsrisiko ausgesetzt; insoweit tritt durch das Vorhaben keine spürbare Veränderung ein (§ 44 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG).

t) Die Waldschnepfe wurde bei den projektbezogenen Erhebungen bei der Nahrungssuche südwestlich des AK Nürnberg-Ost festgestellt. Auch diese Art ist eine Art mit mittlerer Lärmempfindlichkeit, so dass auch für sie gilt, dass an Straßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 50.000 Kfz/24 h innerhalb der ersten 100 m neben dem Fahrbahnrand der Lebensraum vollständig entwertet wird (Tabelle 7 der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr). Da sich der Eingriffsbereich des Vorhabens auf diese 100 m-Zone beschränkt, ist eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Art nicht in Rechnung zu stellen (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Durch den Neubau der Rampen Heilbronn – Berlin und Berlin – Heilbronn sowie die Umgestaltung weiterer Rampen verlagert sich die immissionsbedingte Beeinträchtigungszone etwas tiefer in die angrenzenden Waldbestände hinein. Die Waldschnepfe kann wegen der vorhandenen Strukturausstattung jedoch ohne weiteres in andere, nicht betroffene Waldbereiche ausweichen. Auch wenn vorhabensbedingte Störeinträge auf einzelne Tiere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten durch bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen (Lärm und visuelle Effekte) nicht vollkommen auszuschließen sind, führt dies jedenfalls im Ergebnis nicht zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population der Waldschnepfe (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Auch die Waldschnepfe ist bereits jetzt mit den stark befahrenen Autobahnen im Untersuchungsgebiet konfrontiert und deshalb einem Risiko, mit Fahrzeugen zu kollidieren, ausgesetzt. Mit Blick auf die baulichen Veränderungen im Rahmen des Vorhabens ist nicht zu erkennen, dass sich dieses Risiko merklich erhöhen wird (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

u) Der Wespenbussard konnte im Rahmen der projektbezogenen Untersuchungen westlich der Kompostieranlage bei kreisenden Flugbewegungen beobachtet werden. Innerhalb des Wirkraums wurde jedoch kein Horst der Art erfasst, noch gab es Anzeichen für ein besetztes Revier. Insbesondere konnten auch im Eingriffsbereich des Vorhabens keine Horste angetroffen werden. Eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann deshalb ausgeschlossen werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG).

Im Hinblick auf die Entfernung potentieller Horststandorte zu den Autobahnverkehrsflächen sind auch erhebliche Störungen von Brutpaaren i. S. v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten durch bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen (Lärm und visuelle Effekte) einer zu nicht zu besorgen, zumal der Wespenbussard bei der Nahrungssuche wenig störanfällig ist.

Auch für den Wespenbussard gilt, dass er bereits jetzt den stark befahrenen Autobahnen im Untersuchungsgebiet und dem daraus resultierende Risiko, mit Fahrzeugen zusammenzustoßen, ausgesetzt ist. Unter Berücksichtigung des Umfangs der mit dem Vorhaben vorgenommenen baulichen Veränderungen ist nicht zu erkennen, dass sich dieses Risiko gegenüber der bestehenden Situation spürbar steigern wird (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG).

### 3.3.6.2.2.3 Zusammenfassung

Im Ergebnis ist damit festzuhalten, dass dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben unter keinem Gesichtspunkt zwingende Normen des europäischen Artenschutzrechts bzw. deren nationaler Umsetzungsvorschriften entgegenstehen. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden durch die Verwirklichung des Vorhabens in Bezug auf keine der relevanten Arten erfüllt. An dem gefundenen Ergebnis bestehen auch aus naturschutzfachlicher Sicht keine Zweifel; die höhere Naturschutzbehörde hat die vorstehenden artbezogenen Bewertungen aus fachlicher Sicht bestätigt. Substantiierte Einwendungen wurden im Übrigen im Anhörungsverfahren hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Bewertung des Vorhabens in den ausgelegten Unterlagen nicht erhoben.

Soweit der Bund Naturschutz in Bayern e. V. darauf hinweist, dass ihm zugetragen worden sei, dass in der Umgebung des Vorhabens regelmäßig Kreuzottern beobachtet würden, insbesondere im Bereich des Fischbacher Friedhofs, und die Kreuzotter in den ausgelegten Planunterlagen nicht berücksichtigt sei, vermag dies an der dargestellten artenschutzrechtlichen Bewertung nichts zu ändern. Bei der Kreuzotter handelt es sich weder um eine in Anhang IVa der FFH-RL aufgeführte Tierart noch um eine Art, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nr. 2 BNatSchG genannt wird, so dass insoweit schon von vorne herein die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nicht greifen (vgl. § 44 Abs. 5 Sätze 2 und 5 BNatSchG). Der Forderung, die Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung zu ergänzen, muss deshalb nicht nachgekommen werden. Die Vorhabensträgerin hat unabhängig davon aber im Frühjahr 2017 eine ergänzende Begehung des angesprochenen Bereichs zur Überprüfung, ob dort tatsächlich Kreuzottern vorkommen, veranlasst. Dabei konnte die Art aber nicht angetroffen werden. Rein vorsorglich hat sie dennoch die Ausgleichsmaßnahme 11 A im Rahmen der eingebrachten Tektur dahin gehend erweitert, dass dabei nun auch dauerhafte Sonn- und Versteckmöglichkeiten für in der Umgebung vorkommende Reptilien angelegt werden (siehe entsprechendes Maßnahmenblatt in der Unterlage 9.3 T). Noch weiter gehende Maßnahmen sind jedenfalls nicht angezeigt.

### 3.3.6.3 *Berücksichtigung der Naturschutzbelange im Rahmen der Abwägung*

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

### 3.3.6.4 *Eingriffsregelung*

#### 3.3.6.4.1 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 unterlas-

sen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen) (§ 15 Abs. 2 BNatSchG).

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

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

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbstständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, NVwZ 1997, 914). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, NVwZ 2010, 66 Rn. 26, zur bis 28.02.2010 geltenden Rechtslage).

#### 3.3.6.4.2 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.).

Bei Erwägung von Modifizierungen an der von der Vorhabensträgerin gewählten Trasse hängt es weitgehend von den konkreten Umständen des Einzelfalles ab, ob es sich um Planungsalternativen oder bloße Vermeidungsmaßnahmen handelt. Die Unterscheidung hat im Wesentlichen danach zu erfolgen, ob eine in Erwägung gezogene Vermeidungsmaßnahme eine so erhebliche Umgestaltung des konkreten Vorhabens zur Folge hätte, dass sie bei objektiver Betrachtung nicht mehr als vom Antrag der Vorhabensträgerin umfasst angesehen werden kann. Dann stellt sie sich als eine nicht vom Vermeidungsgebot erfasste Alternativmaßnahme dar. Aber selbst bei der Qualifizierung als naturschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme ist weiter der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten (BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, NVwZ 2003, 1120, 1123 f.).

#### 3.3.6.4.3 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Eine ausführliche Beschreibung des betroffenen Gebietes, des vorhandenen Bestandes von Natur und Landschaft sowie der Umweltauswirkungen findet sich – neben den Ausführungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung unter C. 2 – insbesondere in Unterlage 19.1.1 T, auf 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 10,4 ha netto neu versiegelt, weitere ca. 10,8 ha Fläche werden überbaut, z. B. mit Böschungen und Mulden, ohne dass eine Versiegelung stattfindet. Dabei müssen knapp 16,3 ha Wald gerodet werden, die Beseitigung von Feld- und Straßenbegleitgehölzen bereichsweise ebenso notwendig. Daneben gehen auch Brachflächen verschiedener Art verloren. Der Hartgraben wird im Zuge des Vorhabens auf gewisser Länge verlegt, ebenso ein in diesen einmündender Graben. Der Katzengraben wird wegen der neu anzulegenden Rampen beidseits der A 9 nochmals abschnittsweise verrohrt. Mit der Anlegung neuer Rampen bzw. der Umgestaltung vorhandener gehen darüber hinaus Zerschneidungseffekte einher. Auch die immissionsbedingte Beeinträchtigungszone entlang der Autobahntrassen erweitert und verlagert sich durch die vorgesehenen baulichen Maßnahmen.

Wegen weiterer Einzelheiten zu den vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wird auf Kapitel 4 der Unterlage 19.1.1 T sowie Unterlage 9.4 T Bezug genommen. In diesen Unterlagen ist eine sachangemessene ökologische Bestandsaufnahme enthalten. Die zeichnerische Darstellung einschließlich der genauen Lage im Untersuchungsgebiet findet sich im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 19.1.3).

Zweifel daran, dass die Vorhabensträgerin hinreichend aussagekräftiges Datenmaterial zur Beurteilung der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen ermittelt hat, indem er 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.

#### 3.3.6.4.4 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, unter Berücksichtigung der insoweit verfügbaren Nebenbestimmungen gerecht wird. Die vom festgestellten Plan umfassten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im Einzelnen in Kapitel 3 der Unterlage 19.1.1 T beschrieben, worauf an dieser Stelle Bezug genommen wird. Zusätzlich hat die Vorhabensträgerin nach A. 3.3.9 bei der Ausführung der Beckenanlagen ASB/RHB 378-1R und ASB/RHB 380-1R zu beachten, dass die jeweiligen Absetzbecken mit einer umlaufenden Amphibienschutzeinrichtung sowie die Regenrückhaltebecken mit funktionsfähigen Ausstiegshilfen, insbesondere für Amphibien, versehen werden. Die Ausstiegshilfen sind dabei als schräg verlaufende Rampen mit aufgekantetem Gitter (als Schutz gegen möglichen Vogelfraß) auszubilden.

Um eine aus naturschutzfachlicher Sicht optimale Maßnahmenumsetzung zu gewährleisten, wurde der Vorhabensträgerin unter A. 3.3.3 aufgegeben, zur Umsetzung der artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen, der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung und zur Kohärenzsicherung sowie der sonstigen Ausgleichs-, Ersatz-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen eine ökologische Baubegleitung einzusetzen und diese vor Maßnahmenbeginn den zuständigen unteren Naturschutzbehörden zu benennen. Die der ökologischen Baubegleitung zufallenden Aufgaben sind an der genannten Stelle des Beschlusstextes skizziert. Über die örtlichen Einsätze ist Protokoll zu führen, das unaufgefordert der jeweiligen unteren Naturschutzbehörde zuzuleiten ist.

Die höhere Naturschutzbehörde hat angeregt, nochmals zu überprüfen, ob der neue Durchlass des Hartgrabens vergrößert und dabei durch den Einbau von sog. Trockenbermen eine zusätzliche Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Kleintiere geschaffen werden kann. Auch die Stadt Nürnberg meint, im Interesse einer möglichst guten ökologischen Durchgängigkeit solle der Durchlass so dimensioniert und ausgebildet werden, dass er als Korridor für Kleintiere dienen könne. Der Bauwerks- bzw. Rohrquerschnitt sei möglichst groß zu wählen und der Gewässerquerschnitt im Bauwerksbereich so gestalten, dass bei niedrigen und mittleren Abflüssen Uferbermen vorhanden seien. Beidseitige Bermen seien anzustreben, sie seien im Anschluss an das Bauwerk an die Ufer anzuschließen.

Dies hat die Vorhabensträgerin aufgegriffen und im Rahmen der eingebrachten Tektur die Ausgestaltung des Durchlasses des Hartgrabens dahin gehend abgeändert, dass dieser nunmehr mit zwei seitlichen Bermen von jeweils 80 cm Breite ausgeführt wird (siehe dazu Nr. 4.7.6 der Unterlage 1 T). Soweit die Stadt Nürnberg in diesem Zusammenhang darüber hinaus gefordert hat, die Funktion des Durchlasses als Querungsmöglichkeit für Fledermäuse durch eine geeignete Gestaltung des Ein- und Auslassbereichs zu optimieren, hat die Vorhabensträgerin darauf hingewiesen, dass eine Aufweitung der Ein- und Auslassbereiche hier nicht ohne weiteres zu bewerkstelligen ist, da diese tief in einer Mulde liegen und außerdem die mögliche Höhe des Durchlasses durch die Höhenlage der A 9 limitiert wird. Die geforderte Aufweitung kann mit Blick darauf nicht als eine der Vorhabensträgerin noch zumutbare Vermeidungsmaßnahme angesehen werden. Zudem konnten im Rahmen der vorhabensbezogenen Untersuchungen im Bereich des bestehenden Gewässerdurchlasses keine Wechselbeziehungen zwischen Fle-



dermausteil-lebensräumen festgestellt werden (siehe Unterlage 19.1.2 Blatt 1 T und Unterlage 19.1.3 Blatt 5 T), so dass auch eine konkreter Veranlassung für die gewünschte Gestaltung der Ein- und Auslassbereiche des Durchlasses nicht besteht.

Die Stadt Nürnberg weist daneben darauf hin, dass auf Höhe von Fischbach b. Nürnberg mit der Verlegung des Hartgrabens, dem Neubau von Lärmschutzanlagen, der Wiederherstellung eines Weges und der Erneuerung des Brückenbauwerkes umfangreiche Eingriffe verbunden seien; so sei eine flächige Beseitigung von Gehölzbeständen, u. a. naturnah ausgeprägte Eichengehölze, vorgesehen. Es sei eine detailliertere Betrachtung und Prüfung erforderlich, inwieweit zumindest ein Teil des betroffenen Gehölzbestandes und Einzelbäume erhalten werden können (z. B. Feldgehölz mit großer Eiche am Beginn der Hartgrabenverrohrung, weitere Eichen am Hartgraben, Gehölzbestand entlang des Friedhofszauns, Teile des Feldgehölzes zwischen Brückenbauwerk und Weg entlang Friedhof).

Die Vorhabensträgerin hält dem entgegen, dass der Umgriff des Bereichs, der während der Bauphase vorübergehend in Anspruch genommen wird, bereits auf ein Minimum beschränkt worden sei. Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Auffassung; eine (weitere) Verkleinerung der Bauelflächen würde die Umsetzung des Vorhabens in der planfestgestellten Form unmöglich machen bzw. zumindest zu kaum bewältigbaren Erschwernissen im Bauablauf führen. In Bezug auf die dauerhaft für das beanspruchten Flächen gilt ebenso, dass diese in dem betreffenden Bereich bei Beachtung aller maßgeblichen Belange und insbesondere auch der einschlägigen technischen Regelwerke nicht noch weiter verkleinert werden können. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin aber zugesagt, im Zuge der Ausführungsplanung zu prüfen, ob einzelne Bäume im betroffenen Bereich erhalten werden können.

In Bezug auf die in das Verfahren eingebrachte Tektur hat die Stadt in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass durch die nun vorgesehene Verlegung einer Gasleitung in dem angesprochenen Bereich die Gehölzbestände westlich der A 9 zusätzlich beeinträchtigt würden. Die Leitungstrasse solle möglichst so gelegt werden, dass das Feldgehölz, insbesondere die dort freistehende Eiche, geschont werde.

Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass durch die angesprochene Leitungsverlegung gegenüber der ursprünglichen Planung im betreffenden Bereich keine zusätzlichen Beeinträchtigungen in Bezug auf die angesprochenen Gehölzbestände entstehen. Das betroffene Areal westlich der Autobahn im Umfeld der Wegeüberführung wurde bereits nach der ausgelegten Planung als Baustelleneinrichtungsfläche herangezogen (siehe die ursprüngliche Fassung der Unterlage 10.1 Blatt 4), so dass ein entsprechender Eingriff bereits zu diesem Zeitpunkt vorgesehen war. Im Rahmen der eingebrachten Tektur hat sich hier lediglich die Böschungsbildung in geringem Maß geändert, dies hat auf das Ausmaß des Eingriffs in die Gehölzbestände aber keinen Einfluss.

Unter Würdigung und Abwägung aller bekannten Aspekte stellen sich die vorgesehenen Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen bei Berücksichtigung der vorstehend genannten Nebenbestimmungen, Zusagen und Planänderungen als ausreichend dar. Darüber hinaus gehende, der Vorhabensträgerin noch zumutbare Maßnahmen/Maßgaben sind nicht ersichtlich.

#### 3.3.6.4.5 Unvermeidbare Beeinträchtigungen

Trotz aller Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verursacht die 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:

- Versiegelung, Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung von Hecken und Gehölzen unterschiedlicher Art und Ausprägung
- Versiegelung, Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung von Brachflächen verschiedener Art und Ausprägung
- Versiegelung, Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung von Einzelbäumen, Baumreihen und Baumgruppen
- Versiegelung und Überbauung von Fließgewässern (Hartgraben, Katzensgraben, namenloser Graben)
- Versiegelung, Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung von Säumen und Staudenfluren
- Versiegelung, Überbauung, mittelbare Beeinträchtigung sowie bauzeitliche Beanspruchung von Waldflächen verschiedener Art, Zusammensetzung und Ausprägung einschließlich Waldmänteln und Vorwälder
- Versiegelung und Überbauung von Besenginsterheiden

Eine ins Detail gehende Beschreibung der unvermeidbaren Beeinträchtigungen findet sich in Teil 2 der Unterlage 9.4 T; hierauf wird Bezug genommen.

#### 3.3.6.4.6 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die vom vorhabensbedingten Eingriff ausgehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen müssen – wie unter C. 3.3.6.4.1 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. Die Pflicht zu möglichen Kompensationsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts striktes Recht (so schon 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, § 10 Abs. 1 Sätze 1 und 2 und § 11 Abs. 1 Satz 1 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 be-

nennen, wird im Rahmen der insoweit verfügbaren Nebenbestimmung A. 3.3.7 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 dementsprechende Verpflichtung der Vorhabensträgerin ist auch in der Nebenbestimmung A. 3.3.4 enthalten.

Die Zugriffsmöglichkeit auf die Maßnahmenflächen ist in ausreichender Weise abgesichert.

Die Flächen befinden sich zu einem guten Teil bereits im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung, wie sich insbesondere aus den Angaben zu den einzelnen Maßnahmen in Unterlage 9.3 T ergibt (vgl. dazu die Unterlagen 10.1 und 10.2 T). Insoweit kann die Vorhabensträgerin ohne Einschränkung auf die entsprechenden Flächen zugreifen. Die auf den betreffenden Flächen vorgesehenen Maßnahmen sind dadurch ebenso ausreichend abgesichert. Werden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf dem Eingriffsgrundstück oder auf einem sonstigen Grundstück des Vorhabensträgers durchgeführt, für das der Gestattungsbescheid Regelungen trifft, können die Kompensationsmaßnahmen entsprechend § 15 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG – wie vorliegend geschehen – durch die Festlegungen im Bescheid gegenüber dem Bescheidsadressaten und auf Grund der Rechtsnachfolgeregelung des § 15 Abs. 4 Satz 3 BNatSchG auch gegenüber einem etwaigen Rechtsnachfolger auch ausreichend mit den Mitteln des öffentlichen Rechts gesichert werden (siehe amtliche Begründung zur Bayerischen Kompensationsverordnung [http://www.stmuv.bayern.de/themen/naturschutz/eingriffsregelungen/bay\\_komp\\_vo/doc/begrueundung\\_baykomp\\_vo\\_2013\\_09\\_13.pdf](http://www.stmuv.bayern.de/themen/naturschutz/eingriffsregelungen/bay_komp_vo/doc/begrueundung_baykomp_vo_2013_09_13.pdf), dort S. 23).

Die Flächen, auf denen die Maßnahmen 14.1 A, 14.2 A, 14.3 A und 15 W vorgesehen sind, stehen im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (siehe wiederum Unterlage 9.3 T). Auch auf diese Flächen ist der Zugriff hinreichend sichergestellt. Die Bundesanstalt hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens ausdrücklich bestätigt, die entsprechenden bundeseigenen Flächen für die Kompensationsmaßnahmen im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens zur Verfügung zu stellen und den Abschluss einer diesbzgl. Verwaltungsvereinbarung angeboten. Die Vorhabensträgerin hat daraufhin den Abschluss einer solchen Vereinbarung verbindlich zugesagt. Dies genügt; eine weitergehende Absicherung, etwa in Form eines Grundbucheintrags, ist nicht erforderlich. Zwar sind nach § 11 Abs. 2 BayKompV in dem Fall, dass Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme auf dem Grundstück eines Dritten durchgeführt werden, der nicht Verpflichteter des Gestattungsbescheids ist, die Maßnahmen in geeigneter Weise nach Maßgabe des Zivilrechts dinglich zu sichern. Diese Verpflichtung besteht aber nach dem Verordnungswortlaut ausdrücklich dann nicht, wenn es sich bei dem Dritten um einen staatlichen oder kommunalen Träger handelt. Dies trifft für die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben zu; sie ist eine bundesunmittelbare rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts (vgl. § 1 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben vom 09.12.2004, zuletzt geändert am 05.02.2009). Auf eine dingliche Sicherung kann hier verzichtet werden, da bei solchen öffentlich-rechtlich verfassten Trägern generell von der Einhaltung entsprechender Verpflichtungen ausgegangen werden kann (amtliche Begründung zur Bayerischen Kompensationsverordnung a. a. O.).

Lediglich die Maßnahmen 17.1 E und 24 E T sollen auf Flächen durchgeführt werden, die sich privater Hand befinden. Der festgestellte Plan sieht hierfür jeweils eine dingliche Sicherung mittels Eintragung einer Grunddienstbarkeit vor; auf den für

die Maßnahme 24 E T vorgesehenen Flächen ist sie bereits in das Grundbuch eingetragen. Hierdurch ist auch der Zugriff auf diese Maßnahmenflächen sowie die Durchführung der entsprechenden Maßnahmen hinreichend gesichert (amtliche Begründung zur Bayerischen Kompensationsverordnung a. a. O.).

Mit Blick auf die vorstehenden Ausführungen bietet zudem die festgestellte Planung die notwendige Gewähr dafür, dass die für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlichen einzelnen Flächen dauerhaft ohne zeitliche Begrenzung verfügbar sind. Dies verlangt vorliegend § 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 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 Zuverfügungstellung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenflächen hier nicht ausreichend.

#### 3.3.6.4.7 Ausgleichbarkeit/Nichtausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen

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

Basierend auf den Erhebungen der Vorhabensträgerin, die insbesondere 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 Naturhaushaltes 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 Biotopnutzungstypen mit der aktuell geltenden Biotopwertliste zur Anwendung der Bayerischen Kompensationsverordnung (Stand 28.02.2014)

([http://www.stmuv.bayern.de/themen/naturschutz/eingriffsregelungen/bay\\_komp\\_vo/doc/biotopwertliste.pdf](http://www.stmuv.bayern.de/themen/naturschutz/eingriffsregelungen/bay_komp_vo/doc/biotopwertliste.pdf))

ab, so ist festzustellen, dass verschiedene Biotop-/Nutzungstypen vom Vorhaben betroffen sind, die nach der ersten Tabelle auf S. 9 der Biotopwertliste nur ge-

ring/schwer (langfristig) wiederherstellbar (Entwicklungsdauer 26-79 Jahre = Wertstufe 4) bzw. nur äußerst bis sehr gering/nicht bis schwer (langfristig) wiederherstellbar sind (Entwicklungsdauer mindestens 80 Jahre = Wertstufe 5). Dies betrifft folgende Biotop-/Nutzungstypen:

- Feldgehölze mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten, mittlere Ausprägung (B212-WO00BK)
- Einzelbäume/Baumreihen/Baumgruppen mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten, mittlere (B312) und alte Ausprägung (B313)
- Einzelbäume/Baumreihen/Baumgruppen mit überwiegend gebietsfremden Arten, mittlere Ausprägung (B322)
- Buchenwälder basenarmer Standorte, mittlere Ausprägung (L232-9110)
- sonstige standortgerechte Laub(misch)wälder, mittlere Ausprägung (L62)
- 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 wieder gutzumachen sind, sind mit dem Vorhaben damit nicht verbunden.

Die konkreten Beeinträchtigungen und ihre Lage lassen sich der festgestellten landschaftspflegerischen Begleitplanung (insbesondere Unterlage 19.1.3) 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. Zwar müssen auch bei einer landschaftsgerechten Neugestaltung die ursprünglichen landschaftsästhetischen Funktionen und Werte wieder vorhanden sein; gegenüber dem Ausgangszustand sind aber auch visuell wahrnehmbare Veränderungen möglich, sofern der grundsätzliche Landschaftscharakter gewahrt

bleibt. Der 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 vorgesehenen landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes dienen die plangegenständlichen Gestaltungsmaßnahmen 7.1 G – 7.5 G innerhalb des Straßenraums und im Bereich des Autobahnumfeldes. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen in Kapitel 5.2 der Unterlage 19.1.1 T, die entsprechenden Maßnahmenblätter in 9.3 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 Umfang nicht ausgleichbar im dargestellten Sinn ist, kann er im Wege des Ersatzes dennoch vollumfänglich funktional kompensiert werden.

#### 3.3.6.4.8 Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichs- und Ersatzflächen

Die Ermittlung des Kompensationsbedarfs und -umfangs erfolgt nach 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 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.

Für das gegenständliche Vorhaben besteht danach für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume in der Summe ein Kompensationsbedarf von 1.357.752 Wertpunkten. Die plangegegenständlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beinhalten einen Kompensationsumfang von insgesamt 1.360.042 Wertpunkten; sie decken damit insoweit den Kompensationsbedarf vollumfänglich ab.

Ergänzend werden für nicht flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen dieses Schutzgutes noch weitere kompensatorische Maßnahmen notwendig. Dies betrifft insbesondere den mit dem Vorhaben verbundenen Verlust von potentiellen Höhlen- oder sonstigen Quartierbäumen für Fledermäuse, den Verlust von Nahrungshabitatflächen von mehreren Waldvogelarten (Grauspecht, Schwarzspecht, Sperlingskauz, Hohltaube und Habicht) sowie die Minderung der Habitateignung von Flächen im Umfeld der plangegegenständlichen Autobahnabschnitte durch Verlagerung von betriebsbedingten Stör- und Randeffekten in Bezug auf im Untersuchungsgebiet brütenden Waldvogelarten. 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 notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Planung entsprechend berücksichtigt; auch er wird mit den planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen vollständig abgedeckt (vgl. zu näheren Einzelheiten dazu wiederum Teil der Unterlage 9.4 T). Darauf hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang, dass hier der in § 7 Abs. 3 BayKompV genannten 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 hinreichend klar aus Teil 1 der Unterlage 9.4 T (vgl. dazu auch Kapitel 5.1 der Unterlage 19.1.1 T).

Die Stadt Nürnberg moniert, dass die Verlegung autobahneigener Versorgungsanlagen (Ifd. Nr. 7.1 der Unterlage 11 T) auf Höhe von Fischbach b. Nürnberg in der Planung weitgehend nicht als Eingriff bilanziert werde bzw. keine Maßnahmen zur Vermeidung oder Kompensation vorgesehen seien. Dies hat die Vorhabensträgerin im Rahmen der eingebrachten Tektur aufgegriffen; die insoweit entstehenden Beeinträchtigungen sind im Rahmen der festgestellten landschaftspflegerischen Begleitplanung nun bilanziert, sie werden außerdem durch die vorgesehenen Maßnahmen insgesamt vollständig kompensiert (siehe dazu im Einzelnen Unterlage 9.4 T).

Die Stadt Nürnberg weist außerdem darauf hin, dass im Bereich des Beginns der Baustrecke der A 9 Flächen von Ausgleichsmaßnahmen der Stadt beansprucht werden. Dies sei nach Möglichkeit zu vermeiden. Falls dies nicht möglich sei, sei die Beeinträchtigungen auf der Grundlage des aktuellen Bestandswertes zu bilanzieren und auszugleichen. Außerdem sei ein Ausgleich für die verlorene Ausgleichsfläche bzw. den verlorenen Ausgleichwert zu schaffen.

Die Stadt spricht damit hauptsächlich die randliche Beanspruchung des Grundstücks Fl.-Nr. 291, Gemarkung Fischbach b. Nürnberg, an. Auf die vorgesehene Inanspruchnahme, die vor allem durch den Bau der Einfädelspur der Rampe Heilbronn – Berlin bedingt ist (siehe Unterlage 5 Blatt 5 T), kann aber aus Verkehrssicherheitsgründen nicht verzichtet werden. Die festgestellte Planung sieht deshalb vor, den im Bereich des angesprochenen Grundstücks u. a. durch Überbauung erfolgenden Eingriff funktional zu kompensieren (siehe die Bilanzierung in Teil 2 der Unterlage 9.4 T zum Bezugsraum 1). Für den darüber hinaus gehenden Verlust an Ausgleichswert, der der Stadt Nürnberg entsteht (die Ausgleichsfläche wurde für

bereits umgesetzte Bauvorhaben angelegt), wird die Vorhabensträgerin alternativ einen flächenmäßigen Ersatz im Verhältnis 1:1 oder eine entsprechende Anzahl an Wertpunkten leisten (siehe Nr. 6.3 der Unterlage 19.1.1 T). Die endgültige Festlegung, auf welche Weise dieser Verlust egalisiert wird, kann der Bauausführungsplanung überlassen werden. Eine sachgerechte Bewältigung der Problematik kann dort sichergestellt werden, insbesondere da mit Blick darauf, dass – wie bereits dargelegt – die plangegegenständlichen Kompensationsmaßnahmen etwa 2.000 mehr Wertpunkte erbringen, als für die Kompensation des mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffs notwendig ist, jedenfalls ein Ausgleich mittels Wertpunkten ohne Erweiterung des festgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzeptes sichergestellt werden kann.

Die höhere Naturschutzbehörde hat bestätigt, dass die landschaftspflegerische Begleitplanung die durch das Vorhaben hervorgerufenen Beeinträchtigungen innerhalb der einzelnen Bezugsräume zutreffend aufzeigt und dass das der festgestellten Planung zu Grunde liegende Kompensationskonzept geeignet ist, die auftretenden Beeinträchtigungen vollständig zu kompensieren.

#### 3.3.6.4.9 Beschreibung, Lage, Umfang und Ausführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die plangegegenständlichen Kompensationsmaßnahmen (wie auch die vorgesehenen sonstigen landschaftspflegerischen Maßnahmen) werden im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (Unterlage 9.2) 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 8 A<sub>CEF</sub>: Anbringen von Fledermauskästen.  
Bäume im Eingriffsbereich mit Baumhöhlen, Spalten oder abstehender Rinde, die Potential als Fledermausquartiere aufweisen, werden im Winterhalbjahr vor den geplanten Fällungen kartiert und markiert. Pro markiertem Baum, der als potentieller Quartierbaum identifiziert wurde und im Rahmen der Baufeldvorbereitungen gefällt wird, werden je drei Fledermauskästen an Bäumen aufgehängt, die für Fledermäuse gut anzufliegen sind, zum Schutz vor Beschädigungen durch den Forstbetrieb jedoch nicht an Kreuzungen oder potentiellen Holzlagerplätzen.
- Ausgleichsmaßnahme 9 A<sub>FFH</sub>: Freistellen von Altbäumen  
Dabei ist vorgesehen, 5-6 potentielle Höhlen- und Nahrungsbäume für Spechte und höhlennutzende Folgearten freizustellen. Dies soll durch Auflichten von Teilbereichen um die Stammbereiche (vor allem in Bereichen mit dichter Fichtenbestockung) erfolgen. Einzelne Bäume im Auslichtungsbereich werden als Totholz belassen (sowohl stehend als auch liegend). Hierdurch sollen Altbäume, die für Spechte und deren Folgenutzer derzeit nur schlecht zugänglich sind, für diese besser nutzbar gemacht werden, da die Bäume durch die Freistellung dann von den betreffenden Arten angefliegen werden können. Daneben werden in den freigestellten Bäumen künstliche, für Fledermäuse geeignete Höhlen angelegt.
- Ersatzmaßnahme 10 E<sub>FFH</sub>: Erweiterung des Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“  
Im Rahmen dieser Maßnahme ist die Einbeziehung eines an das Vogelschutzgebiet „Nürnberger Reichswald“ angrenzenden Waldbestandes in das



Schutzgebiet vorgesehen. Dies hat zur Folge, dass auch dort in Zukunft die Maßgaben des Managementplans für das Vogelschutzgebiet gelten und zu beachten sind. Die Maßnahme umfasst insgesamt eine Fläche von etwa 15,1 ha und kommt auf den Grundstücken Fl.-Nrn. 1053/8, 1053, 1036 und 1031/2, Gemarkung Schönberg, zu liegen (siehe Unterlage 9.2 Blatt 9). Die Maßnahmenfläche liegt südwestlich von Schönberg (Lauf a. d. Pegnitz) im Landkreis Nürnberger Land unmittelbar nordöstlich der Teilfläche 03 des Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichswald“ (siehe Unterlage 19.3.2 Blatt 1). Mit der Nebenbestimmung A 3.3.1 wurden der Vorhabensträgerin noch ergänzende punktuelle Aufwertungsmaßnahmen auf Maßnahmenfläche aufgegeben.

- Ausgleichsmaßnahme 11 A: Entwicklung magerer Offenlandflächen nordöstlich des AK Nürnberg-Ost auf einer Fläche von insgesamt 6.934 m<sup>2</sup> (53.427 Wertpunkte)
- Ausgleichsmaßnahme 12 A: Waldneugründung nordöstlich des AK Nürnberg-Ost auf einer Fläche von 3.381 m<sup>2</sup> (30.866 Wertpunkte)
- Ausgleichsmaßnahme 13 A: Waldneugründung südwestlich der AS Nürnberg-Fischbach auf einer Fläche von 10.564 m<sup>2</sup> ( 67.646 Wertpunkte)
- Ausgleichsmaßnahme 14.1 A: Waldneugründung auf Flächen des Muna-Geländes südwestlich der sog. FASA-Fläche mit einem Flächenumfang von 6.314 m<sup>2</sup> (49.793 Wertpunkte)
- Ausgleichsmaßnahme 14.2 A: Waldneugründung auf Flächen des Muna-Geländes südlich der sog. FASA-Fläche auf einer Fläche von 2.202 m<sup>2</sup> (11.809 Wertpunkte)
- Ausgleichsmaßnahme 14.3 A: Waldneugründung auf Flächen des Muna-Geländes auf der sog. POL-Fläche, ehem. Tanklager mit einem Flächenumfang von 80.370 m<sup>2</sup> (538.067 WP)
- Ersatzmaßnahme 16.1 E: Waldneugründung nördlich der A 6 bei Schwabach auf den ehem. Flächen des Stützpunktes Schwabach des Autobahnbetriebsdienstes auf einer Fläche von 22.816 m<sup>2</sup> (164.220 Wertpunkte)
- Ersatzmaßnahme 16.2 E T: Waldneugründung nördlich der A 6 bei Schwabach östlich der Lindenstraße mit einem Flächenumfang von 8.193 m<sup>2</sup> (50.824 Wertpunkte)
- Ersatzmaßnahme 16.3 E T: Waldneugründung südlich der A 6 bei Schwabach („Lindenstraße 81“) mit einem Flächenumfang von 4.457 m<sup>2</sup> (26.605 Wertpunkte).
- Ersatzmaßnahme 16.4 E T: Waldneugründung südlich der A 6 bei Schwabach („Maiselach“) mit einem Flächenumfang von 1.320 m<sup>2</sup> (6.662 Wertpunkte)
- Ersatzmaßnahme 17.1 E: Waldneugründung nördlich Winkelhaid „Steinbruchfeld“ auf einer Fläche von 7.429 m<sup>2</sup> (50.625 Wertpunkte)
- Ersatzmaßnahme 17.2 E: Waldneugründung nördlich Winkelhaid „Ameisenloch“ auf einer Fläche von 5.120 m<sup>2</sup> (34.877 Wertpunkte)
- Ersatzmaßnahme 18 E: Waldneugründung westlich Schwand („Herbstwiesen“) mit einem Flächenumfang von 3.980 m<sup>2</sup> (26.365 Wertpunkte)

- Ersatzmaßnahme 19 E T: Waldneugründung südwestlich von Großschwarzenlohe „See“ mit einem Flächenumfang von 2.247 m<sup>2</sup> (15.737 Wertpunkte)
- Ersatzmaßnahme 24 E T: Waldneugründung nordöstlich von Kammerstein („Bei Schattenhof“) im Umfang von 5.594 m<sup>2</sup> (46.432 Wertpunkte)
- Ersatzmaßnahme 25 E T: Entwicklung einer strukturreichen Offenlandfläche nördlich von Hannberg mit einem Umfang von 14.159 m<sup>2</sup> (114.129 Wertpunkte)
- Ersatzmaßnahme 26 E T: Entwicklung einer strukturreichen Offenlandfläche nordwestlich der A 6 bei Penzendorf („Ruhestein“) mit einem Umfang von 5.855 m<sup>2</sup> (43.908 Wertpunkte)
- Ersatzmaßnahme 27 E T: Entwicklung einer strukturreichen Offenlandfläche nördlich der A 6 bei Uigenau („Weinberg“) mit einem Umfang von 2.701 m<sup>2</sup> (9.496 Wertpunkte)
- Ersatzmaßnahme 28.1 E T: Entwicklung einer strukturreichen Offenlandfläche nördlich von Winkelhaid („Ameisenloch“) mit einem Flächenumfang von 1.130 m<sup>2</sup> (6.947 Wertpunkte)
- Ersatzmaßnahme 28.2 E T: Entwicklung einer strukturreicher Offenlandfläche nördlich von Winkelhaid („Am Bühl“) mit einem Flächenumfang von 2.180 m<sup>2</sup> (11.608 Wertpunkte)

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 Maßnahmeflächen ist aus den Unterlagen 9.1 Blatt 1 T und 9.2 ersichtlich.

Die in der öffentlich ausgelegten Planung vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen 19 E (Waldneugründung südwestlich Großschwarzenlohe „See“), 20 E (Waldneugründung südwestlich Günthersbühl „Keilwiesen“), 21 E (Waldneugründung nördlich Lampersdorf „Gemeindespan“), 22 E (Waldneugründung östlich Lampersdorf „Hackelfeld“), 23.1 E (Entwicklung strukturreicher Offenlandfläche südlich Großschwarzenlohe „In der Lache“), 23.2 E (Entwicklung strukturreicher Offenlandfläche südöstlich Großschwarzenlohe „Leinschlag“), 23.3 E (Entwicklung strukturreicher Offenlandfläche südöstlich Großschwarzenlohe „Am Bach“) und 23.4 E (Entwicklung strukturreicher Offenlandfläche südöstlich Großschwarzenlohe „Am Ratzenwinkel“) wurden im Zuge der eingebrachten Tektur aus der Planung herausgenommen. Die diesbzgl. Einwendungen der Eigentümer der dafür eingeplanten Grundstücke haben sich damit erledigt.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach weist in Bezug auf die öffentlich ausgelegte Planung darauf hin, dass für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 7,11 ha landwirtschaftlich genutzte Fläche in Anspruch genommen werden. Insgesamt würden für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ca. 20,37 ha Fläche beansprucht. Der Verlust an landwirtschaftlicher Kulturfläche sei für viele Betriebe schwer auszugleichen, denn Ackerflächen seien in den Gemeinden rund um Nürnberg sehr knapp. Der beträchtliche Verlust an landwirtschaftlichen Nutzflächen verschärfe den Wettbewerb um den knappen Faktor Boden. Die steigere den Pachtpreis und schwäche die Wirtschaftskraft der aktiven landwirtschaftlichen Betriebe. Um den Verlust landwirtschaftlicher Nutzfläche so gering wie möglich zu halten und um dem Gebot des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden nachzukommen, schlägt der Bereich Landwirtschaft des Amtes für Ernährung, Land-

wirtschaft und Forsten mehrere Änderungen in Bezug auf die landschaftspflegerischen Maßnahmen vor.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach meint, da die ausgelegten Antragsunterlagen 86.049 Wertpunkte mehr an Kompensation vorsähen als nach der Bedarfsberechnung in Unterlage 9.4 T erforderlich, sei der Maßnahmenumfang auf den landwirtschaftlichen Flächen zu reduzieren und hierfür die Maßnahmen 23.1 E und 23.3 E komplett zu streichen sowie den Umfang der Maßnahmen 23.2 E und 23.4 E zu verkleinern. Der Bayerische Bauernverband weist ebenso darauf hin, dass in der Planung rechnerisch eine Überkompensation enthalten sei, welche von ihm abgelehnt werde.

Diesen Vorschlag hat die Vorhabensträgerin im Rahmen der eingebrachten Tekturplanung umgesetzt; wie bereits dargelegt, hat sie den Maßnahmenkomplex 23 E insgesamt (und damit alle vier genannten Einzelmaßnahmen) aus der Planung herausgenommen. Im Gegenzug sieht die festgestellte Planung die Maßnahmen 25 E T, 26 E T, 27 E T, 28.1 E T und 28.2 E T vor, um die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriff in Offenlandbereiche zu kompensieren. Insoweit besteht vorliegend insgesamt ein Kompensationsbedarf von 239.157 Wertpunkten (siehe Teil 2 der Unterlage 9.4 T), so dass auf entsprechende Kompensationsmaßnahmen nicht verzichtet werden kann. Soweit in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen wird, dass durch das Vorhaben im Umgriff des Baufeldes wieder größere Offenlandflächen entstünden, welche auch als Ausgleichmaßnahmen angerechnet werden könnten, ist dem nicht zu folgen. Zum einen werden die bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen, soweit sich auf diesen derzeit Waldbestände finden, wieder aufgeforstet (siehe dazu die Ausführungen unter C. 2.1.4.2); dies betrifft einen erheblichen Teil der Baufeldflächen. Zum anderen unterliegen die betreffenden Flächen auf Grund ihrer Nähe zu den Autobahnfahrbahnen ohnehin vielfachen Beeinträchtigungen, außerdem müssen sie aus Verkehrssicherheitsgründen in gewisser Art und Weise gepflegt werden. Eine gangbare Möglichkeit dafür, in Straßennähe über die festgestellte Planung hinaus geeignete Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen vorzunehmen, vermag die Planfeststellungsbehörde hier deshalb nicht zu erkennen. Der Vollständigkeit halber darf an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen grundsätzlich auch abseits der Fahrbahnen durchgeführt werden sollen, zumindest aber außerhalb des mittelbaren Beeinträchtigungskorridors (vgl. zu § 8 Abs. 1 der Vollzugshinweise zur Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) vom 07.08.2013 für den staatlichen Straßenbau, Fassung mit Stand 02/2014)). Innerhalb dieser Zone sollen Maßnahmen nur in begründeten Ausnahmefällen liegen; zudem führt die Vorbelastung durch die Straße zu einer Verringerung der zu erzielenden Wertigkeit. Damit ist im Wesentlichen auch schon die Frage beantwortet, ob naturnah gestaltete Straßenbegleitflächen sowie Regenrückhaltebecken dem Ausgleich bzw. Ersatz im Rahmen der Eingriffsregelung oder dem waldrechtlichen Ausgleich dienen könnten, um landwirtschaftliche Flächen zu schonen. Hinsichtlich der angesprochenen Beckenanlagen ist in diesem Zusammenhang außerdem in Blick zu nehmen, dass diese vorliegend relativ „technisch“ gestaltet werden; im Grundwasserbereich liegende Absetz- und Rückhaltebecken sind als rechteckige Betonbecken geplant, die regelmäßig zu kontrollieren und auszubaggern sind. Wegen letzterem ist auch eine geeignete Möglichkeit, die Anlagen mit Bagger und Lkw zu umfahren, vorzuhalten. Eine naturnahe Gestaltung der Beckenanlagen ist damit nur sehr eingeschränkt möglich, so dass auch insoweit ein naturschutz- bzw. forstfachlich ausreichendes Aufwertungspotential der Flächen im Umfeld der Anlagen nicht ersichtlich ist, auch nicht in Bezug auf die Becken, die teilweise in etwas größerer Entfernung vom Straßenrand zu liegen kommen.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten meint außerdem, die Maßnahme 15 W solle auch für den Ausgleich im Rahmen der Eingriffsregelung herangezogen werden.

Dem muss entgegen gehalten werden, dass die im Rahmen der Maßnahme vorgesehene Sukzession bzw. Erhaltung von Magerrasen (siehe Unterlage 9.3 T) keine naturschutzfachliche Aufwertung bewirkt, die im Rahmen der Eingriffsregelung berücksichtigt werden könnte (vgl. dazu auch Teil 2 der Unterlage 9.4 T). Dieses Ansinnen muss deshalb zurückgewiesen werden.

Das plangegenständliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenkonzept ist – unabhängig vom vorstehend abgehandelten Vorbringen des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten – außerdem an den Vorgaben von § 15 Abs. 3 BNatSchG zu messen. 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, bei landkreisübergreifenden Maßnahmen das Gesamtgebiet der betroffenen Landkreise. 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 großer Teil der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf Flächen vorgesehen ist, die der Landwirtschaft schon heute nicht zur Nutzung zur Verfügung stehen. Dies betrifft insbesondere die Maßnahmen 11 A, 12 A, 13 A, 14.1 A, 14.2 A, 14.3 A, 15 W, 16.1 E und 16.3 E T. Diese Flächen werden damit nicht einer bestehenden oder zumindest möglichen landwirtschaftlichen Nutzung entzogen. Die Maßnahme 16.2 E T kommt auf einer Fläche zu liegen, die nicht überdurchschnittlich ertragreich im dargelegten Sinn ist. Die Ackerzahlen der Fläche liegen unter dem Durchschnittswert der Ackerzahlen im Stadtgebiet Schwabach (siehe Tabelle 3 der Unterlage 19.1.1 T). Auch die Acker- bzw. Grünlandzahlen der für die Maßnahmen 16.4 E T, 19 E T, 26 E T, 27 E T, 28.1 E T und 28.2 E T vorgesehenen Flächen liegen unter der jeweiligen Landkreisdurchschnittswerten der Acker- bzw. Grünlandzahlen. In Bezug auf Teilflächen gilt dies auch für die Maßnahmen 17.2 E, 18 E, 24 E T und 25 E T herangezogenen Flächen. Soweit die konkreten Acker- bzw. Grünlandzahlen über dem maßgeblichen Durchschnitt liegen, übersteigen sie diesen zumeist nur geringfügig. Lediglich die Maßnahmenfläche 17.1 E liegt gänzlich über dem Durchschnitt der Ackerzahlen des Landkreises Nürnberger Land (siehe hierzu ebenso Tabelle 3 der Unterlage 19.1.1 T). Im Hinblick auf die im Anhörungsverfahren zu Tage getre-

tenen Erkenntnisse ist jedoch festzuhalten, dass im Ergebnis dennoch für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden für die geplanten Kompensationsmaßnahmen nur im notwendigen Umfang beansprucht werden. Hierbei ist insbesondere in Blick zu nehmen, dass nach der in Teil 2 der Unterlage 9.4 T erfolgenden Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation eine Verringerung des Kompensationsumfangs weder durch einen kompletten Verzicht auf eine der betreffenden Maßnahmen noch durch einen fachlich sinnvolle Reduzierung des Umfangs einzelner Maßnahmen möglich ist, ohne dass eine voll umfängliche Kompensation der Eingriffe gefährdet wäre. Dass ein teilweises Ausweichen auf andere Flächen möglich wäre, auf die die Vorhabensträgerin Zugriff hat und die keine besondere landwirtschaftliche Eignung aufweisen, lässt sich ebenso nicht feststellen. Insoweit wurden im Anhörungsverfahren auch keine substantiierten Einwendungen erhoben.

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, lässt eine Veranlassung für eine Veränderung des planfestgestellten Kompensationskonzeptes nicht erkennen. Insbesondere besteht keine geeignete Möglichkeit, die auf landwirtschaftlichen Flächen vorgesehenen Maßnahmen – auch nicht teilweise – gegen 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 weder über geeignete Ökokontoflächen noch hat sie Zugriff auf Flächen mit entsprechender Eignung, die für die Umsetzung der nach § 9 Abs. 3 Satz 1 BayKompV zu präferierenden Maßnahmen unabdingbar sind. Abgesehen davon kämen von diesen Maßnahmen hier auch wegen der Eingriffscharakteristik des Vorhabens und der landschaftsräumlichen Gegebenheiten aus naturschutzfachlicher Sicht solche Maßnahmen ohnehin nur eingeschränkt in Frage. Für in die landwirtschaftliche Produktion integrierbare Maßnahmen i. S. v. § 9 Abs. 4 BayKompV gilt dies erst recht; derartige Maßnahmen sind vorliegend mit Blick auf die Wirkfaktoren des Vorhabens und vor allem die relativ großflächige Betroffenheit von Waldlebensräumen und –biotop/-nutzungstypen ebenso fachlich nicht erfolgversprechend.

Die Beanspruchung landwirtschaftlich genutzter Flächen für die weiter oben genannten Maßnahmen und deren Herausnahme aus der landwirtschaftlichen Produktion ist deshalb unvermeidlich; aus den für das Vorhaben sprechenden Gründen (siehe dazu unter C. 3.2) einerseits und dem öffentlichen Interesse an einem vollständigen Ausgleich der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft andererseits ist dies aber hinzunehmen. Es ist nicht ansatzweise erkennbar, dass auch bei Durchführung der Maßnahmen nicht insgesamt weiterhin genügend Flächen für die Nahrungsmittelproduktion zur Verfügung stehen (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 22.11.2016 – 9 A 25.15 – juris Rn. 29 m. w. N.).

Mit Blick darauf ist auch das Vorbringen des Bayerischen Bauernverbandes zurückzuweisen, die agrarstrukturellen Belange bei der Planung der landschaftspflegerischen Maßnahmen seien nicht ausreichend berücksichtigt worden. Diese Auffassung begründet der Bauernverband damit, dass die naturschutzrechtlichen und waldrechtlichen Kompensationsmaßnahmen überdimensioniert seien. Durch die Rodung von Bannwald entstehe ein sehr hoher Bedarf an Kompensationsflächen für Naturschutzbelange sowie die Belange des Waldes. Der daraus resultierende Entzug hochwertiger landwirtschaftlicher Nutzflächen für Ausgleichsmaßnahmen sei aus landwirtschaftlicher Sicht zu hoch. Es solle weit-

gehend vermieden werden, dass Flächen aus der landwirtschaftlichen Nutzung genommen werden; es sei außerdem zu berücksichtigen, dass für Kompensationsmaßnahmen vorrangig Flächen der öffentlichen Hand heranzuziehen seien. Ebenso seien vorrangig die Ökokonten des Vorhabensträgers sowie der angrenzenden Gemeinden zu nutzen. Außerdem solle die Möglichkeit von PIK-Maßnahmen stärker in die Überlegungen einbezogen werden. Die Bereitschaft für PIK-Maßnahmen auf wechselnden Flächen seitens der Landwirte sei gegeben.

Diese Argumentation verfängt aus den obigen diesbzgl. Erwägungen nicht; die festgestellte Planung genügt den Anforderungen von § 15 Abs. 3 BNatSchG und § 9 BayKompV. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass der Umstand, dass ein den vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen entsprechender Kompensationsbedarf gegenüber steht, unter C. 3.3.6.4.8 bereits dargelegt wurde. Dort wurde unter Bezug auf die Unterlage 9.4 T auch dargelegt, wie sich der Kompensationsbedarf für den Eingriff in Natur und Landschaft im Einzelnen zusammensetzt. Maßgeblich sind insoweit insbesondere die Vorgaben der Bayerischen Kompensationsverordnung sowie die zugehörigen ministeriellen Vollzugshinweise und Arbeitshilfen. Soweit sich der Bayerische Bauernverband mit seiner Kritik gegen die darin niedergelegten Regularien zur Ermittlung des Kompensationsbedarfs richtet, kann er im Rahmen dieses Verfahrens schon im Hinblick auf die Gesetzesbindung der Verwaltung (Art. 20 Abs. 3 GG), der auch die Planfeststellungsbehörde unterliegt, nicht gehört werden. Hinzu kommt vorliegend, dass die zu rodenden Waldflächen sämtlich zu Bannwald erklärt wurden, für die Wald neu zu begründen ist, der hinsichtlich seiner Ausdehnung und seiner Funktionen dem zu rodenden Wald annähernd gleichwertig ist oder gleichwertig werden kann (Art. 9 Abs. 2 Satz 2 BayWaldG; siehe dazu C. 3.3.8). Die dafür notwendigen Erstaufforstungen schließen eine weitere landwirtschaftliche Nutzung der diese Maßnahmen betreffenden Flächen, soweit eine solche derzeit ausgeübt wird, zwangsläufig aus; eine produktionsintegrierte Kompensation scheidet damit insoweit ebenso aus, unabhängig von der konkreten Ausgestaltung. Für die Aufforstungsmaßnahmen werden im Übrigen aber zum großen Teil Flächen der öffentlichen Hand herangezogen (vgl. dazu auch Unterlage 9.3 T). Soweit Grundstücke, auf denen Maßnahmen durchgeführt werden sollen, in privater Hand sind, haben sich die Eigentümer mit diesen Maßnahmen einverstanden gezeigt. Auf Ökokontomaßnahmen kann die Vorhabensträgerin nach dem Kenntnisstand der Planfeststellungsbehörde nicht zurückgreifen. Insbesondere im Hinblick auf die erforderlichen Waldneugründungen im Anschluss an Bannwald erscheint es der Planfeststellungsbehörde auch ohne weiteres einleuchtend, dass andere öffentlich-rechtliche Körperschaften diesbzgl. keine geeigneten Flächen, die sie nicht für eigene Zwecke benötigen, zur Verfügung stellen können; es ist amtsbekannt, dass selbst die Gemeinden im Umfeld des Nürnberger Reichswaldes, die in gewissem Umfang über eigenen Grund verfügen, der nicht andere Zwecke bereits „verplant“ ist, bei Bannwaldeingriffen, die sie selbst durchführen bzw. veranlassen, erhebliche Schwierigkeiten haben, an geeignete Flächen für Waldneugründungen zu gelangen.

Der Bereich Forsten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach kritisiert, dass in der landschaftspflegerischen Begleitplanung als Zielbiotopnutzungstypen der Maßnahmen 12 A bis 14.3 A standortgerechte Laubmischwälder mäßig trockener bis feuchter Standorte mittlerer Ausprägung (L212 und L232) angegeben werden, während für die Maßnahmen 16.1 E bis 20 E nur der Zielbiotopnutzungstyp L62 genannt wird. Diese Ungleichbehandlung hält das Amt innerhalb der gleichen naturräumlichen Gegebenheiten für nicht nachvollziehbar. Aus seiner Sicht sollten die Zielbiotopnutzungstypen bei allen Maßnahmen L212 oder L112 sein.

Die Frage, welche naturschutzfachliche Wertigkeit eine Fläche erreichen kann, hängt wesentlich von den konkreten Standortbedingungen und –potentialen ab. Bezugspunkt dabei ist der konkrete Umgriff der Maßnahmenflächen, der Naturraum oder ähnliche große Räume stellen insoweit keinen tauglichen Anknüpfungspunkt dar. Auf Grund dessen sowie wegen des Umstandes, dass die höhere Naturschutzbehörde die in den Maßnahmenblättern (Unterlage 19.3) genannten Zielbiotopnutzungstypen nicht beanstandet hat, sieht die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass, die landschaftspflegerische Begleitplanung insoweit zu ändern.

Neben den oben aufgeführten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden nach der festgestellten Planung Gestaltungsmaßnahmen (Maßnahmen 7.1 G – 7.5 G) an Böschungen und Straßennebenflächen durchgeführt (siehe dazu Kapitel 5.2 der Unterlage 19.1.1 T, die entsprechenden Maßnahmeblätter 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 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, 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 Maßnahmenerfolg kontrollieren zu können. Die zusätzlichen Maßgaben betreffen u. a. die Maßnahmen 10 E<sub>FFH</sub> und 8 A<sub>CEF</sub>; insoweit sind über den planfestgestellten Maßnahmenumfang zusätzliche, im Einzelnen benannte Zusatzmaßnahmen durchzuführen. Hinsichtlich der Gründe für diese zusätzlichen Maßnahmenteile wird auf die diesbzgl. Ausführungen unter C. 3.3.6.1.1.9.3 bzw. C. 3.3.6.2.2.2 verwiesen. Die Fertigstellung der planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen sind daneben der höheren Naturschutzbehörde und den zuständigen unteren Naturschutzbehörden schriftlich anzuzeigen. Außerdem sind die Ergebnisse der im Rahmen der Maßnahmen 8 A<sub>CEF</sub> und 9 A<sub>FFH</sub> vorgesehenen Kontrollen bzw. des insoweit vorgesehenen Monitorings sowie die Ergebnisse des in Bezug auf die Maßnahme 10 E<sub>FFH</sub> vom festgestellten Plan umfassten Risikomanagements der höheren Naturschutzbehörde und den unteren Naturschutzbehörden einmal jährlich bzw. alle zwei Jahre schriftlich mitzuteilen. Die flächenbezogenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind zur Erfassung im Ökoflächenkataster an das Bayerische Landesamt für Umwelt unter Verwendung der entsprechenden Meldebögen zu melden. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind von der Vorhabensträgerin unmittelbar nach Verfügbarkeit der Grundstücke umzusetzen und spätestens bis zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme (baulich) fertig zu stellen. Die landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen sind baldmöglichst, spätestens jedoch zwei Jahre nach Beendigung der Straßenbauarbeiten (baulich) fertig zu stellen.

#### 3.3.6.4.10 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 Kompensati-

onsmaßnahmen 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 eng 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 Kombinationskonzeptes ebenso ausdrücklich bestätigt.

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden durch die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen ebenso ausgeglichen. 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 im Umfeld der gegenständlichen Straßenabschnitte durch geeignete landschaftstypische Strukturen und Maßnahmen landschaftsgerecht wieder herzustellen (siehe hierzu Kapitel 5.2 der Unterlage 19.1.1 T). Die entstehenden Veränderungen durch die visuellen Zerschneidungs- und Trennwirkungen bzw. deren Verstärkungen können dabei insbesondere durch die landschaftsgerechte Einbindung der Trasse in die umgebende Landschaft durch Maßnahmen wie z. B. geeignete Gehölzpflanzungen zur Einbindung der Bauwerke 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; 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.

### 3.3.6.5 *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 ihrer Zusagen und 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.

### **3.3.7 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.

#### **3.3.7.1 Gewässerschutz**

Östlich der A 9 liegt das Wasserschutzgebiet „Brunn“, welches auf Höhe von Fischbach b. Nürnberg bis auf ca. 250 m an die Autobahn heranreicht. In das Wasserschutzgebiet wird im Rahmen des Vorhabens weder direkt eingegriffen noch sind wegen der verhältnismäßig großen Entfernung zur Autobahn betriebs- oder baubedingte Beeinträchtigungen zu besorgen.

Nach § 76 Abs. 2 WHG festgesetzte Überschwemmungsgebiete befinden sich nicht unmittelbarer Nähe der plangegegenständlichen Straßenabschnitte. Die von der Stadt Nürnberg im Rahmen ihrer Stellungnahme benannten, rechtsförmlich festgesetzten Überschwemmungsgebiete am Langwassergraben und Katzensgraben beginnen erst in erheblicher Entfernung von der A 6 bzw. der A 9. In diese Überschwemmungsgebiete wird mit dem Vorhaben nicht eingegriffen.

Eine nachteilige Veränderung des Grundwassers durch Schadstoffe ist nicht zu besorgen (§ 48 WHG). Eine planmäßige Versickerung des auf den befestigten Flächen der verfahrensgegenständlichen Straßenabschnitte anfallenden Wassers ist nicht vorgesehen. Soweit Teile des Straßenabwassers bzw. unbelastetes Geländewasser teilweise beim Durchfließen der Entwässerungsmulden bzw. –gräben in diesen versickert, 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. Sieder/Zeitler, WHG AbwAG, 50. EL Mai 2016, § 9 WHG Rn. 19).

Neben dem Schutz des Grundwassers findet auch der Schutz der Oberflächengewässer Eingang in die Planung.

Während derzeit noch die stark verunreinigten Autobahnabwässer überwiegend unbehandelt und ungedrosselt in die zur Ableitung genutzten Vorfluter eingeleitet werden, wird nach der der festgestellten Planung zu Grunde liegenden Entwässerungskonzeption die auf den gegenständlichen Straßenabschnitten anfallenden Straßenabwässer zum großen Teil mittels Rinnen, Mulden und Rohrleitungen gefasst und gesammelt, in Absetzbecken gereinigt, teilweise in Regenrückhaltebecken zwischengespeichert, um eine hydraulische Überlastung der Gewässer, denen das Wasser zugeführt wird, zu verhindern, und erst im Anschluss an die Vorfluter abgegeben. Im Vergleich zur bestehenden Situation wird damit eine erhebliche Verbesserung erreicht.

#### **3.3.7.2 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung**

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG) werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau von Gewässern, für den Straßenbau in Wasserschutzgebieten und an Gewässern, den Oberflächenwasserablauf usw. erfasst.

Der Katzengraben wird im Zuge der Planung östlich der A 9 etwa bei Bau-km 380+339 von der halbdirekten Rampe Heilbronn – Berlin auf einer Länge von rund 40 m überbaut. Westlich der A 9 wird er etwa auf gleicher Höhe von der Direkt-rampe Berlin – Heilbronn auf einer Länge von ebenso etwa 40 m überbaut. Auf Grund dessen sieht die festgestellte Planung eine Verrohrung des Grabens mittels je eines Rahmendurchlasses (lichte Weite 1,95 m, lichte Höhe 1,95 m) in den beiden Bereichen vor (Ifd. Nr. 5.1 der Unterlage 11 T). Östlich und westlich der Rahmendurchlässe wird der unterführte Graben an die unverändert bleibenden Anschlussstrecken angebunden. Daneben wird der Hartgraben, u. a. bedingt durch die am Ende der Rampe Heilbronn – Berlin notwendige Errichtung eines Einfädelungstreifens in die A 9, von Bau-km 378+470 bis Bau-km 378+552 östlich der A 9 überbaut. Insoweit sieht die Planung vor, die vorhandene Unterführung des Hartgrabens bei Bau-km 378+552 abzurechen und bei Bau-km 378+655 neu zu errichten (Ifd. Nr. 5.2.1 der Unterlage 11 T). Hierdurch verläuft der Hartgraben etwa 100 m länger als bislang östlich der A 9; eine Führung des Grabens auf der Westseite der A 9 in diesem Bereich wie bisher scheidet auf Grund der mit Verwirklichung des Vorhabens entstehenden, äußerst beengten Verhältnisse westlich der A 9 zwischen Bau-km 378+552 bis ca. Bau-km 378+650, die aus dem Bau des Ausfädelungstreifens für die Rampe Berlin – Heilbronn resultieren, aus. Insgesamt wird der Hartgraben auf einer Länge von ca. 185 m verlegt bzw. den neuen örtlichen Verhältnissen angepasst. Am Westrand der A 9 mündet der Graben bei Bau-km 378+660 wieder in das vorhandene Grabenbett (Ifd. Nr. 5.2.2 der Unterlage 11 T). Kurz nachdem der Graben auf das bestehende Bett trifft, wird er wie bisher schon im Bereich des Fischbacher Friedhofs verrohrt geführt. Südlich des Friedhofs und des daran anschließenden Forstwegs wird der Hartgraben zwischen Bau-km 378+805 und 378+860 aufgeweitet und bepflanzt, um eine ausreichende Vorreinigung des Autobahnabwassers, das im Bereich der neuen Unterführung des Grabens unter der A 9 diesem zugeführt wird, sicherstellen zu können (siehe dazu die Ausführungen unter C. 3.3.7.3.1). Dabei wird er auch an die neuen Gegebenheiten angepasst, die durch die unmittelbar benachbart angelegte Beckenanlage ASB/RHB 378-1R entstehen. Außerdem wird ein weiterer Graben, der bislang bei Bau-km 378+851 in den Hartgraben mündet, mit der Errichtung der genannten Beckenanlage auf einer Länge von etwa 100 m überbaut. Dieser Graben wird deshalb auch im Zuge der Planung östlich und westlich der A 9 verlegt, die A 9 quert er in einem neu zu errichtendem Gewässerdurchlass ca. 30 m nördlich des bestehenden Durchlasses. Westlich der A 9 mündet der Graben unmittelbar südlich des dortigen Forstwegs wieder in den Hartgraben.

Bei den beschriebenen Maßnahmen handelt es sich um Gewässerausbaumaßnahmen nach § 67 Abs. 2 WHG. Die genannte Vorschrift bestimmt, dass ein Gewässerausbau in der Herstellung, der Beseitigung und der 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, wenn sich die Auswirkungen nur am betroffenen Gewässerabschnitt zeigen (Sieder/Zeitler, WHG AbwAG, 50. EL Mai 2016, § 67 WHG Rn. 22 m. w. N.). Nimmt man insbesondere den Umfang der erstmaligen Verrohrung des Katzengrabens westlich und östlich der A 9, die Länge der Strecke, auf der der Verlauf des Hartgrabens verändert wird, sowie den Umfang der Verlegungen bzw. der Umgestaltung im Bereich der Beckenanlage ASB/RHB 378-1R, und das Maß der Veränderung, welches dem im Bereich dieser Beckenanlage in den Hartgraben mündenden Graben widerfährt, in Blick, die gewisse Auswirkungen auf die Gewässerökologie unvermeidbar erscheinen

lassen, ist hier im Ergebnis von einer wesentlichen Umgestaltung der genannten Gewässer auszugehen.

Die Maßnahmen bedürfen daher der Planfeststellung durch die zuständige Behörde (§ 68 Abs. 1 WHG). Gewässer sind grundsätzlich so auszubauen, dass natürliche Rückhalteflächen erhalten bleiben, das natürliche Abflussverhalten nicht wesentlich verändert wird, naturraumtypische Lebensgemeinschaften bewahrt und sonstige nachteilige Veränderungen des Zustands des Gewässers vermieden werden oder, soweit dies nicht möglich ist, ausgeglichen werden (§ 67 Abs. 1 WHG). Der Plan darf gemäß § 68 Abs. 3 WHG nur festgestellt werden, wenn eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserrisiken oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, nicht zu erwarten ist und andere Anforderungen nach dem WHG oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften erfüllt werden

Mit Blick darauf lässt sich feststellen, dass durch die in Bezug auf die angeführten Gräben vorgesehenen gewässerbaulichen Maßnahmen das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird. Eine Beeinträchtigung der hydraulischen Abflussverhältnisse sowie eine wesentliche Veränderung des natürlichen Abflussverhaltens ist, insbesondere da der bisherige Querschnitt der Gräben und Durchlässe beibehalten bzw. teilweise sogar größere Querschnitte als derzeit geplant sind, nicht zu erkennen. Genauso wenig sind Anhaltspunkte für sonstige nachteilige Veränderungen des Gewässerzustandes ersichtlich. Auch das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg, die Stadt Nürnberg sowie das Landratsamt Nürnberger Land haben unter Maßgabe der unter C. 3.3 aufgenommenen Nebenbestimmungen keine fachlichen Bedenken geäußert. Die Voraussetzungen für die Zulassung der Ausbaumaßnahmen sind damit erfüllt; sie werden im Hinblick auf die gewichtigen, für das Vorhaben sprechenden Gründe sowie darauf, dass das Vorhaben ohne diese Maßnahmen nicht verwirklicht werden kann, ebenso mit diesem Beschluss zugelassen (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG).

### 3.3.7.3 *Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse*

Sowohl das Einleiten von Oberflächenwasser in oberirdische Gewässer als auch das Entnehmen, Zutagefördern und Ableiten von Grundwasser stellen Gewässerbenutzungen dar (§ 9 Abs. 1 Nrn. 4 und 5 WHG). Insbesondere stellt das Einleiten von Straßenoberflächenwasser in ein Gewässer ein Einleiten von Abwasser dar (vgl. Drost, Das neue Wasserrecht in Bayern, § 9 WHG Rn. 24), 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). Derartige 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). Die Erlaubnis wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gem. § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst und deshalb unter A. 4.1 dieses Beschlusses gesondert ausgesprochen. Das nach § 19 Abs. 3 WHG erforderliche Einvernehmen der ansonsten zuständigen Wasserbehörden (Stadt Nürnberg und Landratsamt Nürnberger Land) liegt vor.

Die Erlaubnis ist 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 Gewässeränderungen 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).

Bei Beachtung der unter A. 4 verfügten Maßgaben, insbesondere im Hinblick auf die vorgesehenen Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind schädliche Gewässeränderungen oder die Nichterfüllung anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen (§ 12 Abs. 1 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§ 15 Abs. 2 i. V. m. § 14 Abs. 3 und 4 WHG) nicht zu besorgen. Die festgesetzten Inhalts- und Nebenbestimmungen, die ihre Grundlage in § 13 WHG finden, dienen dazu, dies sicherzustellen (§ 13 Abs. 2 WHG). Insbesondere gewährleisten diese auch der Forderung der Stadt Nürnberg entsprechend eine ausreichende Rückhaltung und Drosselung der Einleitungsmengen. Noch größere Rückhaltevolumina bzw. eine weitere Drosselung der eingeleiteten Wassermengen sind nach der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg, dessen Einschätzung die Planfeststellungsbehörde sich anschließt, nicht angezeigt. Gleiches gilt für weitergehende andere Maßgaben an die Vorhabensträgerin. Soweit die Stadt Nürnberg solche gefordert hat, vermag die Planfeststellungsbehörde einen begründeten Anlass dafür nicht zu erkennen. Insbesondere bei den insoweit erhobenen Forderungen

- jede Einleitung während der Bauzeit und jeder wesentliche Eingriff in Gewässer bedürften eines Wasserrechtsverfahrens,
- die ungehinderte Abflussfähigkeit der Gewässer sei stets aufrecht zu erhalten,
- die Vorhabensträgerin hafte für alle Schäden, die durch die Maßnahme Dritten in wasserrechtlicher Hinsicht tatsächlich entstehen, und aus den geforderten Auflagen und Bedingungen könne kein Ersatzanspruch bei Wasserschäden usw. gegen die Stadt Nürnberg abgeleitet werden,
- zur Vermeidung von Wasserschäden durch Rückstau bei Hochwasserführung des Gewässers seien die Anlagen, Gebäude etc. eigenverantwortlich abzuschern,
- für Schäden an Gewässern, ihrer Ufer und die herangezogenen Grünflächen habe die Vorhabensträgerin aufzukommen und
- die grundstücksrechtlichen Angelegenheiten bei der Einleitung in das Gewässer seien von der Vorhabensträgerin ggf. eigenverantwortlich zu berücksichtigen

handelt es sich um bloße Hinweise auf die Rechtslage bzw. eine reine Darstellung der Rechtsansicht der Stadt, ohne dass davon ein über die gesetzlichen Bestimmungen hinausgehender Regelungsgehalt ausgehen würde. Eine Aufnahme in den Tenor dieses Beschlusses erübrigt sich deshalb. Die übrigen Forderungen der Stadt, die aus Rechtsgründen keinen Eingang in diesen Beschluss finden können, werden unter den im Anschluss folgenden Gliederungspunkten behandelt.

Im Einzelnen gilt hinsichtlich der im Rahmen des festgestellten Plans vorgesehenen Benutzungen i. S. v. § 9 WHG Folgendes:

#### 3.3.7.3.1 Einleitung gesammelten Niederschlagswassers

Für die Straßenentwässerung der plangegegenständlichen Autobahnteilstücke sieht die festgestellte Planung die Bildung von insgesamt sieben Entwässerungsabschnitten vor.

Der Entwässerungsabschnitt 1 umfasst die befestigten Flächen der A 6 zwischen der Unterführung der Bahnlinie Regensburg – Nürnberg und dem Kreuzungsbauwerk der A 6 mit der A 9 im AK Nürnberg-Ost. Teile der Rampen Heilbronn – Berlin (Bau-km 0+168 bis Bau-km 0+938) und Berlin – Heilbronn (Bau-km 2+056 bis Bau-km 2+380) gehören ebenso zu diesem Entwässerungsabschnitt. Das dort anfallende Oberflächenwasser wird mithilfe von Mulden und Rohrleitungen gefasst, gesammelt und der Beckenanlage ASB/RHB 792-1L zugeführt. In dieser Beckenanlage, die unmittelbar nordöstlich der Kreuzung der A 6 mit der Bahnlinie Regensburg– Nürnberg zu liegen kommt, wird das Wasser gereinigt, gepuffert und anschließend an der Einleitungsstelle E1 gedrosselt in den Langwassergraben (Gewässer III. Ordnung) abgeleitet.

Innerhalb des Entwässerungsabschnittes 2 liegen die Rampen Heilbronn – München und München – Amberg, Teile der Fahrbahnen der A 6 östlich des Kreuzungsbauwerks mit der A 9 im AK Nürnberg-Ost (Bau-km 793+740 bis Bau-km 794+240), ein kleiner Teil der Rampe Amberg – Berlin (bis Bau-km 0+50) und die Fahrbahnen der A 9 südlich des AK Nürnberg-Ost bis Bau-km 381+227. Das auf den Flächen des Entwässerungsabschnittes anfallende Oberflächenwasser wird über die hier bereits vorhandenen Entwässerungseinrichtungen und einen Durchlass bei Bau-km 381+227 direkt in einen Graben eingeleitet. Die im Entwässerungsabschnitt 2 liegenden Flächen befinden sich außerhalb des Bereiches, der mit der festgestellten Planung umgestaltet wird. Die Beseitigung des in diesem Entwässerungsabschnitt anfallenden Straßenabwassers ist nicht Gegenstand der im Rahmen dieses Beschlusses erteilten wasserrechtlichen Erlaubnis.

Die Fahrbahnen der A 9 nördlich des Entwässerungsabschnittes 2 (d. h. ab Bau-km 381+227) bis zur Unterführung der B 4 (Bau-km 379+740), die Rampe Heilbronn – Berlin von Bau-km 0+938 bis 2+110, die Rampe Berlin – Heilbronn von Bau-km 1+165 bis 2+056, die Rampe München – Nürnberg (B 4), die Rampe Amberg – Berlin/Nürnberg (B 4) ab Bau-km 0+050, die Rampe Nürnberg – München/Heilbronn/Amberg ab Bau-km 0+270, die Rampe Amberg – München sowie die Verteilerfahrbahnen am AK Nürnberg-Ost und die vorhandenen Schleifenrampen Heilbronn – Berlin und Berlin – Amberg sind zum Entwässerungsabschnitt 3 zusammengefasst. Das dort anfallende Oberflächenwasser wird mit Rinnen und Rohrleitungen bzw. Rasenmulden gefasst, gesammelt und im Anschluss in die Beckenanlage ASB/RHB 380-1R abgeführt, welches unmittelbar westlich der Rampe Berlin – Heilbronn bei Bau-km 380+400 geplant ist. Dort wird das Wasser gereinigt, zwischengespeichert und nördlich der Beckenanlage an der Einleitungsstelle E2 gedrosselt dem Katzensgraben (Gewässer III. Ordnung) zugeleitet.

Zum Entwässerungsabschnitt 4 gehören verschiedene befestigte Flächen im Bereich der AS Nürnberg-Fischbach (Rampe Berlin – Nürnberg (B 4) ab Bau-km 0+386, Rampe München/Heilbronn/Amberg – Nürnberg (B4), Rampe Nürnberg (B 4) – Berlin bis Bau-km 0+154, Rampe Heilbronn – Berlin von Bau-km 2+110 bis 2+190, Rampe Berlin – Heilbronn von Bau-km 0+900 bis 1+165, Rampe Nürnberg – München/Heilbronn/Amberg bis Bau-km 0+270, Zufahrt zu der für eine Salzhalle in Aussicht genommenen Fläche östlich der A 9, Teile der Zufahrt zur Kompostierungsanlage sowie die Flächen der B 4 bis Bau-km 0+890). Das dortige Oberflächenwasser wird mit Hilfe von Rinnen und Rohrleitungen bzw. Rasenmulden und Gräben gefasst und gesammelt und in die Beckenanlage ASB/RHB 379-1R geleitet. Diese Beckenanlage reinigt das ankommende Wasser ebenso und gewährleistet eine Zwischenspeicherung. Von der Beckenanlage, die sich im Bereich der Einmündung der Rampe Berlin – Nürnberg (B 4) in die B 4 befindet, wird das Wasser westlich der Anlage an der Einleitungsstelle E3 einem schon bestehenden Entwässerungsgraben (ebenso Gewässer III. Ordnung) zugeführt.

Der Entwässerungsabschnitt 5 umfasst neben den Fahrbahnflächen der A 9 von der Überführung der B 4 bis zur Überführung eines Forstweges (Bau-km 379+720 bis 378+810) die Rampe Heilbronn – Berlin ab Bau-km 2+190, die Rampe Berlin – Heilbronn bis Bau-km 0+900, die Rampe Berlin – Nürnberg (B 4) bis Bau-km 0+386 und die Rampe Nürnberg (B 4) – Berlin ab Bau-km 0+154. Das in diesem Entwässerungsabschnitt anfallende Oberflächenwasser wird mittels Rinnen und Rohrleitungen bzw. Rasenmulden und Gräben gefasst und gesammelt. Danach wird es der Beckenanlage ASB/RHB 378-1R zugeleitet, welche nach der festgestellten Planung unmittelbar westlich der A 9 auf Höhe von Bau-km 378+900 südlich des Friedhofs von Fischbach errichtet wird. Auch hier wird das Wasser gereinigt und zwischengepuffert, bevor es westlich der Anlage an der Einleitungsstelle E4 gedrosselt in den Hartgraben (Gewässer III. Ordnung) eingeleitet wird.

Nördlich der Überführung des Forstweges erstreckt sich von Bau-km 378+810 bis 378+655 der Entwässerungsabschnitt 6.1. In diesem wird das im Bereich des Autobahnkörpers anfallende Oberflächenwasser auf einer Streckenlänge von ca. 155 m über Mulden und Rohrleitungen direkt in den Hartgraben eingeleitet. Im weiteren Verlauf des Hartgrabens wird auf einer Länge von ca. 65 m südlich der Verrohrung des Grabens im Bereich des Friedhofs von Fischbach eine Vegetationspassage mittels einer Aufweitung und Bepflanzung des Grabens geschaffen. Im Zuge dieser wird das ankommende Wasser horizontal filtriert, außerdem reinigen die mit Pflanzen besetzten Bodenschichten das Wasser (vgl. dazu auch Tabelle A.4c des Merkblattes DWA-M 153).

Die Autobahnflächen von Bau-km 378+655 bis Bau-km 378+060 (nordöstlich des Entwässerungsabschnittes 6.1) gehören schließlich zum Entwässerungsabschnitt 6.2. Das auf den befestigten Flächen der A 9 hier anfallende Oberflächenwasser wird mit Hilfe von Mulden und Rohrleitungen gefasst und gesammelt und einem bereits bestehenden Entwässerungssystem zugeführt. Das anfallende Wasser wird dabei den beiden schon vorhandenen Rückhaltebecken östlich und westlich der A 9 bei Bau-km 377+700 im Bereich der PWC-Anlage Brunn zugeleitet. Von dort aus wird es in den Fischbach abgeführt. Die beiden Beckenanlagen sind so groß dimensioniert, dass sie – unter Berücksichtigung der mit dem Vorhaben verbundenen Veränderungen ihres Einzugsgebietes – das auf den Flächen des Entwässerungsabschnittes 6.2 zusätzlich anfallende Straßenabwasser aufnehmen können. Im Zuge des gegenständlichen Vorhabens wird die bisherige Entwässerungskonzeption nämlich u. a. insofern verändert, als das zwischen Bau-km 379+886 und Bau-km 379+740 anfallende Straßenoberflächenwasser nunmehr – wie bereits dargelegt – der Beckenanlage ASB/RHB 380-1R und das zwischen Bau-km 378+810 und Bau-km 379+720 anfallende Wasser der Beckenanlage

ASB/RHB 378-1R zugeleitet wird. Dass im Bereich von Bau-km 378+655 bis 378+810 anfallende Wasser wird dem Hartgraben zugeleitet. Somit wird das von Bau-km 378+655 bis 379+886 anfallende Wasser in Zukunft nicht mehr den Beckenanlagen im Bereich der PWC-Anlage Brunn zugeführt. Auf Grund dessen fließt den Anlagen zukünftig deutlich weniger Wasser zu. Die im Gegenzug im Entwässerungsabschnitt 6.2 wegen der zusätzlich versiegelten Flächen mehr anfallende Wasser bleibt hinsichtlich der Menge erheblich hinter der durch die soeben beschriebenen Veränderungen bewirkten Entlastung zurück, so dass die beiden Rückhaltebecken die aus den Abschnitt 6.2 zufließenden Wassermengen problemlos aufnehmen können (siehe dazu im Einzelnen S. 13 ff. der Unterlage 18.1 T). Die Einleitung des Wassers aus den Rückhaltebecken in den Fischbach ist dabei auch nicht Bestandteil der im Tenor dieses Beschlusses erteilten wasserrechtlichen Erlaubnis; hierfür existiert bereits eine wasserrechtliche Erlaubnis.

Das in den Entwässerungsabschnitten 1, 3, 4 und 5 auf den Böschungsflächen anfallende Wasser wird, ohne mit dem Oberflächenwasser der befestigten Fahrbahnenflächen in Berührung zu kommen, direkt in den jeweiligen Vorfluter abgeleitet. In den anderen Entwässerungsabschnitten ist dies nicht möglich, entweder weil hier keine bauliche Veränderung erfolgt, so dass auch ein Eingriff in die Entwässerung nicht angezeigt ist, oder weil dies mit dem gewählten Entwässerungssystem nicht bewerkstelligt werden kann.

Hinsichtlich der Berechnung der anfallenden Wassermengen, der Bemessung der Absetz- und Rückhaltebecken und weiterer diesbzgl. Einzelheiten wird auf Unterlage 18.2 T Bezug genommen. In den Absetzbecken ist für den Havariefall eine Rückhaltung für mindestens 30 m<sup>3</sup> Leichtflüssigkeit vorgesehen. Die Absetzbecken werden – mit Ausnahme der Becken der Anlagen ASB/RHB 792-1L und ASB/RHB 379-1R – als Betonbecken ausgebildet, da sie innerhalb des Grundwasserschwankungsbereichs liegen, um eine hydraulische Verbindung zwischen dem Wasser im Becken und dem Grundwasser zu verhindern. Die Absetzbecken der beiden genannten Anlagen liegen nicht innerhalb dieses Schwankungsbereichs und können deshalb als Erdbecken (mit Abdichtung) ausgeführt werden. Aus den gleichen Gründen werden auch die vorgesehenen Regenrückhaltebecken als Betonbecken ausgeführt, bei den Beckenanlagen ASB/RHB 792-1L und ASB/RHB 379-1R können sie als naturnahe, trocken fallende Erdbecken ausgestaltet werden. Bei den Regenrückhaltebecken in Betonbauweise ist mit Blick auf die konkret geplante Ausgestaltung, die aus Unterlage 8.3 T ersichtlich ist, ein Dauerstau ebenso nicht vorgesehen. Damit wird gleichzeitig auch dem Verlangen der Stadt Nürnberg, die Rückhalteeinrichtungen müssten nach jedem Regenereignis sofort wieder gedrosselt leer laufen, um beim nächsten Regenereignis wieder zur Verfügung zu stehen, Rechnung getragen. In Bezug auf die Einzelheiten des Aufbaus der Beckenanlagen wird auf die Systempläne in den Unterlage 8.2 und 8.3 T verwiesen.

Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat sich nach Prüfung der Unterlagen mit den gewählten technischen Grundsätzen für die Sammlung, Ableitung und Behandlung des anfallenden Abwassers einverstanden erklärt. Eine Veranlassung für wesentliche Änderungen oder Ergänzungen bei der Bemessung und Konstruktion der Regenwasserkanalisation und der Regenwasserbehandlungsanlagen hat es dabei nicht gesehen. Das Wasserwirtschaftsamt hat 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 unter A. 4 weitgehend in den verfügbaren Teil dieses Beschlusses aufgenommenen – Inhalts- und Nebenbestimmungen nicht zu erwarten ist. Insbesondere ist durch die Einleitungen eine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften nicht zu erwarten. Die Grundsätze des § 6 WHG werden beachtet; aus wasserwirtschaftlicher Sicht er-

hebt das Wasserwirtschaftsamt deshalb – auch unter Berücksichtigung der in das Verfahren eingebrachten Tektur – keine Bedenken.

Im Rahmen ihrer Beteiligung zur eingebrachten Tektur macht die Stadt Nürnberg geltend, die vorgesehene Einleitung von Straßenoberflächenwasser in den Katzengraben und den Hartgraben schöpfe die hydraulische Leistungsfähigkeit der betreffenden Gewässer aus bzw. übersteige sie sogar. Diese Auffassung teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Durch die gegenständliche Planung wird die Fläche, die an den Hartgraben angeschlossen ist, gegenüber der bestehenden Situation erheblich reduziert; dies hat auch das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg bestätigt. Ferner hat es ausdrücklich bestätigt, dass insbesondere durch den Bau des RHB 378-1R und der damit verbundenen Zwischenspeicherung und gedrosselten Ableitung der gesammelten Straßenabwässer (80 l/s) auch ohne eine weitergehende Betrachtung der hydraulischen Leitungsfähigkeit des Hartgrabens ein sicherer Abflussweg gewährleistet ist. Gegen die hydraulische Leistungsfähigkeit des Katzengrabens hat das Wasserwirtschaftsamt dabei ebenso keine Bedenken erhoben. Im Hinblick auf die besondere Fachkunde des Wasserwirtschaftsamtes (vgl. Art. 63 Abs. 3 BayWG) sieht die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass, hieran zu zweifeln. Soweit die Stadt in diesem Zusammenhang die mangelnde Abflussfähigkeit des Hartgrabens außerhalb des Stadtgebiets im Bereich des Staatsforstes anspricht, hat das Wasserwirtschaftsamt zwar bestätigt, dass es hier problematischen Bereiche gibt, die mehr oder weniger stark verlandet sind. Diese Missstände können jedoch im Wege der gebotenen Gewässerunterhaltung (§ 39 WHG) beseitigt werden und stehen folglich ebenso nicht den erlaubten Einleitungen in den Hartgraben entgegen. Im Übrigen hat das Landratsamt Nürnberger Land die Bayerischen Staatsforsten bereits zur Wahrnehmung Ihrer Unterhaltungspflichten am Hartgraben aufgefordert sowie dazu, zeitnah die notwendigen Abhilfemaßnahmen durchzuführen; der insoweit von der Stadt Nürnberg gemachten Vorschlag zur Wiederherstellung der Abflussfähigkeit des Hartgrabens wurde damit aufgegriffen. Eine nochmalige „Vorlage des kompletten Sachverhalts“ an das Wasserwirtschaftsamt zur Begutachtung ist daher nicht angezeigt, genauso wenig sind weitere hydraulische Nachweise oder dgl. erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde erlaubt sich in diesem Zusammenhang anzumerken, dass der Zeitpunkt, zu dem die Bedenken gegen die plangegenständlichen Einleitungsmengen erhoben wurden, nicht recht nachvollziehbar ist. Die Einleitungsmengen wurden im Rahmen der Tektur nicht erhöht; bei ihrer Beteiligung zur ursprünglichen Planfassung hat die Stadt keine Bedenken in diese Richtung geltend gemacht.

Im Anhörungsverfahren wird vorgebracht, es sei davon auszugehen, dass die Größe des Rückhaltebeckens der Beckenanlage ASB/RHB 378-1R besonders bei Starkregen nicht ausreichen werde und der Hartgraben den Überlauf mit den gesamten Schwebstoffen aufnehmen müsse, die ungefiltert in die Umwelt abgegeben würden.

Das Regenrückhaltebecken der genannten Beckenanlage ist auf ein 5-jähriges Regenereignis ausgelegt (siehe Nr. 5 der Unterlage 18.1 T), d. h. es ist im statistischen Mittel lediglich einmal in fünf Jahren überlastet. Dies entspricht der regelmäßigen Handhabung (vgl. dazu z. B. S. 22 des Arbeitsblattes DWA-A 138) und wurde vom Wasserwirtschaftsamt Nürnberg auch nicht beanstandet. Aus wirtschaftlichen sowie Verhältnismäßigkeitsgründen besteht kein Anlass dafür, Regenrückhaltebecken für noch seltener wiederkehrende Regenereignisse zu dimensionieren. Für die vergleichsweise seltenen Regenereignisse, die die Kapazität der Beckenanlage übersteigen, sieht die festgestellte Planung einen Notüberlauf vor (siehe Unterlage 8.3 T). Im Falle des Anspringens des Notüberlaufs gelangt zwar eine größere Schmutzfracht als sonst in den Hartgraben, welche aber gleichzeitig durch die große Wassermenge, die bei einem derartigen Regenereignis dem Hartgraben sowohl über den Notüberlauf als auch aus seinem natür-



lichen Einzugsgebiet zufließt, wiederum erheblich verdünnt wird. Zudem tritt dieser Fall, wie bereits dargelegt, statistisch nur in Fünfjahresintervallen ein. Dies ist unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Gesichtspunkte hinnehmbar; das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat diesbzgl. ebenso keine Bedenken geäußert. Soweit in diesem Zusammenhang außerdem die Befürchtung geäußert wird, dass für die Anwohner ein noch größeres Grundwasserproblem als schon gegenwärtig eintreten würde, ist diese ebenso unbegründet. Das Absetzbecken der genannten Beckenanlage wird ebenso wie das nachgeschaltete Rückhaltebecken als Betonbecken ausgebildet (siehe Unterlage 5 Blatt 4 T). Eine Versickerung im Bereich der Beckenanlage findet damit nicht statt; auch sonst ist nicht erkennbar, dass sich die Grundwasserverhältnisse im Bereich der Beckenanlage vorhabensbedingt verändern könnten.

Soweit die Stadt Nürnberg auf im Bereich von Altenfurt vorgesehene Hochwasserschutzmaßnahmen verweist, wobei die geplanten Einleitungen aus dem Bereich der A 6 hierbei nicht berücksichtigt seien, vermag sie damit die Vereinbarkeit der festgestellten Planung mit den Belangen der Wasserwirtschaft nicht in Zweifel zu ziehen. Der Langwassergraben und der Katzensgraben dienen heute bereits als Vorfluter für die Ableitung der im Bereich der Autobahn anfallenden Straßenabwässer, ohne dass hier bislang eine Drosselung des Wasserabflusses erfolgt. Im Hinblick auf die vor den Einleitungsstellen in die beiden Gräben nun vorgesehenen Regenrückhaltebecken, die größtenteils eine Zwischenspeicherung und gedrosselte Abführung des anfallenden Wassers bewerkstelligen, vermag die Planfeststellungsbehörde insoweit keine nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf die Wirksamkeit von unterstromig geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen zu erkennen, insbesondere unter Berücksichtigung der insoweit zugelassenen geringen Drosselabflüsse. Auch das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat diesbzgl. keine Bedenken geltend gemacht. Unabhängig davon sind außerdem die Planungen für die Hochwasserschutzmaßnahmen noch nicht so hinreichend konkretisiert und verfestigt, als dass diese hier im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen wären. Eine in diesem Sinne konkrete und verfestigte Planung besteht in der Regel erst mit der Auslegung der Planunterlagen im Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahren (vgl. z. B. BayVGH, Beschluss vom 16.04.2007 – 8 ZB 06.2648 – Rn. 11 m. w. N.). Die Stadt Nürnberg selbst hat zum Verfahrensstand in ihrer Stellungnahme keine Angaben gemacht. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde aber mitgeteilt, dass nach seiner Kenntnis noch keine detaillierten Planungen zu den beabsichtigten Hochwasserschutzmaßnahmen vorliegen, ein Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahren jedenfalls noch nicht eingeleitet wurde. Auch auf faktische Überschwemmungsgebiete i. S. v. § 76 Abs. 1 WHG entlang des Fischbachs und des Hartgrabens kann kein spürbarer nachteiliger Einfluss der erlaubten Gewässereinleitungen festgestellt werden. In den Hartgraben wird ebenso bereits heute schon Straßenabwasser ungedrosselt eingeleitet. Insoweit ergibt sich mit der Planung jedenfalls keine greifbare Verschlechterung. Zum einen wird ein Teil der Verkehrsflächen der A 9, die bislang ungedrosselt in den Hartgraben entwässern, in Zukunft über schon vorhandene Beckenanlagen im Bereich der PWC-Anlage Brunn entwässert, so dass die ohne Rückhaltung dem Hartgraben zufließende Wassermenge in Zukunft geringer wird. Die aus dem Entwässerungsabschnitt 5 in den Hartgraben nunmehr zusätzlich abgeleitete Wassermenge hat auf Grund der zugelassenen (vergleichsweise geringen) Drosselabflussmenge (siehe dazu unter A. 4.1.1) insgesamt nur geringen Einfluss und lässt im Ergebnis keine merklichen negativen Einflüsse befürchten. Die aus den Beckenanlagen im Bereich der PWC-Anlage Brunn erlaubten Drosselabflüsse in den Fischbach werden im Rahmen des Vorhabens ebenso nicht erhöht (siehe S. 9 ff. der Unterlage 18.1 T).

Nur in modifizierter Form wurde der Vorschlag des Wasserwirtschaftsamtes übernommen, der Vorhabensträgerin aufzugeben, die Einleitungsstellen E1 und E3 bis

E6.1 jeweils 5 m oberhalb und 10 m unterhalb der jeweiligen Einleitungsstelle in das benutzte Gewässer zu unterhalten. Für eine derartige Übertragung der Unterhaltungslast findet sich 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. 4.3.12 eine Wahlmöglichkeit, ob sie nur die Unterhaltungsmehrkosten für die im Rahmen der erlaubten Einleitungen benutzten Gewässer übernimmt, welche durch die erlaubten Gewässerbenutzungen verursacht werden, oder ob sie die betroffenen Gewässer von 5 m oberhalb bis 10 m unterhalb der Einleitungsstellen selbst unterhält.

Der Forderung der Stadt Nürnberg, als Abschluss und Sicherung der Zuleitung des Straßenabwassers eine Froschklaappe oder eine gleichwertige Vorrichtung anzubringen, folgt die Planfeststellungsbehörde nicht. Hierfür ist vorliegend keine Notwendigkeit zu erkennen; derartige Vorrichtungen sind an Regenrückhaltebecken im Fernstraßenbau auch nicht üblich (vgl. Nr. 7.5.2 der RAS-Ew).

Soweit das Wasserwirtschaftsamt die Aufnahme eines Auflagenvorbehalts fordert, folgt dem die Planfeststellungsbehörde ebenso nicht. § 13 Abs. 1 WHG erlaubt es, 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 (vgl. Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, § 36 Rn. 33). Aus dem gleichen Grund war auch der Forderung der Stadt Nürnberg, die Stellung weiterer technischer Auflagen zur Erhaltung geregelter Abflussverhältnisse vorzubehalten, nicht nachzukommen.

Die Vorgaben 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) stehen den erlaubten Gewässereinleitungen ebenso nicht entgegen. Nach der Rechtsprechung des EuGH (Urteil vom 01.07.2015, NVwZ 2015, 1041 ff.) stellen diese Vorgaben nicht lediglich Zielvorgaben für die Bewirtschaftungsplanung auf, vielmehr gelten sie auch für die Zulassung von Vorhaben als zwingendes Recht. Die Mitgliedstaaten sind daher – vorbehaltlich der Gewährung einer Ausnahme – verpflichtet, die Genehmigung für ein konkretes Vorhaben zu versagen, wenn es geeignet ist, den Zustand eines Oberflächenwasserkörpers zu verschlechtern oder wenn es die Erreichung eines guten Zustands eines Oberflächengewässers bzw. eines guten ökologischen Potentials und eines guten chemischen Zustands eines

Oberflächengewässers zu dem nach der Richtlinie maßgeblichen Zeitpunkt gefährdet. Die Genehmigung des Vorhabens kommt dann nur noch in Betracht, wenn die strengen Voraussetzungen einer Ausnahme nach § 31 Abs. 2 WHG (bzw. nach Art. 4 Abs. 7 WRRL) erfüllt sind. Wann eine Verschlechterung des Zustandes eines Gewässers gegeben ist, bestimmt sich nach Anhang V der Richtlinie. Eine Verschlechterung und somit ein Versagungsgrund für die Genehmigung liegen bereits dann vor, wenn sich der Zustand mindestens einer der Qualitätskomponenten im Sinne des Anhangs V der WRRL um eine Klasse verschlechtert, auch wenn dies nicht zu einer Verschlechterung der klassenmäßigen Einstufung des Gewässers 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.

In Bezug auf die Bewirtschaftungsziele nach § 27 WHG bzw. Art. 4 Abs. 1 Buchst. a WRRL ist festzustellen, dass eine Verschlechterung i. S. d. der Rechtsprechung des EuGH nicht zu erwarten ist. Dies zeigt insbesondere ein Vergleich der derzeitigen mit den künftigen wasserwirtschaftlichen Verhältnissen. Momentan wird das auf den Straßenabschnitten im Vorhabensbereich anfallende Oberflächenwasser noch weitgehend direkt in umliegende Gräben eingeleitet – und u. a. auch in die Gewässer, in die in Zukunft das Straßenabwasser abgeführt wird –, ohne dass das Wasser zuvor gereinigt wird. Nach Verwirklichung der Planung wird das Straßenoberflächenwasser mittels Absetzbecken bzw. im Wege einer Vegetationspassage in einem Graben gereinigt, teilweise wird außerdem der Wasserablauf in die Vorflutgewässer mit Hilfe von Regenrückhaltebecken gedrosselt. Hierdurch ist im Gegenteil sogar eine Verbesserung des Zustandes der betroffenen Gewässer zu erwarten. Auch das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat diesbzgl. keine Einwände geäußert.

#### 3.3.7.3.2 Tiefenentwässerung

Zwischen Bau-km 378+720 und Bau-km 379+540 (im Bereich des Geländeeinschnitts nördlich der AS Nürnberg-Fischbach sowie des Einschnitts beim Bauwerk BW 378c) liegt der Grundwasserstand ostseitig der Autobahn in Höhe des geplanten Straßenplanums sowie bis ca. 1 m darüber. U. a. zur Gewährleistung der Standsicherheit und Dauerhaftigkeit des Straßenkörpers ist deshalb in den genannten Bereichen östlich der A 9 eine Tiefenentwässerung erforderlich. Diese wird nach der Planung parallel zur Oberflächenentwässerung im Bankettbereich angeordnet, ca. 1,5 m unter dem Straßenplanum. Der Einbau einer Planumssickerschicht ist ebenso vorgesehen (siehe Unterlage 14.2 Blatt 1). Mit Hilfe der Tiefenentwässerung wird der örtliche Grundwasserstand auf ein für den Straßenkörper ungefährliches Niveau herab gesenkt. Dabei ist geplant, dass im Rahmen der Tiefenentwässerung gefasste Grundwasser über einen neuen Durchlass bei Bau-km 378+840 einem ebenso neu zu errichtenden Pumpenschacht zuzuführen, von wo aus das Wasser mit Hilfe einer Pumpe in einen Entwässerungsgraben entlang eines Forstweges abgeleitet wird. Der Entwässerungsgraben mündet im weiteren Verlauf in den Hartgraben. Die schon bestehende Tiefenentwässerung westlich der A 9 zwischen Bau-km 378+810 und Bau-km 379+070 wird an die im Rahmen des Vorhabens hier entstehenden neuen Gegebenheiten angepasst (siehe lfd. Nr. 3.9 der Unterlage 11 T). Auch diese Tiefenentwässerung wird im Bankettbereich etwa 1,5 m unter dem Straßenplanum angeordnet und entwässert im Freispiegel in den Entwässerungsgraben entlang des Forstweges.

Das mit den Tiefenentwässerungsanlagen bewirkte Ableiten von Grundwasser, bedarf – wie bereits dargelegt – ebenso der Erlaubnis.

Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat nach Überprüfung der Planung unter diesem Gesichtspunkt dargelegt, dass die dauerhaften Beeinflussungen des Grundwassers durch die vorgesehenen Tiefenentwässerungen gering sind. Eine wesentliche Veränderung der hydraulischen Verhältnisse im geologischen Untergrund ist nicht zu befürchten. Bedenken aus wasserwirtschaftlicher Sicht hat das Wasserwirtschaftsamt auch insoweit nicht erhoben; Maßgaben hat es insoweit ebenso nicht gemacht. Von Seiten der Betroffenen wurden im Anhörungsverfahren gleichfalls keine Einwendungen vorgetragen. Ein Anlass für diesbzgl. Inhalts- und Nebenbestimmungen besteht deshalb nicht (vgl. § 15 Abs. 2 i. V. m. § 14 Abs. 3 und 4 WHG).

In Bezug auf die Bewirtschaftungsziele nach § 27 WHG bzw. Art. 4 Abs. 1 Buchst. a WRRL ist festzustellen, dass eine Verschlechterung i. S. d. der Rechtsprechung des EuGH auch insoweit nicht zu erwarten ist. Zum einen legt dies wiederum schon ein Vergleich mit den bestehenden Verhältnissen nahe. Schon heute existiert auf einer Länge von ca. 300 m auf einer Seite der A 9 eine entsprechende Tiefenentwässerungsanlage, die das dort ankommende Grundwasser ableitet. Zum anderen sind die Auswirkungen auf den Grundwasserkörper auch nach fundierter fachlicher Einschätzung nur sehr gering. Die nun zusätzliche Absenkung des Grundwassers zeitig nach den schon wiedergegebenen Äußerungen des Wasserwirtschaftsamtes kaum Auswirkungen auf das Grundwasser sowie die hydraulischen Verhältnisse, so dass eine spürbare Beeinflussung des Grundwasserkörpers nicht zu besorgen ist.

#### 3.3.7.3.3 Bauwasserhaltung

Nach Nr. 4.11.3.6 der Unterlage 1 T wird für die Herstellung der Bauwerksgründungen wegen des teilweise anstehenden Grundwassers ein bauzeitliches Absenken und Ableiten von Grundwasser (bauzeitliche Wasserhaltung) erforderlich. Mit einer solchen zeitweiligen Grundwasserabsenkung würde ebenso der Benutzungstatbestand des § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG verwirklicht. Nähere Angaben dazu, welche Bauwerke davon im Einzelnen betroffen sind, sind den Unterlagen jedoch nicht zu entnehmen. In Unterlage 18.1 T werden überhaupt keine Aussagen zu dieser Thematik gemacht. Für eine wasserwirtschaftliche Überprüfung von evtl. notwendigen Bauwasserhaltungen fehlen entsprechend detaillierte Unterlagen. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hält für eine Prüfung zumindest folgende Unterlagen bzw. Angaben für notwendig:

- Übersichts- und Detaillageplan mit Eintragung der Entnahme- und Einleitungsstellen
- Angaben zur technischen Fassung bzw. Ableitung des Grundwassers (offene Wasserhaltung, Schächte, Brunnen etc.)
- Erwartete Förder- und Ableitungsmengen
- Absetz- und Filtereinrichtungen zur Reinigung des Wassers
- Ggf. vorgesehene Untersuchung des Grundwassers.

Derartige Unterlagen sind den Planfeststellungsunterlagen nicht beigelegt, die notwendigen Angaben lassen sich auch nicht aus diesen Unterlagen erschließen. Die Unterlagen bzw. Angaben wurden auch im weiteren Fortgang des Verfahrens nicht nachgereicht. Die Vorhabensträgerin muss deshalb darauf verwiesen werden, im Rahmen der Ausführungsplanung diesbzgl. eine beschränkte Erlaubnis (§ 10 Abs. 1 WHG i. V. m. Art. 15 BayWG) einzuholen. Das fachplanungsrechtliche Gebot der Konfliktbewältigung steht dieser Vorgehensweise nicht entgegen.

Evtl. notwendige wasserwirtschaftliche Maßgaben können als Nebenbestimmungen zum Erlaubnisbescheid gemacht werden. Im Hinblick auf die im Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse kann außerdem ausgeschlossen werden, dass die Erteilung der Erlaubnis an unüberwindbaren Hindernissen scheitern wird; es ist abzusehen, dass eine sachgerechte Bewältigung der mit der Bauwasserhaltung verbundenen Probleme im Rahmen des Erlaubnisverfahrens mit den dort zur Verfügung stehenden Mitteln gewährleistet werden kann (vgl. zu diesen Anforderungen z. B. BVerwG, Urteil vom 26.05.2004, NVwZ 2004, 1237, 1239).

#### 3.3.7.4 *Abwägung*

Den Belangen der Wasserwirtschaft, insbesondere des Gewässerschutzes, wird durch die verfahrensgegenständliche Planung sowie die unter A. 3.2 und A. 4 dieses Beschlusses ergänzend angeordneten Nebenbestimmungen unter Berücksichtigung der von der Vorhabensträgerin abgegebenen Zusagen hinreichend Rechnung getragen. Durch die Anlegung von Absetz- und Regenrückhaltebecken und der damit verbundenen (größtenteils erstmaligen) Schaffung einer geregelten Entwässerung ist davon auszugehen, dass eine Verbesserung der wasserwirtschaftlichen Situation eintreten wird. Insgesamt entfalten die Belange des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Rahmen der Abwägung daher kein entscheidendes Gewicht gegen das planfestgestellte Vorhaben. Sie sind nicht geeignet, die für das Vorhaben sprechenden Belange zu überwiegen.

#### 3.3.8 **Wald / Forstwirtschaft**

Von dem planfestgestellten Vorhaben werden auch Belange der Forstwirtschaft 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 16,24 ha Wald i. S. v. Art 2 Abs. 1 BayWaldG gerodet. Die betroffenen Waldflächen sind sämtlich zu Bannwald (Art. 11 BayWaldG) erklärt. Schutz- oder Erholungswald (Art. 10 und 12 BayWaldG) oder ein Naturwaldreservat (Art. 12a BayWaldG) sind von der Rodung nicht betroffen. Die betroffenen Waldflächen haben nach dem aktuell geltenden Waldaktionsplan außerdem besondere Bedeutung für den regionalen Klima- und Immissionsschutz sowie für die Erholung (Stufe II).

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 Waldaktionsplänen 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). Wenn Bannwald betroffen ist, ist die Erlaubnis regelmäßig zu versagen (Art. 9 Abs. 4 Nr. 1 BayWaldG). Allerdings kann nach Art. 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG im Bannwald die Erlaubnis erteilt werden, wenn sichergestellt ist, dass angrenzend an den vorhandenen Bannwald ein Wald neu begründet wird, der hinsichtlich seiner Ausdehnung und seiner Funktionen dem zu rodenden Wald annähernd gleichwertig ist oder gleichwertig werden kann. 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).

Vorliegend wird die plangegegenständliche Rodung mit diesem Planfeststellungsbeschluss aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit zugelassen. In Bezug auf die vorgesehene Rodung von Bannwald liegen die Voraussetzungen des Art. 9 Abs. 6

Satz 2 BayWaldG vor. Die in der festgestellten Planung beinhalteten Kompensationsmaßnahmen, die Waldneugründungen beinhalten, umfassen Erstaufforstungen im Umfang von insgesamt rund 16,63 ha. Im Einzelnen sind folgende Aufforstungsmaßnahmen geplant:

<b>Maßnahme</b>	<b>Umfang in ha</b>
12 A	0,3381
13 A	0,8217
14.1 A	0,6314
14.2 A	0,2202
14.3 A	8,0370
15 W	0,4613
16.1 E	2,2816
16.2 E T	0,8193
16.3 E T	0,4457
16.4 E T	0,1320
17.1 E	0,7429
17.2 E	0,5120
18 E	0,3980
19 E T	0,2247
24 E T	0,5594
<b>Summe</b>	<b>16,6253</b>

Die festgestellte Planung stellt damit sicher, dass für die Bannwaldflächen, die im Rahmen des Vorhabens gerodet werden, Waldflächen neu begründet werden, die insgesamt in ihrem Flächenumfang dem zu beseitigenden Wald vollständig gleichwertig ist. Hinsichtlich der Lage der einzelnen Maßnahmenflächen wird auf die textliche Beschreibung der einzelnen Maßnahmen in Unterlage 9.3 T sowie die einzelnen Maßnahmenpläne (Unterlage 9.2) verwiesen. Wie die Maßnahmen in räumlichem Bezug zur gegenständlichen Straßenbaumaßnahme sowie den vorhandenen Bannwaldflächen stehen, ist in Unterlage 9.1 Blatt 1 T dargestellt. Aus dieser Unterlage ergibt sich auch, dass die aufgelisteten Maßnahmenflächen alleamt eine direkte Verbindung zu vorhandenem Bannwaldflächen haben. Soweit dabei Maßnahmenflächen (16.1 E, 16.2 E T, 16.3 E T, 16.4 E T, 19 E T, 24 E T) nicht an den Lorenzer Reichswald angrenzen, sondern an andere Bannwaldflächen („Heidenberg, Laubenhaid, Maisenlach; Brünst mit Frohnholz und Reuth, Bahntalholz mit Rotenberg und Im Föhrle sowie Höllgraben“), ist dies unschädlich. Die einzelnen Bannwälder sind hier im Verdichtungsraum Nürnberg eng miteinander verzahnt und gehen teilweise unmittelbar ineinander über. Bestehen für räumlich zusammenhängende Bannwaldteilflächen verschiedene Rechtsverordnungen, so kann der Ersatzaufforstungspflicht aber auch Genüge getan werden, wenn Ersatzwald angrenzend an benachbarten Bannwald neu begründet wird (siehe Nr. 2.1 des LMS vom 17.05.1985, Gz. F 1-RL 100-56). Auch das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach hat aus forstfachlicher Hinsicht insoweit keine Bedenken erhoben. Soweit das Amt anfänglich Bedenken hinsichtlich der Maßnahme 15 W geäußert hat, da eine Magerrasenfläche weder Wald noch eine dem Wald gleichgestellte Fläche sei und für diese keine Möglichkeit einer Anerkennung als Bannwald bestehe, da eine Lichtung nicht die gleichen wichtigen Funktionen bezüglich Klima, Wasserhaushalt oder Luftreinigung erfüllen könne wie Hochwald, hat es an dieser Einschätzung auf Nachfrage der Planfeststellungsbe-

hörde nicht mehr festgehalten, sondern ausdrücklich die fachliche Eignung der Fläche bestätigt bzw. anerkannt. Dies ist auch schlüssig, da Waldblößen und Waldlichtungen von Art. 2 Abs. 2 Nr. 1 BayWaldG ausdrücklich dem Wald gleich gestellt werden.

Soweit der Bereich Forsten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach in Bezug auf die ursprünglich geplanten Maßnahmen 21 E und 22 E Anstoß daran genommen hat, dass diese Maßnahmen keinen räumlichen Bezug zum vorhandenen Bannwald aufwiesen, aber nach Auffassung der Vorhabensträgerin die Möglichkeit eröffneten, bestehenden Wald im Anschluss an Bannwald, der noch nicht zum Bannwald erklärt worden ist, eben förmlich zu einem solchen zu erklären, und dieser Ansicht eine Absage erteilt hat, hat sich dies mit der eingebrachten Terktur erledigt. Dabei wurden die beiden angesprochenen Maßnahmen aus der Planung herausgenommen.

Nachgekommen ist die Vorhabensträgerin ebenso der Anregung des Bereichs Forsten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, bei den vorgesehenen Waldneugründungen wegen des aktuell in ganz Deutschland auftretenden Eschentriebsterbens auf die Pflanzung der Esche bis auf weiteres zu verzichten. Diesbzgl. hat sie eine entsprechende Zusage abgegeben.

In Bezug auf die Bitte, das zuständige Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten hinsichtlich Baumartenwahl, Pflanzabstand und Waldrandgestaltung bei den Ersatzaufforstungen zu beteiligen, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, dieses im Rahmen der Ausführungsplanung zu beteiligen. Auch dieser Bitte wird damit Rechnung getragen.

Die Bayerischen Staatsforsten, Forstbetrieb Nürnberg, fordern, soweit Waldrodungen auf dem Grundeigentum der Bayerischen Staatsforsten vorgesehen seien, sollten die Rodungen selbst und die Vermarktung des aufstockenden Holzes vom Forstbetrieb Nürnberg durchgeführt werden. Evtl. entstehende Randschäden am verbleibenden Bestand sowie Entschädigungen für hiebsunreife Bestände seien von der Vorhabensträgerin auszugleichen.

Dieses Vorbringen betrifft rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum, welche dem der Planfeststellung nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten sind. Hier ist dann Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (§ 19 FStrG i. V. m. Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Vorhabensträgerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Dies gilt auch für die Frage, wer letztendlich die notwendigen Baumfällungen vornehmen wird. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin darauf hingewiesen, dass es dem Forstbetrieb Nürnberg nach rechtzeitiger Abstimmung grundsätzlich frei stehe, vor dem Zeitpunkt der Beanspruchung der Flächen und unter Berücksichtigung der naturschutzrechtlichen Vorgaben der landschaftspflegerischen Begleitplanung selbst die Holzungen vorzunehmen.

Die Bayerischen Staatsforsten, Forstbetrieb Nürnberg, meinen außerdem, die Wiederherstellung des Ausgangszustandes der vorübergehend beanspruchten Flächen solle auf Grund der Flächenverantwortung sowie der fachlichen und sachlichen Kenntnis durch den Forstbetrieb Nürnberg in Abstimmung mit der Vorhabensträgerin erfolgen. Diesbzgl. hat die Vorhabensträgerin darauf hingewiesen, dass dies grundsätzlich möglich ist, und auf die im Rahmen der weiterführenden Planungen noch erfolgenden Detailabstimmungen mit dem Forstbetrieb Nürnberg verwiesen. Die Klärung derartiger Fragen (erst) in der Ausführungsplanung er-

scheint auch sachgerecht; für die Problembewältigung in der Planfeststellung sind derartige Details ohne Relevanz.

Die Bayerischen Staatsforsten fordern außerdem in Bezug auf die landschaftspflegerische Maßnahme 8 A<sub>CEF</sub>, dass Fledermauskästen auf Staatsforstgrund nur entlang bestehender Forstwege aufgehängt werden dürften. Die Pflege und der Unterhalt der Kästen seien durch die Vorhabensträgerin zu gewährleisten. Die genaue Anzahl sowie die Standorte müssten noch mit dem Forstbetrieb abgestimmt werden. Die Maßnahme bedürfte einer vertraglichen Regelung.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, sich bei der Standortauswahl der Fledermauskästen möglichst an den Forstwegen zu orientieren. Da deren genaue Zahl ebenso wie die Standorte noch nicht feststehen (vgl. Unterlage 9.3 T), müssen auch die diesbzgl. Details der Ausführungsplanung vorbehalten bleiben, in die die Bayerischen Staatsforsten – wie bereits dargelegt – von der Vorhabensträgerin eingebunden wird; insbesondere wird die Vorhabensträgerin nach ihrer Zusage die Verteilung sowie die Standorte der Fledermauskästen mit dem Forstbetrieb abstimmen. Die im Rahmen der Planfeststellung zu leistende Problembewältigung steht dieser Vorgehensweise aus den bereits genannten Gründen ebenso nicht entgegen. In Bezug auf die Forderung, die Vorhabensträgerin habe die Pflege und den Unterhalt der Fledermauskästen sicherzustellen, hat die Vorhabensträgerin eine entsprechende Zusage abgegeben; die Verantwortlichkeit der Vorhabensträgerin ist insoweit im Übrigen auch in den festgestellten Planunterlagen festgeschrieben (siehe Unterlage 9.3 T sowie lfd. Nr. 6.6 der Unterlage 11 T). Eine vertragliche Vereinbarung über die Maßnahme hat sie ebenso zugesagt abzuschließen. Im Hinblick auf die möglichen Regelungsgegenstände dieser Vereinbarung weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass ein Entgelt für das Dulden bzw. Belassen der Fledermauskästen von den Bayerischen Staatsforsten wohl nicht verlangt werden kann. Die Duldungspflicht für die Fledermauskästen ergibt sich direkt aus § 65 Abs. 1 BNatSchG, dessen Voraussetzungen insoweit erfüllt sind (vgl. auch Gellermann in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 83. EL Mai 2017, BNatSchG, § 65 Rn. 8; dort sind Nisthilfen explizit genannt). Insbesondere sind mit den Kästen keine unzumutbaren Beeinträchtigungen der Nutzung der betroffenen Grundstücke verbunden. Bei der hier in Betracht kommenden Größenordnung der aufzuhängenden Fledermauskästen, der vergleichsweise überschaubaren Größe der möglicherweise betroffenen Waldfläche, dem vorherrschenden Bewirtschaftungszyklus des Waldes (5 - 10 Jahre) sowie dem vorgesehenen Pflegezeitraum der Kästen (15 Jahre) ist eine solche nicht ansatzweise ersichtlich (vgl. für Nisthilfen allgemein auch Gellermann a. a. O. § 65 Rn. 9). Auf Grund dessen ist gleichzeitig auch eine unzumutbare Belastung i. S. v. § 68 Abs. 1 BNatSchG nicht zu erkennen; ein Entschädigungsanspruch nach dieser Vorschrift besteht damit nicht. Eine andere Grundlage für eine diesbzgl. Entschädigung ist auch nicht ersichtlich. Zudem kann hier auch nicht außer Betracht bleiben, dass der Staatswald vorbildlich zu bewirtschaften ist (Art. 18 Abs. 1 Satz 1 BayWaldG) und die mit der Bewirtschaftung und Verwaltung des Staatswaldes betrauten Stellen u. a. die biologische Vielfalt des Waldes zu sichern und zu verbessern und bei allen Maßnahmen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen haben (Art. 18 Abs. 1 Satz 5 Nr. 1 BayWaldG), d. h. den Bayerischen Staatsforsten ist insoweit schon von Gesetzes wegen eine erhöhte Verantwortlichkeit zugewiesen.

Hinsichtlich der Maßnahme 9 A<sub>FFH</sub> bringen die Bayerischen Staatsforsten vor, durch die vorgesehene Auflichtung in einem Radius von 20 - 30 m um die Stammbereiche von mehreren Altbäumen würde die Waldeigenschaft der betreffenden Flächen verloren gehen, so dass die Verlust der betroffenen Bannwaldflächen, über die bestehenden Ausgleichspflichten hinaus, zusätzlich ausgeglichen werden müssten. Deshalb werde gebeten, die genannten Radien aus der Maßnahmenpla-



nung heraus zu nehmen. Um den Spechten einen möglichst sicheren Anflug zu gewährleisten, genüge es in der Regel, den Stammbereich der Altbäume so frei zu stellen, dass keine anderen Bäume in deren Krone einwachsen. Die Auswahl der Altbäume sowie die Entnahme der bedrängenden Bäume sollen in enger Abstimmung mit dem Forstbetrieb Nürnberg erfolgen. Auch diese Maßnahme bedürft einer vertraglichen (entgeltpflichtigen) Regelung. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach bringt insoweit Ähnliches vor. Die Freistellung von Altbäumen müsse mit dem Forstbetrieb Nürnberg abgesprochen werden. Eine Freistellung der Biotopbäume im Radius von 20 - 30 m erscheint auch dem Amt nicht sinnvoll, da zum einen durch die extreme Freistellung die Gefahr bestehe, dass die Bäume absterben, zum anderen seien sie gegenüber Stürmen anfällig. Es schlägt deshalb ebenso vor, auf die Angabe eines Radius zu verzichten. Die Maßnahme solle mit dem Forstbetrieb Nürnberg durchgeführt werden, der bereits Erfahrung mit Maßnahmen dieser Art habe. Die Freistellungen in der vorgesehenen Form würden dazu führen, dass im Extremfall nur noch die freigestellten Bäume auf der Fläche verbleiben würden.

Die Vorhabensträgerin weist diesbzgl. darauf hin, dass die von den Bayerischen Staatsforsten bzw. dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten vorgeschlagene Vorgehensweise zur Freistellung von Altbäumen sich weitestgehend mit der in Unterlage 9.3 T enthaltenen Maßnahmenbeschreibung deckt. Die Angabe eines Radius sollte dabei lediglich verdeutlichen, in welchem Bereich aufwachsende Gehölze als evtl. „Bedränger“ näher betrachtet und dann ggf. herausgenommen werden sollen. Eine vollständige Beseitigung der Gehölze innerhalb des genannten Radius ist nicht beabsichtigt (vgl. auch die Maßnahmenbeschreibung in Unterlage 9.3 T: „... durch Auflichten von Teilbereichen...“); zur Klarstellung hat die Vorhabensträgerin im Rahmen der eingebrachten Tektur die zuvor in den Unterlagen enthaltene Radiusangabe gestrichen. Die Vorhabensträgerin hat außerdem zugesagt, die Freistellung der Altbäume in Abstimmung mit dem Forstbetrieb Nürnberg durchzuführen und die Maßnahme vertraglich zu regeln. Soweit die Bayerischen Staatsforsten in diesem Zusammenhang fordern, im Zuge der Freistellung der Altbäume auf das Belassen einzelner Fichten als stehendes oder liegendes Totholz aus Gründen des Waldschutzes (Borkenkäfergefahr) zu verzichten, hat die Vorhabensträgerin dies ebenso zugesagt. Soweit die Staatsforsten im Rahmen ihrer Anhörung zur in die Planung eingebrachten Tektur die Maßnahme 9 A<sub>FFH</sub> ohne nähere Begründung grundsätzlich ablehnen, ist dies vor dem Hintergrund der vorstehenden Ausführungen in hohem Maß widersprüchlich. Im Hinblick auf die Ausführungen unter C. 3.3.6.2.2.2, aus denen sich hinreichend deutlich die Notwendigkeit dieser Maßnahme ergibt, ist diese Einwendung unabhängig davon auch in der Sache zurückzuweisen.

Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Bundesforstbetrieb Grafenwöhr, weist darauf hin, dass sie Flächen für Kompensationsmaßnahmen zur Verfügung stellt und ihr nach den lfd. Nrn. 6.1.4 - 6.1.6 und 6.2 der Unterlage 11 T die Unterhaltung der Flächen obliegt. Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben führe Kompensationsmaßnahmen aber nur gegen Kostenerstattung durch die Vorhabensträgerin durch, eine Übernahme der Unterhaltskosten sei nicht möglich. Für die Bereitstellung der Kompensationsflächen sei eine Nutzungsvereinbarung mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Sparte Bundesforst, zu schließen; es werde ein Nutzungsentgelt und eine Nebenkostenpauschale erhoben. Für die Herstellung und Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen sei eine Verwaltungsvereinbarung mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Bundesforstbetrieb zu schließen.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, über die Bereitstellung der Kompensationsflächen sowie die Herstellung und Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen eine Nutzungs- bzw. Verwaltungsvereinbarung mit der Bundesanstalt für Immobili-

lienaufgaben, Sparte Bundesforst, abzuschließen und dabei auch die geforderte Kostenerstattung sowie das Nutzungsentgelt und die Nebenkostenpauschale zu regeln. Den Abschluss einer Nutzungsvereinbarung sehen im Übrigen auch bereits die lfd. Nrn. 6.1.4 - 6.1.6 und 6.2 der Unterlage 11 T vor. Dem Vorbringen der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben wird damit Rechnung getragen.

Versagungsgründe nach Art. 9 Abs. 5 BayWaldG stehen der vorgesehenen Waldrodung ebenso nicht entgegen. Es ist insbesondere im Hinblick auf die trotz des großen Flächenumfanges vergleichsweise geringe Eindringtiefe der vorgesehenen Rodung nicht erkennbar, dass diese dem geltenden Waldfunktionsplan widersprechen oder seine Ziele gefährden könnte. Dabei ist insbesondere auch die große Ausdehnung des verbleibenden Waldbestandes in Blick zu nehmen, dem nach dem Waldfunktionsplan dieselben Funktionen zukommen wie dem für das Vorhaben zu beseitigenden Wald. Auch insoweit hat das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach forstfachlich keine Bedenken geäußert. Die Erhaltung des Waldes verdient auch nicht den Vorrang vor den unter C. 3.2 und der FFH-Ausnahmeprüfung 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 und die festgestellte Planung eine Wiederherstellung von Wald bzw. Waldrändern auf den im Rahmen des Baubetriebs vorübergehend beanspruchten Flächen sowie teilweise auch Waldrandunterpflanzungen (Maßnahme 6 V) vorsieht (siehe dazu im Einzelnen die Maßnahmenpläne in Unterlage 9.2). Mit den Unterpflanzungen werden, soweit nötig, stufig aufgebaute Waldränder angelegt, welche im Bereich der betroffenen angeschnittenen Waldbestände Schutz vor Windwurf und Sonnenbrand bieten, die Regenerierung des Bestandsinnenklimas fördern sowie einer Veränderung des Waldinnenklimas entgegen wirken.

Neben der geplanten Rodung sind in die Abwägung 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 das im Bereich der Trasse gelegene Waldgebiet – dargestellt und bewertet. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang noch einmal, dass eine Beeinträchtigung der an die plangegenständlichen Autobahnstücke 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 ohne Berührung mit dem Wald abgeführt wird.

Für die oben aufgelisteten Erstaufforstungsmaßnahmen 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. Insbesondere werden durch die Waldneugründungen keine wesentlichen Belange der Landeskultur, des Naturschutzes oder der Landschaftspflege gefährdet. Die Aufforstungsmaßnahmen erfolgen ausnahmslos in relativ walddreichen Gebieten in direktem Anschluss an schon vorhandene Waldbestände; die Charakteristik der betroffenen Landschaftsräume wird nicht verändert. Flächen, die das Naturschutzrecht unter besonderen Schutz stellt, sind von den Aufforstungsmaßnahmen nicht betroffen, ebenso keine naturschutzfachlich hochwertigen Flächen. Veränderungen des Landschaftsbildes von Gewicht sind damit nicht verbunden. Eine Beein-

trächtigung des Erholungswerts der Landschaft ist ebenso nicht zu erkennen; in dieser Hinsicht dürften sich die Aufforstungen sogar eher positiv auswirken. Soweit Aufforstungsflächen nicht an bestehende Waldflächen oder vorhabensträgereigene Flächen (wie am Westrand der Maßnahme 18 E) angrenzen, werden entlang der Flächen Waldmäntel, teilweise noch mit einem zusätzlich vorgelagerten Saumstreifen, etabliert (siehe wiederum die Maßnahmenpläne in Unterlage 9.2, insbesondere Blätter 7 T und 8 T). Im Hinblick auf deren jeweilige Tiefe sind keine erheblichen Nachteile für die umliegenden Grundstücke zu besorgen. Die neuen Waldbestände halten Abstände zu den Grundstücksgrenzen in der Größenordnung ein, wie sie in Nr. 2.5 der Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten vom 04.02.2015, Gz. F1-7711.6-1/22 – Richtlinien zur Erstaufforstung und zur Anlage von Kurzumtriebsplantagen (ErstAuffR) – als Orientierungshilfe für Grenzabstände zu Acker- und Grünland genannt werden, soweit nicht ohnehin ein mehrstufiger Waldrand angelegt wird. Bei Anlegung eines derartigen Waldrandes ist nach Nr. 2.5 der genannten Bekanntmachung ein über die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzabstände zu landwirtschaftlich genutzten Flächen hinaus gehender Grenzabstand nicht angezeigt; der größte gesetzlich vorgesehene Grenzabstand für Bäume beträgt 4 m (Art. 48 Abs. 1 AGBGB) und wird ebenso an den betreffenden Rändern der Aufforstungsflächen eingehalten. Der Bereich Forsten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach hat ebenso keine Vergrößerung der Grenzabstände der plangegenständlichen Aufforstungen oder dgl. gefordert.

Im Hinblick darauf vermag die Planfeststellungsbehörde dem Vorbringen des Bereichs Landwirtschaft des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten in Bezug auf die vorgesehenen Aufforstungen nicht zu folgen.

Insoweit wird von diesem vorgebracht, die aufzuforstenden Flächen im Rahmen der Maßnahmen 17.1 E, 17.2 E, 18 E, 19 E und 20 E ragten teilweise in landwirtschaftliche Gewanne hinein. Es sei wünschenswert, wenn die Ränder der Aufforstungen parallel zum Wald verlaufen würden, so dass die Beeinträchtigungen durch Schattenwurf und Wasser- bzw. Nährstoffentzug gering gehalten würden. Es sei außerdem wünschenswert, wenn im Rahmen der Maßnahme 20 E das Grundstück Fl.-Nr. 344/2 aufgeforstet würde; durch das Herauslösen des Grundstücks Fl.-Nr. 344 sei eine sinnvolle Bewirtschaftung der bestehenden Bewirtschaftungseinheit, die aus den Grundstücken mit Fl.-Nrn. 344, 344/2, 349 und 350 bestehe, nicht mehr möglich. Bei der Maßnahme 19 E sei es sinnvoller, die benachbarte Fläche Fl.-Nr. 410 aufzuforsten.

In eine ähnliche Richtung argumentiert der Bayerische Bauernverband, der Aufforstungen in den autobahnfernen Bereichen und Gemarkungen inmitten der dortigen Fluren zwischen landwirtschaftlichen Grundstücken ablehnt. Die negativen Auswirkungen (vor allem Schattenwirkung) auf die angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Grundstücke seien nicht akzeptabel. Vielmehr sollten Aufforstungsflächen direkt an vorhandene Waldflächen angrenzen. Hierzu seien ggf. Alternativflächen heranzuziehen oder zu suchen.

Diesbzgl. ist darauf hinzuweisen, dass die Maßnahmen 19 E und 20 E, wie bereits unter C. 3.3.6.4.9 dargelegt, von der Vorhabensträgerin aus der Planung herausgenommen wurden. Im Gegenzug sieht die festgestellte Planung – wie angeregt – eine Waldneugründung auf dem Grundstück Fl.-Nr. 410, Gemarkung Großschwarzenlohe, vor (Maßnahme 19 E T). Insoweit hat sich damit das dargestellte Vorbringen erledigt. In Bezug auf die übrigen genannten Maßnahmen vermag die Planfeststellungsbehörde die geäußerten Bedenken mit Blick auf die obigen Ausführungen zu den Abständen der neuen Waldränder zu den einzelnen Grundstücksgrenzen nicht zu teilen. Zwar lässt sich nicht vollständig von der Hand weisen, dass durch die Aufforstungen gewisse Einflüsse auf die benachbarten

Grundstücke entstehen. Diese Beeinträchtigungen bleiben jedoch insgesamt, nicht zuletzt wegen der vorgesehenen Abstände, unterhalb der gesetzlich normierten Erheblichkeitsschwelle, so dass den vorgesehenen Erstaufforstungen keine rechtlichen Hindernisse entgegenstehen. Die unterhalb dieser Schwelle evtl. eintretenden Einwirkungen auf Nachbargrundstücke mutet Art. 16 Abs. 2 BayWaldG den Eigentümern dieser Grundstücke zu. Mit dieser Regelung hat der Landesgesetzgeber einen Ausgleich zwischen den Interessen des Aufforstenden und des betroffenen Dritten getroffen, der entsprechend der im Nachbarschaftsverhältnis erforderlichen gegenseitigen Rücksichtnahme nicht nur zulasten des Ersteren geht. Vielmehr wird auch dem Eigentümer umliegender Grundstücke eine begrenzte Duldungspflicht auferlegt, indem er nicht jegliche Beeinträchtigung durch die Erstaufforstung abwenden kann, sondern erst eine ab einer gewissen Erheblichkeitsschwelle. Der Ausgleich hat dann in der Form zu erfolgen, dass der Aufforstende die Erstaufforstung insbesondere im Grenzbereich so zu gestalten hat, dass die die Eigentümer umliegender Grundstücke treffenden Beeinträchtigungen unter dieser Erheblichkeitsschwelle liegen. Der sich daraus ergebenden Belastung des Aufforstenden, sein Grundstück nicht bis zur Grundstücksgrenze bzw. im Grenzbereich nur eingeschränkt forstlich zu nutzen, steht die Verpflichtung des betroffenen Grundstücksnachbarn gegenüber, auch auf seinem Grundstück eine gewünschte Bodennutzung nicht bis unmittelbar an die Grundstücksgrenze auszudehnen bzw. im Grenzbereich eine Einschränkung der Nutzungsmöglichkeiten hinzunehmen (siehe dazu BayVG, Urteil vom 29.11.2000, BayVBl 2001, 595). Dass es aus landwirtschaftlicher Sicht wünschenswert wäre, die vorgesehenen Aufforstungsmaßnahmen teilweise anders auszugestalten, kann daran nichts ändern. Im Übrigen sind für Erstaufforstungen nutzbare Flächen auch für die Vorhabensträgerin nicht beliebig verfügbar, so dass diese nicht ohne weiteres auf andere Flächen ausweichen kann, zumal hier dadurch, dass Bannwaldflächen gerodet werden, die Waldneugründungen an vorhandenen Bannwald angrenzen müssen (Art. 9 Abs. 2 Satz 2 BayWaldG). Die Grundstücke, auf denen die oben genannten Maßnahmen durchgeführt werden sollen und die die vorgenannte Anforderung erfüllen, befinden sich zudem entweder im Eigentum der Vorhabensträgerin bzw. haben sich die Eigentümer der Flächen mit den Maßnahmen einverstanden gezeigt. Ein Anlass, die Konzeption der Ersatzaufforstungsmaßnahmen noch weiter abzuändern, besteht nach alledem nicht.

Dies gilt auch bei Berücksichtigung des weiteren Vorbringens des Bereichs Landwirtschaft des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten. Er meint, für den Waldausgleich könne man auch zukünftig die innerhalb der Anschlussstelle Nürnberg-Fischbach liegenden Flächen als Wald einstufen. Ebenso wären auch die größeren Flächen innerhalb des Autobahnkreuzes als Waldausgleich anzusetzen, welche aus verkehrstechnischer Sicht aufgeforstet werden könnten. In der Folge könnte auf Aufforstungen auf landwirtschaftlichen Flächen verzichtet werden. Dem kann sich die Planfeststellungsbehörde ebenso nicht anschließen. Insoweit ist in Blick zu nehmen, dass die betreffenden Flächen im Bereich der AS Nürnberg-Fischbach und des AK Nürnberg-Ost regelmäßig Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit unterliegen (Rückschnitt und dgl.), die gleichzeitig verhindern, dass die Flächen in absehbarer Zeit Waldcharakter entwickeln werden.

Soweit der Bereich Landwirtschaft des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten im Hinblick auf die von der Vorhabensträgerin eingebrachte Tektur Bedenken gegen die Waldneugründung im Rahmen der Maßnahme 24 E T vorbringt, vermag die Planfeststellungsbehörde diese ebenso nicht zu teilen. Die für die Maßnahme herangezogenen Grundstücke Fl.-Nrn. 368/4 und 369, Gemarkung Kammerstein, sind laut Grundbuch bereits seit 2009 mit einer Nutzungsbeschränkung zugunsten der Bundesstraßenverwaltung belastet, die ausschließlich Waldbewirtschaftung zulässt. Die Grundstücke stehen damit rechtlich bereits jetzt der landwirtschaftlichen Nutzung nicht mehr zur Verfügung. Auf nördlich der Maßnah-

menfläche liegenden Teilflächen der beiden Grundstücke sind zudem weitere Waldneugründungen für andere, bereits genehmigte bzw. planfestgestellte Vorhaben der Vorhabensträgerin vorgesehen. Dass diese Aufforstungsmaßnahmen anscheinend noch nicht umgesetzt wurden, ändert nichts an der dargestellten rechtlichen Situation. Die Vorhabensträgerin kann insoweit jederzeit bzw. mit einem nur relativ kurzen zeitlichen Vorlauf die Ersatzaufforstungen für die angesprochenen anderen Projekte umsetzen. Soweit die Maßnahmenfläche nicht an ohnehin noch aufzuforstende Flächen angrenzt, hält der neu zu schaffende Waldbestand zu den benachbarten Grundstücken einen Abstand von jeweils mindestens 4 m ein (siehe Unterlage 9.2 Blatt 8 T). Da die Schaffung eines mehrstufigen Waldrandes vorgesehen ist, ist auch insofern ein größerer Grenzabstand nicht erforderlich (siehe wiederum Nr. 2.5 der schon erwähnten Richtlinien zur Erstaufforstung und zur Anlage von Kurzumtriebsplantagen (ErstAuffR)). Der Hinweis des Bereichs Landwirtschaft des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, dass direkt an das Grundstück Fl.-Nr. 369 eine Haselnussplantage angrenzt und deshalb die Fläche zurückgenommen bzw. ausreichend Abstand zu ihr gehalten werden sollte, wird damit im gebotenen Umfang berücksichtigt. Auf Grund des Gesagten, insbesondere der rechtlichen Belastung der Maßnahmengrundstücke, besteht auch kein Anlass, den in diesem Zusammenhang gemachten Vorschlägen für eine Verlegung der Maßnahme näherzutreten, zumal diese zum großen Teil pauschal und unsubstantiiert sind.

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 Aufforstungsmaßnahmen und der sonstigen Schutzmaßnahmen kann davon ausgegangen werden, dass die vorhabensbedingten Eingriffe in den Wald und damit in dessen unterschiedliche Funktionen für den Natur- und Klimaehaushalt jedenfalls mittel- bzw. langfristig kompensiert werden können.

### **3.3.9 Fischerei**

Der Bezirk Mittelfranken – Fachberatung für das Fischereiwesen – hat aus fischereilicher und fischökologischer Sicht keine Einwände gegen das planfestgestellte Vorhaben erhoben.

Er fordert lediglich, im Rahmen der erlaubten Gewässereinleitungen müsse gewährleistet sein, dass der damit verbundene Oberflächenwassereintrag hinsichtlich der Wassermenge und mitgeführten Stoffen von den Vorflutern noch so abgebaut werden könne, dass für die Fischerei keine Schädigungen zu befürchten seien. Ein zu schnelles Ableiten des Oberflächenwassers würde einen hohen Anteil von absetzbaren Stoffen den Fließgewässern zuführen und auch den dort lebenden Fischbestand beeinträchtigen. Außerdem dürfe das eingeleitete Wasser keine wassergefährdenden Stoffe enthalten; die biologischen, chemischen und physikalischen Eigenschaften der Vorfluter dürften nicht dahingehend verändert werden, dass Fische und Fischfauna geschädigt werden.

Dieser Forderung wird entsprochen. Insbesondere mit Blick auf die unter A. 4.1.1 zugelassenen, vergleichsweise geringen Drosselabflussmengen ist hinreichend sichergestellt, dass die Gewässer, in die das Oberflächenwasser abgeleitet wird, diese Einleitungen hinsichtlich des Umfangs bewältigen können. Die den Regenrückhaltebecken vorgeschalteten Absetzbecken gewährleisten außerdem eine ausreichende Reinigung des Straßenoberflächenwassers; hierbei werden sowohl absetzbare Schwebstoffe als auch Leichtflüssigkeiten zurückhalten. Dem Anliegen, wassergefährdende Stoffe von den Vorflutern fernzuhalten, trägt die Nebenbestimmung A. 4.3.2 explizit Rechnung. Im Hinblick darauf sowie die übrigen

verfügten Nebenbestimmungen ist eine vorhabensbedingte Schädigung der Fischfauna nicht zu besorgen.

### 3.3.10 Denkmalpflege

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

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat außerdem bestätigt, dass sich im Untersuchungsgebiet keine bekannten Bodendenkmäler befinden. Es hat jedoch gleichzeitig darauf hingewiesen, dass wegen der Flurnamen „Beim eingefallenen Schloss“ und „Schatzgrube“ auf Gebäudefundamente geschlossen werden kann (Verdachtsfläche V-5-6533-0001 in Randbereichen der AS Nürnberg-Fischbach). Hier hält das Landesamt spätestens zwei Monate vor Beginn der Bauarbeiten eine archäologische Untersuchung, Dokumentation und Ausgrabung für notwendig.

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 denkmalschutzrechtliche 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. 3.2) gehen den Belangen des Bodendenkmalschutzes 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 Bo-

dendenkmäler 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 der Bodendenkmäler 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 bezeichneten Verdachtsfläche als auch evtl. Zufallsfunde unter Beachtung der durch die verfügbaren 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.

### **3.3.11 Landwirtschaft als öffentlicher Belang**

Belange der Landwirtschaft sind durch die im Rahmen des Vorhabens vorgesehenen baulichen Veränderungen der bestehenden Autobahnanlagen nicht betroffen. In landwirtschaftlich genutzte Grundstücke wird bei der Umsetzung des Vorhabens nicht eingegriffen.

Landwirtschaftliche Belange sind allerdings sowohl unter agrarstrukturellen Gesichtspunkten als auch mit Blick auf die individuelle Betroffenheit einzelner Betriebe durch die im Rahmen der festgestellten Planung vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen berührt. Für derartige Maßnahmen werden insgesamt knapp 6 ha an landwirtschaftlicher Nutzfläche in Anspruch genommen. Der Verbrauch an landwirtschaftlichen Flächen kann aber nicht durch Verzicht auf die naturschutzrechtlich notwendigen Kompensationsmaßnahmen noch weiter verringert werden, wie sich aus den Ausführungen unter C. 3.3.6.4.8 und C. 3.3.6.4.9 ergibt. Dort wird auch im Einzelnen dargelegt, warum das planfestgestellte Kompensationskonzept im Hinblick auf den Verbrauch landwirtschaftlicher Nutzflächen den Vorgaben des § 15 Abs. 3 BNatSchG und von § 9 BayKompV Rechnung trägt.



Die festgestellte Planung trägt damit den Belangen der Landwirtschaft insgesamt hinreichend Rechnung.

Der Bayerische Bauernverband erhebt im Anhörungsverfahren verschiedene Forderungen. So sei die ordnungsgemäße Bewirtschaftung der Grundstücke und Restflächen während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme sicherzustellen. Der Vorhabensträger sei im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu verpflichten, Umwege während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme zu vermeiden bzw. Entschädigung in Geld zu leisten. Vor Beginn der Baumaßnahmen sei dem Vorhabensträger aufzuerlegen, mit dem Vermessungsamt bzw. den örtlichen Siebenern eine Bestandsaufnahme über die vorhandenen Grenzzeichen durchzuführen. Soweit Grenzsteine infolge der Baumaßnahmen beschädigt bzw. beseitigt werden, sei die Wiederherstellung auf Kosten des Baulastträgers sicherzustellen. Daneben sei eine Beweissicherung an den bestehenden Straßen und Wegen dem Vorhabensträger aufzuerlegen. Durch den Baustellenverkehr seien Schäden an diesen öffentlichen Einrichtungen zu erwarten, die Schadensbehebung müsse zu Lasten des Vorhabenträgers erfolgen. Außerdem werde für die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen für die Durchführung der Baumaßnahmen beantragt, dass die Abwicklung der Entschädigungsregelungen sowie Festsetzung von Rekultivierungsarbeiten nach Beendigung der Baumaßnahme nicht durch die bauausführenden Firmen erfolgt, sondern durch den Vorhabensträger in direkter Zuständigkeit und Haftung. Für die betroffenen Grundstücke sei vorher eine ordnungsgemäße Beweissicherung, d. h. Erfassung des jetzigen Zustandes, auf Kosten des Vorhabenträgers durchzuführen. Ebenfalls für die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen werde beantragt, den betroffenen Grundstückseigentümern und –bewirtschaftern eine Haftungsfreistellung mittels des Planfeststellungsbeschlusses hinsichtlich möglicher Rückstände und Bodenverunreinigungen zu gewähren. Darüber hinaus seien erhebliche wirtschaftliche Einschränkungen durch An- oder Durchschneidungen wertvoller landwirtschaftlicher Nutzflächen in vollem Umfang auszugleichen. Durch die Maßnahme dürften weder Drainagen, Straßendurchlässe noch Zufahrten zu den Feldern und Feldwegen nachhaltig beeinträchtigt werden. Sollten Veränderungen notwendig sein, seien entsprechende Ersatzmaßnahmen vorzunehmen. Betroffene Dränanlagen seien funktionsfähig zu erhalten oder umzugestalten. Soweit Oberflächenwasser in bestehende Wassergräben eingeleitet wird, seien diese so auszubauen, dass das Wasser schadlos abfließen könne. Inwieweit über die im Plan festgelegten Entwässerungsmaßnahmen hinaus weitere Maßnahmen notwendig sind, sei noch vor Baubeginn zu regeln. Sollten vorübergehende Ablagerungen von Aushub oder Baumaterial oder Baufahrzeugen auf landwirtschaftlichen Flächen notwendig werden, seien die Eigentümer und Bewirtschafter rechtzeitig vorher zu informieren und die entstandenen Flur- und Auswuchsschäden nach den Schätzungsrichtlinien und Entschädigungssätzen des Bayerischen Bauernverbandes zu ersetzen. Bei notwendigen Eingrünungs- und Pflanzmaßnahmen seien die gesetzlich vorgeschriebenen Abstände zu landwirtschaftlichen Nutzflächen einzuhalten. Zudem sei darauf zu achten, dass genügend Platz für die Zu- und Einfahrt auch mit großen, breiten Arbeitsmaschinen verbleibe. Bestehende Pachtverträge seien zu berücksichtigen und bei vorzeitiger Auflösung oder bei Entzug der Flächen durch entsprechende Pachtaufhebungsentschädigungen zu entschädigen.

Diese Forderungen gehen vorliegend, da landwirtschaftliche Nutzflächen für die planfestgestellte Umgestaltung des AK Nürnberg-Ost und der AS Nürnberg-Fischbach weder auf Dauer oder zeitweilig in Anspruch genommen werden noch sich landwirtschaftliche Flächen im Umfeld des Baufeldes befinden, größtenteils ins Leere. Die nach Art. 47 und 48 AGBGB vorgeschriebenen Grenzabstände von Pflanzen bzw. Bäumen werden im Rahmen der planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen eingehalten (siehe dazu unter C. 3.3.8). In Bezug auf das Straßen- und Wegenetz hat die Vorhabensträgerin zugesagt, vor Baubeginn auf seine

Kosten eine Beweissicherung in Form einer fotografischen und schriftlichen Dokumentation des zum Begehungszeitpunkt vorgefundenen Zustandes zu veranlassen und diese Dokumentation dem jeweiligen Straßenbaulastträger zu überlassen. Sie hat außerdem zugesagt, die jeweiligen Straßenbaulastträger rechtzeitig vorher zu unterrichten, um ihnen die Teilnahme an der Begehung ihrer Straßen und Wege zu ermöglichen. Nach ihrer Zusage werden außerdem die öffentlichen Wege, die nicht ausreichend tragfähig sind, aber zur Abwicklung der Bauarbeiten zwingend in Anspruch genommen werden müssen, entsprechend der aufzunehmenden Belastung ausgebaut. Schäden am nachgeordneten Wegenetz durch das Befahren mit Baufahrzeugen wird die Vorhabensträgerin außerdem nach Abschluss der Baumaßnahmen wieder beseitigen lassen.

Die privaten Belange der einzelnen landwirtschaftlichen Betriebe, insbesondere in Bezug auf den grundrechtlich verbürgten Eigentumsschutz (Art. 14 GG), der durch die Flächeninanspruchnahme für einige der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen unmittelbar und erheblich beeinträchtigt wird, sind auf Seiten der gegen das Vorhaben streitenden Belange in die Abwägung einzustellen, ohne dass diese jedoch angesichts der überwiegenden, für das Vorhaben sprechenden Belange sowie der mit dem Vorhaben verbundenen erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft und dem daraus resultierenden großen öffentlichem Interesse an einer funktionalen Kompensation der entstehenden Beeinträchtigungen in der Lage wären, die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage zu stellen. Gleiches gilt bzgl. der agrarstrukturellen Aspekte. Die rechtlich notwendigen Kompensationsmaßnahmen sind ohne die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten und im Eigentum Dritter stehender Grundstücksflächen nicht zu verwirklichen. Unter Berücksichtigung aller Belange, insbesondere der des Natur- und Landschaftsschutzes und der überwiegend privaten Interessen an einer möglichst ungeschmälerter Erhaltung des Besitzstandes, ist das öffentliche Interesse insgesamt vorliegend als gewichtiger zu bewerten. Dabei fällt insbesondere auch ins Gewicht, dass sich die privaten Eigentümer der Flächen, auf denen die festgestellte Planung Kompensationsmaßnahmen vorsieht, mit der Heranziehung ihrer Flächen einverstanden gezeigt haben; Einwendungen wurden von ihnen im Anhörungsverfahren nicht erhoben.

### **3.3.12 Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht**

Im Rahmen der festgestellten Planung werden etwa 126.000 m<sup>3</sup> an Erdmaterial abgetragen. Dieses Material wird, da für die Umsetzung des Vorhabens Erdmassen im Umfang von insgesamt ca. 273.000 m<sup>3</sup> aufgetragen werden müssen (siehe Tabelle 27 der Unterlage 1 T), im Zuge der Bauarbeiten vor Ort wieder eingebaut. Die noch fehlenden knapp 147.000 m<sup>3</sup> müssen aus externen Quellen zugeliefert werden.

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. Marschall/Grupp, FStrG, § 1 Rn. 57). Daran, dass hier auch über die (Ab-)Lagerung von Erdmassen zu entscheiden ist, ändert auch der Umstand nichts, dass diese Ablagerung möglicherweise einen Vorgang der Abfallbeseitigung darstellt. Bei der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens fällt unbelastetes Erdmaterial an, das als Abfall i. S. d. § 3 Abs. 1 Satz 1 KrWG anzusehen ist. Werden die abzutragenden Erdmengen dazu verwendet, im Zusammenhang mit dem Ausbauvorhaben rechtlich gebotene oder sachlich notwendige Aufschüttungen vorzunehmen, z. B. für Lärmschutzwälle, Straßendämme oder die Hinterfüllung von Brückenwiderlagern, handelt es sich um die Verwertung von Abfällen (§ 3 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 1 KrWG). Steht dagegen die Beseitigung im Vordergrund (wie z. B. bei Seitenablagerungen), wird es sich im Zweifel um Abfälle zur Beseitigung (§ 3 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 2 KrWG)

handeln. In letzterem Fall dürfen diese Abfälle grundsätzlich nur in den dafür zugelassenen Anlagen oder Einrichtungen (Abfallbeseitigungsanlagen) abgelagert werden (§ 28 Abs. 1 Satz 1 KrWG). Ihre Aufbringung auf die vorgesehenen Bereiche würde daher grundsätzlich die Errichtung einer Deponie i. S. v. § 3 Abs. 27 Satz 1 KrWG darstellen, die der Planfeststellung durch die zuständige Behörde bedürfte (§ 35 Abs. 2 KrWG). Im gegenständlichen Verfahren ist die Errichtung einer Deponie in diesem Sinn jedoch nicht vorgesehen. Der gewonnene Erdaushub wird im Rahmen der Bauarbeiten vielmehr zur Verringerung des bestehenden Massendefizits wiederverwertet. Überschüssige Massen verbleiben nach Umsetzung des Vorhabens nicht.

Im Übrigen gewährleisten die bestehenden rechtlichen Regelungen und allgemeinen technischen Regeln des Kreislaufwirtschafts- und des Abfallrechts den ordnungsgemäßen Umgang mit im Rahmen der Bauausführung anfallenden Abfällen. Die Beachtung dieser Regelungen und Regeln obliegt der Vorhabensträgerin wegen § 4 Satz 1 FStrG ohnehin (vgl. Marschall/Dünchheim, FStrG, § 4 Rn. 10). Die Einhaltung der vom Landratsamt Nürnberger Land in Bezug auf anfallende Abfälle gemachten Maßgaben ist damit in ausreichendem Maß sichergestellt. Spezielle abfallrechtliche Probleme, die mit diesem Instrumentarium nicht ohne weiteres bewältigt werden könnten, sind vorliegend nicht ersichtlich. Die Planfeststellungsbehörde sieht deshalb davon ab, der Vorhabensträgerin durch Nebenbestimmungen diesbzgl. nähere Vorgaben zu machen.

Insgesamt stehen abfallwirtschaftliche Belange dem Straßenbauvorhaben somit 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.

### **3.3.13 Kommunale Belange**

#### **3.3.13.1 Stadt Nürnberg**

Die Stadt Nürnberg verweist darauf, dass über die AS Nürnberg-Fischbach die „Veranstaltungsverkehr-Route“ verlaufe, die die größten Leistungsreserven aufweise. Nach ihrer Einschätzung bleibe die bestehende Leistungsfähigkeit im unmittelbaren Bereich der AS Nürnberg-Fischbach erhalten. An zwei Stellen könne es aber zu Problemen kommen. Dies betreffe zum einen die Verkehrsbeziehung München – AS Nürnberg-Fischbach. Der Verkehr, der die A 9 über die AS Nürnberg-Fischbach verlassen wolle, werde nach der Planung bereits vor dem AK Nürnberg-Ost von der Hauptfahrbahn weg über eine Nebenfahrbahn geführt. Diese Nebenfahrbahn verlaufe zwischen dem AK und der AS parallel zur Hauptfahrbahn, ihre Leistungsfähigkeit sei ausreichend. Nicht ausreichend leistungsfähig erscheine der Übergang von der Hauptfahrbahn auf die Nebenfahrbahn, hier sei nur eine Spur vorgesehen. Über diese eine Spur solle neben den Verkehrsbeziehungen München – Heilbronn und München – Amberg in Zukunft auch die Beziehung München – AS Nürnberg-Fischbach abgewickelt werden. Es sei zu bezweifeln, dass dies bei „Veranstaltungsverkehr“ gelingen werde. Zum anderen werde die Verkehrsbeziehung AS Nürnberg-Fischbach – München ab der AS Nürnberg-Fischbach auf einer Nebenfahrbahn der A 9 in Richtung Süden geführt und erst nach dem AK Nürnberg-Ost auf die Hauptfahrbahn geleitet. Während auch hier die Nebenfahrbahn alleine als ausreichend leistungsfähig erscheine, sei ein Engpass bei ihrer Aufleitung auf die Hauptfahrbahn zu befürchten, da hier wiederum nur eine Spur vorgesehen sei. Über diese eine Spur solle neben den Verkehrsbeziehungen Amberg – München und Heilbronn – München in Zukunft auch die Beziehung AS Nürnberg-Fischbach – München abgewickelt werden. Es sei davon auszugehen, dass es auch hier im Fall einer Veranstaltungsabfahrt zu Stauungen kommen werde, die schließlich auch die Funktion des Autobahnkreuz-

zes beeinträchtigen könnten, nämlich durch einen Rückstau bis auf beide Hauptfahrbahnen der A 6. Es solle deshalb der gesamte Bereich des Autobahnkreuzes in die Planung einbezogen werden. Die umfangreiche Veränderung des Verkehrssystems im Norden des Kreuzes habe Auswirkungen auf den ganzen Bereich. Insbesondere die Aus- und Einleitungen der Nebenfahrbahnen sollten überprüft und angepasst werden.

Diese Bedenken vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu teilen. Nach § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG ist alleine das regelmäßige Verkehrsbedürfnis Maßstab für die aus der Straßenbaulast erwachsenden Verpflichtungen. Mit diesem Merkmal wird auf das übliche Verkehrsaufkommen abgestellt, dass nach der allgemeinen Entwicklung des Verkehrs zu erwarten ist. Das Straßennetz braucht danach nicht auf die Bewältigung außergewöhnlicher Belastungen – z. B. auf Grund nur vereinzelt stattfindende Veranstaltungen – ausgelegt zu werden, auch nicht auf einen großen 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). Demgegenüber ist der regelmäßige Pendelverkehr im Einzugsbereich von Städten nicht lediglich als Spitzenbedarf zu einzelnen Tageszeiten einzustufen (a. a. O. Rn. 10). Davon ausgehend stellt sich die in der festgestellten Planung gewählte Dimensionierung der einzelnen Planungsbestandteile als sachgerecht und ausreichend dar. Die von der Stadt angeführten An- und Abreiseverkehre zu Großveranstaltungen wie Messen, Konzerte und dgl. stellen zum überwiegenden Teil kein regelmäßiges Verkehrsbedürfnis dar, auf das die Vorhabensträgerin ihre Planungen ausrichten müsste. Insbesondere bei Messen und (größeren) Konzerten handelt es sich nur um zahlenmäßig untergeordnete, in unregelmäßigen Abständen stattfindende Ereignisse, die sich im gesamten Jahresverlauf verteilen und insgesamt von vergleichsweise überschaubarer Zahl sind. Sie sind daher für das Verkehrsgeschehen nicht so prägend, als das sie als maßgeblich für die Ausgestaltung der einzelnen Bestandteile des AK Nürnberg-Ost und der AS Nürnberg-Fischbach anzusehen wären. Soweit daneben Veranstaltungen mit einer gewissen Wiederholungsfrequenz durchgeführt werden, sind diese zwar u. U. noch dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis zuzuordnen, im Vergleich aber auch weniger verkehrintensiv. Dass die festgestellte Planung im Hinblick auf das regelmäßige Verkehrsaufkommen im Jahr 2030 ausreichend dimensioniert ist, ergibt sich aber aus den Ausführungen unter C. 3.3.3.2; hierauf wird verwiesen. Ergänzend ist hervorzuheben, dass die Vorhabensträgerin in Bezug auf den zukünftigen Verkehrsablauf eine Mikrosimulation durchgeführt und dabei eine gegenüber der Verkehrsprognose nochmals um 25 % höhere Verkehrsbelastung angesetzt hat. Dabei hat sich gezeigt, dass selbst bei dieser Belastungssituation noch eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung im Vorhabensbereich gewährleistet ist. Damit beinhaltet die Planung sogar für verkehr-intensive Großveranstaltungen noch gewisse Leistungsreserven. Bei Veranstaltungen mit sehr großer Anziehungskraft sind zeitweilige Überlastungserscheinungen zwar – wie bereits heute – nicht zu vermeiden. Dennoch tritt mit dem Vorhaben auch in derartigen Situationen eine Verbesserung ein, da diese Überlastungen sich gegenüber dem bestehenden Zustand wegen der erhöhten Leistungsfähigkeit der einzelnen Rampen schneller wieder auflösen können. Eine Veränderung der festgestellten Planung ist deshalb nicht angezeigt.

Im Hinblick auf vorstehenden Erwägungen vermag auch das weitere diesbzgl. Vorbringen der Stadt Nürnberg nicht durchzugreifen. Insbesondere der Hinweis, dass vor allem die AS Nürnberg-Fischbach auf Grund ihrer besonderen Lage sehr starken Schwankungen in der Verkehrsbelastung unterliege, was durch die regelmäßig stattfindenden Veranstaltungen in Stadion und Messe verursacht werde, welche die Verkehrsstärke auf den Zufahrtsrouten temporär auf mehr als das Doppelte des normalen Werts ansteigen lasse, vermag an der dargestellten Be-

wertung nicht zu ändern. Wie schon dargelegt, beinhaltet die Planung in gewissem Maß noch Leistungsreserven, so dass im Vergleich der An- und Abreiseverkehr zu Veranstaltungen innerhalb eines bestimmten Rahmens noch hinreichend abwickeln werden kann. Die besonders zuschauerintensiven Veranstaltungen sind demgegenüber in der Minderzahl und weisen keinen festen Rhythmus auf; der An- und Abreiseverkehr zu diesen Veranstaltungen wird nicht mehr vom regelmäßigen Verkehrsbedürfnis umfasst, so dass diese für die Straßendimensionierung nicht ausschlaggebend sind.

Soweit die Stadt Nürnberg meint, die im Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen genannten Zahlen ließen den Schluss zu, dass die Datengrundlage nicht ausreichend sei, teilt die Planfeststellungsbehörde diese Auffassung ebenso nicht. Zweifel an der verkehrlichen Datengrundlage ergeben sich insbesondere nicht dadurch, dass nach der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak für die Regensburger Straße in stadteinwärtiger Richtung für das Jahr 2030 13.000 Kfz/24 h prognostiziert werden, während nach Darstellung der Stadt Nürnberg an einem in Höhe südöstlich der Breslauer Straße liegenden Querschnitt schon heute bereits mehr als 15.000 Fahrzeuge zu messen seien, an Tagen mit Veranstaltungen 18.000 bis über 20.000 Fahrzeuge. Bei der Angabe in der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak handelt es sich erkennbar um einen gemittelten Jahreswert; bei den von der Stadt Nürnberg angegebenen Zahlen ist, insbesondere auch wegen der Erwähnung der speziellen Belastungszahlen für Tage mit Veranstaltungen, nicht zu erkennen, ob es sich dabei um auf mittlere Jahreswerte umgerechnete Zahlen handelt oder um (Roh-)Ergebnisse zu einzelnen Zählzeitpunkten. Die Art der Darstellung durch die Stadt Nürnberg sprechen, insbesondere auch bei Berücksichtigung der Ergebnisse der amtlichen Straßenverkehrszählung 2010 im Bereich der B 4, für letzteres. Mit derartigen Zahlen können die Ergebnisse der Verkehrsprognose jedoch nicht in Beziehung gesetzt werden. Im Übrigen hat Prof. Kurzak im Nachgang des Erörterungstermins auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde schlüssig dargelegt, dass seiner Verkehrsuntersuchung für das Jahr 2030 ohnehin schon eine gegenüber dem Jahr 2010 um 24 % höhere durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung zu Grund liegt und ein noch größerer Zuwachs hinsichtlich der Verkehrsmenge unwahrscheinlich ist, u. a. da mit dem Ausbau des Frankenschnellwegs eine Tendenz für eine leichte Entlastung der B 4 gegeben ist. Soweit die Stadt Nürnberg im Rahmen des Erörterungstermins in diesem Zusammenhang geltend macht, die Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak prognostiziere für die Verkehrsbeziehung Berlin – Nürnberg (B 4) einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von 7.800 Kfz/24 h, am 30. stärksten Tag des Jahres seien aber bereits derzeit Belastungen von 9.200 Kfz/24 h hier festzustellen, ist nicht recht nachzuvollziehen, woher die letztgenannte Belastungsangabe stammt, da im Bereich der entsprechenden Rampe kein amtliche Dauerzählstelle liegt. Unabhängig davon ist aber auch in Blick zu nehmen, dass es durch Bauarbeiten auf der A 6 und der A 73 im Südosten von Nürnberg teilweise zu Verkehrsverlagerungen gekommen ist, die die Verkehrsbelastung der AS Nürnberg-Fischbach zusätzlich erhöht haben. Nach Ende der Bauarbeiten ist hier wieder mit einem entsprechenden Rückgang der Belastung zu rechnen; auch hierauf hat Prof. Kurzak im Nachgang zum Erörterungstermin hingewiesen.

Dem Hinweis der Stadt Nürnberg auf das geplante IKEA-Möbelhaus an der Regensburger Straße und die dadurch zu erwartenden zusätzlichen verkehrlichen Belastungen ist entgegen zu halten, dass die insoweit von der Stadt Nürnberg angeführten zusätzlichen Verkehrsmengen von Prof. Kurzak jedenfalls in seiner ergänzenden Stellungnahme vom 22.07.2016 in der von der Stadt genannten Größenordnung berücksichtigt worden sind. Das auf S. 23 des Erläuterungsberichts dargestellte Verkehrsbelastungsbild für das Jahr 2030 stammt aus dieser ergänzenden Stellungnahme. Auf die Belastung der AS Nürnberg-Fischbach hat das neue IKEA-Möbelhaus danach keine größere Auswirkung. Die diesem zuzu-

rechnende Verkehrsbelastung wird dadurch, dass Kunden des Möbelhauses, die aus Langwasser, einem Teil von Altenfurt sowie aus Feucht anfahren, über die St 2401 (Breslauer Straße) zum Möbelhaus anreisen werden und die Kunden aus Fischbach und dem restlichen Teil von Altenfurt über den Anschluss der Kreisstraße N 5, im werktäglichen Verkehr die B 4 im Bereich der AS Nürnberg-Fischbach lediglich mit etwa 2.000 Kfz/24 h zusätzlich belasten (1.000 Kfz pro Richtung), wobei auch nicht alle betreffenden Verkehrsteilnehmer zusätzlichen Verkehr darstellen. Etwa 25 – 30 % sind Fahrten, die bereits heute stadteinwärts erfolgen (zum großen Teil Berufsverkehr) und nur bei der Rückfahrt die Fahrt bei IKEA unterbrechen. An werktäglichem Zusatzverkehr sind daher an der AS Nürnberg-Fischbach im Ergebnis ca. 1.500 Kfz/24 h zu erwarten, die im Rahmen der in der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2014 allgemein prognostizierten Zunahme des Verkehrs auf der B 4 bereits enthalten sind (siehe dazu im Einzelnen die erwähnte ergänzende Stellungnahme von Prof. Kurzak). Im Nachgang zum Erörterungstermin hat Prof. Kurzak zudem nochmals bestätigt, dass das zum IKEA-Möbelhaus strebende Verkehrsaufkommen samstags am größten ist (2,5 - 3 mal so hoch wie werktags) und sich diese samstägliche Verkehrsspitze wegen der geringeren werktäglichen Zu- und Abfahrtsverkehre kaum in den auf das Kalenderjahr bezogenen durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen widerspiegelt; dies ist auch ohne weiteres plausibel. Im Hinblick darauf kann keine Rede davon sein, dass – wie die Stadt Nürnberg behauptet – davon ausgegangen werden müsste, dass die der Planung zu Grunde liegenden Verkehrszahlen in wesentlichen Teilen weder die hohe Dynamik des jetzigen Verkehrs noch die bereits abzusehenden städtebaulichen Entwicklungen widerspiegeln. Eine Überarbeitung bzw. Ergänzung der Verkehrsprognose ist deshalb ebenso nicht geboten. Eine Veranlassung, noch weitergehende Leistungsfähigkeitsnachweise bzw. des plangegegenständlichen Vorhabens einzuholen, besteht gleichfalls nicht.

Die Stadt Nürnberg macht außerdem geltend, im Erläuterungsbericht seien die notwendigen Anpassungen am Dynamischen Verkehrsleitsystem Messe/Stadion/ARENA nur insoweit berücksichtigt, als sie Aktoren und Verkabelung betreffen; es fehlten noch die entsprechenden Sensoren sowie die notwendigen Anpassungsmaßnahmen für Software und die Parametrierung von Konzentratoren und übergeordnetem Steuerungsrechner.

Dies trifft nicht zu. Unter Nr. 4.13 sieht die Unterlage 1 T explizit vor, die vorhandenen Streckenbeeinflussungsanlagen und das Verkehrsleitsystem Nürnberg den geänderten Verhältnissen anzupassen. Dies umfasst – auch nach dem explizit erklärten Willen der Vorhabensträgerin – alle für eine vollständige Anpassung notwendigen Maßnahmen, und damit auch die von der Stadt vermissten Anpassungsmaßnahmen. Die Vorhabensträgerin hat im Übrigen zugesagt, soweit Änderungen am Verkehrsleitsystem Messe/Stadion/ARENA notwendig werden, diese im Detail im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Stadt Nürnberg abzustimmen.

Die Stadt Nürnberg erklärt daneben, evtl. vorgesehenen Baustellenzufahrten über das Wegenetz von Fischbach werde nicht zugestimmt. Insbesondere einer Zufahrt über die Straßen Hutbergstraße, Feuchter Straße und Feuchter Brücklein werde nicht zugestimmt.

Die Vorhabensträgerin hat diesbzgl. dargelegt, dass vorgesehen ist, die Baustelle so weit wie möglich über die Autobahn anzudienen. Soweit dennoch in gewissem Umfang eine Nutzung des städtischen Straßen- und Wegenetzes im Bereich von Fischbach nicht auszuschließen sein sollte, ist darauf hinzuweisen, dass der Baustellenverkehr, solange er sich im Rahmen der Widmung der betroffenen Straßen bewegt, die betreffenden Straßen und Wege im Wege des Gemeingebrauchs oh-

ne gesonderte Erlaubnis benutzen darf (Art. 14 Abs. 1 BayStrWG). Insoweit ist die Verweigerungshaltung der Stadt unbeachtlich.

Sollte Baustellenverkehr über den Gemeingebrauch hinaus über die Straßen und Wege der Stadt abgewickelt werden müssen, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, dies rechtzeitig vor Baubeginn mit der Stadt Nürnberg abstimmen. Sofern öffentliche Feld- und Waldwege nicht ausreichend tragfähig sein sollten, sie aber zur Abwicklung der Baumaßnahmen in Anspruch genommen werden müssen, werden die Wege nach der Zusage der Vorhabensträgerin entsprechend der aufzunehmenden Belastung ausgebaut. Schäden am Wegenetz durch das Befahren mit Baufahrzeugen werden nach der Zusage nach Abschluss der Baumaßnahmen wieder beseitigt. Vor Baubeginn wird die Vorhabensträgerin außerdem auf ihre Kosten eine Beweissicherung in Form einer fotografischen und schriftlichen Dokumentation des zum Begehungszeitpunkt vorgefundenen Zustandes veranlassen. Diese Dokumentation wird sie der Stadt vor Baubeginn überlassen. Die Stadt wird außerdem von der Vorhabensträgerin rechtzeitig vorher unterrichtet, um ihr die Teilnahme an der Begehung der Straßen und Wege zu ermöglichen.

Diese Zusagen gelten auch für den Privatweg der Stadt, der östlich des Friedhofs von Fischbach verläuft, soweit der Weg zur Abwicklung der Baumaßnahmen in Anspruch genommen werden muss und nicht ohnehin im Rahmen des Vorhabens verschoben wird (siehe lfd. Nr. 1.10.1 der Unterlage 11 T). Damit wird gleichzeitig auch dem Hinweis der Stadt, dass der Weg für Dauer- bzw. Schwerlastverkehr im Zuge von Baumaßnahmen im momentanen Zustand nicht geeignet ist und entweder vor der Baumaßnahme asphaltiert oder nach deren Abschluss umfassend saniert werden müsste, Rechnung getragen.

Den Belangen der Stadt Nürnberg als Straßenbaulastträgerin und Wegeeigentümerin ist damit insgesamt hinreichend Rechnung getragen.

Die Stadt bringt weiter vor, einer Veräußerung von 13 m<sup>2</sup> des Grundstücks Fl.-Nr. 285/4, Gemarkung Fischbach b. Nürnberg, könne nur unter der Prämisse zugestimmt werden, dass die davon erschlossenen Flurstücke auch zukünftig wieder erschlossen werden können. Die Anbindung des Weges lfd. Nr. 1.10.2 an die öffentliche Verkehrsfläche der Hutbergstraße (Fl.-Nr. 285/4, Gemarkung Fischbach b. Nürnberg), sei zu gewährleisten.

Dem trägt die festgestellte Planung hinreichend Rechnung. Der in das Grundstück Fl.-Nr. 284/6, Gemarkung Fischbach b. Nürnberg, verlegte Wegeabschnitt ist auch in Zukunft an die Hutbergstraße angebunden (siehe Unterlage 5 Blatt 5 T). Die derzeit an die Hutbergstraße angrenzenden Grundstücke können ebenso nach Verwirklichung des Vorhabens über diese erreicht werden. Lediglich in Bezug auf das Grundstück Fl.-Nr. 186/3, Gemarkung Fischbach b. Nürnberg, gilt dies nicht. Durch die festgestellte Planung wird die Hutbergstraße auf einer Länge von ca. 55 m in Richtung Westen verschoben (siehe lfd. Nr. 1.10.2 der Unterlage 11 T). Dadurch bedingt grenzt das genannte Grundstück dann nicht mehr unmittelbar an das Straßengrundstück an. Auf diesem Grundstück befinden sich die der Abschirmung von Fischbach b. Nürnberg dienenden Lärmschutzwälle, es gehört der Bundesstraßenverwaltung. Für Zwecke des Unterhalts genügt jedoch bei derartigen Wällen regelmäßig ein Zugang von den Autobahnverkehrsflächen aus. Damit bleibt auch für das Grundstück Fl.-Nr. 186/3, Gemarkung Fischbach b. Nürnberg, in Zukunft eine adäquate Zugangsmöglichkeit erhalten. Zu berücksichtigen ist außerdem, dass die vom Grundstück Fl.-Nr. 285/4, Gemarkung Fischbach b. Nürnberg, für das Vorhaben beanspruchte Flächen nach dem Vorbringen der Stadt auch schon derzeit nicht als öffentliche Straße gewidmet sind, da die öffentliche Verkehrsfläche der Hutbergstraße am südlichen Ende des Grundstücks Fl.-Nr. 286/3, Gemarkung Fischbach b. Nürnberg, endet, so dass das Grundstück Fl.-Nr.

186/3, Gemarkung Fischbach b. Nürnberg, im betreffenden Bereich schon derzeit nicht unmittelbar über eine öffentliche Straßenfläche zu erreichen ist.

Die Stadt Nürnberg weist weiterhin darauf hin, dass es sich bei dem unter lfd. Nr. 1.10 der Unterlage 11 behandelten Weg, soweit er sich auf Fl.-Nr. 284/14, Gemarkung Fischbach b. Nürnberg, befindet, um eine städtische Privatstraße handelt, für die Bayer. Staatsforsten ein Geh- und Fahrrecht im Grundbuch eingetragen. Außerdem weist die Stadt darauf hin, dass der Weg unter lfd. Nr. 1.10.1 der Unterlage 11 behandelte Weg nicht als öffentlicher Feld- und Waldweg gewidmet ist, sondern ein Privatweg der Stadt Nürnberg ist. Im Hinblick darauf hat die Vorhabensträgerin im Rahmen der eingebrachten Tektur die Unterlage 11 entsprechend angepasst (siehe lfd. Nrn. 1.10.1 und 1.10.3 der Unterlage 11 T).

Des Weiteren macht die Stadt darauf aufmerksam, dass die zwischen dem Fischbacher Friedhof und der A 9 liegende befestigte Fläche bisher als Parkplatz für Friedhofsbesucher dient und auch so ausgeschildert ist. Diese gehe durch das Vorhaben nun aber verloren. Bei Beerdigungen mit vielen Besuchern oder an den Feiertagen sei eine Parkfläche in diesem Bereich weiterhin nötig, da der Parkdruck in dem Wohngebiet ohnehin schon sehr groß sei. Evtl. könne im Zuge des Vorhabens eine geeignete Ersatzfläche auf dem Grundstück geschottert/befestigt werden.

Wegen des auf Höhe des Friedhofs geplanten Baus der Ausfädelspur der Direktrampe Berlin – Heilbronn ist eine Verschiebung des östlich des Friedhofs verlaufenden Weges in Richtung Westen unumgänglich. Dadurch bedingt stehen die Parkflächen zwischen dem vorhandenen Weg und der A 9 in Zukunft nicht mehr zur Verfügung. Die Vorhabensträgerin verfügt über keine für Parkplätze nutzbar zu machende Fläche in der Nähe des Friedhofs. Mit Blick darauf einerseits sowie auf die für das Vorhaben sprechenden Gründe andererseits (siehe dazu unter C. 3.2) muss deshalb vorliegend das ersatzlose Entfallen der Parkplatzflächen (vorerst) in Kauf genommen werden.

Schließlich macht die Stadt geltend, die Grundwassersituation im Bereich des Fischbacher Friedhofs dürfe sich nicht verschlechtern. Sollte in der Beckenanlage eine ASB/RHB 378-1R eine Versickerung geplant sein, so sei nachzuweisen, dass diese keine negativen Auswirkungen auf den Friedhof habe. Eine Erhöhung des Grundwasserstands, selbst eine temporäre, könne dazu führen, dass die Bestattungsfähigkeit des Friedhofsbodens beeinträchtigt werde. Da bereits negative Auswirkungen durch den Einfluss von Grundwasser und fliegenden Grundwasserständen in einzelnen Abteilungen des Friedhofs gegeben sei, dürfe keinesfalls eine Verschlechterung der Situation eintreten.

Dem trägt die festgestellte Planung Rechnung. Sowohl das Absetz- als auch das Regenrückhaltebecken der genannten Beckenanlage werden als Betonbecken ausgebildet (siehe lfd. Nr. 3.11 der Unterlage 11 T sowie die Unterlage 5 Blatt 4 T). Eine Versickerung im Bereich der Beckenanlage findet damit nicht statt; auch sonst ist nicht erkennbar, dass sich die Grundwasserverhältnisse im Bereich des Friedhofs vorhabensbedingt verändern könnten. Dies gilt auch im Hinblick auf die erlaubten Einleitungsmengen in den Hartgraben. Durch die gegenständliche Planung wird die Fläche, die an den Hartgraben angeschlossen ist, gegenüber der bestehenden Situation erheblich reduziert, zudem wird das Wasser größtenteils nur gedrosselt an den Hartgraben abgegeben. Eine verstärkte Vernässung im Bereich des Hartgrabens bzw. des Friedhofs infolge des Vorhabens ist daher nicht zu erkennen. Die Forderung nach einer „ausreichenden Dokumentation, dass sich die Grundwassersituation im Friedhof“ nicht verschlechtert und hierzu ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen, ist deshalb zurückzuweisen; es fehlen – wie



dargelegt – jegliche Anhaltspunkte für eine nachteilige Einwirkung auf die örtlichen Grundwasserverhältnisse.

Im Zuge ihrer Beteiligung zur in das Verfahren eingebrachten Tektur hat die Stadt Nürnberg darauf hingewiesen, dass u. a. in der Unterlage 9.2 Blatt 5 T auch die Verlegung von autobahneigenen Kabeln im Bereich der Fischbacher Hauptstraße und damit außerhalb des räumlichen Umgriffs der gegenständlichen Planfeststellung dargestellt ist. Insoweit sollte klargestellt werden, dass die betreffenden Kabelverlegungen im Bereich der Straßenüberführung nur nachrichtlich dargestellt sind.

Die Vorhabensträgerin hat diesbzgl. bestätigt, dass geplant ist, das Überführungsbauwerk der Fischbacher Hauptstraße (Kreisstraße N 5) zu erneuern und in diesem Rahmen auch Kabelverlegearbeiten im Bauwerksbereich vorzunehmen. Da die Erneuerung des Überführungsbauwerks nicht Gegenstand der hier festgestellten Planung ist, hat sie ebenso bestätigt, dass die Kabelverlegungen im Bereich des Bauwerks in den festgestellten Unterlagen nur nachrichtlich dargestellt sind. Dies betrifft die in den Planunterlagen ab ca. Bau-km 378+130 (westlich der A 9) bzw. ca. Bau-km 278+060 (östlich der A 9) in nördliche Richtung enthaltenen Kabeltrassen. Damit wird gleichzeitig auch dem Hinweis der Stadt Rechnung getragen, dass von der lfd. Nr. 7.1 der Unterlage 11 T auch das städtische Grundstück mit Fl.-Nr. 321/3, Gemarkung Fischbach, betroffen ist und dem nur unter Maßgaben zugestimmt werden könne, welche aber bislang nicht von der Vorhabensträgerin abgefragt worden seien. Auch im Bereich dieses Grundstücks ist die Kabelverlegung nur nachrichtlich dargestellt.

Die Stadt Nürnberg wendet sich außerdem gegen die im Rahmen der eingebrachten Tektur teilweise vorgesehene Einbeziehung des Areals des städtischen Bauhofs (Grundstück Fl.-Nr. 291/8, Gemarkung Fischbach) in das Baufeld und die vorübergehende Beanspruchung der betreffenden Grundstücksteile. Dies widerspreche den Entwicklungszielen der Stadt Nürnberg.

Da – wie bereits dargelegt – die Erneuerung der Überführung der N 5 nicht Gegenstand der festgestellten Planung ist und deshalb die notwendigen Kabelverlegungen im Bereich des Bauwerks nur nachrichtlich dargestellt sind, besteht im Rahmen des vorliegenden Verfahrens keine Notwendigkeit dafür, das angesprochene Bauhofareal zeitweilig in Anspruch zu nehmen. Die Vorhabensträgerin hat dementsprechend gegenüber der Planfeststellungsbehörde verbindlich erklärt, auf die unter lfd. Nr. 5.09.01 in den Grunderwerbsunterlagen enthaltene vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.-Nr. 298/1, Gemarkung Fischbach, zu verzichten. Dem Einwand der Stadt wird damit entsprochen.

Die städtische Feuerwehr weist darauf hin, dass aus einsatztaktischen Gründen während der Bauzeit grundsätzlich alle Verkehrsbeziehungen im Baufeld erhalten bleiben müssen, damit die Erreichbarkeit der A 6 und der A 9 für schwere Rüstlichkeiten der Feuerwehr möglich bleibt.

Diese Forderung ist aus tatsächlichen Gründen nicht erfüllbar; im Zuge des Bauablaufs ist nicht zu vermeiden, dass bestimmte Verkehrsbeziehungen zeitweilig nicht zur Verfügung stehen. Dies ist aber vorliegend auch nicht anders als bei anderen Autobahnumbaumaßnahmen, etwa wie aktuell bei der Umgestaltung des AK Fürth/Erlangen. Die Vorhabensträgerin hat zu dem zugesagt, dass die Baustellenbereiche für die Feuerwehr erreichbar bleiben. Sieht hat außerdem zugesagt, diesbzgl. noch nähere Informationen bei einer Bauanlaufbesprechung zu geben.

Soweit die Feuerwehr empfiehlt, die Fahrspurenführung während der Baustelle so zu gestalten, dass eine Rettungskräfte insbesondere für Lkw ermöglicht wird, hat

die Vorhabensträgerin darauf hingewiesen, dass eine derartige Gestaltung der Rettungsgasse nicht möglich ist. Dies leuchtet insbesondere im Hinblick auf die beengten Platzverhältnisse im Baustellenbereich ohne weiteres ein; eine dem Wunsch der Feuerwehr entsprechende Gestaltung ist auch nicht im Rahmen von Autobahnbaustellen allgemein üblich. Die Anfahrbarkeit von Unfallstellen im Baustellenbereich ist aber auch für schwere Fahrzeuge sichergestellt; diese können im Einsatzfall im Gegenverkehr anfahren. Bzgl. der Forderung, Fahrspurentrennelemente leicht demontierbar zu gestalten, hat die Vorhabensträgerin dargelegt, dass die Fahrspurentrennung demontierbar konzipiert ist.

Die städtische Friedhofsverwaltung weist darauf hin, dass nach den Plänen der verrohrte Hartgraben innerhalb des Friedhofs von Fischbach verläuft. Dies könne nicht zutreffen, auf dem dargestellten Grabenverlauf befänden sich Gräber. Der Graben sei nach dortiger Kenntnis bei der Erweiterung des Friedhofs an die Ostgrenze außerhalb des Friedhofs verlegt worden. Der aktuelle Verlauf des Grabens sei zu überprüfen.

Die Vorhabensträgerin hat diesbzgl. dargelegt, dass die dargestellte Lage des Hartgrabens der Bestandsvermessung entnommen worden ist. Sie hat zugesagt, soweit der tatsächliche Verlauf davon abweicht, dies im Rahmen der Ausführungsplanung zu beachten. Damit ist dem Hinweise hinreichend Rechnung getragen; eine Veranlassung für weitergehende Maßnahmen im Rahmen der Planfeststellung ist nicht ersichtlich.

Soweit die Stadt Nürnberg darüber hinaus weitere Gesichtspunkte anspricht bzw. vorbringt, wurden diese bereits zuvor unter den einzelnen Gliederungspunkten dieses Beschlusses, zu denen die vorgebrachten Punkte jeweils einen thematischen Bezug aufweisen, inhaltlich abgehandelt. Hierauf wird Bezug genommen.

### 3.3.13.2 Stadt Schwabach

Die Stadt Schwabach macht geltend, dass die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen 16.1 E und 16.2 E T ihren Zielen der städtebaulichen Entwicklung widersprechen, die sich im aktuell geltenden Flächennutzungsplan der Stadt Schwabach widerspiegeln. Die Maßnahmenfläche 16.1 E (auf der sich zuvor der Stützpunkt Schwabach des Autobahnbetriebsdienstes befand) sei im Flächennutzungsplan als überörtliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung öffentliche Verwaltung dargestellt. Die Flächen der Maßnahme 16.2 E T seien als öffentliche Grünanlage mit der Zweckbestimmung Parkanlage dargestellt. Mit Bekanntwerden des Ausbaus der A 6 im Bereich Schwabach habe die Stadt ihre bereits 2007 begonnen Planungen wieder aufgenommen und erarbeite ein Strukturkonzept für den Bereich Äußere Rittersbacher Straße, Konrad-Adenauer-Straße, An der Autobahn, Kettelerstraße, Lindenstraße, Walpersdorfer Straße und A 6. Ziel sei es, die im Flächennutzungsplan vorgesehenen Wohnbauflächen sowie die diesen dienende Infrastruktur zu entwickeln. Es sei außerdem vorgesehen, den in großen Teilen vorhandenen Landschaftspark-Süd weiterzuentwickeln. Die Entwicklung von Bannwald auf der Fläche des bisherigen Stützpunktes widerspreche diesen Zielen der städtebaulichen Entwicklung. Neben Abständen, die bereits aus einer Waldnutzung entstehen würden, würden für den Bannwald besondere Schutzvorschriften entsprechend der Bannwaldverordnung gelten, eine dem Wohnen dienende Nutzung werde damit praktisch unmöglich. Die geplante Aufforstung östlich der Lindenstraße widerspreche der Zielrichtung der Weiterentwicklung des Landschaftsparks-Süd. Für diesen Bereich sei eine Grundkonzeption entwickelt worden mit dem Ziel, gestalterisch und optisch einen durchgängigen Freiraum Richtung Süden zu schaffen. Ein Waldgebiet solle bewusst nicht Bestandteil des Landschaftsparks sein. Die Stadt Schwabach schlägt stattdessen vor, bundeseigene Waldflächen nordwestlich des Eichwasens als Bannwald auszuweisen und die

notwendigen Aufforstungsmaßnahmen an anderer Stelle vorzunehmen; geeignete Flächen dürften nach Auffassung der Stadt Schwabach unproblematisch zu finden sein.

Dem vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu folgen.

Die beiden angesprochenen Maßnahmen 16.1 E und 16.2 E T verfolgen das Ziel, die mit dem Vorhaben verbundenen Verluste von Waldflächen – die allesamt als Bannwald unter Schutz gestellt sind – zusammen mit den übrigen waldbaulichen Maßnahmen, die Gegenstand der festgestellten Planung sind, flächenmäßig zu kompensieren. Die Maßnahmenfläche 16.1 E ist im Flächennutzungsplan – wie von der Stadt dargelegt – als überörtliche Verkehrsfläche dargestellt, wobei sich allerdings aus der Legende des Flächennutzungsplans eindeutig ergibt, dass es sich insoweit lediglich um eine nachrichtliche Übernahme im Sinn von § 5 Abs. 4 BauGB handelt. Diese Darstellung kann folglich der vorgesehenen Waldneugründung nicht entgegen gehalten werden. Im Übrigen macht diese Waldneugründung auch eine Wohnbebauung in dem im Flächennutzungsplan vorgesehenen Umfang nicht unmöglich oder erschwert deren Verwirklichung wesentlich. Schon derzeit liegen teilweise Wohngebäude in nur kurzer Entfernung zum Stützpunkt des Autobahnbetriebsdienstes; die von ihm ausgehenden Störwirkungen entfallen mit der Aufforstung der Fläche. Eine wesentliche Erschwernis ergibt sich im Gegenzug mit der Aufforstung nicht. Dabei ist insbesondere auch zu berücksichtigen, dass der neue Wald nicht bis unmittelbar an die nördlichen Grundstücksgrenzen heranreicht, sondern vorgelagert ein Waldmantel sowie ein Gras- und Krautflursaum etabliert wird (siehe Unterlage 9.2 Blatt 7 T). Auch bei einer ggf. – in einem separaten Verfahren außerhalb der Planfeststellung (Art. 37 und 38 BayWaldG) erfolgenden – Erklärung der Maßnahmenflächen zu Bannwald gilt nichts anderes. Es ist nicht ersichtlich, woraus sich hier weitergehende Einschränkungen ergeben sollten. Zudem hat die Stadt Schwabach für den betreffenden Bereich derzeit (erst) eine Strukturplanung entwickelt, eine verbindliche Bauleitplanung existiert noch nicht und ist nach hiesigem Kenntnisstand auch unter Berücksichtigung des Vorbringens der Stadt Schwabach noch nicht absehbar. Soweit diese Strukturplanung für den Bereich der Maßnahmenfläche u. a. auch die Ausweisung von Bauflächen in Aussicht nimmt, steht sie derzeit im Übrigen im Widerspruch zu den weiter oben beschriebenen Darstellungen des geltenden Flächennutzungsplans. Es ist deshalb nicht erkennbar, wie die Maßnahme 16.1 E nachhaltig eine konkrete *und* verfestigte Planung der Gemeinde stören oder wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebietes einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entziehen sollen (vgl. zu diesem Maßstab BVerwG, Urteil vom 27.04.2017, NVwZ 2017, 1309 Rn. 17 f. m. w. N.) Gleiches gilt mit Blick auf das ebenfalls geschützte kommunale Selbstgestaltungsrecht. Dieses schützt nur vor Maßnahmen, die das Ortsbild entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken (BVerwG a. a. O. Rn. 29 m. w. N.). Hierfür ist vorliegend ebenso nichts ersichtlich.

Die Flächen, auf denen die Maßnahme 16.2 E T umgesetzt werden soll, sind im Flächennutzungsplan der Stadt Schwabach als öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung Parkanlage dargestellt. Dies steht der Maßnahme aber im Ergebnis nicht entgegen. Nach § 7 Satz 1 BauGB haben zwar öffentliche Planungsträger, die an der Aufstellung eines Flächennutzungsplans nach § 4 oder § 13 BauGB beteiligt worden sind, ihre Planungen dem Flächennutzungsplan insoweit anzupassen, als sie diesem Plan nicht widersprochen haben. Die Bindung der Fachplanung an den Flächennutzungsplan im Fall des unterlassenen Widerspruchs gilt – wie § 38 Satz 2 BauGB ausdrücklich klarstellt – auch für die nach § 38 Satz 1 Halbsatz 1 BauGB gegenüber der Ortsplanung im Übrigen privilegierten Vorhaben. Sie bedeutet, dass der öffentliche Planungsträger sich nicht in Gegensatz zum Flächennutzungsplan setzen darf. Ihn trifft im

Planfeststellungsverfahren die gleiche Bindung wie die Gemeinde nach § 8 Abs. 2 BauGB bei Aufstellung eines Bebauungsplans; ebenso wie diese ist er aber nur an die im Flächennutzungsplan dargestellte Grundkonzeption der Gemeinde gebunden (BVerwG, Urteil vom 24.11.2010 – 9 A 13.09 – juris Rn. 36). Dabei ist allerdings wiederum zu beachten, dass die Anpassungspflicht nicht im Sinne einer rechtssatzmäßigen Anwendung („Vollzug“) der einzelnen Darstellungen des Flächennutzungsplans, sondern als planerische Fortentwicklung der im Flächennutzungsplan dargestellten Grundkonzeption der Gemeinde zu verstehen ist. Der nicht widersprechende Fachplanungsträger hat seine Planung daher – auf Grund der inhaltlichen Bindung, die sich für Bebauungspläne aus § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB ergibt – so zu gestalten, dass sie als aus dem Flächennutzungsplan entwickelt gelten kann. Mit dem Begriff des Entwickelns ist eine gewisse Gestaltungsfreiheit verbunden, soweit die Planung nicht der Grundkonzeption des Flächennutzungsplans widerspricht und sich die Abweichungen vom Flächennutzungsplan aus dem Übergang in eine stärker verdeutlichende Planstufe rechtfertigen. Für die Beurteilung, ob noch ein Entwickeln vorliegt, sind die jeweiligen Umstände des Einzelfalls maßgeblich (BVerwG a. a. O. Rn. 39). Im Hinblick darauf ist festzustellen, dass die Grünanlagenplanung durch die genannte Maßnahme nicht insgesamt vereitelt wird und auch die Grundkonzeption des Flächennutzungsplans unangetastet lässt. Die im Flächennutzungsplan vorgesehene Grünflächenplanung an sich wird durch die hier nun vorgesehene Aufforstung nicht konterkariert; es ist vielmehr auch grundsätzlich denkbar und möglich, die Aufforstungsfläche dem Grunde nach hierin verträglich zu integrieren. Was die von der Stadt in diesem Zusammenhang angeführte Grundkonzeption für den Landschaftspark-Süd anbelangt, muss zum einen festgestellt werden, dass es sich dabei nur um eine interne Planung der Stadt handelt, die nach außen hin noch nicht in rechtsverbindlicher Form verlautbart wurde. Zum anderen könnte unabhängig davon dieses Konzept im Grundsatz (in abgewandelter Form) auch noch in einem um die Maßnahmenfläche 16.2 E T verringerten Umfang umgesetzt werden. Die Grünfläche erstreckt sich nach der Flächennutzungsplanung über etliche Grundstücke und weist eine lang gestreckte Form auf; mit der hier vorgesehenen Aufforstung würden lediglich im Verhältnis zur Gesamtfläche der Grünfläche flächenmäßig eher untergeordnete Grundflächen am südwestlichen Rand der Grünfläche dieser Planung entzogen. In Blick zu nehmen ist außerdem, dass dieses Konzept noch nicht ins Werk gesetzt wurde. Die für die Grünflächen vorgesehenen Grundstücke werden, insbesondere die an die A 6 angrenzenden Flächen, nach den aktuellen, öffentlich zugänglichen Luftbildaufnahmen derzeit noch landwirtschaftlich genutzt. Im Hinblick darauf besteht auch keine Notwendigkeit dafür, tiefer gehend der Frage nachzugehen, ob die von der Stadt Schwabach gestellten Anforderungen an die Ausgestaltung der Waldneugründung im Bereich der für den Landschaftspark vorgesehenen Flächen mit der mit der Aufforstung verfolgten Zielsetzung vereinbar ist. Selbst wenn dies nicht der Fall sein sollte, verbleibt – wie dargelegt – noch genügend von der im Flächennutzungsplan dargestellten Fläche, um das städtische Konzept grundsätzlich noch umsetzen zu können.

Die Stadt Schwabach hat außerdem verschiedene Flächen benannt, die nach ihrer Auffassung gangbare Alternativen für die nördlich der A 6 vorgesehenen Aufforstungsflächen darstellen, und gefordert, diese als ersatzweise Standorte für die beiden oben behandelten Maßnahmen aufzunehmen. Im Einzelnen handelt es sich um die Grundstücke mit den Fl.-Nrn. 1544, 1583/2, 1760, 1277/7, 1323/5, 1323 (Teilfläche) sowie die Grundstücke 1321/2 und 1321/5, jeweils Gemarkung Schwabach.

Eine Umsituierung der beiden Waldneugrundungsmaßnahmen auf die genannten Grundstücke ist jedoch nicht möglich. Die Grundstücke befinden sich zwar bis auf das Grundstück Fl.-Nr. 1760 im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung. Die bundeseigenen Grundstücke werden aber bereits allesamt im Rahmen der mit Be-

schluss vom 30.12.2011 festgestellten Planung für den 6-streifigen Ausbau der A 6 zwischen der AS Schwabach-West und der AS Roth auf Dauer in Anspruch genommen. Die Grundstücke Fl.-Nrn. 1544 und 1583/2 werden dabei für den Bau eines Absetzbeckens und eines Regenrückhaltebeckens herangezogen, die Grundstücke Fl.-Nrn. 1277/7 und 1323/5 sowie die nördliche Teilfläche des Grundstücks Fl.-Nr. 1323 für die Erweiterung der Verkehrsflächen der A 6 selbst; auf den Grundstücken Fl.-Nrn. 1321/2 und 1321/5 wird wiederum ein Regenrückhaltebecken errichtet. Dies steht einer Heranziehung der Grundstücke zur Bannwaldneubegründung entgegen. Eine Beanspruchung des Grundstücks Fl.-Nr. 1760 scheidet im Hinblick auf die verfügbaren Flächen in öffentlicher Hand, auf denen die plangegegenständlichen Aufforstungsmaßnahmen vorgesehen sind, unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten aus; von der Eigentümerseite besteht nach Darlegung der Vorhabensträgerin keinerlei Verkaufsbereitschaft.

Es besteht auch keine Veranlassung, dem von der Stadt Schwabach gemachten weiteren Alternativvorschlag zum Bannwaldausgleich nachzugehen. Dieser Vorschlag begegnet im Übrigen auch aus waldrechtlicher Sicht Bedenken. Damit eine Rodung von Bannwald erlaubt werden kann, ist es notwendig sicherzustellen, dass angrenzend an den vorhandenen Bannwald ein Wald neu begründet wird, der hinsichtlich seiner Ausdehnung und seiner Funktionen dem zu rodenden Wald annähernd gleichwertig ist oder gleichwertig werden kann (Art. 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG). D. h. es ist Voraussetzung für eine zulässige Bannwaldrodung, dass tatsächlich ein neuer Waldbestand angelegt wird, der die vorstehend dargelegten Anforderungen erfüllt. Einen bestehenden Waldbestand lediglich zu Bannwald zu erklären, genügt demgegenüber nach dem eindeutigen Gesetzeswortlaut nicht. Hierauf hat auch das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach gegenüber der Planfeststellungsbehörde in anderem Zusammenhang hingewiesen.

### **3.3.14 Träger von Versorgungsleitungen**

Als öffentliche Belange sind im Rahmen der Abwägung im Planfeststellungsverfahren auch die Interessen der Träger der öffentlichen Ver- und Entsorgung, die im Bereich der Straßenbaumaßnahme Leitungen, Kabel o. ä. betreiben, zu berücksichtigen. Dabei ist aber nur auf das „Ob und Wie“ von Leitungsänderungen einzugehen, nicht jedoch z. B. über die Kostentragung zu entscheiden, die sich nach bürgerlichem Recht bzw. nach bestehenden oder noch zu treffenden vertraglichen Vereinbarungen richtet (vgl. § 8 Abs. 10 FStrG) bzw. bei Änderungen an Fernmeldeleitungen nach den Vorschriften des TKG.

#### **3.3.14.1 Deutsche Telekom Technik GmbH**

Die Deutsche Telekom Technik GmbH bittet darum, ihr mit einer Vorlaufzeit von mindestens neun Monate zuvor die endgültigen Ausbaupläne zuzusenden und die Ausschreibungs- und Ausführungstermine mitzuteilen. Des Weiteren gibt sie verschiedene Hinweise für die Baudurchführung, insbesondere bzgl. der notwendigen Zugänglichkeit ihrer Anlagen während der Bauphase.

Entsprechende Vorgaben wurden der Vorhabensträgerin unter A. 3.1.1 gemacht; hierauf wird Bezug genommen. Die Vorhabensträgerin hat zudem ausdrücklich eine rechtzeitige Beteiligung der Deutschen Telekom Technik GmbH und die Abstimmung der Baumaßnahme mit ihr zugesagt. Ebenso hat sie explizit den Schutz bestehender Anlagen der Deutschen Telekom GmbH zugesagt, genauso wie eine rechtzeitige Information vor Baubeginn über Maßnahmen, die Anlagen der Deutschen Telekom Technik GmbH betreffen, sowie die Beachtung der Kabelschutzanweisung der Telekom. Die Sicherstellung eines ungehinderten Zuganges zu den Telekommunikationslinien während der Baumaßnahme wird die Vorhabensträgerin gleichfalls berücksichtigen.

Den Belangen der Deutschen Telekom Technik GmbH damit insgesamt hinreichend Rechnung getragen.

#### 3.3.14.2 *GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH*

Die GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH weist darauf hin, dass sie eine LWL-Kabelanlage im Bereich des gegenständlichen Vorhabens betreibt. Sie fordert, frühzeitig über Bauarbeiten informiert und in den Bauablauf eingebunden zu werden, um weitere Maßnahmen wie evtl. Umlegungen planen und koordinieren zu können.

Die Vorhabensträgerin hat diesbzgl. eine rechtzeitige Beteiligung der GLH GmbH und die Abstimmung der Baumaßnahme mit ihr zugesagt. Zudem wurde der Vorhabensträgerin unter A. 3.1.2 eine möglichst frühzeitige Bekanntgabe des Baubeginns aufgegeben. Mit dieser Nebenbestimmung wird auch dem Hinweis, dass die Vorlaufzeit der GLH GmbH für Arbeitsvorbereitungen mindestens zehn Wochen vor Beginn von Umverlegungsarbeiten an ihrer LWL-Trasse beträgt, Rechnung getragen, indem dort der Vorhabensträgerin auch eine entsprechende Mindestvorlaufzeit vorgegeben wird. Im Übrigen hat sie auch ausdrücklich zugesagt, die Vorlaufzeit von mindestens zehn Wochen zu beachten.

Die GLH GmbH bittet außerdem darum, sollten noch andere Telekommunikations- oder LWL-Betreiber von Umlegungsarbeiten betroffen sein, ihr die entsprechenden Ansprechpartner zu nennen, da es aus Gründen der Kostenreduzierung und zur Beschleunigung des Bauablaufs wünschenswert sei, wenn diese Arbeiten in einer Trasse ausgeführt würden. Die Vorhabensträgerin hat insoweit zugesagt, der GLH GmbH die relevanten Betreiber noch zu nennen.

Die GLH GmbH weist darauf hin, dass die neue Kabeltrasse frei zugänglich sein müsse und von Bäumen und Sträuchern frei zu halten sei, um Beschädigungen durch Wurzelwerk zu vermeiden. Die zur Trasse gehörenden Schächte dürften nicht mit Baumaterial etc. überdeckt werden und der Zugang müsse jederzeit möglich sein.

Die Vorhabensträgerin hat die freie Zugänglichkeit der Trasse und der Schächte zugesagt. Soweit Leitungen der GLH GmbH in die in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Trassen verlegt werden, hat sie auch die Freihaltung von Bäumen und Sträuchern zugesagt. Die Sicherstellung eines ungehinderten Zuganges zur LWL-Trasse wird sie nach ihrer Zusage während der Bauarbeiten ebenso berücksichtigen.

In Bezug auf die Forderung, planerische Details in einem Gespräch mit einem benannten Ansprechpartner zu klären, hat die Vorhabensträgerin ebenso eine entsprechende Zusage abgegeben.

Den Belangen der GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH wird damit hinreichend Rechnung getragen.

#### 3.3.14.3 *MDN Main-Donau Netzgesellschaft mbH*

Die MDN Main-Donau Netzgesellschaft mbH weist darauf hin, dass es sich bei der unter lfd. Nr. 4.1 der ausgelegten Unterlage 11 genannten Leitung nicht um ein 110 kV-Erdkabel handelt. Parallel zu den Schutzrohren der GasLINE GmbH befänden sich drei Kabelschutzrohre und Lichtwellenleiter der MDN. Das Regelungsverzeichnis sei entsprechend zu ändern. Dem ist die Vorhabensträgerin im

Rahmen der eingebrachten Tektur nachgekommen (siehe lfd. Nr. 4.1 der Unterlage 11 T).

In Bezug auf lfd. Nr. 4.4 der Unterlage 11 bringt die MDN vor, von der geplanten Maßnahme sei der Bestand ihrer Gashochdruckleitung Fischbach – Eichstätt einschließlich Fernmeldekabel betroffen. Im Bereich der AS Nürnberg-Fischbach müsse die Leitung einschließlich Fernmeldekabel an diversen Stellen in ihrem jetzigen Verlauf angepasst werden. Eine komplette Auswechslung in diesem Bereich sei überlegenswert. Hierfür seien entsprechende Flächen innerhalb der planfestzustellenden Bereiche vorzusehen, um eine spätere Verlegung zu ermöglichen. Eine vorherige Abstimmung darüber sei empfehlenswert. Die Bezeichnung des Leitungseigentümers sei noch abzuändern.

Die Vorhabensträgerin weist diesbzgl. darauf hin, dass bei einer möglichen Verlegung nördlich der B 4 die Leitungsanlage innerhalb von Flächen der Bundesstraßenverwaltung bzw. der Stadt Nürnberg zu liegen käme, so dass die Planfeststellungsbehörde für eine entsprechende Umlegung der Leitung keine rechtlichen Hindernisse zu erkennen vermag. Eine zusätzliche Darstellung der für die Verlegung in Betracht kommenden Flächen in den Planunterlagen erscheint auf Grund der beschriebenen Eigentumsituation entbehrlich. Die Vorhabensträgerin hat außerdem eine rechtzeitige Beteiligung der MDN und Abstimmung mit ihr zugesagt. Die Benennung des Leitungseigentümers und Unterhaltspflichtigen in lfd. Nr. 4.4 der Unterlage 11 hat die Vorhabensträgerin im Rahmen der eingebrachten Tektur dem Vorbringen der MDN entsprechend angepasst.

Dem Vorbringen, unter lfd. Nr. 4.9 der Unterlage 11 sei ergänzend noch das bestehende Schutzrohr zu nennen, ist die Vorhabensträgerin mit der eingebrachten Tektur ebenso gefolgt.

Die MDN macht außerdem geltend, das unter lfd. Nr. 4.11 der Unterlage 11 aufgeführte Niederspannungskabel sei 2013 teilweise in einen Privatweg verlegt worden. Dies sei in die Unterlagen zu übernehmen. Sollten Änderungen bzw. Anpassungen erforderlich werden, seien auch hierfür entsprechende Flächen innerhalb der planfestzustellenden Bereiche vorzusehen. Eine vorherige Abstimmung darüber sei ebenso empfehlenswert.

Die festgestellte Planung sieht vor, den angesprochenen Privatweg abschnittsweise zu verlegen (siehe lfd. Nr. 1.10.2 der Unterlage 11 T). Dementsprechend ist auch eine Sicherung bzw. Verlegung der genannten Leitungsanlage Bestandteil der Planung (vgl. lfd. Nr. 4.11 der Unterlage 11 T). Soweit eine Verlegung notwendig werden sollte, könnte die Leitungsanlage nach Darlegung der Vorhabensträgerin auch in dem verlegten Weg zu liegen kommen. Einer planlichen Darstellung der für eine Verlegung genutzten Flächen bedarf es unter diesen Umständen nicht. Die Vorhabensträgerin hat außerdem auch diesbzgl. eine rechtzeitige Beteiligung der MDN und Abstimmung mit ihr zugesagt. Der geforderten Anpassung der Planunterlagen ist die Vorhabensträgerin im Rahmen der eingebrachten Tektur nachgekommen (siehe Unterlage 5 Blatt 5 T). Die MDN hat den angepassten Darstellungen im Rahmen ihrer Beteiligung zur eingebrachten Tektur nicht widersprochen.

Die MDN bittet schließlich, ihr die endgültigen Ausbau- und Detailpläne für den Straßenkörper und die Lärmschutzwände sowie einen Bauzeitenplan zur abschließenden Stellungnahme vorzulegen und dabei eine Vorlaufzeit bis zum Baubeginn von mindestens sechs Monaten zu berücksichtigen.

Dem trägt die Nebenbestimmung unter A. 3.1.3 ausreichend Rechnung, indem sie der Vorhabensträgerin diesbzgl. Vorgaben macht. Zudem hat die Vorhabensträge-

rin insoweit auch explizit zugesagt, die durch das gegenständliche Vorhaben notwendig werdenden Veränderungen der Trassenführung von Anlagen der MDN im Rahmen der Ausführungsplanung mit ihr abzustimmen, in die Unterlagen zur Bau- reifplanung einzuarbeiten und ihr die endgültigen Pläne vorzulegen; eine Vorlaufzeit von mindestens sechs Monaten bis zum Baubeginn wird sie nach der Zusage ebenso beachten. Mit der zugesagten Abstimmung wird dabei auch dem sinngemäß geäußerten Wunsch der MDN nach einer Möglichkeit, sich zur Detailplanung in Bezug auf technische Details nochmals zu äußern und darauf Einfluss nehmen zu können, entsprochen.

#### 3.3.14.4 *PLEdoc Gesellschaft für Dokumentationserstellung und -pflege mbH*

Die PLEdoc GmbH weist darauf hin, dass bei Bau-km 378+690 eine Gashochdruckleitung die A 9 kreuzt. Bei Umsetzung des Vorhabens komme es in Fahrtrichtung Berlin zu einem direkten Kontakt mit der Gashochdruckleitung. Außerdem komme es hier zu einer Kollision mit der geplanten Streckenentwässerung. In Fahrtrichtung München werde das Mantelrohrende von dem Lärmschutzwall überdeckt, so dass dessen uneingeschränkte Zugänglichkeit nicht mehr gegeben sei. Eine Verlängerung des Mantelrohres sei aus technischer Sicht weder auf der einen noch auf der anderen Seite möglich. Um die Leitungs- und Versorgungssicherheit auch weiterhin gewährleisten zu können, müsse die Leitung in Lage und Höhe umverlegt werden. Dazu sei die in den zusammen mit der Stellungnahme der PLEdoc GmbH übersandten Unterlagen eingetragene Umverlegungstrasse inkl. eines dinglich gesicherten Schutzstreifens von 14 m sowie die zur Durchführung der Umverlegung erforderliche Baustelleinrichtungsfläche im Rahmen des Verfahrens als notwendige Folgemaßnahme des Vorhabens planfestzustellen und baufrei zur Verfügung zu stellen. Die dazu erforderlichen zivilrechtlichen Gestattungen seien von der Vorhabensträgerin nach einvernehmlicher Abstimmung mit dem Leitungsbetreiber vor Durchführung der Umverlegung beizubringen.

Diesbzgl. hat sich die Vorhabensträgerin im Vorfeld des Erörterungstermins im Detail mit der PLEdoc GmbH abgestimmt und die Ergebnisse dieser Abstimmung im Rahmen der eingebrachten Tektur in die Planung einfließen lassen. Die festgestellte Planung beinhaltet nunmehr eine neue Leitungstrasse für die Gasleitung im betreffenden Bereich, den geforderten Schutzstreifen sowie die insoweit notwendigen Baustelleneinrichtungsflächen (siehe dazu insbesondere Unterlage 10.1 Blätter 4 T und 5 T). Die PLEdoc GmbH hat im Rahmen ihrer Beteiligung zur eingebrachten Tektur ausdrücklich bestätigt, dass die mit der Vorhabensträgerin abgestimmte Umverlegungstrasse einschl. der vorübergehend zu beanspruchenden Flächen in den Planunterlagen lagerichtig dargestellt und erläutert sind. Soweit zivilrechtliche Zustimmungen oder dgl. notwendig sein sollten, wird die Vorhabensträgerin diese rechtzeitig vor Beginn der Umlegungsarbeiten vorlegen bzw. erteilen.

Die PLEdoc GmbH weist außerdem darauf hin, dass bei Bau-km 380+485 eine Kabelschutzrohranlage mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln die A 9 quert und durch die neuen Rampen München – Nürnberg (B 4), Nürnberg (B 4) – München/Heilbronn/Amberg und Berlin – Heilbronn überbaut wird. Von Bau-km 378+470 bis 378+800 werde durch die Erweiterung der A 9 an der Richtungsfahrbahn Berlin eine weitere Kabelrohrschutzanlage mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln überbaut. Zur Abstimmung evtl. notwendiger Anpassungsmaßnahmen bittet sie um frühzeitige Kontaktaufnahme. Dies hat die Vorhabensträgerin zugesagt.

Soweit die PLEdoc GmbH darüber hinaus den Hinweis erteilt, dass es sich bei der unter lfd. Nr. 4.4 der Unterlage 11 genannten Gasleitung nicht um eine Anlage handelt, die von der Open Grid Europe GmbH betrieben oder betreut wird, hat dies



die Vorhabensträgerin bestätigt und die Planunterlagen entsprechend korrigiert; Eigentümerin der Anlage ist die MDN Main-Donau Netzgesellschaft mbH (siehe dazu auch unter C. 3.3.14.3).

Daneben macht die PLEdoc GmbH Anmerkungen zur landschaftspflegerischen Begleitplanung. Anpflanzungen, insbesondere Bäume, stellen eine potentielle Gefährdung für den Bestand der Ferngasleitung dar, da langfristig das Wurzelwerk die Rohrumhüllung beschädigen könne. Deshalb sollten dauerhaft verbleibende Anpflanzungen nur außerhalb des Schutzstreifenbereiches der Ferngasleitung vorgenommen werden. Des Weiteren sei zu berücksichtigen, dass sich durch die landschaftspflegerischen Maßnahmen keine Nachteile für den Bestand und Betrieb der Ferngasleitung sowie keinerlei Einschränkungen oder Behinderungen bei der Ausübung der für die Sicherheit der Versorgung notwendigen Arbeiten ergeben dürften. Diese Arbeiten würden in der Regel zur dringenden Abwehr einer Gefahr oder Beseitigung eines Schadens erforderlich. Entsprechend gelte dies für die notwendige Beseitigung des Bewuchses mit Maschineneinsatz innerhalb des Leitungsschutzstreifens. Zum Schutz der Leitung würde im regelmäßigen Abstand eine Pflege des Schutzstreifens durchgeführt, um Beschädigungen durch Baum- und Gehölzbewuchs vorzubeugen.

Im Nachgang der Detailabstimmung der Vorhabensträgerin mit der PLEdoc GmbH hat erstere die landschaftspflegerische Maßnahmenplanung im Bereich der Gasleitung angepasst, um den vorstehenden Anforderungen zu genügen, und die angepasste Maßnahmenplanung mit der eingebrachten Tektur zum Gegenstand der mit diesem Beschluss festgestellten Planung gemacht (siehe Unterlage 9.2 Blätter 4 T und 5 T). Mit letzterer ist hinreichend sichergestellt, dass durch Pflanzungen auch langfristig keine Schäden an der Leitung entstehen und auch keine unzumutbaren Beeinträchtigungen für den Betrieb der Leitung und die zu seiner Aufrechterhaltung notwendigen Maßnahmen bewirkt werden.

Die PLEdoc GmbH moniert, in den Planfeststellungsunterlagen seien keine aussagekräftigen Unterlagen in Bezug auf Baustelleneinrichtungsflächen enthalten. Im Schutzstreifen einer bestehenden Leitung dürften aus Sicherheitsgründen keine Einwirkungen vorgenommen werden, die den Bestand oder Betrieb der Leitung beeinträchtigen oder gefährden könnten. Baustelleneinrichtungsflächen jeglicher Art dürften daher erst nach vorheriger schriftlicher Einwilligung des Leitungsbetreibers im Schutzstreifenbereich angelegt werden, soweit dies aus Sicherheitsgründen überhaupt zulässig sein sollte.

Die Kritik bzgl. der fehlenden Darstellung der Baustelleneinrichtungsflächen ist unbegründet. Die für die Verwirklichung des Vorhabens notwendigen Arbeits- und Baustelleneinrichtungsflächen können den Planunterlagen hinreichend deutlich entnommen werden. In den einzelnen Blättern der Unterlage 5 sind die Grenzen der Baufelder zeichnerisch dargestellt (in der Legende als „vorübergehende Inanspruchnahme (Baufeldgrenze)“ bezeichnet). Soweit die Baufelder nicht auf Grundstücken der Bundesstraßenverwaltung zu liegen kommen, sind sie zudem auch in den einzelnen Blättern der Unterlage 10.1 als vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen eingezeichnet. Unabhängig davon hat die Vorhabensträgerin aber darauf hingewiesen, dass Leitungen im Bereich des Baufeldes gesichert werden und daneben zugesagt, sofern Baustelleneinrichtungsflächen im Schutzstreifenbereich zu liegen kommen, rechtzeitig die schriftliche Einwilligung des Leitungsbetreibers einzuholen. Insoweit muss allerdings darauf hingewiesen werden, dass Gegenstand dieser Zusage nur Details der Leitungssicherung, Bauausführung u. ä. sein können. Denn die Notwendigkeit der Heranziehung der aus den festgestellten Planunterlagen ersichtlichen Baufeldflächen dem Grunde nach wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss verbindlich festgestellt (vgl. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG); auf diese Flächen kann mit Blick auf die örtlichen Verhältnisse auch

im Umfeld der Gasleitung nicht verzichtet werden, da ansonsten die Umsetzung des Vorhabens in der planfestgestellten Form nicht möglich wäre bzw. zumindest zu kaum bewältigbaren Erschwernissen im Bauablauf führen würde.

In Bezug auf die Bitte, die zutreffenden Auflagen und Hinweise der „Anweisung zum Schutz von Ferngasleitungen und zugehörigen Anlagen“ der Open Grid Europe GmbH sowie der „Anweisung zum Schutz von Kabelschutzrohranlagen mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln“ der GasLINE GmbH & Co. KG bei der weiteren Planung zu berücksichtigen, hat die Vorhabensträgerin eine entsprechende Zusage abgegeben.

Den Belangen der PLEdoc GmbH bzw. der Versorgungsunternehmen, die diese mit der Interessenwahrnehmung beauftragt haben, wird damit insgesamt hinreichend Rechnung getragen.

### **3.3.15 Belange anderer Straßenbaulastträger**

Das Staatliche Bauamt Nürnberg als Straßenbaubehörde der B 4 im Bereich der AS Nürnberg-Fischbach fordert, die Ausführungsplanung im Bereich der Anschlussstelle mit ihm abzustimmen.

Diesbzgl. hat die Vorhabensträgerin eine Zusage abgegeben; danach werden weitere Detailabstimmungen für den Bereich der Anschlussstelle im Zuge der Ausführungsplanung erfolgen.

Das Staatliche Bauamt fordert außerdem, die im Ausbaubereich der B 4 vorhandene Gleitwand, welche die Richtungsfahrbahnen aus Verkehrssicherheitsgründen trennt, nach dem Ausbau wiederherzustellen. Auch dies hat die Vorhabensträgerin zugesagt.

In Bezug auf die Forderung, die Entwässerung der B 4 nach dem Vollausbau sowie dem Absenken der Gradienten wieder herzustellen, hat die Vorhabensträgerin gleichfalls eine entsprechende Zusage abgegeben. Gleiches gilt für die Forderung, die Schutzeinrichtungen im Bereich der Überführungsbauwerke über die B 4 zu überprüfen, da auf Grund des geringen Wirkungsbereichs eine einfache Distanzschutzplanke den Anforderungen nicht genügen könnte; nach der Zusage werden die Schutzeinrichtungen im Zuge der Ausführungsplanung überprüft und festgelegt. Damit ist dem Gebot der Problembewältigung hinreichend Rechnung getragen.

Klärungs- bzw. Regelungsbedarf sieht das Staatliche Bauamt hinsichtlich der Widmung der Straßenflächen im Bereich der AS Nürnberg-Fischbach, da die geplante Lösung Widersprüche aufweise. Die bestehende Zufahrt zur Kompostierungsanlage Nürnberg-Fischbach werde neu an die Schleifenrampe Nürnberg (B 4) – Berlin angeschlossen. Nach den Planunterlagen sei diese Zufahrt an einen Forstweg angeschlossen. Auf Grund dessen müsse die Zufahrt als Sondernutzung angesehen werden. Die Widmung eines Teilstücks der Zufahrt zur öffentlichen Straße habe zur Folge, dass hier eine Gemeindeverbindungsstraße die Anbindung zwischen Anschlussrampe und Forstweg übernehme. Gemäß der Regelungen der Bundesfernstraßenkreuzungsverordnung sei der Bereich der linksliegenden Trompete bis zum Beginn der Verbindungsarme in der bestehenden B 4 (Abschnitt 120, Station 0,405) als Bundesautobahn zu widmen. Die Abstufung der Bundesstraße im Bereich der Zufahrt der Kompostierungsanlage sei hinfällig, da bereits die bestehende Widmung nicht rechtskonform sei. Die Bundesstraße habe in östlicher Richtung keine gewidmete Fortführung.

Dem vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu folgen.

Ob die derzeitige Widmung der B 4 im Bereich östlich der AS Nürnberg-Fischbach den rechtlichen Vorgaben entspricht, ist vorliegend ohne Bedeutung. Denn auch wenn dies nicht der Fall sein sollte, würde dies eine Abstufung der Bundesstraße in dem betreffenden Bereich wegen der Tatbestandwirkung der erfolgten Widmung nicht entbehrlich machen. Denn die Widmung gilt solange, bis sie aufgehoben wird oder sich auf sonstige Weise erledigt (Art. 43 Abs. 2 BayVwVfG). Dementsprechend ist derzeit noch von der Widmung des entsprechenden Straßenstücks als Bundesstraße auszugehen; eine Sondernutzung i. S. v. § 8a Abs. 1 FStrG liegt folglich nicht vor. Daran ändert sich auch durch die im Zuge des Vorhabens vorgesehenen baulichen Veränderungen nichts. Die Abstufung eines Teils der Zuwegung zur Kompostieranlage zur GVS im Rahmen der Planung (ohne sie im Ganzen einzuziehen) entspricht zudem der zukünftigen Verkehrsbedeutung des betreffenden Straßenteilstücks (§ 2 Abs. 4 FStrG i. V. m. Art. 7 Abs. 1 BayStrWG), die insoweit alleine maßgeblich ist. Die zukünftige Verkehrsbedeutung des betreffenden Straßenabschnittes ist die einer GVS i. S. v. Art. 46 Nr. 1 BayStrWG. Denn er dient der Vermittlung der Verbindung des von der Kompostieranlage kommenden Weges sowie der Verbindung der Zufahrt zur geplanten Salzhalle, die ihrerseits als Bundesautobahn gewidmet wird (siehe lfd. Nr. 1.8 der Unterlage 11 T), mit der B 4 und den daran angeschlossenen Siedlungsbereichen der Stadt Nürnberg; für die Kompostieranlage stellt er einen notwendigen Bestandteil der einzigen straßenmäßigen Erschließung dar. Im Hinblick auf die Größe der Kompostieranlage, den dort angebotenen Leistungen und mit diesen in Zusammenhang stehenden gewerblichen Tätigkeiten sowie der damit korrelierenden Verkehrserzeugung steht dieses hier einem Industrierwerk gleich, welches straßenrechtlich wiederum als Ortsteil angesehen werden kann (vgl. BayVGh, Urteil vom 20.12.2016 – 8 B 15.884 – juris Rn. 33). Der Vollständigkeit halber darf darauf hingewiesen werden, dass das betreffende Straßenstück damit weder eindeutig vorrangig der Bewirtschaftung von Feld- und Waldgrundstücken (Art. 53 Nr. 1 BayStrWG) noch einem beschränkt-öffentlichen Verkehr (Art. 53 Nr. 2 BayStrWG) dient. Wegen der zuvor dargelegten Verkehrsbedeutung des Streckenabschnittes liegt auch ein Eigentümerweg (Art. 53 Nr. 3 BayStrWG) nicht vor.

Stellt sich damit die vorgesehene Umstufung des betroffenen Bereichs der Zuwegung zur Kompostieranlage als zutreffend dar, ist die in Unterlage 12 T dargestellte Widmung im Bereich der Rampe Nürnberg (B 4) – Berlin der AS Nürnberg-Fischbach ebenso rechtlich zutreffend. Die Einmündung der Zuwegung zur Kompostieranlage schließt insbesondere eine Aufstufung der B 4 von der Einmündung der Rampe Berlin – Nürnberg (B 4) bis zum Einmündungsbereich der Zuwegung zur Kompostieranlage zur Bundesautobahn aus. Denn aus Richtung Nürnberg bis zum Abzweig der Zuwegung ist auch mit langsameren, nicht autobahnfähigen Fahrzeugen (vgl. § 1 Abs. 3 FStrG i. V. m. § 18 Abs. 1 StVO) zu rechnen, die die Kompostieranlage anfahren oder Holz aus dem an die Anlage angrenzenden Wald abtransportieren. Im Übrigen ist cursorisch darauf hinzuweisen, dass auch der Hinweis auf die Bundesfernstraßenkreuzungsverordnung (FStrKrV) die Auffassung des Staatlichen Bauamtes nicht zu stützen vermag. Denn nach § 4 der FStrKrV ist die Verordnung auf Kreuzungen zwischen Bundesfernstraßen nur insofern direkt anzuwenden, als die eine Bundesfernstraße vom Bund und die andere von einem Dritten unterhalten wird. Dies ist vorliegend aber nicht der Fall; sowohl die B 4 als auch die Rampen der AS Nürnberg-Fischbach liegen hier in der Straßenbaulast des Bundes (§ 5 Abs. 1 FStrG). Dass vorliegend insoweit zwei verschiedene Straßenbaubehörden die Aufgaben des Bundes übernehmen, vermag daran nichts zu ändern. Unabhängig davon beinhaltet die FStrKrV auch in erster Linie Vorgaben zur Abgrenzung der Unterhaltung von Straßenbestandteilen im Bereich von Kreuzungen, für die Widmung ergeben sich daraus aber keine direkten Aussagen. Falls eine Widmung sich teilweise nicht mit der Abgrenzung der Unterhaltslasten decken sollte, führt dies im Übrigen auch nicht zwangsläufig zu einem gesetzwidrigen Zu-

stand; denn § 13 Abs. 6 FStrG lässt ausdrücklich von den gesetzlichen Regeln abweichende Regelungen der Unterhaltslasten zu (vgl. Nr. 21 Abs. 2 der Straßen-Kreuzungsrichtlinien - StraKR).

Das Staatliche Bauamt hält außerdem die in der Planung vorgesehene Linkseinfädelung des Verkehrs aus der Auffahrtsrampe der B 4 zur Direktrampe Berlin - Heilbronn sowie die linksliegende Ausfahrt in Richtung Amberg für überdenkenswert. Wegen des mit hoher Geschwindigkeit ankommenden Verkehrs auf der Verbindungsrampe aus der A 9 und der Linkseinfädelungen entstünden zwei Konfliktpunkte, an denen die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet sei. Im ungünstigen Fall eines Unfalls könnten große Rückstauungen negative Einflüsse auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit der B 4 bewirken. Es bestünde die Möglichkeit, die Direktrampe Berlin – Heilbronn weiter nach Osten an die A 9 heranzurücken. Im Hinblick auf den Eingriff in den Waldbestand fänden hierdurch keine negativen Einflüsse statt. Die höhengleiche Auffahrt zwischen den Bauwerken N09\_B3-3 und N09\_B379b würde dadurch nach Westen versetzt werden und erführe eine deutliche Steigerung der Verkehrssicherheit, da zum einen die Verflechtung im Bereich der Auffahrtsrampe aus der B 4 mit der Direktrampe Berlin – Heilbronn begreifbarer und sicherer gestaltet würde und zum anderen der Einmündungsbereich zwischen den Überführungsbauwerken entfallen könne. Insbesondere die Lage des höhengleichen Knotenpunkts zwischen den Bauwerken sei hinsichtlich der Sicht, Verschattung und Begreifbarkeit mit Einschränkungen verbunden. Die B 4 liege als Ost-West-Achse zwischen Nürnberg und der A 9, hier solle die tiefstehende Sonne in Verbindung mit den Bauwerken besonders betrachtet werden. Darüber hinaus sei die Leistungsfähigkeit der untergeordneten Abbiegeströme in den höhengleichen Anbindungen im Anschlussstellenbereich im Hinblick auf den vorherrschenden DTV auf die benötigten Aufstelllängen zu überprüfen, damit eine ausreichende Verkehrsqualität erreicht werden könne.

Der Sache nach präferiert das Staatliche Bauamt damit im Bereich der AS Nürnberg-Fischbach eine Rampenanordnung und –gestaltung, wie sie z. B. in Abbildung 3 der Unterlage 1 T (S. 31) dargestellt und u. a. auch Bestandteil der unter C. 3.3.2.1.3 beschriebenen Variante 3 B ist. Dem vermag sich die Planfeststellungsbehörde im Ergebnis nicht anzuschließen. Mit der vom Bauamt bevorzugten Rampenanordnung wäre zwar noch eine gewisse Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erzielen, da die Verkehrsteilnehmer, die an der AS Nürnberg-Fischbach auffahren und sich anschließend in Richtung Heilbronn orientieren, nicht in ungewohnter Weise nach rechts in den Verkehr auf der Rampe Berlin – Heilbronn einfädeln müssten. Durch die zusätzliche Rampe würde sich aber auch der Flächenverbrauch gegenüber der modifizierten Variante 3 B erhöhen, gleiches gilt in Bezug auf die anzusetzenden Baukosten. Zu berücksichtigen ist zudem insbesondere, dass die zusätzlich benötigten Flächen vollständig innerhalb des Vogelschutzgebietes „Nürnberger Reichwald“ liegen, in dem im Rahmen der gewählten Rampenausbildung schon in nicht unerheblichem Maß dort vorhandene Strukturen verloren gehen, und die vom Staatlichen Bauamt präferierte Ausführung hier zu noch erheblich größeren Lebensraumverlusten für verschiedene Vogelarten führen würde. Außerdem wäre auch ein für Waldfledermäuse besonders bedeutsamer Lebensraum in erheblichem Maß von der gewünschten Rampenanordnung betroffen und würde deutlich entwertet (siehe Unterlage 19.1.3 Blätter 2 T und 3 T), so dass auch aus artenschutzrechtlicher Sicht erhebliche Bedenken gegen die vom Bauamt vorgeschlagene Lösung sprechen. Im Ergebnis hält die Planfeststellungsbehörde die mit dem Planungswunsch des Staatlichen Bauamts einhergehenden Vorteile angesichts dieser gravierenden Nachteile nicht für durchdringend.

In diesem Zusammenhang fällt insbesondere ins Gewicht, dass die im Rahmen der festgestellten Planung vorgesehene Rampenführung keine nicht hinnehmbare Gefährdungssituation für den allgemeinen Verkehr bewirkt. Die Sichtverhältnisse

im betreffenden Bereich der Rampen sind wegen der hier langgestreckten Trassierung sehr gut, auf Grund dessen kann die Verkehrsführung den Verkehrsteilnehmern durch eine entsprechende Beschilderung rechtzeitig bewusst gemacht werden. Im Vorfeld der Abzweigung der Rampe Nürnberg (B 4) – München/Heilbronn/Amberg von der B 4 hat die Vorhabensträgerin im Rahmen der eingebrachten Tektur zudem die Stellung der Widerlager der Unterführung der B 4 im Zuge der Direktrampe Berlin – Heilbronn verändert, deren lichte Weite erhöht (wodurch sich die dortigen Sichtverhältnisse gegenüber der ursprünglichen Planung verbessern und die Erkennbarkeit des Einmündungsbereichs aus Richtung Nürnberg gesteigert wird) sowie die Ausgestaltung des unmittelbaren Abzweigungsbereichs angepasst (u. a. wurde die vorgesehene Dreiecksinsel zur besseren Erkennbarkeit der richtungsweisenden Beschilderung vergrößert und die Befahrbarkeit fahrdynamisch optimiert). Jedenfalls unter Berücksichtigung dessen sieht auch das Sachgebiet Straßenbau der Regierung von Mittelfranken keine unvermeidbaren Verkehrssicherheitsrisiken. Hinzu kommt, dass der auf der Rampe Nürnberg (B 4) – München/Heilbronn/Amberg in Richtung Heilbronn fahrende Verkehr nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak im Jahr 2030 mit nur 400 Kfz/24 h gegenüber dem die Direktrampe Berlin – Heilbronn komplett durchfahrenden Verkehr (21.000 Kfz/24 h) marginal ist; daneben ist er auch wesentlich schwächer als der Verkehr, der an der AS Nürnberg-Fischbach auf- und sodann in Richtung München/Amberg ohne Spurwechsel weiterfährt (4.800 Kfz/24 h). Kreuzende Verflechtungsvorgänge in größerem Ausmaß finden hier damit nicht statt, zumal Fahrzeuge, die auf der A 9 aus Richtung Berlin ankommen und in Richtung Amberg fahren, regelmäßig bereits am AK Nürnberg auf die A 3 in Richtung Amberg wechseln.

Hinsichtlich der untergeordneten Abbiegeströme in den höhengleichen Anbindungen im Anschlussstellenbereich ist darauf hinzuweisen, dass der Linksabbiegestreifen aus der B 4 in die Rampe Nürnberg (B 4) – München/Heilbronn/Amberg hauptsächlich dem Betriebsdienst dient und deshalb nur von nachrangiger Bedeutung für den Verkehrsablauf ist. Die Fahrbeziehungen Amberg – Heilbronn, München – Heilbronn und Amberg – München werden direkt am AK Nürnberg-Ost abgewickelt; sie nutzen den Linksabbiegestreifen nicht. Auch der Linksabbiegestreifen in die Zuwegung zur Kompostieranlage im Zuge der Rampe München/Heilbronn/Amberg – Nürnberg (B 4) ist als nur von untergeordneter Bedeutung anzusehen, da eine Anfahrt zur Kompostieranlage aus bewohnten Gebieten, insbesondere aus der Stadt Nürnberg, über diese Rampe sehr umständlich wäre und nicht unerhebliche Umwege nötig machen würde. Im Hinblick darauf erscheinen die jeweils vorgesehenen Aufstelllängen im Zuge der Linksabbiegestreifen ausreichend. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin zugesagt, im Zuge der Ausführungsplanung zu prüfen, ob die Situation des wartenden Abbiegers in der Unterführung ggf. durch eine Beleuchtung noch verbessert werden muss. Auch insoweit sieht das Sachgebiet Straßenbau keine unvermeidbaren Risiken. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Der Forderung des Staatlichen Bauamtes, auf Grund der in Rede stehenden Bestrebung, die Verwaltung der Bundesautobahnen aus der Auftragsverwaltung der Länder herauszulösen, im Erläuterungsbericht und Regelungsverzeichnis eine eindeutige Kostentragung sowie Zuordnung der Eigentumsverhältnisse und Unterhaltungspflichten auf die jeweilige Verwaltungsorganisation festzuschreiben, ist ebenso eine Absage zu erteilen. Eine derartige Ausgestaltung der genannten Unterlagen ist rechtlich nicht geboten; die Nennung des Straßenbaulastträgers nach § 5 FStrG bzw. der „Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung)“ in Bezug auf Eigentumsverhältnisse (§ 6 Abs. 4 FStrG) genügt insoweit. Eine Nennung der zuständigen Organisationseinheit ist demgegenüber nicht notwendig. Sie wäre überdies auch, da Verwaltungsorganisationen im Lauf der Zeit gewissen Veränderungen und Wandlungen unterliegen, unpraktikabel und könnte u. U., et-

wa bei mehrfachen Veränderungen der Verwaltungsstrukturen, sogar die eindeutige Zuordnung der Verpflichtungen erschweren.

Soweit das Staatliche Bauamt Nürnberg fordert, die genaue Abgrenzung von Baulast, Unterhaltung und der damit verbundenen Kosten vor der Ausführung mit einer Vereinbarung zu regeln, hat die Vorhabensträgerin den Abschluss einer solchen Vereinbarung gegenüber der Planfeststellungsbehörde verbindlich in Aussicht gestellt.

### **3.3.16 Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsbelange**

Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg, hat mitgeteilt, dass es keine Einwände gegen das plangegenständliche Vorhaben hat, da von ihm keine Eisenbahnbetriebsanlagen direkt betroffen sind, sondern lediglich mittelbar. Letzteres sei im Bereich der Kreuzung der A 6 mit der Bahnstrecke 5850 Regensburg – Nürnberg am Beginn der Baustrecke der Fall, wobei das Vorhaben erst mehrere Meter östlich dieser Kreuzung beginne. Insofern müsse aber sichergestellt werden, dass der Eisenbahnbetrieb auf dieser Bahnstrecke durch jegliche spätere Bauarbeiten, auch in Bezug auf die nördlich der A 6 geplante Beckenanlage, weder gestört noch beeinträchtigt werde.

Dem trägt die festgestellte Planung vollumfänglich Rechnung. Sie greift nicht in Gleis- oder sonstige Bahnanlagen ein, auch vom Baubetrieb zur Umsetzung der Planung sind diese Anlagen nicht betroffen (siehe insbesondere Unterlage 5 Blatt 1 T). Im Hinblick auf die in den Planunterlagen eingezeichneten Baufeldgrenzen sind daneben auch keine mittelbaren Beeinträchtigungen für die vorhandenen Bahnanlagen und den dort stattfindenden Verkehr während der Bauphase zu erkennen.

Die Deutsche Bahn AG meint, dass durch die Inhalte und Festlegungen des Vorhabens der gewöhnliche Betrieb der bahnbetriebsnotwendigen Anlagen einschließlich der Maßnahmen zur Wartung und Instandhaltung sowie Maßnahmen zu Umbau, Erneuerung oder ggf. notwendiger Erweiterungen keinesfalls verzögert, behindert oder beeinträchtigt werden dürften. Veränderungen und Maßnahmen an Eisenbahnbetriebsanlagen dürften nicht ohne Genehmigung des Anlagenverantwortlichen erfolgen. Das Planen, Errichten und Betreiben der geplanten baulichen Anlagen habe nach den anerkannten Regeln der Technik unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften, technischer Bedingungen und einschlägigen Regelwerke, zu erfolgen. Der Eisenbahnverkehr dürfe – auch während der Bauarbeiten – weder beeinträchtigt noch gefährdet werden. Das Betreten von Bahnanlagen durch Dritte sei ohne Genehmigung nicht gestattet. Bei notwendiger Betretung für die Bauausführung müsse der Bauherr bei der DB Netz AG rechtzeitig einen schriftlichen Antrag stellen. In keinem Falle dürften die Bahnanlagen ohne Genehmigung der DB Netz AG betreten werden. Alle hieraus entstehenden Kosten müssten vom Vorhabensträger getragen werden. Der Bereich der Gleisanlagen dürfe ohne Sicherungsposten und Sicherungsplan nicht betreten werden. Sicherungsposten seien bei einem bahnzugelassenen Sicherungsunternehmen zu bestellen. Die Seite 1 des Sicherungsplanes müsse spätestens zehn Arbeitstage vorher bei der DB Netz AG vorgelegt werden. Würden durch die Arbeiten Gleise beeinflusst, sei eine baubetriebliche Anmeldung und eine Betriebs- und Bauanweisung erforderlich. Würden bei einem Kraneinsatz ausnahmsweise Betriebsanlagen der Deutschen Bahn überschwenkt, so sei mit der DB Netz AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens 4 – 8 Wochen vor Kranaufstellung zu beantragen sei. Auf eine ggf. erforderliche Bahnerdung werde hingewiesen. Generell sei dabei auch ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen. Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnbetriebsanlagen, insbesondere der Gleise und Oberleitungen und -

anlagen, sei stets zu gewährleisten. Die Bauarbeiten müssten grundsätzlich außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten durchgeführt werden. Vorhandene Bahnentwässerungsanlagen dürften in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden. Würden bedingt durch das Vorhaben Kreuzungen von Bahnflächen mit Wasser-, Gas- und Stromleitungen sowie Kanälen und Durchlässen usw. erforderlich, so seien hierfür frühzeitig vor Baubeginn entsprechende Kreuzungs- bzw. Gestattungsanträge bei der DB Immobilien zu stellen. Teilbereiche des geplanten Vorhabens befänden sich in unmittelbarer Nähe zur vorhandenen Oberleitungsanlage. Die einschlägige Sicherheitsrichtlinie der Oberleitung Ril 132 0123 sei immer zu berücksichtigen. Die Funktionsweise der Oberleitungsanlage dürfe zu keinem Zeitpunkt in ihrer Verfügbarkeit beeinträchtigt werden. Zur Sicherung der Standsicherheit der Oberleitungsmasten dürften im Druckbereich der Masten (5 m von Mastfundamenthinterkante) keine Veränderungen der Bodenverhältnisse stattfinden. Der Druckbereich der Masten dürfe weder an- noch abgegraben werden. Bei Unterschreitung des Abstandes sei ein statischer Nachweis für die betroffenen Masten vom Veranlasser zu erbringen. Die Oberleitungsmasten müssten für Instandhaltung / Entstörungsarbeiten jederzeit allseitig zugänglich bleiben. Es wird darauf hingewiesen, dass auf oder im unmittelbaren Bereich von Bahnliegenschaften jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel, Leitungen oder Verrohrungen gerechnet werden müsse. Eine Beschädigung von bahneigenen Kabeln und Leitungen sei in jedem Fall auszuschließen. Vor jeglichen Arbeiten auf oder angrenzend an Bahngrund sei die Einholung einer Kabelauskunft und ggfs. eine Kabeleinweisung erforderlich. Vorhandene Kabel und Leitungen seien hinreichend gegen eine Gefährdung aus dem Baubetrieb zu schützen. Lagerungen von Baumaterialien seien so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Baustoffe/ Abfälle in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen) gelangen.

Die festgestellte Planung greift, wie bereits dargelegt, nicht in Gleis- oder sonstige Bahnanlagen ein, auch vom Baubetrieb zur Umsetzung der Planung sind diese Anlagen nicht betroffen (siehe insbesondere Unterlage 5 Blatt 1 T). Im Hinblick auf die in den Planunterlagen eingezeichneten Baufeldgrenzen sind daneben auch keine mittelbaren Beeinträchtigungen für die vorhandenen Bahnanlagen und den dort stattfindenden Verkehr während der Bauphase zu erkennen, zumal die Vorhabensträgerin im Rahmen der eingebrachten Tektur auf die ursprüngliche geplante vorübergehende Heranziehung eines Teils des Grundstücks Fl.-Nr. 256/128, Gemarkung Fischbach b. Nürnberg, als Zuwegung zum Bau der Beckenanlage ASB/RHB 792-1L verzichtet hat (vgl. den Lageplanausschnitt am unteren Blattrand der Unterlage 10.1 Blatt 1 T). Zur Beachtung aller einschlägigen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung, die insbesondere auch die anerkannten Regeln der Technik umfassen (Marschall/Dünchheim, FStrG, § 4 Rn. 10), ist die Vorhabensträgerin durch § 4 Satz 1 FStrG ohnehin verpflichtet. Autobahnbegleitende Kabel im Bereich der Kreuzung mit der Eisenbahnlinie wurden zudem bereits im Vorfeld des 6-streifigen Ausbaus der A 6 zwischen dem AK Nürnberg-Süd und dem AK Nürnberg-Ost verlegt.

Die Deutsche Bahn AG fordert daneben, einen Nachweis zu erbringen, dass das Wasser aus der neu zu bauenden Beckenanlage ASB/RHB 792-1L durch die vorhandenen Durchlässe unter der Bahnstrecke durchgeleitet werden könne.

Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat diesbzgl. auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde mit Hinweis auf die konkreten Gegebenheiten und Planungsdetails explizit bestätigt, dass durch den Bau der Rückhalte- und Sedimentationsanlagen die Abflussverhältnisse gegenüber dem derzeitigen Zustand erheblich verbessert werden und der Langwassergraben die erlaubte Einleitungsmenge von 25 l/s unter hydraulischen Gesichtspunkten problemlos ableiten kann. Das Hochwasserge-schehen wird nach seiner fachlichen Einschätzung ebenso nicht (zusätzlich) beeinträchtigt. Einen Nachweis der hydraulischen Leistungsfähigkeit des

Langwassergrabens und des angesprochenen Durchlasses hält es deshalb nicht für notwendig. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an; die Forderung ist zurückzuweisen.

Soweit die DB Kommunikationstechnik GmbH wegen der vorhandenen Kabel bzw. Telekommunikationsanlagen der Deutschen Bahn eine örtliche Einweisung für erforderlich hält und bittet, einen Termin für die örtliche Kabeleinweisung schriftlich anzumelden sowie die erfolgte Einweisung zu protokollieren, hat die Vorhabens-trägerin zugesagt, die technischen Einzelheiten zu Vorbereitungsarbeiten und erforderlichen Sicherungs- und Schutzmaßnahmen im Rahmen der Ausführungsplanung unmittelbar mit der DB Kommunikationstechnik GmbH zu klären und dabei eine rechtzeitige Kontaktaufnahme sicherzustellen. Der Forderung der Deutschen Bahn, vorhandene Kabel und Leitungen hinreichend gegen eine Gefährdung aus dem Baubetrieb zu schützen, ist damit ebenso Genüge getan. Gleichzeitig ist durch diese Zusage auch gewährleistet, dass auch nach dem 01.05.2017 – nur bis zu diesem Zeitpunkt soll die Zustimmung der DB Kommunikationstechnik GmbH zur Planung nach ihrem Willen verbindlich gelten – die Belange des Unternehmens in der weiteren Planung hinreichend Berücksichtigung finden. Soweit die befristete Zustimmung des Unternehmens sich auf das Vorhaben als solches beziehen sollte, ist diese zeitliche Befristung im Übrigen unbeachtlich. Die Zulässigkeit des Vorhabens und die damit korrelierende Pflicht der DB Kommunikationstechnik GmbH, das Vorhaben zu dulden, wird durch diesen Planfeststellungsbeschluss unmittelbar geregelt; ein zeitlich nachgelagertes, für das Vorhaben konstitutives Zustimmungserfordernis ist damit nicht vereinbar, denn der Planfeststellungsbeschluss schließt einen Anspruch auf Unterlassen des Vorhabens aus (vgl. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

In Bezug auf den Hinweis, die Vorgaben des Kabelmerkblattes und des Merkblattes der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft "Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel" seien strikt einzuhalten, wobei die Merkblätter und eine diesbzgl. Verpflichtungserklärung bei der örtlichen Einweisung übergeben würden, hat die Vorhabensträgerin der damit verbundenen Forderung zugesagt, vor Baubeginn die von der bauausführenden Firma unterzeichnete Empfangsbestätigung / Verpflichtungserklärung zu übergeben.

Zur Forderung der Deutschen Bahn AG, Grenzsteine vor Baubeginn zu sichern, nicht zu überschütten oder zu beseitigen und sie erforderlichenfalls zu Lasten des Bauherrn neu einzumessen und zu setzen, hat die Vorhabensträgerin dargelegt, dass ihre alle vorhandenen Grenzsteine bekannt sind, und außerdem zugesagt, soweit Grenzsteine infolge der Baumaßnahmen beschädigt bzw. beseitigt werden, diese auf ihre Kosten wiederherzustellen.

Eine weitere Beteiligung der Deutschen Bahn AG im Rahmen der Planung hat die Vorhabensträgerin ebenso wunschgemäß zugesagt.

Den Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsbelangen ist damit, ebenso wie den sonstigen Belangen der Deutschen Bahn, ausreichend Rechnung getragen.

### **3.4 Private Einwendungen**

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



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 Einwendungsführers ausdrücklich und förmlich entschieden werden muss.

Keine Einigung wurde insbesondere über die mittels des von der „Bürgerinitiative Fischbach“ herausgegebenen Formblattes erhobenen Einwendungen erzielt. Diese Einwendungen wurden bereits unter den verschiedenen vorstehenden Gliederungspunkten dieses Beschlusses, welche die Einwendungen thematisch berühren, abgehandelt. Hierauf wird Bezug genommen.

Soweit daneben noch über weitere, nicht erledigte Einwendungen von privater Seite zu entscheiden ist, und diese nicht ebenso schon an anderer Stelle dieses Beschlusses behandelt wurden, werden diese nachfolgend aus Datenschutzgründen in anonymisierter Form – und unter einer individuell vergebenen Einwendernummer – abgehandelt. Aus Gründen der Vereinfachung wird dabei durchgehend von Einwendern gesprochen; dies schließt sowohl männliche und weibliche Einwendungsführer als auch Personenmehrheiten von Einwendungsführern (Erbengemeinschaften etc.) ein. Die Einwender können die ihnen jeweils zugeteilte Einwendernummer bei der Regierung von Mittelfranken, der Stadt Nürnberg oder dem Landratsamt Nürnberger Land erfragen.

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

#### Einwender 1 und 2

Die beiden Einwender bringen vor, sie bewohnten ein bestimmtes Anwesen am Südostrand von Fischbach b. Nürnberg. Vom Hausgrundstück sollten nach den Planunterlagen 120 m<sup>2</sup> für das Vorhaben beansprucht werden. Es sei unklar, wie dies nun von statten gehen solle.

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

Sie bringen weiter vor, der bestehende Lärmschutzwall befinde sich ca. 10 m vom Gartenzaun entfernt. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt sei der Lärmpegel auf dem Grundstück sehr hoch, ein Ausbau würde das drastisch verschlimmern und die Nutzung unmöglich machen.

Diesbzgl. wird auf die Ausführungen unter C. 3.3.4.1, und dort insbesondere unter C. 3.3.4.1.4, verwiesen. Hieraus ergibt sich deutlich, dass es durch das Vorhaben nach den in den Ergebnistabellen auf S. 12/13 der Unterlage 17.1 T dargestellten Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen lediglich in Bezug die Nordfassade des 1. OG ihres Hauses nachts nur zu einer sehr geringen Erhöhung des Beurteilungspegels kommt (von 60,4 dB(A) auf 60,5 dB(A)). Infolge dessen wird den betroffenen Grundstückseigentümern insoweit unter A. 3.4.1 ein Anspruch auf

passiven Lärmschutz zuerkannt. Für die übrigen untersuchten Immissionsorte, die auch weitere Fassadenseiten und Geschosse des Hauses der Einwender beinhalten, werden durch das planfestgestellte Vorhaben keine Erhöhung der von der A 9 ausgehenden Beurteilungspegel hervorgerufen; vielmehr tritt insoweit sogar eine geringe Verbesserung gegenüber dem Zustand ohne Verwirklichung des Vorhabens ein.

Es kann daneben auch keine Rede davon sein, dass sich – wie von einem der Einwender ergänzend vorgebracht – die Wohnqualität und die Lärmsituation dadurch verschlechtern wird, dass die hinter den bisherigen Lärmschutzanlagen stehenden Bäume beseitigt werden. Der betroffene Gehölzstreifen ist nur wenige Meter breit; derartigen schmalen Bändern kommt anerkanntermaßen keine relevante Lärmschutzwirkung zu, nicht zuletzt auch wegen des im Laufe eines Jahres wechselnden Belaubungszustandes der Gehölze. Von ihnen mag wegen der optischen Abschirmung u. U. allenfalls ein gewisser psychologischer Effekt ausgehen.

Insgesamt entstehen mit dem Vorhaben damit keine den Einwendern nicht mehr zumutbaren Umstände, namentlich führt es nicht ursächlich zu einer gesundheitsgefährdenden Lärmsituation bzw. einem Überschreiten der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle im Bereich des Wohngrundstücks. Soweit einer der Einwender in diesem Zusammenhang auf den in der Rechtsprechung insoweit entwickelten Orientierungswert von 60 dB(A) nachts verweist, ist hier außerdem in Blick zu nehmen, dass der Wert auf Wohngebiete bezogen ist. Das Gebiet, in dem sich das Anwesen der Einwender befindet, ist aber nicht zuletzt wegen der in unmittelbarer Nähe befindlichen gewerblichen Bebauung als Mischgebiet i. S. v. § 6 BauNVO zu charakterisieren; diese Einschätzung liegt auch der Unterlage 17.1 T zu Grunde. In Bezug auf Mischgebiete hat die Rechtsprechung gegenüber Wohngebieten erhöhte Orientierungswerte für das Eingreifen der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle entwickelt; für die Nachtzeit liegt die Schwelle danach bei etwa 62 dB(A) (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, NVwZ 2011, 177 Rn. 156; BayVGh, Urteil vom 05.03.1996, NVwZ-RR 1997, 159, 163; BGH, Urteil vom 10.12.1987, NJW 1988, 900, 902). Diese Schwelle wird am Anwesen der Einwender im Jahr 2030 weder ohne noch bei Verwirklichung des Vorhabens überschritten. Bis auf die oben genannte Fassadenseite des 1. OG des Wohnhauses verringert sich – wie bereits dargelegt – durch das Vorhaben die Lärmbelastung gegenüber dem Zustand ohne dessen Umsetzung. Der vorhabensbedingten geringen Lärmsteigerung an diesem Gebäudeteil wird mit dem zuerkannten passiven Lärmschutz wirksam begegnet. Im Hinblick auf die an den übrigen Gebäudeseiten in den einzelnen Stockwerken auftretenden Pegel besteht kein weiterer Handlungsbedarf im Rahmen dieses Beschlusses. Hier führt das Vorhaben zu keiner Verschlechterung der Lärmsituation, so dass die insoweit bestehende Lärmproblematik vorliegend nicht aufgegriffen werden muss. Es besteht insoweit kein Zusammenhang zwischen dem Vorhaben und der Lärmbelastung, der es rechtfertigt, Letztere als ein im Rahmen der Planung bewältigungsbedürftiges Problem zu behandeln. Das gilt im Übrigen unabhängig von der Höhe der Lärmbelastung; selbst grundrechtlich bedenkliche Belastungswerte bilden nicht stets, sondern nur dann die Grundlage einer in der Planfeststellung zu berücksichtigenden Schutzpflicht, wenn sie dem planfestgestellten Vorhaben zuzurechnen sind (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, NVwZ 2009, 50 Rn. 17 m. w. N.).

Dabei verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass das Anwesen der Einwender schon im Bestand einem sehr hohen Autobahnlärm ausgesetzt ist. Doch ist sie nicht befugt, im Rahmen des vorliegenden Verfahrens Maßnahmen der Lärmsanierung anzuordnen. Sie hat sich von Rechts wegen darauf zu beschränken, die von dem planfestgestellten Vorhaben ausgehenden zusätzlichen Belastungen zu bewältigen, und die sind in vorliegendem Fall – wie dargelegt – marginal.

Die Einwender machen außerdem geltend, zwischen Gartenzaun und dem bestehenden Lärmschutzwall befinde sich die Autobahntwässerung. Diese sei nicht verrohrt, folglich verstopfe das vorhandene Wehr durch Geäst und Blätter. Bisher beseitigten die Anwohner das Geäst, dies sei eigentlich Aufgabe der Autobahnmeisterei. Würden sie das nicht tun, hätte das Wasser am Haus und im Keller zu Folge, wie es schon der Fall gewesen sei, sowie Schäden am Fundament und letztendlich eine Beeinträchtigung der Statik.

Bei der von den Einwendern angesprochenen „Autobahntwässerung“ handelt es sich tatsächlich um den Hartgraben, der hier derzeit noch am Westrand der A 9 verläuft. Die festgestellte Planung sieht vor, die vorhandene Unterführung des Hartgrabens bei Bau-km 378+552 abubrechen und bei Bau-km 378+655 – also etwa 100 südlich vom bisherigen Standort – neu zu errichten (Ifd. Nr. 5.2.1 der Unterlage 11 T). Hierdurch verläuft der Hartgraben etwa 100 m länger als bislang östlich der A 9; er mündet erst südlich des Anwesens der Einwender wieder in den bisherigen Grabenverlauf ein (siehe Unterlage 5 Blatt 5 T). Im Übrigen darf darauf hingewiesen werden, dass die Verrohrung des Hartgrabens und das zugehörige Einlaufbauwerk (dies dürfte das angesprochene „Wehr“ sein) auf dem Grund der Stadt Nürnberg liegt; diese ist auch für dessen Unterhaltung zuständig (Art. 22 Abs. 1 Nr. 3 BayWG). Die Vorhabensträgerin hat unabhängig davon aber zugesagt, den Abschnitt des Hartgrabens im Bereich der Grundstücksfläche der Bundesstraßenverwaltung in regelmäßigen Abständen kontrollieren und warten zu lassen.

Soweit einer der Einwender außerdem geltend macht, durch das Heranrücken der Autobahntrasse verschlechterten sich die Bebauungsmöglichkeiten des Hausgrundstücks gravierend (u. a. wegen der Vorschrift des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 FStrG), überschreitet das Vorhaben auch insoweit nicht den Rahmen des ihm noch Zumutbaren. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts lässt sich eine künftige Nutzungsabsicht des Grundstückseigentümers nicht generell, sondern nur nach den konkreten Umständen des Einzelfalls beurteilen. Eine erst für die Zukunft vorgesehene Nutzungsabsicht wird aber umso eher in den Schutzbereich des Gebots der gerechten Abwägung und Problembewältigung (vgl. Art. 74 Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG) fallen, je mehr sie sich nach Lage und Beschaffenheit der Grundstücke als zulässige und objektiv naheliegende Verwendungsabsicht anbietet oder gar aufdrängt. Derartige Absichten müssen sich im Wege der Prognose aber hinreichend sicher abschätzen lassen (vgl. BayVGH, Beschluss vom 14.04.2011 – 8 ZB 10.2177 – juris Rn. 10). Vorliegend bringt der Einwender weder eine konkrete Planung noch auch nur eine bestehende Bebauungsabsicht vor. Aus den erkennbaren örtlichen Gegebenheiten drängt sich eine weitere Bebauung des Grundstücks zumindest auch nicht zwangsläufig auf. Dementsprechend kann insoweit mit dem Vorhaben u. U. verbundenen Nachteilen nur ein relativ geringes Gewicht im Rahmen der Abwägung zukommen; die für das Vorhaben sprechenden Belange (siehe dazu unter C. 3.2) wiegen demgegenüber deutlich schwerer. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass eine evtl. weitere Bebauung des Grundstücks auch durch das Vorhaben nicht von vorne herein unmöglich gemacht wird; von der genannten Anbauverbotsvorschrift kann nach § 9 Abs. 8 FStrG unter bestimmten Bedingungen eine Ausnahme zugelassen werden. Über eine solche ist aus Anlass eines konkreten Bauvorhabens zu entscheiden.

Einer der beiden Einwender hat im Nachgang zum Erörterungstermin vom 03.04.2017 eine Reihe von Anträgen gestellt.

Er hat beantragt, dem Vorhabenträger aufzugeben, die bestehende Lärmschutzwand nicht nur in Richtung Westen zu verlegen, sondern den aktiven Schallschutz durch geeignete bauliche Maßnahmen, namentlich im Rahmen einer Erhöhung der

Lärmschutzwand, signifikant zu verbessern. Der Einwender geht dabei davon aus, dass das Vorhaben zu einer baulichen Erweiterung des Straßenraums um mindestens einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr i. S. v. § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV führt.

Die letztgenannte Auffassung teilt die Planfeststellungsbehörde nicht; insoweit wird auf die diesbzgl. Ausführungen unter C. 3.3.4.1.4 verwiesen. Dort wird auch dargelegt, warum – mit Ausnahme eines Teils des Anwesens Hutbergstraße 20 – keine Verpflichtung besteht, die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV vorhabensbezogen zu gewährleisten und warum aktive Lärmschutz deshalb wirtschaftlich außer Verhältnis zu dem damit erzielbaren Schutz stehen. Der gestellte Antrag ist deshalb abzulehnen; eine ergänzende Verkehrslärmuntersuchung mit einem „erweiterten Untersuchungsraum“ ist ebenso nicht angezeigt.

Der Einwender hat weiter beantragt, dem Vorhabenträger aufzugeben, auch für den Außenwohnbereich des Anwesens Hutbergstraße 20 eine Verkehrslärmuntersuchung vorzulegen.

Dem ist die Planfeststellungsbehörde nachgekommen. Die von der Vorhabensträgerin vorgelegte ergänzende schalltechnische Berechnung zeigt, dass auch im Bereich des dem genannten Anwesen vorgelagerte Außenwohnbereichs am Tag bei Verwirklichung des Vorhabens keine Erhöhung des Beurteilungspegels gegenüber dem Prognosenullfall eintritt, so dass auch insoweit weder eine wesentliche Änderung i. S. v. § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 bzw. Satz 2 der 16. BImSchV noch eine Verschlechterung der Lärmsituation überhaupt mit dem Vorhaben verbunden ist. Für Außenwohnbereiche ist allein die Lärmsituation tagsüber maßgeblich (siehe Nr. 51.1 Abs. 2 der VLärmSchR 97). Evtl. Überschreitungen der Nachtgrenzwerte sind für Außenwohnbereiche dagegen ohne Belang, da sie von 22 bis 6 Uhr regelmäßig nicht zum dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, so dass von einer nächtlichen Nutzung zu Wohnzwecken beim Außenwohnbereich nicht auszugehen ist (BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, NVwZ 2001, 78, 79, unter Hinweis auf § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV). Auf Grund dessen ist auch der in diesem Zusammenhang vom Einwender gestellte weitere Antrag, dem Vorhabenträger aufzugeben, dass er für die verbleibenden Beeinträchtigungen im Außenwohnbereich des Anwesens Hutbergstraße 20 eine angemessene Entschädigung in Geld leistet, abzulehnen.

Der Einwender hat daneben den Antrag gestellt, dem Vorhabenträger aufzugeben, im Rahmen der Bauausführung dafür zu sorgen, dass zwischen dem Abbau der bisherigen Lärmschutzwand und der Errichtung der neuen Lärmschutzwand weiter westlich nur kurze Zeit liegt, so dass auch während der Bauausführung die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV im Wesentlichen gewährleistet ist.

Diesbzgl. wird auf die entsprechenden Ausführungen unter C. 3.3.4.1.5 Bezug genommen. Damit ist den Belangen der insoweit Betroffenen – und damit auch denen des Einwenders – hinreichend Rechnung getragen, darüber hinaus gehende Schutzvorkehrungen oder Vorgaben bzgl. der Bauausführung sind nicht angezeigt. Der Hinweis des Einwenders auf den bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss für den betreffenden Abschnitt der A 9 führt in diesem Zusammenhang nicht weiter, da der vorliegende Beschluss insoweit den früheren Beschluss überlagert.

Der Einwender hat ferner beantragt, dem Vorhabenträger Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, welche die Standsicherheit und die Schadensfreiheit des Wohnhauses Hutbergstraße 20 während der Bauphase gewährleisten. Bereits zuvor hat er darauf hingewiesen, dass das Gebäude lediglich auf Schotter gegründet ist. Erforder-

lich sei eine Beweissicherung sowie darüber hinaus ein Bauablauf, welcher die Integrität der Bausubstanz sicherstelle.

Die Vorhabensträgerin hat diesbzgl. zugesagt, vor Baubeginn auf ihre Kosten eine Beweissicherung des zum Begehungszeitpunkt vorgefundenen Zustandes des Gebäudes zu veranlassen und dem Eigentümer diese Dokumentation zur Verfügung zu stellen. Sie wird ihn dabei über die Beweissicherung rechtzeitig vorher unterrichten. Sie hat außerdem zugesagt, zur Abschirmung des Anwesens der Einwender vor direkten Einwirkungen aus dem Bauablauf einen Bauzaun zu errichten. Damit ist den Interessen der Einwender unter Berücksichtigung des konkret im Bereich ihres Anwesens vorgesehenen Umfangs der Bauarbeiten hinreichend Rechnung getragen.

In Bezug auf den weiteren Antrag, dem Vorhabenträger aufzugeben, im Zuge der Bauausführung die ca. 3,5 m hohe Hecke entlang dem bisherigen Privatweg Fl.-Nr. 284/8 an der Lärmschutzwand zu versetzen bzw. neu zu pflanzen sowie den dortigen Zaun ebenfalls zu versetzen bzw. entlang der neuen Grundstücksgrenze neu zu errichten, hat die Vorhabensträgerin ebenso eine entsprechende Zusage gegenüber der Planfeststellungsbehörde abgegeben. Diese ist durch diesen Beschluss für die Vorhabensträgerin verbindlich (siehe oben unter A. 1 Abs. 2); dem Antrag wird damit entsprochen.

Schließlich beantragt der Einwender, dem Vorhabenträger aufzugeben, hinsichtlich der Luftschadstoffe eine ergänzende Untersuchung vorzulegen, welche die künftigen Immissionsbelastungen unter Zugrundelegung einer mittleren Pkw-Geschwindigkeit von 130 km/h prognostiziert. In diesem Zusammenhang weist der Einwender darauf hin, dass im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen eine Pkw-Geschwindigkeit von 130 km/h angesetzt wurde, während bei der Prognose der Luftschadstoffbelastung eine mittlere Pkw-Geschwindigkeit von 116,7 km/h zu Grunde gelegt wurde.

Dem hat die Vorhabensträgerin entsprochen und die ausgelegte Unterlage 17.2 entsprechend ergänzt; den ergänzenden Luftschadstoffberechnungen liegt eine mittlere Pkw-Geschwindigkeit von 131,9 km/h zu Grunde (siehe Nr. 8.2 der Unterlage 17.2 T). Auch unter Ansatz dieser mittleren Pkw-Geschwindigkeit werden die in der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegten Grenzwerte für Luftschadstoffe nicht in unzulässiger Weise überschritten (siehe dazu die Ausführungen unter C. 3.3.4.2). Der Vollständigkeit halber darf darauf hingewiesen werden, dass auch die anfängliche Zugrundelegung einer mittleren Pkw-Geschwindigkeit von (nur) 116,7 km/h im Rahmen der Abschätzung der zukünftigen Luftschadstoffsituation nicht unsachgemäß war. Der Emissionsberechnung nach den RLuS 2012 liegen straßentyp- und verkehrssituationsspezifische Fahrkurven zugrunde; die zugehörige spezifische Emission ist dabei zum einen von der mittleren Geschwindigkeit und zum anderen von der Dynamik des Geschwindigkeitsverlaufs abhängig (siehe 3.2.1 der RLuS 2012). In diesem Zusammenhang sehen die RLuS 2012 u. a. die interne Ermittlung des anzusetzenden Verkehrszustandes vor. Bei den schalltechnischen Berechnungen nach den RLS-90 sind demgegenüber für Pkw nur die rechtlich zulässige Höchstgeschwindigkeiten in Ansatz zu bringen, höchstens aber 130 km/h (siehe Nr. 4.4.1.1.2 der RLS-90), ohne dass hier der zukünftig zu erwartende Verkehrsablauf in die Betrachtung einbezogen wird. Hierdurch sind im Zweifel die errechneten Beurteilungspegel höher als in Wirklichkeit zu erwarten; sie liegen im Sinne der Betroffenen „auf der sicheren Seite“. Die Heranziehung unterschiedlicher Geschwindigkeiten im Rahmen der schalltechnischen und Luftschadstoffberechnungen beruht damit rein auf unterschiedlichen fachlich-technischen Grundansätzen, und ist keineswegs willkürlich.

Den Belangen der Einwender ist im Rahmen der Planung insgesamt hinreichend Rechnung getragen. Die mit dem Vorhaben verbundenen Nachteile für die Einwender, insbesondere auch durch die Beanspruchung von Teilen des Hausgrundstücks, sind diesen nach den vorstehenden Erwägungen bei Betrachtung aller maßgeblichen Umstände im Hinblick auf die gewichtigen, für das Vorhaben sprechenden Gründe (siehe dazu unter C. 3.2.1) noch zuzumuten.

### **3.5 Gesamtergebnis der Abwägung**

Abschließend und zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Vorhaben auch unter Berücksichtigung der teilweise gravierenden Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum 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 Umbaus des AK Nürnberg-Ost in der vorgesehenen Art und Weise 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 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 bei gleicher Verkehrswirksamkeit gegenüber der plangegenständlichen Variante des Autobahnkreuzumbaus als vorzugswürdig darstellen würde. Der Plan für das Vorhaben ist in der mit diesem Beschluss festgelegten Form auch unter Berücksichtigung der Planungsvarianten unter allen Gesichtspunkten ausgewogen.

## **4. Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Die unter A. 5 verfügte Einziehung, Umstufung und Widmung von öffentlichen Straßen 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 Umbau des AK Nürnberg-Ost 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 keine aufschiebende Wirkung.

## 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** erhoben werden beim

**Bayerischen Verwaltungsgerichtshof,  
Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München,  
Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München,**

schriftlich oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz **zugelassenen** Form. Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet **keine** rechtlichen Wirkungen! Nähere Informationen zur elektronischen Einlegung von Rechtsbehelfen können der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (<http://www.vgh.bayern.de>) entnommen werden.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 17e Abs. 5 FStrG, § 87b Abs. 3 VwGO).

Der angefochtene Beschluss soll in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen bei schriftlicher Einreichung Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

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

## E. **Hinweis zur sofortigen Vollziehung**

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss für den Umbau des AK Nürnberg-Ost, für den nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem unter D. 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 Zustellung und Auslegung des Plans***

Dieser Planfeststellungsbeschluss wird – da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären – grundsätzlich nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Mittelfranken sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekannt gemacht.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung sowie eine Ausfertigung des festgestellten Planes werden bei der Stadt Nürnberg und dem Landratsamt Nürnberger Land zwei Wochen zur Einsicht ausliegen. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht und außerdem im Zusammenhang mit der öffentlichen Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, sowie gegenüber den Vereinigungen i. S. v. Art. 73 Abs. 4 Satz 5 BayVwVfG als zugestellt.

Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, sowie von den Vereinigungen schriftlich bei der Regierung von Mittelfranken angefordert werden. Es besteht zudem 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.

In der Zeit, in der der festgestellte Plan bei den genannten Stellen ausliegt, kann eine den unter A. 2 aufgeführten Planunterlagen inhaltlich entsprechende Fassung der Unterlagen ebenso auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken eingesehen werden.

Soweit der Planfeststellungsbeschluss individuell zugestellt wird, richtet sich der Beginn der Rechtsbehelfsfrist nicht nach den Vorschriften über die öffentliche Bekanntmachung, sondern nach Maßgabe der Vorschriften über die individuelle Zustellung.

W o l f  
Ltd. Regierungsdirektor