



## **Planfeststellungsbeschluss**

für den  
sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn (BAB) A 3  
im Abschnitt Aschbach bis östlich Schlüsselfeld  
(von Bau-km 336+183 bis Bau-km 346+628)



## Inhaltsverzeichnis

Übersichtskarte.....	2
Inhaltsverzeichnis .....	3
Abkürzungsverzeichnis.....	8
A. Entscheidung .....	10
1 Feststellung des Plans.....	10
2 Festgestellte Planunterlagen .....	10
3 Nebenbestimmungen.....	14
3.1 Zusagen und Einwendungen.....	14
3.2 Unterrichtungspflichten.....	14
3.3 Immissionsschutz.....	14
3.4 Land- und Forstwirtschaft.....	16
3.5 Naturschutz und Landschaftspflege .....	20
3.6 Wasserwirtschaft.....	21
3.7 Denkmalpflege .....	26
3.8 Sonstige private Belange .....	27
3.9 Sonstige öffentliche Belange.....	28
4 Weitere Entscheidungen.....	28
4.1 Wasserrechtliche Planfeststellung.....	28
4.2 Wasserrechtliche Erlaubnis - Gehobene Erlaubnis.....	28
4.3 Wasserrechtliche Erlaubnis - beschränkte Erlaubnis .....	29
4.4 Von der Konzentrationswirkung ersetzte Entscheidungen.....	29
5 Straßenrechtliche Verfügungen .....	29
6 Kostenentscheidung .....	30
B. Sachverhalt .....	31
1 Antragstellung.....	31
2 Beschreibung des Vorhabens.....	31
3 Vorgängige Planungsstufen.....	32
3.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen .....	32
3.2 Raumordnung und Landesplanung .....	32
3.3 Sonstige Planungsstufen.....	32
4 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	32
C. Entscheidungsgründe .....	35
1 Verfahrensrechtliche Beurteilung.....	35
1.1 Zuständigkeit der Regierung von Oberfranken .....	35
1.2 Erforderlichkeit der Planfeststellung .....	35

1.3	Verfahrensprüfung der Umweltverträglichkeit.....	35
1.4	Verträglichkeitsprüfung gemäß Fauna-, Flora-, Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie .....	36
1.5	Verfahrensrechtliche Fragen .....	36
2	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	37
2.1	Grundsätzliche Vorgaben.....	37
2.2	Untersuchungsraum .....	38
2.3	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (§ 11 UVPG).....	40
2.3.1	Beschreibung der Umwelt im Untersuchungsgebiet .....	40
2.3.2	Schutzgüter .....	40
2.3.2.1	Schutzgut Mensch.....	40
2.3.2.2	Schutzgut Pflanzen und Tiere .....	40
2.3.2.3	Schutzgut Boden.....	42
2.3.2.4	Schutzgut Wasser .....	42
2.3.2.4.1	Oberflächengewässer .....	42
2.3.2.4.2	Grundwasser.....	42
2.3.2.5	Schutzgut, Klima und Luft .....	43
2.3.2.6	Schutzgut Landschaft.....	44
2.3.2.7	Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter.....	44
2.3.2.8	Wechselbeziehungen .....	44
2.4	Umweltauswirkungen des Vorhabens .....	45
2.4.1.1	Lärmauswirkungen.....	45
2.4.1.2	Luftinhaltsstoffe und sonstige Immissionen .....	46
2.4.1.3	Freizeit und Erholung .....	48
2.4.1.4	Land- und forstwirtschaftliche Nutzung.....	48
2.4.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen .....	48
2.4.2.1	Allgemeines .....	48
2.4.2.2	Beschreibung der Einzelkonflikte .....	49
2.4.2.2.1	Anlagebedingte Beeinträchtigungen.....	49
2.4.2.2.2	Verkehrs- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen .....	50
2.4.2.3	Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung von Eingriffen. ....	51
2.4.2.4	Landschaftspflegerisches Maßnahmenkonzept.....	52
2.4.3	Schutzgut Wasser .....	55
2.5	Gesamtbewertung.....	57
3	Materiell-rechtliche Würdigung .....	58
3.1	Rechtsgrundlage .....	58
3.2	Rechtswirkungen der Planfeststellung.....	58
3.3	Planungsermessen .....	60
3.4	Linienführung .....	60
3.5	Planrechtfertigung bzw. Erforderlichkeit der Baumaßnahme .....	60
3.5.1	Bedarfsplan.....	60
3.5.2	Planrechtfertigung nach allgemeinen Grundsätzen .....	61

3.5.2.1	Notwendigkeit der Maßnahme.....	61
3.5.2.2	Funktion im Straßennetz, Verkehrsbelastung und Verkehrsentwicklung .....	62
3.5.2.3	Parkplätze und Rastanlagen .....	64
3.5.2.4	Zusammenfassung.....	73
3.6	Einhaltung der gesetzlichen Planungsleitsätze.....	73
3.7	Würdigung und Abwägung öffentlicher Belange .....	74
3.7.1	Raumordnung, Landesplanung .....	74
3.7.2	Planungsvarianten .....	74
3.7.3	Ausbaustandard.....	75
3.7.3.1	Trassierung .....	75
3.7.3.2	Querschnitt.....	76
3.7.4	Immissionsschutz.....	78
3.7.4.1	Trassierung (§ 50 BImSchG).....	78
3.7.4.2	Lärmschutz .....	79
3.7.4.2.1	Rechtsgrundlagen .....	80
3.7.4.2.2	Lärmberechnung.....	82
3.7.4.2.3	Überprüfung der Lärmberechnungen und aktive Lärmschutzmaßnahmen ...	84
3.7.4.2.4	Passive Lärmschutzmaßnahmen .....	94
3.7.4.2.5	Lärmschutzkonzept Heuchelheim Vollschutz/Einsatz offenporiger Belag .....	97
3.7.4.2.6	Lärmschutzkonzept Schlüsselfeld .....	115
3.7.4.2.7	Lärmschutzkonzept Elsendorf, Warmersdorf und weitere.....	123
3.7.4.2.8	Lärmschutzkonzept Aussiedlerhof Heuchelheim 88 .....	125
3.7.4.2.9	Kein grundsätzlicher Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen .....	131
3.7.4.2.10	Geschwindigkeitsbegrenzungen.....	135
3.7.4.2.11	Wertverlust.....	138
3.7.4.3	Behandlung weiterer Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Lärmschutz .....	139
3.7.4.3.1	Verlegung PWC-Anlage aus Gründen des Lärmschutzes .....	139
3.7.4.3.2	Minderung der Wohn- und Lebensqualität.....	140
3.7.4.3.3	Außenwohnbereich/Garten, Aufenthalt im Wald .....	140
3.7.4.3.4	Forderung, den aktiven Lärmschutz für Thüngfeld zu verbessern .....	141
3.7.4.3.5	Forderung, den aktiven Lärmschutz für Rambach zu verbessern.....	142
3.7.4.3.6	Forderung nach besseren Lärmschutzmaßnahmen für nicht bebaute Grundstücke.....	143
3.7.4.3.7	Versetzen der Lärmschutzwände in Richtung Autobahn .....	144
3.7.4.3.8	Reduzierung des aktiven Lärmschutzes bei Schlüsselfeld, um Sicht zu einer Werbeanlage zu erhalten .....	144
3.7.4.3.9	Sonstige Einwendungen zum Lärmschutz.....	146
3.7.4.4	Abwägung hinsichtlich Lärmschutz.....	147
3.7.4.5	Schadstoffbelastung.....	148
3.7.4.5.1	Schadstoffeintrag in die Luft.....	148
3.7.4.5.2	Schadstoffeintrag in den Boden .....	153
3.7.4.5.3	Schadstoffeintrag in Gewässer.....	154
3.7.4.5.4	Abwägung hinsichtlich des Schadstoffeintrags .....	154
3.7.4.6	Einwendungen zu Erschütterungen.....	154

3.7.4.7	Einwendungen zu Beleuchtung der PWC-Anlage, "Lichtverschmutzung"....	155
3.7.4.8	Abwägung der Immissionsschutzbelange.....	156
3.7.5	Naturschutz und Landschaftspflege .....	156
3.7.5.1	Rechtsgrundlagen .....	156
3.7.5.2	Eingriffsregelung .....	157
3.7.5.2.1	Vermeidbarkeit.....	157
3.7.5.2.2	Beschreibung der Beeinträchtigungen.....	158
3.7.5.2.3	Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen .....	160
3.7.5.2.4	Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen.....	161
3.7.5.2.5	Ausgleichsmaßnahmen.....	161
3.7.5.2.6	Ausgleichbarkeit/Nichtausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen.....	162
3.7.5.2.7	Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichsflächen.....	163
3.7.5.2.8	Beschreibung, Lage, Umfang und Ausführung der Ausgleichsmaßnahmen	165
3.7.5.2.9	Funktion und Eignung der Ausgleichsflächen.....	167
3.7.5.2.10	Erforderlichkeit der Ausgleichsmaßnahmen, Enteignungsmöglichkeit .....	168
3.7.5.2.11	Zwischenergebnis .....	169
3.7.5.3	Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft .....	169
3.7.5.3.1	Naturpark "Steigerwald" .....	169
3.7.5.3.2	Gesetzlich geschützte Biotope .....	171
3.7.5.3.3	Zwischenergebnis .....	172
3.7.5.4	Allgemeiner und besonderer Artenschutz.....	172
3.7.5.4.1	Allgemeiner Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen .....	172
3.7.5.4.2	Besonderer Artenschutz.....	173
3.7.5.5	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung.....	176
3.7.5.6	Abwägung .....	176
3.7.6	Bodenschutz .....	177
3.7.7	Wasserwirtschaft/Gewässerschutz.....	177
3.7.7.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung.....	177
3.7.7.2	Straßenentwässerung .....	177
3.7.7.2.1	Überschwemmungsgebiete der Reichen Ebrach und der Haslach .....	178
3.7.7.2.2	Einwendungen gegen die Retentionsfläche.....	180
3.7.7.3	Anlagen im 60-m-Bereich von Gewässern zweiter Ordnung.....	181
3.7.7.4	Grundwasser.....	181
3.7.7.5	Zwischenergebnis .....	181
3.7.7.6	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnis .....	182
3.7.7.7	Abwägung .....	184
3.7.8	Landwirtschaft.....	185
3.7.8.1	Flächenverlust.....	185
3.7.8.2	Seitenentnahme .....	186
3.7.8.3	Holzlagerplatz .....	187
3.7.8.4	Eingriff in den bestehenden Waldrand (Waldsaum).....	188
3.7.8.5	Übernahme von Restflächen .....	188
3.7.8.6	Ersatzlandbereitstellung .....	188
3.7.8.7	Umwege.....	189
3.7.8.8	Nachteile durch Bepflanzung und Bauwerke für Nachbargrundstücke .....	189

3.7.8.9	Haftungsregelungen.....	190
3.7.8.10	Veränderung der Grundwasserverhältnisse und Beweissicherungsverfahren .....	190
3.7.8.11	Erhöhte Windwurfgefahr, Entschädigungspflicht und Beweislastumkehr.....	191
3.7.8.12	Grundinanspruchnahme.....	191
3.7.8.13	Landwirtschaftliches Wegenetz.....	192
3.7.8.14	Funktionsfähigkeit der Grundstücksentwässerung einschließlich Drainagen	197
3.7.8.15	Abfluss des Oberflächenwassers.....	197
3.7.8.16	Veränderungen der Grundwasserverhältnisse.....	198
3.7.8.17	Landwirtschaftliche Existenzgefährdungen.....	198
3.7.8.18	Abwägung.....	200
3.7.9	Belange der Jagd.....	200
3.8	Gesamtergebnis der Abwägung.....	201
4	Straßenrechtliche Entscheidungen.....	202
5	Kostenentscheidung.....	203
	Rechtsbehelfsbelehrung.....	203

## Abkürzungsverzeichnis

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMdl	Bayerisches Staatsministerium des Innern
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGh	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
39. BImSchV	39. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
BMVBS	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz

1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
Fl.Nr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlaFeR	Planfeststellungsrichtlinien
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 27.06.1985 und Änderungsrichtlinie 1997
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Die Regierung von Oberfranken erlässt folgenden Planfeststellungsbeschluss:

## A. Entscheidung

### 1 Feststellung des Plans

Der Plan für den sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 "Frankfurt-Nürnberg" im Abschnitt "Aschbach bis östlich Schlüsselfeld" von Bau-km 336+183 bis Bau-km 346+628 und für den Bau eines beidseitigen Parkplatzes mit WC (PWC-Anlage) bei Bau-km 338+200/338+400 im Gebiet der Stadt Schlüsselfeld und des Marktes Wachenroth in der Fassung des Tekturplanes vom 18.02.2011 wird mit den sich aus Nr. A 5 ergebenden besonderen Verpflichtungen gemäß § 17 des Bundesfernstraßengesetzes – FStrG – i.V.m. Art. 72 ff. des Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetzes –BayVwVfG- festgestellt.

### 2 Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlagen	Blatt	Bezeichnung	Maßstab	Band
<b>1T</b>		<b>Erläuterungsbericht</b>		
<b>2T</b>		<b>Übersichtskarte</b>		
	1	Übersichtskarte	1 : 100 000	
<b>3</b>		<b>Übersichtslageplan</b>		
	1T	von Bau-km 329+740 bis Bau-km 351+020	1 : 25 000	
	2T	von Bau-km 335+319 bis Bau-km 338+527	1 : 5 000	
	3T	von Bau-km 338+260 bis Bau-km 341+582	1 : 5 000	
	4	von Bau-km 341+435 bis Bau-km 344+650	1 : 5 000	
	5	von Bau-km 344+434 bis Bau-km 347+741	1 : 5 000	
<b>6</b>		<b>Straßenquerschnitt</b>		
<b>6.1</b>		<i>Sonderquerschnitt BAB</i>		
	1	BAB A 3, 6-streifiger Ausbau	1 : 100	
<b>6.2</b>		<i>Regelquerschnitt Anschlussstelle Schlüsselfeld</i>		
	1	Q1, Anschlussstelle Schlüsselfeld	1 : 100	
	2	Q4, Anschlussstelle Schlüsselfeld	1 : 100	
<b>6.3</b>		<i>Regelquerschnitt PWC Bau-km 338+200</i>		
	1	Südseite Bau-km 338+220	1 : 100	
	2T	Nordseite Bau-km 338+420	1 : 100	
<b>6.4</b>		<i>Regelquerschnitt untergeordnetes Straßen- und Wegenetz</i>		
	1	Staatsstraße St 2261, Schlüsselfeld-Burghaslach	1 : 100	
	2	Gemeindeverbindungsstraße Heuchelheim-Freihaslach mit Bach	1 : 100	

Band 1

6.5	3	Gemeindeverbindungsstraße Thüngfeld-Burghaslach	1 : 100	
	4	Gemeindeverbindungsstraße Elsendorf-Gleisenberg mit Bach	1 : 100	
	5	Gemeindeverbindungsstraße Elsendorf-Frickenhöchst	1 : 100	
	6	Forst- und Wirtschaftswege	1 : 50	
	7	Geh- und Radwege	1 : 50	
		<i>Kennzeichnender Querschnitt</i>		
	1	Bau-km 336+740, Lärmschutzwall Heuchelheim	1 : 200	
	2	Bau-km 337+200, Lärmschutzwall Heuchelheim	1 : 200	
	3	Bau-km 337+500, Lärmschutzwall-wand Heuchelheim	1 : 200	
	4	Bau-km 337+900, Hanganschnitt LS-Wall-Wand Heuchelheim	1 : 200	
	5aT	Bau-km 338+120, PWC bei Heuchelheim Südseite	1 : 200	
	5bT	Bau-km 338+420, PWC bei Heuchelheim Nordseite	1 : 200	
	6	Bau-km 339+300, Hanganschnitt, LS-Wall-Wand Rambach	1 : 200	
	7	Bau-km 340+000, Seitenentnahme, LS-Wall-Wand Rambach	1 : 200	
	8	Bau-km 341+900, Hanganschnitt, LS-Wall Thüngfeld	1 : 200	
9	Bau-km 342+620, Lärmschutzwall-Wand Attelsdorf	1 : 200		
10	Bau-km 343+240, Böschungsbefestigung Haslach	1 : 200		
11	Bau-km 343+500, Damm-Einschnitt mit Parallelweg	1 : 200		
12	Bau-km 344+600, Lärmschutzwand Elsendorf	1 : 200		
13	Bau-km 344+880, Lärmschutzwand Elsendorf	1 : 200		
14	Bau-km 345+960, Polizeikontrollstelle, Einschnitt	1 : 200		
15	Bau-km 346+600, Lärmschutzwand Warmersdorf	1 : 200		
<b>7</b>	<b>Lageplan, Bauwerksverzeichnis</b>			<b>Band 2</b>
7.1	<i>Lageplan</i>			
	1	von Bau-km 336+183 bis Bau-km 337+360	1 : 2 000	
	2T	von Bau-km 337+260 bis Bau-km 338+520	1 : 2 000	
	3T	von Bau-km 338+460 bis Bau-km 339+730	1 : 2 000	
	4	von Bau-km 339+470 bis Bau-km 340+730	1 : 2 000	
	5	von Bau-km 340+700 bis Bau-km 341+950	1 : 2 000	
	6	von Bau-km 341+810 bis Bau-km 343+180	1 : 2 000	
	7	von Bau-km 343+120 bis Bau-km 344+400	1 : 2 000	
	8	von Bau-km 344+180 bis Bau-km 345+440	1 : 2 000	
	9	von Bau-km 345+220 bis Bau-km 346+490	1 : 2 000	
	10	von Bau-km 346+350 bis Bau-km 346+628	1 : 2 000	
7.2T	<i>Bauwerksverzeichnis</i>			
<b>8</b>	<b>Höhenplan</b>			
8.1	<i>Höhenplan BAB</i>			
	1	von Bau-km 335+700 bis Bau-km 337+420	1:2000/200	
	2T	von Bau-km 337+420 bis Bau-km 339+140	1:2000/200	
	3	von Bau-km 339+140 bis Bau-km 340+860	1:2000/200	
	4	von Bau-km 340+860 bis Bau-km 342+580	1:2000/200	
	5	von Bau-km 342+580 bis Bau-km 344+300	1:2000/200	
	6	von Bau-km 344+300 bis Bau-km 346+020	1:2000/200	
	7	von Bau-km 346+020 bis Bau-km 347+640	1:2000/200	
8.2	<i>Höhenplan AS Schlüsselfeld</i>			
	1	Nordwestquadrant	1:1000/100	
	2	Südwestquadrant	1:1000/100	
8.3	<i>Höhenplan PWC, Bau-km 338+200/338+400</i>			

8.4	1T	Südseite, Einfahrt LKW-Parkflächen	1:1000/100		
	2T	Südseite, LKW-Durchfahrt	1:1000/100		
	3T	Südseite, PKW-Durchfahrt	1:1000/100		
	4T	Nordseite, Einfahrt LKW-Parkflächen	1:1000/100		
	5T	Nordseite, LKW-Durchfahrt	1:1000/100		
	6T	Nordseite, PKW-Durchfahrt	1:1000/100		
		<i>Höhenplan untergeordnete Straßen und Wege</i>			
	1	6229 599, Unterf. eines öffentl. Feldweges – entfällt – (Bau-km 337+701,303)	1:1000/100		
	2	6229 600, Unterf. eines öffentl. Feldweges (Bau-km 338+627,061)	1:1000/100		
	3	6229 599, Unterf. eines öffentl. Feldweges mit Vorflutgraben (Bau-km 339+550,000)	1:1000/100		
	4	6229 605, Überf. der GVS Thüngfeld-Burghaslach (Bau-km 341+606,337)	1:1000/100		
	5	6229 606, Überf. der St 2261,Attelsdorf-Burghaslach (Bau-km 342+483,082)	1:1000/100		
	6	6229 599, Unterf. eines öffentl. Feldweges (Bau-km 345+284,745)	1:1000/100		
7	6229 690, Überf. der GVS Elsendorf-Frickenhöchstadt (Bau-km 345+284,745)	1:1000/100			
8	6229 690, Unterf. eines Geh- und Radweges (St 2261) (Bau-km 0+520,000)	1:1000/100			
<b>11</b>	<b>Ergebnisse der Immissionsuntersuchung</b>			<b>B a n d 3</b>	
11.1T	<i>Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung</i>				
11.2	<i>Schalltechnischer Lageplan</i>				
	2T	Planung mit Lärmschutz Prognose 2020 Schlüssselfeld, OT Heuchelheim	1 : 5 000		
	3T	Planung mit Lärmschutz Prognose 2020 Schlüssselfeld, OT Rambach, Schlüssselfeld	1 : 5 000		
	3	Planung mit Lärmschutz Prognose 2020 Schlüssselfeld, OT OT Attelsdorf, Elsendorf	1 : 5 000		
	4	Planung mit Lärmschutz Prognose 2020 Wachenroth, OT Warmersdorf	1 : 5 000		
11.3	<i>Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchung</i>				
<b>12</b>	<b>Unterlagen zum Naturschutzrecht</b>				
12.1	<i>Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil</i>				
12.2	<i>Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan</i>				
	1	von Bau-km 335+319 bis Bau-km 338+527	1 : 5 000		
	2	von Bau-km 338+260 bis Bau-km 341+582	1 : 5 000		
	3	von Bau-km 341+435 bis Bau-km 344+650	1 : 5 000		
	4	von Bau-km 445+434 bis Bau-km 347+741	1 : 5 000		
12.3	<i>Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan</i>				
	1	von Bau-km 336+183 bis Bau-km 337+360	1 : 2 000		
	2	von Bau-km 337+260 bis Bau-km 338+520	1 : 2 000		
	3	von Bau-km 338+460 bis Bau-km 339+730	1 : 2 000		
	4	von Bau-km 339+470 bis Bau-km 340+730	1 : 2 000		
	5	von Bau-km 340+700 bis Bau-km 341+950	1 : 2 000		
	6	von Bau-km 341+810 bis Bau-km 343+180	1 : 2 000		
	7	von Bau-km 343+120 bis Bau-km 344+400	1 : 2 000		
	8	von Bau-km 344+180 bis Bau-km 345+440	1 : 2 000		

	9	von Bau-km 345+220 bis Bau-km 346+490	1 : 2 000	
	10	von Bau-km 346+350 bis Bau-km 346+628	1 : 2 000	
	11	A/E-Maßnahmen "Schwalbenzabel" und "Ochsenholz"	1 : 2 000	
<b>13</b>		<b>Unterlagen zu wasserrechtlichen Tatbeständen</b>		
13.1T		<i>Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen</i>		
13.2		<i>Entwässerungstechnischer Lageplan</i>		
	2T	von Bau-km 337+630 (336+183) bis Bau-km 339+350	1 : 5 000	
	3T	von Bau-km 338+260 bis Bau-km 341+582	1 : 5 000	
	3	von Bau-km 341+435 bis Bau-km 344+650	1 : 5 000	
	4	von Bau-km 344+434 bis Bau-km 347+741	1 : 5 000	
13.3		<i>Ausgleich Retentionsraumverlust Reiche Ebrach/Haslach</i>		
	1	Retentionsraumausgleich Ebrachrenaturierung	1 : 2 000	
	2	Querschnitte Geländeabtrag	1 : 200	
13.4		<i>Systemplan Absetz- und Regenrückhaltebecken</i>	1 : 500/1 : 100	
<b>14</b>		<b>Grunderwerb</b>		
14.1		<i>Grunderwerbsplan</i>		
	1	von Bau-km 336+183 bis Bau-km 337+360	1 : 2 000	
	2T	von Bau-km 337+260 bis Bau-km 338+520	1 : 2 000	
	3T	von Bau-km 338+460 bis Bau-km 339+730	1 : 2 000	
	4	von Bau-km 339+470 bis Bau-km 340+730	1 : 2 000	
	5	von Bau-km 340+700 bis Bau-km 341+950	1 : 2 000	
	6	von Bau-km 341+810 bis Bau-km 343+180	1 : 2 000	
	7	von Bau-km 343+120 bis Bau-km 344+400	1 : 2 000	
	8	von Bau-km 344+180 bis Bau-km 345+440	1 : 2 000	
	9	von Bau-km 345+220 bis Bau-km 346+490	1 : 2 000	
	10	von Bau-km 346+350 bis Bau-km 346+628	1 : 2 000	
	11	A/E-Maßnahmen "Schwalbenzabel" und "Ochsenholz"	1 : 2 000	
14.2		<i>Grunderwerbsverzeichnis</i>		
	1T	Stadt Schlüsselfeld, Gemarkung Heuchelheim		
	2	Stadt Schlüsselfeld, Gemarkung Schlüsselfeld		
	3	Stadt Schlüsselfeld, Gemarkung Thüngfeld		
	4	Stadt Schlüsselfeld, Gemarkung Elsendorf		
	5	Gemeinde Wachenroth, Gemarkung Warmersdorf		
<b>15</b>		<b>Sonstige Pläne</b>		
15.1		<i>Detallageplan Anschlussstelle</i>		
	1	Anschlussstelle Schlüsselfeld	1 : 1 000	
15.2		<i>Detallageplan PWC-Anlage</i>		
	1T	PWC Bau-km 338+200/338+400	1 : 2 000	
<b>16</b>		<b>Umweltverträglichkeit</b>		
16.1		<i>Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung</i>		

sämtlich aufgestellt von der Autobahndirektion Nordbayern unter dem Datum 29.05.2009 bzw. 18.02.2011 (Tektur).

### **3 Nebenbestimmungen**

#### **3.1 Zusagen und Einwendungen**

Regelungen bzw. Maßnahmen, über die im Laufe des Verfahrens eine Zusage vonseiten des Vorhabenträgers bindend abgegeben wurde bzw. über die mit Dritten eine Vereinbarung geschlossen wurde, sind zu beachten bzw. durchzuführen. Sie sind jedoch nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Unterlagen oder dem verfahrensgegenständlichen Schriftverkehr gefunden haben und sich aus dem Planfeststellungsbeschluss nichts anderes ergibt.

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

#### **3.2 Unterrichtungspflichten**

3.2.1 Der E.ON Bayern AG, Netzcenter Bamberg, Luitpoldstr. 21, 96052 Bamberg, ist der Baubeginn rechtzeitig mitzuteilen, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen abgestimmt und die notwendigen Sicherungsmaßnahmen für die Leitungen festgelegt werden können (Vorlaufzeit 6 Monate).

3.2.2 Der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH, Technische Infrastruktur Niederlassung Süd, Memmelsdorfer Str. 209a, 96052 Bamberg, ist der Baubeginn rechtzeitig mitzuteilen, damit die Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen koordiniert werden kann (Vorlaufzeit 4 Monate).

3.2.3 Die Bauausführungsplanung für die angepasste Anschlussstelle Schlüsselfeld und die teilverlegte Staatsstraße 2261 (Ifd.Nrn. 89 bis 94 BV) ist dem Staatlichen Bauamt Bamberg rechtzeitig vor Baubeginn zur Zustimmung vorzulegen.

#### **3.3 Immissionsschutz**

3.3.1 Für die Fahrbahndecke ist ein Belag zu verwenden, der den Ansatz eines Korrekturwertes von -2,0 dB(A) für dauerhaft lärmindernde Straßenoberflächen ( $D_{\text{Stro}}$ ) bei der Berechnung nach der Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV (Tabelle 4 der RLS-90) rechtfertigt. Der Einbau des lärmindernden Fahrbahnbelages hat sorgfältig zu erfolgen.

- 3.3.2 An den Brückenbauwerken sind die Übergangskonstruktionen zwischen Brückenbalken und Widerlager entsprechend dem Stand der Technik so schallemissionsmindernd auszubilden, dass auffällige und lästige Pegel- und Frequenzänderungen sowie nach unten abgestrahlte tieffrequente Geräuschanteile auf das unvermeidbare Mindestmaß beschränkt werden.
- 3.3.3 Soweit nach den Planunterlagen (vgl. Planunterlagen 11.1 T und 11.2) betroffene Grundstückseigentümer dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz haben - nämlich 13 Gebäude in Heuchelheim, 12 Gebäude in Schlüsselfeld und ein Einzelanwesen im Außenbereich südlich der BAB A 3 bei Heuchelheim, wird dieses hiermit festgestellt. Er richtet sich auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtung in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen bestimmen sich nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Passive Lärmschutzmaßnahmen werden dann erforderlich, wenn keine ausreichende Schalldämmung der Umfassungsbauteile schutzbedürftiger Räume im Sinne der 24. BImSchV vorhanden ist. 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 schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zur 24. BImSchV genannten Aufenthaltsräume. Die Betroffenen sind darauf hinzuweisen, dass dieser Anspruch auf entsprechende Entschädigungen nur bis spätestens fünf Jahre nach Unanfechtbarkeit dieses Beschlusses geltend gemacht werden kann, soweit die betroffenen Eigentümer noch nicht entsprechende Forderungen erhoben haben.
- 3.3.4 Lärmintensive Arbeiten in der Nähe von Wohngebieten sind grundsätzlich – soweit es gemäß Bauablauf möglich ist – auf die Tageszeit zwischen 7.00 Uhr und 20.00 Uhr zu beschränken. Die gesetzlichen Vorschriften über die Zulässigkeit von Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeit sind zu beachten.
- 3.3.5 Soweit möglich, sind lärmarme Maschinen und Verfahren anzuwenden. Die "Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm" vom 19.08.1970 (MABI I/1971 S.2) ist zu beachten. Baumaschinen müssen der Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV - entsprechen. Die durchführenden Baufirmen sind vertraglich entsprechend zu verpflichten.

Der Zulieferverkehr zu Baustellen soll, wenn er durch schutzwürdige Wohngebiete geführt werden muss, ausschließlich tagsüber abgewickelt werden. Massenguttransporte sollten, falls möglich, über Wege außerhalb von schutzwürdigen Wohngebieten geleitet werden.

- 3.3.6 Die Betonschutzwand von Bau-km 336+940 bis 337+320 (rechts) ist dauerhaft als aktive Lärmschutzmaßnahme zur Reduzierung des Beurteilungspegels am Anwesen im Außenbereich (Heuchelheim 88) notwendig. Auch im Falle der Erneuerung der Schutzeinrichtung ist auf eine pegelreduzierende Ausbildung der passiven Schutzeinrichtung gemäß den planfestgestellten Unterlagen zu achten.
- 3.3.7 Um einer Reflexion und damit einer Pegelerhöhung entgegenzuwirken, ist zum Schutz des Anwesens im Außenbereich (Heuchelheim 88) die auf der Nordseite der BAB A 3 geplante 5 m hohe Lärmschutzwand von Bau-km 336+980 bis 337+400 auf ihrer südlichen Ansichtsfläche hochabsorbierend auszuführen.
- 3.3.8 Die Lärmschutzwand zum Schutz der Ortschaft Warmersdorf (Ifd.Nr. 159 BV) wird für den Abschnitt von Bau-km 346+610 bis Bau-km 346+628 (Planfeststellungsende) – entgegen der nachrichtlichen Darstellung – auf die Länge von 18 m (im Regierungsbezirk Oberfranken) planfestgestellt. Die abschließende Betrachtung des Lärmschutzkonzeptes und der in ihrer Gesamtheit erforderlichen aktiven Lärmschutzanlagen für den Ort Warmersdorf, Gemeinde Wachenroth, Regierungsbezirk Mittelfranken, muss im östlich anschließenden Planfeststellungsabschnitt betrachtet und abschließend geregelt werden.
- 3.3.9 Zur Vermeidung auffälliger und belästigender Pegeländerungen sind die aktiven Lärmschutzkonstruktionen unterschiedlicher Höhen an ihren Enden in einem stetigen Übergang (im Verhältnis 1 : 8) auszubilden.
- 3.3.10 Die Beleuchtungsanlagen auf der Nord- und Südseite der PWC-Anlage bei Bau-km 338+200 bzw. Bau-km 338+400 sind blendfrei auszubilden, um seitlichen Abstrahlungen entgegenzuwirken.

### **3.4 Land- und Forstwirtschaft**

- 3.4.1 Die Zufahrt zum Güllelagerbehälter auf dem Grundstück Fl.Nr. 469 Gemarkung Heuchelheim ist während der gesamten Bauzeit ständig zu gewährleisten.
- 3.4.2 Für das Grundstück Fl.Nr.422 Gemarkung Heuchelheim ist in Abstimmung mit dem Eigentümer eine Grundstückszufahrt anzulegen.
- 3.4.3 Bei Bepflanzung des Grundstücks Fl.Nr. 345 Gemarkung Heuchelheim ist ein Grenzabstand von mindestens 5 m zum Grundstück Fl.Nr. 376 Gemarkung Heuchelheim einzuhalten.
- 3.4.4 Die die Bundesautobahn A 3 querende alte Wasserleitung für den Stadtteil Heuchelheim ist für Feuerlöschzwecke aufrechtzuerhalten.

- 3.4.5 Der zu überbauende Wirtschaftsweg Fl.Nr. 118 Gemarkung Heuchelheim (von ca. Bau-km 336+430 bis ca. Bau-km 337+80 nordseitig am Böschungsfuß der Bundesautobahn A 3 verlaufend) ist entsprechend dem derzeitigen Ausbauzustand wiederherzustellen.
- 3.4.6 Der Vorhabenträger hat das Grundstück Fl.Nr. 420 Gemarkung Heuchelheim insgesamt zu erwerben.
- 3.4.7 Der Erwerb des südlich des öffentlichen Feld- und Waldweges gemäß lfd.Nr. 39 BV gelegenen Teilfläche aus dem Grundstück Fl.Nr. 446 Gemarkung Heuchelheim entfällt (lfd.Nr. 106.1 des Grunderwerbsverzeichnisses = Unterlage Nr. 14.2.1 T und Grunderwerbsplanunterlage Nr. 14.1 Blatt-Nr. 3 T).
- 3.4.8 Die vorübergehende teilweise Inanspruchnahme des Grundstückes Fl.Nr. 446 Gemarkung Heuchelheim in Höhe von 1.515 m<sup>2</sup> hat zu unterbleiben.
- 3.4.9 Grundstückszufahrten, die durch den Ausbau der Bundesautobahn A 3 und den damit zusammenhängenden Baumaßnahmen abgeschnitten werden, sind an geeigneter Stelle wiederherzustellen, es sei denn, das betreffende Grundstück ist anderweitig ausreichend erschlossen. Die Zufahrtsbreite und deren Längsneigung ist in Abstimmung mit den jeweils betroffenen Eigentümern entsprechend den jeweiligen landwirtschaftlichen Erfordernissen festzulegen.
- 3.4.10 Zufahrten zu land- oder forstwirtschaftlich genutzten Grundstücken sind für die ordnungsgemäße Bewirtschaftung dieser Flächen während der gesamten Bauzeit aufrechtzuerhalten bzw. soweit erforderlich, durch mit den Betroffenen abzustimmende provisorische Zufahrten zu gewährleisten.
- 3.4.11 Bautechnisch unvermeidbare Sperrungen von öffentlichen Feld- und Waldwegen sowie Gemeindeverbindungsstraßen sind auf das unvermeidbare Maß zu begrenzen. Soweit möglich, soll eine Sperrung während der Erntezeit und der Herbstbestellung (Ende Juli bis Ende Oktober) vermieden werden. Bei unvermeidbaren Sperrungen sind die Belange der Landwirtschaft besonders zu berücksichtigen. Das bestehende Unterführungsbauwerk (W 03\_B 339, 639) ist durch den Einbau eines Provisoriums während der gesamten Bauzeit auf Dauer als Umleitungsstrecke bereitzustellen.
- 3.4.12 Die neu zu errichtenden öffentlichen Feld- und Waldwege sind so auszubilden, dass eine Befahrbarkeit mit landwirtschaftlichem Gerät (bis 11,5 t zulässige Achslast) gewährleistet ist. Für die bauliche Ausgestaltung sind die Richtlinien über den ländlichen Wegebau – RLW – in der jeweils zum Zeitpunkt der Ausschreibung der entsprechenden Bauwerke gültigen Fassung zu Grunde zulegen.

- 3.4.13 Maßnahmebedingte Schäden (z.B. in Folge der Benutzung durch Baufahrzeuge) am nachgeordneten Straßen- und Wegenetz sind, soweit sie über das hinausgehen, was durch den zulässigen Gemeingebrauch verursacht wird, nach Abschluss der Bauarbeiten nach dem Stand der Technik zu beheben.
- 3.4.14 Landwirtschaftlich genutzte Flächen, die vorübergehend für die Durchführung der Baumaßnahmen in Anspruch genommen werden, sind nach Abschluss der Bauarbeiten in einem für die Ausübung ordnungsgemäßer Landwirtschaft geeigneten Zustand zurückzugeben, sofern nicht mit dem jeweiligen Eigentümer eine anderweitige Regelung getroffen worden ist.
- 3.4.15 Auf den Flächen der geplanten Seitenentnahme gemäß lfd.Nr. 61 BV ist der Überlagerungs- und Oberboden in der vorhandenen Dicke abzutragen und fachgerecht seitlich in Mieten zu lagern. Eine Vermischung mit anderem Bodenmaterial (aus der Baumaßnahme) hat zu unterbleiben. Für Oberboden darf während der Zwischenlagerung eine max. Schütthöhe von 2 m nach Möglichkeit nicht überschritten werden. Ein Befahren oder eine Verdichtung auf andere Weise ist zu vermeiden.
- 3.4.16 Nach Abschluss der Massenentnahme ist die Abtragsfläche so aufzubereiten, dass der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt wird. Bei der vorgesehenen Rekultivierung ist der Untergrund auf einer Tiefe von mindestens von 0,7 m mit einem Tieflockerungsgerät nach DIN 1185 vollständig aufzulockern (aufzureißen) und es ist ein Bodenschluss herzustellen. Der zwischengelagerte Überlagerungs- und Oberboden ist anschließend in einer Gesamtdicke von 0,5 bis 0,8 m aufzubringen, die Fläche nochmals aufzulockern und ein Bodenschluss zum Untergrund herzustellen.
- 3.4.17 Die betroffenen Land- und Forstwirte (Eigentümer und ggf. auch Pächter) sind möglichst rechtzeitig (15. Mai eines Jahres) vor Baubeginn in geeigneter Weise über den Zeitpunkt der Inanspruchnahme ihrer Flächen zu unterrichten. Dies gilt auch im Falle der nur vorübergehenden Flächeninanspruchnahme. Wenn wegen der (auch bei nur vorübergehender) Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen im Zusammenhang mit flächenbezogenen Agrar-Förderprogrammen Rückforderungen von Subventionsleistungen (Ausgleichszahlungen) oder Sanktionszahlungen gegenüber dem Subventionsempfänger geltend gemacht werden, hat der Vorhabenträger den betroffenen Subventionsempfängern die rückgeforderten Beträge bzw. Sanktionszahlungen auf Antrag gegen Nachweis zu erstatten.
- 3.4.18 Zur Feststellung möglicher nachteiliger Auswirkungen durch die Massenentnahme gemäß lfd.Nr. 61 BV auf die Bodeneigenschaften im Hinblick auf die land- oder forstwirtschaftliche Nutzung (Bodenfruchtbarkeit, Ertragskraft, Wasserdurchlässigkeit) hat der Vorhabenträger – soweit nicht bereits geschehen – den Bodenzustand vor Beginn der Massenentnahme zum Zwecke der Beweissicherung durch geeignete Maßnahmen festzuhalten.

- 3.4.19 Bei den straßen- und wegebegleitenden Bepflanzungen ist – ebenso wie bei sonstigen in den festgestellten Plänen vorgesehenen Pflanzmaßnahmen – auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke und vorhandenen Drainageleitungen soweit als möglich Rücksicht zu nehmen. Schattenwurf auf benachbarte landwirtschaftliche Nutzflächen ist weitestmöglich zu reduzieren. Nach Möglichkeit sind die wegebegleitenden Pflanzmaßnahmen auch im Benehmen mit den Eigentümern der benachbarten landwirtschaftlich genutzten Grundstücke vorzunehmen.
- 3.4.20 Der neue Waldrand, die Tiefe der Unterpflanzung aufgerissener Waldränder (siehe Schutzmaßnahme S2 in Unterlage Nr. 12.1 der festgestellten Planunterlagen) sowie die Böschungsbepflanzung im Sinne einer Waldrand-Vorpflanzung sind in Abstimmung mit dem örtlich zuständigen Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten festzulegen. Die Waldrand-Vorpflanzung bzw. die Unterpflanzung aufgerissener Waldränder ist unverzüglich im Zuge der Bauarbeiten mit durchzuführen.
- 3.4.21 Sofern im Bereich von im Zuge der Ausführung der Maßnahme angeschnittenen Waldrändern in der Zeit bis zum Ausbau eines stabilen neuen Waldmantels Sturmschäden in künftigen Waldrandbereichen entstehen, die darauf zurückgeführt werden können, dass der neue Waldmantelbereich noch nicht ausreichend wirksam ist, sind diese vom Vorhabenträger zu entschädigen. Die hierzu erforderlichen Feststellungen trifft im Bedarfsfall das örtlich zuständige Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten.
- 3.4.22 Werden durch die Baumaßnahmen Bodenentwässerungsanlagen angeschnitten oder sonst beeinträchtigt, so ist – soweit technisch möglich – ihre Funktionsfähigkeit wieder herzustellen, auf jeden Fall ist jedoch für die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit verbleibender Drainagen Sorge zu tragen. Falls notwendig sind neue Drainagen anzulegen. Bodenmechanische Setzungsvorgänge sind dabei zu berücksichtigen. Soweit erforderlich sind die Vorflutverhältnisse entsprechend anzupassen.
- 3.4.23 Die Entscheidung über die Errichtung von Wildschutzzäunen im Planfeststellungsabschnitt ist mit dem Landratsamt Bamberg (untere Jagdbehörde) abzustimmen.
- 3.4.24 Lfd.Nr. 95 BV Spalte 5 wird wie folgt geändert:
- a) Satz 2 erhält folgende Fassung:  
"Als Ersatz wird ein neuer Weg entlang der BAB A 3 auf einer Länge von ca. 60 m erstellt und an den bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweg angebunden."
  - b) Der letzte Satz wird ersatzlos gestrichen.

Die Ausführungsplanung für die im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen A1a (Wald-Ausgleich "Sauleiten"), A1b (Wald-Ausgleich "Schwalbenzabl") und A1c (Wald-Ausgleich "Ochsenholz") ist rechtzeitig mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Bamberg abzustimmen, um eine der Planfeststellung gemäße Umsetzung sicherzustellen.

### **3.5 Naturschutz und Landschaftspflege**

- 3.5.1 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan beschriebenen Schutz-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen (Unterlage 12.1) sind spätestens bis zur Nutzungsaufnahme des Ausbauvorhabens herzustellen, sofern nicht ein anderer Zeitpunkt festgelegt ist (z.B. für Biotopschutzzäune). Die dauerhafte Pflege und Unterhaltung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist entsprechend den Vorgaben der Maßnahmeblätter in Unterlage 12.1 sicherzustellen.
- 3.5.2 Der Straßenbaulastträger hat für den dauerhaften Bestand und die sachgemäße Unterhaltung der ökologischen Ausgleichsflächen zu sorgen.
- 3.5.3 Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze dürfen nicht auf ökologisch wertvollen Flächen erfolgen, außer dies ist unbedingt notwendig. Dies ist der Fall bei:
- km 341+600 Nordseite (Errichtung eines Überführungsbauwerkes, Biotopschutzzaun vorgesehen)
  - km 342+600 Südseite (Errichtung eines Überführungsbauwerkes der AS Schlüsselfeld, Biotopschutzzaun vorgesehen)
- 3.5.4 Zum Schutz der verbleibenden Feuchtwiese am Sumpfwald in Höhe von km 337+900 Nordseite ist ein Biotopschutzzaun zu errichten.
- 3.5.5 Um eine zusätzliche Beeinträchtigung der Tierwelt zu vermeiden, dürfen Gehölzrodungen sowie die Baufeldfreimachung auf dem gehölzfreien Gelände nur im Winterhalbjahr, also außerhalb der Vogelbrutzeit (zwischen 30. September und 1. März) erfolgen.
- 3.5.6 Ergänzend zur Darstellung in den Plänen ist die feuchte Wiese südlich und östlich des Sumpfwaldes bei Bau-km 337+900 (Nordseite, Fl.Nr. 273 Gemarkung Heuchelheim) durch einen Tabuzaun zu sichern, damit die Baufahrzeuge beim Bau des angrenzenden Regenrückhaltebeckens diese empfindliche Feuchtfäche nicht befahren.
- 3.5.7 Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind spätestens 1 Jahr nach Verkehrsfreigabe fertigzustellen.

- 3.5.8 Gestaltung und Pflege der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind im Detail noch mit der unteren und der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen.
- 3.5.9 Auf den A/E-Flächen sind autochthone Gehölze und autochthone Saatmischungen (bei A 3 mit Wiesenknopf) zu verwenden.
- 3.5.10 Bei den drei Aufforstungen ist etwa ein Drittel der Flächen durch natürliche Sukzession zu Wald zu entwickeln.
- 3.5.11 Auf der Waldausgleichsfläche "Ochsenholz" ist zur Fl.Nr. 345/2 der Gemarkung Heuchelheim hin ein Grenzabstand von 5 m sowie ein mindestens 4 m breiter Waldrandstreifen mit heimischen Straucharten ohne hoch wachsende Waldbäume vorzusehen.
- 3.5.12 Für die Arten Bekassine und Wachtelkönig wurden Maßnahmen zur Funktionserhaltung (CEF) entwickelt. Zur Vermeidung des Verbotstatbestands sind die geplanten Alternativbruthabitate an die bestehenden entlang der Reichen Ebrach vor den Baumaßnahmen zu schaffen.
- 3.5.13 Die Böschung von Bau-km 339+200 bis km 346+400 (Südseite) ist, soweit möglich, als Magerstandort durch Schaffung einer Rohbodenböschung anzulegen.
- 3.5.14 Die Böschung von Bau-km 346+000 bis km 346+500 (Nordseite) ist als Magerstandort/Rohbodenböschung anzulegen.
- 3.5.15 Auf den beiden Gestaltungsflächen G4 bei der Anschlussstelle Schlüsselfeld sind zusätzlich Tümpel für Amphibien anzulegen.
- 3.5.16 Beim PWC Heuchelheim Süd ist zum Wald hin ein Zaun vorzusehen.
- 3.5.17 Die Regenrückhaltebecken sind als Erdbecken mit gerundeten Uferlinien zu gestalten.
- 3.5.18 Zur Sicherstellung der Umweltauflagen ist eine ökologische Bauleitung einzurichten.

### **3.6 Wasserwirtschaft**

- 3.6.1 Bei allen Gewässerausbaumaßnahmen sind die Grundsätze des naturnahen Wasserbaus zu beachten.
- 3.6.2 Im Zuge der Bauausführung sind grundsätzlich alle Handlungen zu unterlassen, die nachteilige Auswirkungen auf die Gewässerbeschaffenheit besorgen lassen.

- 3.6.3 Die Bauzeiten müssen so gelegt werden, dass in der hochwassergefährdeten Zeit von November bis April hochwasserunempfindliche Bauzustände erreicht werden. Dem Wasserwirtschaftsamt Kronach ist rechtzeitig vor Maßnahmenbeginn ein Bauzeitenplan vorzulegen.
- 3.6.4 Zur Hochwassersicherheit für den betroffenen Talraum ist der Bestand der hydraulischen Ausgleichsmaßnahmen auf Dauer zu sichern und fachgerecht zu pflegen. Hierfür ist ein vollständiger Übergang der Ausgleichsflächen in öffentliches Eigentum anzustreben.
- 3.6.5 Die erforderlichen hydraulischen Ausgleichsmaßnahmen sind zumindest zeitgleich mit der Bautätigkeit in den Überschwemmungsgebieten der Reichen Ebrach und der Haslach auszuführen.
- 3.6.6 Der Uferschutz ist - soweit erforderlich - mittels naturnaher, insbesondere ingenieur-biologischer Bauweisen herzustellen.
- 3.6.7 Vorgesehene Initialpflanzungen sind im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach herzustellen.
- 3.6.8 Für die Zeit der Bauausführung und den anschließenden 5 Jahren obliegt die Unterhaltungslast für die verlegten oder renaturierten Gewässerstrecken und die hydraulischen Ausgleichsmaßnahmen dem Straßenbaulastträger. Während dieser Zeit sind die Unterhaltungsmaßnahmen im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach durchzuführen. Nach Ablauf der vorgenannten Frist geht die Unterhaltung auf den nach gesetzlicher Regelung zuständigen Unterhaltspflichtigen über. Vor dem Übergang der Unterhaltungslast ist eine gemeinsame Abnahme durchzuführen.
- 3.6.9 Aushubmaterialien wie wilde Ablagerungen, Bauschutt und Müll sind fachgerecht zu entsorgen. Für die geplanten Auffüllungen darf nur unbelastetes Material verwendet werden.
- 3.6.10 Weitere Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen sollten, bleiben vorbehalten.
- 3.6.11 In den Überschwemmungsgebieten der Reichen Ebrach und der Haslach dürfen Erdaushub und Baumaterialien nur so zwischengelagert werden, dass keine Abflussbehinderungen eintreten und keine Abschwemmungen erfolgen können.
- 3.6.12 Baustelleneinrichtungen müssen außerhalb der Überschwemmungsgebiete liegen.
- 3.6.13 Nach Abschluss der Baumaßnahmen sind alle vom Bau herrührenden Ablagerungen und Einrichtungen aus den Überschwemmungsgebieten zu entfernen.

- 3.6.14 Die innerhalb der Überschwemmungsgebiete erforderlichen Bauarbeiten sollen möglichst außerhalb der kritischen Hochwasserzeit (November bis April) durchgeführt werden.
- 3.6.15 Umgestaltete Rohflächen sind unmittelbar nach ihrer Erstellung in Übereinstimmung mit dem Landschaftspflegekonzept zu begrünen und zu bepflanzen, um gewässerschädigende Erosionen und Abschwemmungen zu verhindern. Ausgenommen hiervon sind die der direkten Gewässerdynamik unterworfenen Flächen im Gestaltungsbereich des Gewässers.
- 3.6.16 Das Bauvorhaben ist so auszuführen, zu unterhalten und zu betreiben, dass von ihm keine nachteiligen Auswirkungen auf den Bestand und die Beschaffenheit des Gewässers und des Grundwassers ausgehen können.
- 3.6.17 Der durch die Baumaßnahme verlorengelassene natürliche Retentionsraum im Überschwemmungsgebiet der Reichen Ebrach und der Haslach ist durch geeignete Ausgleichsmaßnahmen entsprechend der planfestgestellten Unterlage Nr. 13.3 umfangs-, funktions- und zeitgleich auszugleichen. Die Ausgleichsmaßnahmen sind im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach und vor dem Verlust des Retentionsraumes durchzuführen.
- 3.6.18 Bei Hochwassergefahr sind der Vorhabenträger bzw. seine Beauftragten verpflichtet, alle Vorkehrungen zur Sicherung der Maßnahme und zur Schadensabwehr zu treffen. Er hat sich selbst über die Hochwasserverhältnisse zu informieren. Diese Pflichten sind auf die Zeit der Baudurchführung beschränkt.
- 3.6.19 Die Unterhaltungslast an den Gewässern von mindestens 10 m oberhalb bis mindestens 10 m unterhalb von neu errichteten oder geänderten Kreuzungsbauwerken obliegt dem Baulastträger des Kreuzungsbauwerkes, soweit die Gewässerunterhaltung durch das Kreuzungsbauwerk bedingt oder zum Schutz der Verkehrsanlage erforderlich ist.
- 3.6.20 Die Kreuzungsbauwerke sind ausreichend tief zu gründen, so dass auch bei Auskolkungen der Gewässersohle oder bei Uferabbrüchen und Hochwasserschäden die Standsicherheit der Bauwerke gewährleistet ist. Dem Wasserwirtschaftsamt Kronach sind rechtzeitig vor Baubeginn aussagekräftige Ausführungspläne vorzulegen.
- 3.6.21 Um die ökologische Durchgängigkeit der Gewässer zu erhalten sind bei Rahmendurchlässen, gleich gearteten Durchlässen und kleineren Brücken mindestens 30 cm dicke Kiessohlen einzubauen. Die Querschnittsdimensionen der Bauwerke sind entsprechend anzupassen.
- 3.6.22 Die hydraulische Leistungsfähigkeit der Kreuzungsbauwerke ist spätestens mit Vorlage der Bauausführungspläne gegenüber dem Wasserwirtschaftsamt Kronach nachzuweisen. Die Mindestdimensionierung ergibt sich aus den

Vorgaben, für die Ober- und Unterlieger keine Verschlechterung der Hochwasserlage und Abflusssituation zu erzeugen.

- 3.6.23 Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes mit den dazu ergangenen Verordnungen gemäß den hiernach bestehenden Rechten, Verpflichtungen und Vorbehalten maßgebend.
- 3.6.24 Der Vorhabenträger hat die Entwässerungsanlagen nach allgemein anerkannten Regeln der Technik zu errichten, ordnungsgemäß zu unterhalten und zu betreiben.
- 3.6.25 Die hydraulische Leistungsfähigkeit des Grabens Fl.Nrn. 275 und 267/2 Gemarkung Heuchelheim (Bau-km 337+900; Entwässerungsabschnitt 1), insbesondere an dessen Engstellen, ist bis zur Einleitung in die Reiche Ebrach zu prüfen. Ggf. notwendige hydraulische Verbesserungen sind umzusetzen oder alternativ ist der Drosselabfluss aus dem Rückhaltebecken entsprechend zu reduzieren.
- 3.6.26 Soweit Verkehrsflächen breitflächig über das Bankett entwässern, ist eine Reinigung des versickernden Oberflächenwassers über bewachsenen Oberboden sicherzustellen, gleiches gilt für Spritzwasserbereiche. Zum Schutz des Grundwassers sollte das Bankett schwach durchlässig sein (siehe Nr. 7.2.2.1, RAS-Ew).
- 3.6.27 Die geplante Notentlastung des Regenrückhaltebeckens ist für den Überlastungsfall mit dem maximal möglichen Zufluss zum Becken auszulegen. Die bauliche Gestaltung und Befestigung der Notentlastung ist so auszuführen, dass ein schädlicher Angriff des Wassers auf den Beckendamm nicht zu befürchten und eine schadlose Ableitung sichergestellt ist. Nachdem auf eine Notentlastung zwischen Absetz- und Rückhaltebecken verzichtet wird, müssen die Tauchrohre auf den maximal möglichen Zufluss zum Becken ausgelegt werden. Der sich dabei im Absetzbecken nach den hydraulischen Gesetzmäßigkeiten einstellende Wasserspiegel ist für die Dammkrone, den Freibord und die Abdichtung zu Grunde zu legen.
- 3.6.28 Die Absetz- und Rückhaltebecken sind regelmäßig auf ihren Bau- und Unterhaltungszustand zu überprüfen und bei Bedarf zu räumen. Das Räumgut ist nach den abfallrechtlichen Vorgaben zu entsorgen.
- 3.6.29 Die bauliche Ausgestaltung der Absetzbecken muss so sein, dass eine regelmäßige Räumung des Absetzmaterials ohne Schädigung der Anlage möglich ist.
- 3.6.30 Der Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen die Abläufe der Rückhalteeinrichtungen im

betroffenen Entwässerungsabschnitt unverzüglich geschlossen werden. Entsprechende Schnellverschlussmöglichkeiten sind baulich vorzusehen.

- 3.6.31 Die Bauwerke für die Straßenwasserreinigung, -rückhaltung und-ableitung sind nach möglichst naturnahen Kriterien zu gestalten und auszuführen. Auf eine räumliche Trennung von Absetz- und Rückhalteraum ist zu achten. Die Becken sind dicht auszuführen.
- 3.6.32 Dem Vorhabenträger obliegt die Unterhaltung der Einleitungsbauwerke sowie die Gewässerunterhaltung in den Einleitungsbereichen, soweit sie durch die Einleitung bedingt ist. Die Beteiligung des Straßenbaulastträgers an den Mehraufwendungen für die Unterhaltung der benutzten Vorfluter richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen des Art. 22 Abs. 3 und 4 BayWG.
- 3.6.33 Die Einlauf- bzw. Auslaufbereiche der Rohrleitung in die Gewässer sind mit Wasserbausteinen gegen Erosion zu sichern.
- 3.6.34 Die beschränkte Erlaubnis wird auf die Dauer der Bauzeit befristet.
- 3.6.35 Die temporären Einleitungsstellen in die Gewässer sind jeweils rechtzeitig vor Beginn der Benutzung im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach festzulegen und zu gestalten.
- 3.6.36 Den jeweiligen bauzeitbedingten Einleitungen sind ausreichend bemessene Absetzbecken (-behälter) vorzuschalten, die insbesondere dem Rückhalt absetzbarer Stoffe dienen sollen.
- 3.6.37 Unmittelbar nach Beendigung der Baumaßnahme ist vom Vorhabenträger die ursprüngliche Situation im Bereich der bauzeitbedingten Einleitungsstellen wieder herzustellen.
- 3.6.38 Vor Beginn der Einleitung ist der jeweilige Fischereiberechtigte zu hören.
- 3.6.39 Die Grundwassernutzungen dürfen nicht zur Beeinträchtigung von Altwasserstrukturen, Biotopen und sonstigen ökologisch wertvollen Feuchtgebieten führen.
- 3.6.40 Im Falle, dass die Ausgleichsmaßnahmen nicht wirken, ist die jeweilige Grundwassernutzung einzustellen.
- 3.6.41 Die zuständige Naturschutzbehörde ist vor Beginn von Grundwasserbenutzungen im Nahbereich von Nass- und Feuchtbiotopen zu hören.
- 3.6.42 Soweit möglich, sollte das unverschmutzte Grundwasser ortsnah über flächenhafte oder linienförmige Versickerungseinrichtungen unter Ausnutzung der belebten Bodenzone wieder dem Untergrund zugeführt werden.

3.6.43 Erdstoffe, die aufgrund ihrer stark bindigen und/oder schluffigen Stoffeigenschaften zu einer Verschlammung der oberirdischen Gewässer führen können, dürfen nur mit einem Sicherheitsabstand von mindestens 1 m über den Hochwasserspiegel HQ100 eingebaut werden.

3.6.44 Stoffe, die in den Untergrund bzw. in das Grundwasser für Gründungszwecke und für bodenverbessernde Maßnahmen eingebracht werden, dürfen zu keiner Gefährdung des Grundwassers führen. Die verwendeten Stoffe müssen hinsichtlich ihrer Unbedenklichkeit zertifiziert und zugelassen sein.

### **3.7 Denkmalpflege**

3.7.1 Soweit dies durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Ausführung möglich ist, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen. Der Beginn von Erdbauarbeiten ist vom Vorhabenträger unverzüglich, spätestens zwei Monate vor Beginn, dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen.

3.7.2 Der Vorhabenträger hat die vom Bayer. Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Vermutungsflächen) zur Vermeidung einer vorhabenbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlich denkmalflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf einzubeziehen.

3.7.3 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabenträger 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 entsprechend dem IMS vom 26.10.2010 Nr. IIB2/IID3-0752.3-001/07 zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

3.7.4 Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrages der Aufwendungen) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im o.g. Rahmen in einer Vereinbarung zwischen dem Vorhabenträger und dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht

zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

- 3.7.5 Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 DSchG Bodendenkmäler, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage treten, unverzüglich der unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG).

### **3.8 Sonstige private Belange**

- 3.8.1 In lfd.Nr. 124 BV Spalte 4 ist die Bezeichnung "Ferngas E.ON Bayern" in "Ferngas Nordbayern GmbH (FGN)" zu ändern.
- 3.8.2 Die Leitungsbeschriftung der Ferngasleitung bei Bau-km 343+720 ist von "Ferngas E.ON Bayern" in "Ferngas Nordbayern GmbH (FGN)" zu ändern.
- 3.8.3 In lfd.Nrn. 12, 18, 32, 75, 77 und 88 BV ist in der Spalte 5 anstelle von "E.ON Netz GmbH" die "E.ON Bayern AG" vorzutragen.
- 3.8.4 In die Planunterlagen ist bei etwa Bau-km 341+850 ein Niederspannungskabel der E.ON Bayern AG zu übernehmen.
- 3.8.5 Von Bau-km 342+104 bis Bau-km 342+325 sind die Planunterlagen um ein weiteres 20 kV-Kabel zu ergänzen.
- 3.8.6 Die bei Bau-km 341+129 in den Planunterlagen eingezeichnete und unter lfd.Nr. 75 BV genannte 20 kV-Freileitung ist nicht mehr vorhanden; die Planunterlagen sind entsprechend zu berichtigen.
- 3.8.7 In lfd.Nr. 11 BV Spalte 4 ist als bisheriger und künftiger Eigentümer/Unterhaltsverpflichteter die "Deutsche Telekom AG" vorzutragen.
- 3.8.8 In lfd.Nr. 102 BV Spalte 5 erhält Satz 4 (Kostenregelung) folgende Fassung:
- "Die gesamten Baukosten und Erhaltungskosten einschließlich der Kosten für passive Schutzeinrichtungen und Ausstattung werden von der Stadt Schlüsselfeld getragen."
- 3.8.9 Die südlich des Brückenbauwerkes (Unterführung eines Forstweges) BW 6229602 (lfd.Nr. 70 BW) befindlichen Quellfassungen, die der Speisung von drei Fischteichen auf dem Grundstück Fl.Nr. 293 Gemarkung Schlüsselfeld dienen, sind zu sichern und mit einer Rohrleitung im Bereich des

gemäß lfd.Nr. 70 BV neu zu errichtenden Unterführungsbauwerkes an den bestehenden Regulierungsschacht anzuschließen.

### **3.9 Sonstige öffentliche Belange**

Die Vereinbarung (Planung, Bau und Bauwerksablösung) gemäß lfd.Nr. 102 BV Spalte 5 (Unterführungsbauwerk eines Geh- und Radweges) ist vor Baubeginn zu schließen.

## **4 Weitere Entscheidungen**

### **4.1 Wasserrechtliche Planfeststellung**

Die Planfeststellung umfasst die Planfeststellung nach § 68 Abs. 1 i.V.m. § 67 Abs. 2 Sätze 1 und 3 WHG für die nach den Planunterlagen vorgesehenen Gewässerausbaumaßnahmen an der Reichen Ebrach und der Haslach (jeweils Gewässer II. Ordnung) sowie an verschiedenen namenlosen Gräben.

### **4.2 Wasserrechtliche Erlaubnis - Gehobene Erlaubnis**

Der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung - wird nach den §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nrn. 4 und 5, § 15 und § 19 Abs. 1 und 3 WHG die gehobene Erlaubnis erteilt, nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen - insbesondere Planunterlage 7.2 - Bauwerksverzeichnis - und Planunterlage 13 - Unterlagen zu den wasserrechtlichen Tatbeständen - gemäß lfd.Nrn. 24 T, 47, 66, 79, 110, 115, 131, 137, 146 und 153 BV an den Einleitungsstellen E1 bis E10 jeweils aus den Einzugsbereichen der Straßenentwässerungsanlagen gesammeltes Straßenoberflächenwasser in verschiedene Vorfluter einzuleiten.

Die zulässigen Einleitungsmengen an den einzelnen Einleitungsstellen (E) werden wie folgt festgelegt:

E1 bei Bau-km 337+940:	319 l/s
E2 bei Bau-km 339+500:	103 l/s
E3 bei Bau-km 340+360:	102 l/s
E4 bei Bau-km 341+480:	89 l/s
E5 bei Bau-km 342+940:	164 l/s
E6 bei Bau-km 343+820:	85 l/s

E7 bei Bau-km 343+820:	62 l/s
E8 bei Bau-km 344+460:	46 l/s
E9 bei Bau-km 344+840:	84 l/s
E10 bei Bau-km 345+620:	116 l/s

Daneben wird der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung - gemäß §§ 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 5 und § 15 WHG die gehobene Erlaubnis erteilt, anstehendes Grundwasser dauerhaft abzusenken, zu fördern und abzuleiten.

#### **4.3 Wasserrechtliche Erlaubnis - beschränkte Erlaubnis**

Der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung - wird gemäß §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4 und 5, 15 und 19 Abs. 1 und 3 WHG i.V.m. Art. 15 BayWG die beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis zum Einleiten von Oberflächenwasser von Baustelleneinrichtungen und Transportstraßen in oberirdische Gewässer sowie für Grundwasserhaltungen während der Bauzeit (Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser sowie dessen Einleitung in oberirdische Gewässer) erteilt.

#### **4.4 Von der Konzentrationswirkung ersetzte Entscheidungen**

Die Planfeststellung ersetzt gemäß Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG

- die Genehmigung nach Art. 20 Abs. 1 und 2 BayWG i.V.m. § 36 WHG für die nicht der Benutzung, der Unterhaltung der dem Ausbau dienenden Anlagen an der Reichen Ebrach (Gewässer 2. Ordnung -GewII-) und an der Haslach (Gewässer 2. Ordnung -GewII-), die weniger als 60 m von der Uferlinie der Reichen Ebrach oder der Haslach entfernt liegen, und
- die Erlaubnis zur Rodung der für das Vorhaben in Anspruch zu nehmenden Waldflächen von ca. 7,23 ha gemäß Art. 9 Abs. 2 i.V.m. Abs. 8 Satz 1 BayWaldG.

### **5 Straßenrechtliche Verfügungen**

Bundesfernstraßen

Hinsichtlich der Bundesfernstraßen wird – soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG gilt – verfügt, dass

- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu Bundesfernstraßen mit der Maßgabe gewidmet werden, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen,
- die nach den Planunterlagen umzustufenden Teile mit der Maßgabe umgestuft werden, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird,
- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen werden, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2) und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort hinreichend bestimmt beschrieben.

Straßenklassen nach Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Hinsichtlich Staatsstraßen, Kreisstraßen, Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen wird verfügt – soweit nicht Art. 6 Abs.8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs.6 BayStrWG gelten -, dass

- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen werden, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,
- die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen Teile mit der Maßgabe umgestuft werden, 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 werden, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

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

## **6 Kostenentscheidung**

Die Kosten des Planfeststellungsverfahrens trägt der Freistaat Bayern.

Für diesen Planfeststellungsbeschluss werden keine Gebühren erhoben.

## B. Sachverhalt

### 1 Antragstellung

Die Autobahndirektion Nordbayern (Vorhabenträger) hat bei der Regierung von Oberfranken mit Schreiben vom 22.07.2009 die Planfeststellung für den sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn (BAB) A 3 im Abschnitt Aschbach bis östlich Schlüsselfeld (Bau-km 336+183 bis Bau-km 346+628) beantragt.

### 2 Beschreibung des Vorhabens

Das planfestgestellte Bauvorhaben umfasst den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt Aschbach bis östlich Schlüsselfeld (Bau-km 336+183 bis Bau-km 346+628). Er bildet einen Teilabschnitt des geplanten sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Biebelried und dem AK Fürth-Erlangen. Die Achse und die Gradienten sind im gesamten Planfeststellungsabschnitt durch die bestehende Autobahntrasse weitgehend vorgegeben. Vom Ausbaubeginn bis zur Anschlussstelle Schlüsselfeld erfolgt eine Achsabückung um 15,50 m nach Süden. Östlich daran anschließend erfolgt der Ausbau von der Anschlussstelle Schlüsselfeld bis zum Ende des Planfeststellungsabschnittes annähernd symmetrisch unter weitestgehender Beibehaltung der Bestandsgradienten. Gradientenänderungen mit einer maximalen Abweichung von 3,30 m gegenüber dem Bestand müssen zur Vermeidung abflussschwacher Bereiche vorgenommen werden. Die Länge des Ausbauabschnittes beträgt 10,445 km.

Der vorhandene Rastplatz "Mannlehen" nördlich der BAB A 3 bei Bau-km 336+350 (Betr.-km 336,5) und der vorhandene Parkplatz "Heuchelheim" südlich der BAB A 3 bei Bau-km 338+100 (Betr.-km 338,1) werden aufgelassen. Der Parkplatz "Elsendorf" bei Bau-km 345+900 (Betr.-km 345,9) wird für den öffentlichen Verkehr gesperrt und wird für die Verkehrspolizei als Fläche zur Anhaltung bei Verkehrsüberwachungsmaßnahmen durch Aufweitung der Standspur aufrecht erhalten. Der vorhandene Parkplatz "Schwarze Föhren" südlich der BAB A 3 bei Bau-km 346+500 (Betr.-km 346,5) wird überbaut. Bei Bau-km 338+200 (Süd) und bei Bau-km 338+400 (Nord) ist die Errichtung einer beidseitigen PWC-Anlage vorgesehen. Die Baulänge der PWC-Anlage mit Zu- und Abfahrten einschließlich Fahrgasse beträgt zusammen 2,2 km.

Bei Bau-km 342+483 wird die Anschlussstelle Schlüsselfeld unter Berücksichtigung der zu bevorzugenden Verkehrsbeziehungen angepasst. Das untergeordnete Straßen- und Wegenetz wird entsprechend seiner

künftigen Verkehrsbedeutung - soweit erforderlich - den neuen Gegebenheiten angepasst.

### **3 Vorgängige Planungsstufen**

#### **3.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen**

Der planfestgestellte Ausbauabschnitt der BAB A 3 ist im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als vordringlicher Bedarf eingestuft (Anlage 1 zu § 1 Abs 1 des FStrAbG).

#### **3.2 Raumordnung und Landesplanung**

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern - LEP - vom 22.08.2013, BayRS 230-1-5-W) ist als Ziel unter Ziffer 4.1.1 definiert, dass die Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und u.a. durch Ausbaumaßnahmen zu ergänzen ist. Bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur soll der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes vor dem Neubau erfolgen (Grundsatz 4.2 der Anlage). Die Einbindung Bayerns in das internationale und nationale Verkehrswegenetz soll verbessert werden (Grundsatz 4.1.2 der Anlage).

#### **3.3 Sonstige Planungsstufen**

Weitere vorbereitende Planungsstufen, wie eine Linienbestimmung nach § 16 FStrG oder die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens, waren für das Vorhaben nicht erforderlich.

### **4 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Die Regierung von Oberfranken leitete mit Schreiben vom 31.08.2009 das Anhörungsverfahren ein.

Die eingereichten Planunterlagen lagen bei der Stadt Schlüsselfeld vom 14.09. bis 14.10.2009, beim Markt Burghaslach vom 03.09. bis 19.10.2009 und beim Markt Wachenroth vom 21.09. bis 20.10.2009 jeweils nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung öffentlich zur allgemeinen Einsicht aus.

In den Bekanntmachungen wurde jeweils darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde oder bei der Regierung von Oberfranken bis spätestens zwei Wochen nach Beendigung der Auslegung schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden können und dass nach Ablauf der Einwendungsfrist Einwendungen gegen den Plan ausgeschlossen sind.

Nicht ortsansässige Betroffene wurden von den planauslegenden Gemeinden auf die Möglichkeit, die Planunterlagen einzusehen und Einwendungen zu erheben, hingewiesen.

Die Regierung von Oberfranken gab folgenden Behörden, Trägern öffentlicher Belange und sonstigen Stellen Gelegenheit, in angemessener Frist eine Stellungnahme zum Vorhaben abzugeben:

- Stadt Schlüsselfeld
- Markt Burghaslach
- Markt Wachenroth
- Wasserwirtschaftsamt Kronach
- Landratsamt Bamberg
- Landratsamt Kitzingen
- Landratsamt Neustadt a.d.Aisch-Bad Windsheim
- Landratsamt Erlangen-Höchstadt
- Regierung von Mittelfranken
- Regierung von Unterfranken
- Amt für Ländliche Entwicklung Mittelfranken
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberfranken
- Vermessungsamt Würzburg
- Vermessungsamt Bamberg
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, München
- Bayer. Landesamt für Umwelt, Augsburg
- Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Bamberg
- Bayer. Immobilienverwaltung GmbH, Regionalvertretung Oberfranken, Bamberg
- Polizeipräsidium Unterfranken, Würzburg
- Deutsche Telekom, Netzproduktion GmbH, Bamberg
- DB Services Immobilien GmbH, Nürnberg
- Regionaler Planungsverband Oberfranken-West, Bamberg
- Staatl. Bauamt Bamberg

- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Tirschenreuth
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Bayreuth
- E.ON Ruhrgas AG, Essen
- E.ON Bayern AG, Bamberg
- E.ON Netz GmbH, Bamberg

Aufgrund der im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen hat der Vorhabenträger eine Planänderung (Tektur) vorgenommen und mit Datum vom 18.02.2011 in das Verfahren eingebracht. Die Planänderung bezieht sich auf die PWC-Anlage bei Heuchelheim. Der nördlich der BAB A 3 gelegene Teil der Anlage wird um 200 m in Richtung Osten verschoben und kommt künftig bei Bau-km 338+400 zu liegen (bisher Bau-km 338+200). Der südseitige Teil der PWC-Anlage bleibt unverändert.

Zu den mit Schreiben vom 18.02.2011 vorgelegten Planänderungen hörte die Regierung von Oberfranken mit Schreiben vom 07.03.2011 das Landratsamt Bamberg, das Wasserwirtschaftsamt Kronach, das Bayer. Landesamt für Umwelt, den Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Bamberg und die Stadt Schlüsselfeld als Träger öffentlicher Belange und gab ihnen bis zum 25.05.2011 Gelegenheit, zu den Änderungen Stellung zu nehmen. Die Tekturunterlagen wurden in der Zeit vom 28.03. bis 27.04.2011 nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung bei der Stadt Schlüsselfeld öffentlich zur Einsichtnahme ausgelegt. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen die Planänderungen bei der Stadt Schlüsselfeld oder bei der Regierung von Oberfranken bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Einwendungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift erhoben werden können und dass nach Ablauf der Einwendungsfrist Einwendungen gegen den geänderten Plan ausgeschlossen sind.

Von der Abhaltung eines Erörterungstermins wurde abgesehen. Stattdessen gab die Regierung von Oberfranken mit Schreiben vom 18.01.2012 denjenigen, die Einwendungen erhoben hatten, sowie den Trägern öffentlicher Belange, die sich im Verfahren geäußert hatten, bis zum 20.02.2012 Gelegenheit, sich zu der vom Vorhabenträger zu den jeweiligen Einwendungen bzw. den Äußerungen der Träger öffentlicher Belange abgegebenen Stellungnahmen schriftlich zu äußern.

## C. Entscheidungsgründe

Dieses Ergebnis beruht auf folgenden Gegebenheiten und Überlegungen:

### 1 **Verfahrensrechtliche Beurteilung**

#### 1.1 **Zuständigkeit der Regierung von Oberfranken**

Die Regierung von Oberfranken ist sachlich (§ 17b Nr. 6 Satz 1 und § 22 Abs. 4 Satz 2 FStrG i.V.m. Art. 39 Abs. 1 und 2 BayStrWG) und fachlich (Art. 3 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG) zuständig, um das Anhörungsverfahren durchzuführen und den Plan festzustellen.

#### 1.2 **Erforderlichkeit der Planfeststellung**

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

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Verfahrens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihr berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 17 Satz 3, § 17c FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 17 Satz 3, § 17c FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach §§ 10, 15 WHG. Die Regierung kann jedoch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden (§ 19 WHG). Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bayer. Straßen- und Wegegesetz.

#### 1.3 **Verfahrensprüfung der Umweltverträglichkeit**

Für einen geplanten sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt Aschbach bis östlich Schlüsselfeld (Bau-km 336+180 bis Bau-km 348+680) ist

eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen (§ 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG). Es handelt sich um die Änderung eines Vorhabens, nämlich einer Bundesautobahn, für die als solches eine UVP-Pflicht besteht (§ 3b Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG). Eine Vorprüfung im Einzelfall i.S. des § 3c Sätze 1 und 3 UVPG hat ergeben, dass die Änderung bzw. Erweiterung durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt erhebliche Umweltauswirkungen haben kann.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgt deshalb durch das Anhörungsverfahren (§§ 17, 17a FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG).

#### **1.4 Verträglichkeitsprüfung gemäß Fauna-, Flora-, Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie**

Einer förmliche Verträglichkeitsprüfung nach § 31 Abs. 1 BNatSchG bedarf es nicht. Das Vorhaben ist nicht geeignet, ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung oder ein europäisches Vogelschutzgebiet erheblich zu beeinträchtigen. Im Untersuchungsgebiet zur plangegegenständlichen Maßnahme liegen keine europäischen Vogelschutzgebiete und FFH-Gebiete. Die nächstliegenden Natura-2000-Gebiete sind:

- am Abschnittsbeginn ca. 6 km in nördlicher Richtung entfernt das FFH-Gebiet "Buchenwälder und Wiesentäler des Nordsteigerwaldes", hier identisch mit dem Vogelschutzgebiet "Oberer Steigerwald",
- am Abschnittsende ca. 7 km in südlicher Richtung entfernt das Vogelschutzgebiet "Aischgrund".

Aufgrund der sehr großen Entfernung können die Natura-2000-Gebiete in ihren für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen nicht betroffen werden.

#### **1.5 Verfahrensrechtliche Fragen**

Die Planfeststellungsbehörde hat in diesem Planfeststellungsverfahren gemäß § 17a Nr. 5 Satz 1 FStrG auf die Durchführung eines Erörterungstermins verzichtet. Die dagegen erhobenen Verfahrensrügen werden zurückgewiesen. Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen von Privatpersonen und die von den Trägern öffentlicher Belange abgegebenen Stellungnahmen sind so aufbereitet, dass der Planfeststellungsbehörde eine rechtlich zutreffende und sachangemessene Entscheidung hierüber möglich ist. Die

Autobahndirektion Nordbayern hat sich zu den Einwendungen und den Stellungnahmen detailliert geäußert. Aus den vorliegenden Unterlagen lassen sich alle Bedenken und Vorschläge abschließend beurteilen, so dass ein Erörterungstermin weder zur Vertiefung der abgegebenen Stellungnahmen noch zur Vervollständigung des Abwägungsmaterials für die Planfeststellungsbehörde erforderlich war. Es ist auch nicht ersichtlich, dass in tatsächlicher Hinsicht Unklarheiten über den Inhalt der Einwendungen bestehen, die in einem Erörterungstermin aufgeklärt werden können oder dass eine Erörterung neue, entscheidungserhebliche Erkenntnisse zutage fördern wird. Wie sich aus Art. 74 Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG ergibt, ist ein wesentliches Ziel des Erörterungstermins, Einwendungen durch Einigung auszuräumen. Angesichts der erhobenen Einwendungen und der eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie der vorliegenden Stellungnahme der Autobahndirektion Nordbayern war nicht damit zu rechnen, dass es zu einem Interessenausgleich und zu einvernehmlichen Lösungen kommen werde. Aus den vorgenannten Gründen hat die Planfeststellungsbehörde das ihr eingeräumte Ermessen dahingehend ausgeübt, auf einen Erörterungstermin zu verzichten.

## **2 Umweltverträglichkeitsprüfung**

### **2.1 Grundsätzliche Vorgaben**

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt von Aschbach (Bau-km 336+183) bis östlich Schlüsselfeld (Bau-km 346+628) ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens als unselbständiger Teil des Verfahrens (§ 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG) einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen (§ 3 e Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. § 3 c Sätze 1 und 3 und § 3b Abs. 1 Satz 1 UVPG sowie Nr. 14.3 der Anlage zum UVPG). Die Umweltverträglichkeitsprüfung umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkung eines Vorhabens auf Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie auf die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern (§ 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG). Sie wird unter Einbeziehung der Öffentlichkeit eingeführt (§ 2 Abs. 1 Satz 3 UVPG). Die Planfeststellungsbehörde arbeitet auf der Grundlage der vom Träger des Vorhabens vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen sowie der Äußerungen der Öffentlichkeit eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie der Maßnahmen mit denen erhebliche Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden (§ 11 Satz 1 UVPG). Auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung bewertet die Planfeststellungsbehörde die Umweltauswirkungen des Vorhabens und berücksichtigt diese Bewertung bei ihrer Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze (§ 12 UVPG).

An die Ermittlung und Bewertung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens dürfen jedoch keine überhöhten Anforderungen gestellt werden (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1016). Insbesondere gebeten weder das UVPG noch die UVP-Richtlinie, dass Umweltauswirkungen anhand schematischer Maßstäbe oder in standardisierten oder schematisierten und rechenhaft handhabbaren Verfahren ermittelt und bewertet werden. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist auch kein "Suchverfahren", indem alle nur erdenklichen Auswirkungen eines Vorhabens auf Umweltgüter und deren Wertigkeit bis in alle Einzelheiten untersucht oder sogar wissenschaftlich bislang ungelöste Fragen geklärt werden müssten. Vielmehr soll die Umweltverträglichkeitsprüfung die Grundlage für die Beurteilung der möglichen Umweltauswirkungen eines Projekts liefern. Nach § 6 Abs. 3 UVPG ist der Vorhabenträger verpflichtet, entsprechend aussagekräftige Unterlagen vorzulegen. Auf diese Unterlagen (insbesondere Nrn. 11, 12, 13 und 16 der Planunterlagen) wird in Ergänzung zu den nachstehenden Ausführungen Bezug genommen.

## **2.2 Untersuchungsraum**

Das Untersuchungsgebiet liegt überwiegend im Landkreis Bamberg und dort im Gebiet der Stadt Schlüsselfeld. Es umfasst das Umfeld des planfestzustellenden Trassenabschnittes der BAB A 3 in einem ca. 10,5 km langen und ca. 1 km breiten Korridor (jeweils ca. 500 m beidseits der BAB A 3). Das Untersuchungsgebiet berührt außerdem noch die Landkreise Erlangen-Höchstadt und Neustadt a.d. Aisch/Bad Windsheim im Regierungsbezirk Mittelfranken sowie den Landkreis Kitzingen im Regierungsbezirk Unterfranken. Das Untersuchungsgebiet beginnt westlich Heuchelheim in Höhe von Aschbach und in der ca. 4 km östlich von Schlüsselfeld in Höhe von Warmersdorf. Naturräumlich betrachtet gehört das Untersuchungsgebiet zur Haupteinheit "Steigerwald". Der östlichste und westlichste Teil des Untersuchungsgebietes liegen in der Untereinheit "Steigerwaldhochfläche".

### **2.2.1 Abschnittsbildung**

Bei abschnittsweiser Planung ist das Vorhaben, das der Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt, der jeweilige Abschnitt, über den im Planfeststellungsverfahren entschieden wird. Probleme, die durch die Gesamtplanung ausgelöst werden, dürfen jedoch nicht unbewältigt bleiben. Diesbezüglich ist aber keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung – mit entsprechender Prüfungsintensität – hinsichtlich der nachfolgenden Planfeststellungsabschnitte oder gar des Gesamtvorhabens erforderlich. Es genügt vielmehr die Prognose, dass der Verwirklichung der Straße in den nachfolgenden Abschnitten keine von vornherein unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen. Die Möglichkeit der Weiterführung des

sechsstreifigen Ausbaus über den gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt hinaus und die sich aus dem jetzt planfestzustellenden Abschnitt ergebenden Zwangspunkte für die in beiden Richtungen nachfolgenden Abschnitte sind in die Entscheidung einbezogen. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass der westliche Abschnitt östlich Anschlussstelle Geiselwind bis Aschbach bereits planfestgestellt ist (Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Unterfranken vom 30.04.2013, Az. 32-4354.1-1/10). Das Vorhaben wurde also auch hinsichtlich des Gesamtkonzepts und seiner Vertretbarkeit untersucht. Im Übrigen handelt es sich bei dem gegenständlichen Abschnitt um einen für sich verkehrswirksamen Teilabschnitt, der an den Bestand der BAB A 3 angebunden werden kann. Ein unzulässiges Präjudiz für die weiteren Abschnitte wird durch die Planung nicht geschaffen.

### 2.2.2 Varianten

Die Auswahl des Untersuchungsraumes stellt keine unzulässige Einschränkung zur Untersuchung der Varianten dar. Die Planfeststellungsbehörde ist nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten zur Sprache gebrachte Planungsalternative gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden. In Teil C Ziffer 3.5.2.3 und 3.7.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses hat die Planfeststellungsbehörde die Möglichkeit von Varianten insbesondere unter dem Aspekt der Umweltverträglichkeit untersucht. Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 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 Vorhabens 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, 664).

Bei dem Vorhaben handelt es sich um den Ausbau einer bestehenden Bundesautobahn. Der geplante weitgehend bestandsorientierte Ausbau der BAB A 3 bedingt keine neue Zerschneidungen oder Immissionswirkungen in unbelasteten Gebieten. Vorhabensalternativen hinsichtlich der Trassenführung haben sich auch im Hinblick auf die Vermeidung bzw. Minimierung von Umweltauswirkungen nicht aufgedrängt. Durch die weitgehende Beibehaltung der vorhandenen Trasse können Eingriffe und Belastungen auf das absolut notwendige Maß verringert werden.

## **2.3 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (§ 11 UVPG)**

### 2.3.1 Beschreibung der Umwelt im Untersuchungsgebiet

Der Planfeststellungsabschnitt beginnt westlich Heuchelheim in Höhe von Aschbach und endet ca. 4 km östlich von Schlüsselfeld in Höhe von Warmersdorf. Das Relief ist geprägt durch den offenen, landschaftlich genutzten Talraum der Reichen Ebrach sowie der überwiegend waldbestandenen Hänge südlich der BAB A 3 (Steigerwald). Die Flächen nördlich der Autobahnlinienhänge werden überwiegend ackerbaulich genutzt. Naturräumlich betrachtet gehört das Untersuchungsgebiet zur Haupteinheit "Steigerwald". Der östlichste und der westlichste Teil des Untersuchungsgebietes liegen in der Untereinheit "Steigerwaldhochfläche".

### 2.3.2 Schutzgüter

#### 2.3.2.1 Schutzgut Mensch

Am Abschnittsbeginn liegt der Stadtteil Heuchelheim sehr nah an der Bundesautobahn (die nächstgelegene Bebauung ist ca. 80 m entfernt). Das Gewerbegebiet von Schlüsselfeld reicht bis auf 350 m an die Autobahn heran, der Wohnort selbst ist jedoch mehrere Kilometer entfernt. Durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung kommt dem Untersuchungsgebiet insgesamt eine geringe Erholungseignung zu. Eine weitere Minderung des landschaftlichen Erlebniswertes ist entlang der bestehenden Autobahn durch den Verkehrslärm gegeben. Das Untersuchungsgebiet wird von überregionalen Fernradwegen ("Vom Main zur Regnitz", "Haslach-Reiche Ebrach") wie auch von regionalen Rad- und Wanderwegen (z.B. Steigerwaldradweg "Vom Main zur Pfänn", "Kunigundenweg") gequert. Südwestlich des Untersuchungsgebietes liegt der Dreifrankenstein, der von mehreren Rad- und Wanderwegen erschlossen wird. Ein siedlungsnahes Kurzzeiterholungsgebiet stellen zum einen das Tal der Reichen Ebrach, aber auch die Waldgebiete des Steigerwaldes dar.

#### 2.3.2.2 Schutzgut Pflanzen und Tiere

##### 2.3.2.2.1 Lebensräume und die an die BAB A 3 angrenzenden Waldbestände stellen einen regional bedeutenden Lebensraumkomplex, u.a. für Fledermäuse und Vögel, dar. Die Waldbereiche sind aufgrund ihres Anschlusses an den Steigerwald wertgebend. Als charakteristische Vogelarten wurden u.a. Waldkauz und Mäusebussard nachgewiesen, die das Untersuchungsgebiet zumindest zur Nahrungssuche nutzen und wahrscheinlich in den angrenzenden Waldbereichen brüten. Die Bartfledermaus und die Franzenfledermaus bevorzugen die Laubholzaltbestände und Waldränder als Jagdlebensräume.

Die Offenlandbereiche nördlich entlang der BAB A 3 besitzen aufgrund der meist intensiven Grünlandnutzung trotz der Vorbelastungen durch die bestehende Bundesautobahn besonders wertvolle Habitatfunktionen für charakteristische Offenlandarten aus der Tiergruppe der Vögel. Für das Untersuchungsgebiet charakteristische und wertgebende Vogelarten des Offenlandes sind vor allem die an offene Wiesenflächen gebundenen Arten. Des Weiteren finden sich entlang der Reichen Ebrach an Feuchtstrukturen gebundene Vogelarten wie Bekassine, Wachtelkönig oder Teichrohrsänger. Als Nahrungsgäste konnten u.a. Waldwasserläufer und Flusssuferläufer beobachtet werden. Die extensiv bzw. nicht gepflegten Autobahnseitenflächen und die direkt an der BAB A 3 gelegenen Grabenränder stellen trotz ihrer hohen Lärmbelastung innerhalb der intensiv genutzten Feldflurrückzugslebensräume und als "grünes Band" auch Verbundstrukturen z.B. für Insekten dar.

#### 2.3.2.2.2 Austausch- und Wechselbeziehungen zwischen Teil- und Gesamtlebensräumen

Insgesamt stellt die bestehende BAB A 3 ein fast durchgehendes Querungshindernis für bodengebundene Tierarten dar. Auch niedrigfliegende Arten bzw. Arten mit eingeschränktem Flugvermögen können die Fahrbahnen nur mit hohem Kollisionsrisiko überwinden.

#### 2.3.2.2.3 Schutzgebiete und Schutzobjekte sowie weitere Gebiete mit naturschutzfachlichen Festsetzungen

Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine ausgewiesenen oder vorgeschlagenen europäischen Vogelschutzgebiete, FFH-Gebiete, Naturschutzgebiete oder geschützte Landschaftsbestandteile. Das Landschaftsschutzgebiet "Steigerwald" beinhaltet im Westen die Waldbereiche des "Kesselstutz", "Erloher" und "Heuchelheimer Leiten" sowie die Offenlandbereiche "Weilersgrund" und den Talabschnitt der Reichen Ebrach, den Waldbestand "Krackengrund", "Schottengrund", "Roter Steig" sowie die Wald- und Offenlandbereiche "Tiefengraben" und "Tannenbergr" bei Schlüsselfeld südlich der Autobahn. Im östlichen Untersuchungsgebiet schließt das Landschaftsschutzgebiet Steigerwald den Mündungsbereich der Haslach in die Reiche Ebrach, Waldbereiche der Hochstraße westlich von Warmersdorf sowie Wald- und Offenlandbereiche von "Gleisberg" und "Geiersberg" ein.

Die in der amtlichen Bayerischen Biotopkartierung erfassten Flächen für den Offenlandbereich (Landkreis Bamberg, TK 6229, 6230) wurden berücksichtigt. Hinsichtlich Lage und Beschreibung wird auf die Unterlagen 12.1 und 12.2 verwiesen. Außerdem wurden im Rahmen der Planung des Vorhabens weitere wertvolle Flächen abgegrenzt, die in ihrer Ausstattung nach den Kriterien der Biotopkartierung entsprechen. Diese eigenkartierten Biotope sind ebenfalls in den Unterlagen 12.1 und 12.2 dargestellt und beschrieben.

Teilflächen von Biotopen, die dem gesetzlichen Schutz nach § 30 BNatSchG genießen, sind in der Unterlage 12.2 kartographisch dargestellt und in der Unterlage 12.1 (Kapitel 3.5.1) beschrieben. Dabei handelt es sich vorrangig um Landröhricht, Großseggenried außerhalb der Verlandungszone, Hochstaudenflur, Nasswiese sowie Feuchtgebüsch.

### 2.3.2.3 Schutzgut Boden

Im Untersuchungsgebiet herrschen Sande und Tone der Braunerden in verschiedenster Zusammensetzung vor. Im Bereich der bestehenden Autobahn finden sich vor allem Lehme und Tone, welche mittlere Ertragsfunktion (Zustandsstufe II) und günstigen Wasserhaushalt aufweisen. In den südlichen und nördlichen Bereichen des Untersuchungsgebietes finden sich lehmige Sande sowie sandige Lehme, die eine gute bis mäßige Ertragsfunktion (Zustandsstufen III bis VI) aufweisen. Das Ertragspotential des Gebietes ist trotz günstigen Klimas aufgrund der ertragsschwachen, sandigen und sandig/tonigen Böden gering bis mittel.

Durch bisherige und aktuelle Nutzungen bestehen bereits unterschiedliche Vorbelastungen der Böden:

- Eintrag von mineralischen Düngemitteln und Pestiziden
- Bodenverdichtung durch schwere land- und forstwirtschaftliche Maschinen
- Zerstörung der Bodenfunktion durch Versiegelung und Verdichtung (Siedlung und Verkehr)
- erhöhter Schadstoffeintrag im Nahbereich bestehender Verkehrswege (BAB A 3, Staatsstraßen 2260 und 2261, Kreisstraßen und Gemeindeverbindungsstraßen).

### 2.3.2.4 Schutzgut Wasser

#### 2.3.2.4.1 Oberflächengewässer

Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich mehrere künstlich angelegte Stillgewässer. Als Fließgewässer sind neben der Reichen Ebrach der Aschbach, Kümmelbach, Debersdorfer Bach, Tüngbach, Reuthgraben, Haslach und Entengraben zu nennen. Vor allem der Reichen Ebrach sowie der Haslach kommt eine nennenswerte Bedeutung als Lebensraum für Flora und Fauna zu.

#### 2.3.2.4.2 Grundwasser

Die Flächen des Untersuchungsgebietes werden über die Reiche Ebrach, die im nördlichen Untersuchungsgebiet fließt, zur Regnitz hin entwässert. Relativ niedrige Grundwasserflurabstände kommen im Untersuchungsgebiet im

Talraum der Reichen Ebrach sowie der Haslach vor. Den Hauptgrundwasserleiter des Keupers stellt der Sandsteinkeuper mit den Einheiten des Burg- und Blasensandsteins dar. Die Lehrbergsschichten bilden die Grundwassersohle und der Feuerletten die Deckschicht des Sandsteinkeuper-Grundwasserstockwerks. Insgesamt werden die Einheiten des Keupers nach Norden hin toniger und damit geringer durchlässig. Die Durchlässigkeiten der Grundwasserleiter bewegen sich von mäßig bis gering. Über weite Bereiche fehlen mächtige ausgeprägte bindige Deckschichten, so dass hierzu mindestens für flurnahe Vorkommen von einer nur geringen Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung auszugehen ist. Im Westen treten vermehrt Flüsse auf, die zu einer erhöhten Schutzfunktion beitragen. Weiterhin sind die Bereiche höherer Flurabstände abseits der Vorfluter aufgrund der relativ geringen durchlässigen tonigen Zwischenschichten innerhalb der hydrogeologischen Einheiten des Keupers gut geschützt. Das Fahrbahnwasser fließt derzeit ohne Rückhalteeinrichtungen in Wald- und Offenlandbestände ab und versickert bzw. gelangt unkontrolliert in die Vorfluter.

Dadurch ist derzeit ein gewisses Verschmutzungsrisiko für die Vorfluter und für das Grundwasser gegeben. Nordwestlich von Schlüsselfeld befindet sich im Untersuchungsgebiet ein bestehendes Wasserschutzgebiet. Nördlich von Freihaslach und östlich von Gleißenberg befinden sich außerhalb des Untersuchungsgebietes zwei weitere Wasserschutzgebiete. Die Wasserschutzgebiete sind durch den Autobahnausbau nicht betroffen.

#### 2.3.2.5 Schutzgut, Klima und Luft

Die Luft stellt in ihrer spezifischen Zusammensetzung eine besondere Lebensgrundlage für Mensch, Tiere und Pflanzend dar. Bei der Betrachtung des Schutzgutes Luft werden im Wesentlichen Aspekte der Luftreinhaltung erfasst. Das Schutzgut Luft wird bestimmt von der vorhandenen Vor- und Grundbelastung sowie der straßen- und verkehrsbedingten Zusatzbelastung. Die bestehende BAB A 3 mit ihrem hohen Verkehrsaufkommen verstärkt in den Talräumen bestehende lufthygienische Belastung.

Als Kaltluftentstehungsgebiet wirken die offenen landwirtschaftlichen Fluren beiderseits der BAB A 3. Bedeutende Kalt- oder Frischluftbahnen werden durch den Autobahnkörper nicht geschnitten. Die Kaltluftproduktionsfunktion steht im engen Zusammenhang mit der Nutzungsart und der Nutzungsverteilung. Im Untersuchungsgebiet dominiert in beiden Teilen eine landwirtschaftliche Nutzung. Diese Kaltluft produzierenden Bereiche erfüllen eine hohe Wärmeausgleichsfunktion. Das Tal der Reichen Ebrach mit seinem Verlauf in der Hauptwindrichtung eignet sich als Frischlufttransportweg. Die Täler der Region zählen zu den bedeutenden Frischlufttransportbahnen, die dem klimatisch belasteten Regnitztal Frischluft zuführen. Der im Untersuchungsgebiet liegende Talabschnitt ist stark inversionsgefährdet. Wegen der Siedlungen, Gewerbe- und Industrieflächen und der Bündelung

von Verkehrswegen besteht in diesen Tälern potentiell die Gefahr lufthygienischer Belastungen durch die Konzentration von Emittenten.

#### 2.3.2.6 Schutzgut Landschaft

Der Autobahnabschnitt liegt im abfallenden Gelände des östlichen Steigerwalds. Die Reiche Ebrach dominiert im nördlichen Untersuchungsgebiet das Landschaftsbild. Südlich reichen kleinere Waldbereiche an die Autobahn heran. Im landwirtschaftlich genutzten Offenland herrschen große Schläge vor. Hecken oder Feldgehölze finden sich an Hängen oder entlang von Wegen. Diese sind für die Gliederung und Strukturierung der Landschaft als bedeutsam einzustufen. Die BAB A 3 kann als Störband in der Landschaft gesehen werden. Das Landschaftsbild positiv prägende Strukturelemente wie Gebüsche und blütenreiche Altgrasbestände treten gehäuft entlang der BAB A 3 auf. Die Nebenflächen der Autobahn bilden im Untersuchungsgebiet ein das Landschaftsbild strukturierendes Band.

#### 2.3.2.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Untersuchungsgebiet sind Bodendenkmäler vorhanden, jedoch sind diese vom Ausbau nicht betroffen.

#### 2.3.2.8 Wechselbeziehungen

Die Funktionen des Naturhaushaltes, die vorhandenen Vegetationsbestände mit ihrer charakteristischen Fauna und die Werte bzw. die Eigenart des Landschaftsbildes werden in ihrer Ausprägung durch Wechselbeziehungen zwischen den abiotischen Faktoren (Schutzgüter Boden, Wasser, Klima und Luft) und durch anthropogene Einflüsse, die zur Ausbildung des jetzigen Zustandes der Kulturlandschaft beigetragen haben, beeinflusst. Fruchtbare Böden haben die Entwicklung einer intensiven Landwirtschaft gefördert. Der Teilbereich der Reichen Ebrach wird als Grünland genutzt und besitzt eine sehr hohe Bedeutung als Wiesenbrüterlebensraum. Entlang der Böschungen der BAB A 3 bildeten sich Feldgehölzreihen und Sukzessionsflächen, die wertvolle Biotopstrukturen im Sinne des Schutzgutes Pflanzen und Tiere darstellen. Die geringere Fruchtbarkeit der Böden aufgrund des Untergrundes führte zu einer forstwirtschaftlichen Nutzung im Steigerwald. Großräumig sind die Waldbestände für das Vorkommen vieler eng angepasster Tierarten wie Fledermäuse und Vögel sowie das Vorhandensein natürlicher Bodenschichten. Das Landschaftsbild wird durch den Strukturwechsel zwischen Offenland und geschlossenem Baumbestand (Waldrand) sowie dem Talraum der Reichen Ebrach und ihrer Zuflüsse aufgewertet.

## 2.4 Umweltauswirkungen des Vorhabens

Allgemein lassen sich die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt – ohne Bezug auf ein konkretes Schutzgut – wie folgt differenzieren:

- Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenüberbauung und Flächenversiegelung, verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlust der Vegetation freilebender Tierwelt sowie von Flächen für land- und forstwirtschaftliche Zwecke, Barriere- und Zerschneidungseffekte, kleinklimatische Veränderungen der Umweltbeeinflussung natürlicher Ressourcen und des Naturhaushalts, Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Erholungsqualität der Landschaft;
- Baubedingte Auswirkungen ergeben sich aus Baustelleneinrichtungen (Arbeitsstreifen, Lagerplätze, etc.) Entnahmen und Deponierung von Erdmassen, temporären Grundwasserverunreinigungen, Lärm-, Staub-, Abgasemissionen und Erschütterungen;
- Verkehrsbedingte Auswirkungen können sein Verlärmung, Schadstoffemissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

Auf der Grundlage der vom Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen und der Äußerungen Einwendungen Dritter sind nachfolgend genannte Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die in § 2 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten. Dargestellt werden dabei auch die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden (§ 11 UVPG).

### 2.4.1 Schutzgut Mensch

#### 2.4.1.1 Lärmauswirkungen

In Bezug auf das Schutzgut Mensch sind zunächst die Lärmauswirkungen zu nennen. Durch den geplanten sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 wird in einem von Verkehrslärm bereits vorbelasteten Bereich eine vorhandene Geräuschquelle intensiver vom Verkehr benutzt. Der durchschnittliche tägliche Verkehr im Jahr 2025 liegt Abschnitt Anschlussstelle Geiselwind bis Anschlussstelle Schlüsselfeld bei 72.000 Kfz/24 h (Schwerverkehrsanteil: 22,8 %) und im Abschnitt Anschlussstelle Schlüsselfeld bis Anschlussstelle Höchststadt Nord bei 72.800 Kfz/24 h (Schwerverkehrsanteil: 20,8 %).

Der sechsstreifige Ausbau erfolgt im Wesentlichen bestandsorientiert, d.h. es sind keine wesentlichen Änderungen in der Lage oder Höhe des Streckenverlaufs vorgesehen. Vom Baubeginn bis zur Anschlussstelle

Schlüsselfeld rückt die Achse der neuen Trasse bis maximal 15,50 m nach Süden und damit von der bestehenden Bebauung ab. Die genauen Entfernungen der BAB A 3 zu den Siedlungsbereichen können im Detail der Unterlage 11.1 T (Nr. 3.2) entnommen werden. Östlich der Anschlussstelle Schlüsselfeld bis zum Ende des Planfeststellungsabschnittes ist ein symmetrischer Ausbau unter weitgehender Beibehaltung der Bestandsgradienten vorgesehen. Wesentliche Abstandsänderungen zur nächst gelegenen Bebauung ergeben sich nicht.

Für den sechsstreifigen Ausbau im gesamten Planungsabschnitt wird eine Straßenoberfläche mit einem Korrekturwert  $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$  nach der Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV zum Einsatz kommen.

Neben dem lärmindernden Fahrbahnbelag sind weitere umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwällen und –wänden zum Schutz der Menschen vor Lärm vorgesehen. Welche Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwällen oder –wänden im Einzelnen vorgesehen sind, kann den Darlegungen und auch den Unterlagen 1 T, 7.1, 7.2 T sowie 11 der Planunterlagen entnommen werden. Die unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen durchgeführten schalltechnischen Berechnungen (vgl. Anlage 1 zu Unterlage 11.1 T) haben ergeben, dass bei Verwirklichung des plangegenständlichen Ausbaus im Prognosejahr 2025 die maßgeblichen gesetzlichen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV für den Tag an allen bestehenden Gebäuden sowie im Bereich der rechtsgültigen Bebauungspläne überall eingehalten werden. Trotz der umfangreichen Maßnahmen können jedoch die maßgeblichen gesetzlichen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV für die Nacht nicht durchgängig eingehalten werden. So weisen zum nächtlichen Bezugszeitraum 13 Gebäude im Ort Heuchelheim sowie 12 Gebäude in Schlüsselfeld Überschreitungen zum Prognosehorizont 2025 auf. Die errechneten Pegelüberschreitungen bleiben weitestgehend unter der Hörbarkeitssperre von 3 dB(A). Eine Ausnahme bildet lediglich das Einzelanwesen im Außenbereich südlich von Heuchelheim (Bau-km 337+150). Für diese Immissionsorte mit Pegelüberschreitungen der Nachtwerte sind zum Schutz der Menschen passive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Einbau von Schallschutzfenstern) vorgesehen.

#### 2.4.1.2 Luftinhaltsstoffe und sonstige Immissionen

Zu den Auswirkungen auf den Menschen kann des Weiteren der durch den Kfz-Verkehr bedingte Luftschadstoffausstoß führen. Auf die Schadstoffimmissionen wirkt sich die Verkehrszunahme im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 ungünstig aus, weil sich dadurch die vorhandene Belastung erhöht. Einen entgegengesetzten Einfluss hat jedoch die Abnahme der spezifischen Kfz-Emissionen, die durch die fortschreitende Verbesserung der Fahrzeugtechnik bedingt ist. Im Planungsabschnitt wurden die Schadstoffbelastungen nach dem MLuS 02 (Fassung 2005) für die

Verhältnisse nach Durchführung des geplanten Autobahnausbaus ermittelt und mit den Immissionsgrenzwerten der 22. BImSchV verglichen (vgl. Unterlage 11.3). Dabei wurde festgestellt, dass die Vorgaben der 22. BImSchV eingehalten werden. Diese Aussage gilt auch für die mittlerweile in Kraft getretene und derzeit geltende 39. BImSchV. Die Grenzwerte der 39. BImSchV für die Tagesmittelwerte von PM<sub>10</sub> und NO<sub>2</sub> werden im Planfall selbst an den höchstbelasteten straßennahen Gebäuden eingehalten.

Zur Minderung der Ausbreitung verkehrsbedingter Schadstoffemissionen tragen mittelfristig auch die unter Berücksichtigung ökologischer und landschaftsgestaltender Aspekte neu zu gestaltenden Straßenbegleitpflanzungen bei.

An sonstigen Immissionen können Erschütterungen oder visuelle Beeinträchtigungen auftreten. Beim gegenständlichen Vorhaben handelt es sich um eine Baumaßnahme des Straßenverkehrs, bei dem im Vergleich zu Maßnahmen des Schienenverkehrs kaum Erschütterungen auftreten. Der Verkehrsweg ist bereits vorhanden, etwaige Erschütterungen werden durch den Ausbau der BAB A 3 – wenn überhaupt – nur marginal erhöht. Es ist nicht zu erwarten, dass durch die Erhöhung der Verkehrsbelastung auf dem vorhandenen Autobahnabschnitt besondere Belastungen durch Körperschall oder sekundären Luftschall entstehen könnten oder die Schwelle schädlicher Umwelteinwirkungen überschritten werden könnte.

Allenfalls während der Bauzeit können sich vereinzelt Erschütterungen ergeben, die temporär dann sehr begrenzt auftreten können. Da die neue sechsstreifige Fahrbahn von den bebauten Flächen abrückt und der Abstand sich weiter vergrößert, sind wegen der großen Abstände zur Bebauung spürbare und nachteilige Beeinträchtigungen durch Erschütterungen jedoch nicht zu befürchten.

Die bislang unbeleuchteten Rastplätze werden durch eine beidseitige PWC-Anlage ersetzt. Die Ortschaft Heuchelheim kann durch visuelle Beeinträchtigungen (Lichtimmissionen) der notwendigen Beleuchtung der neuen PWC-Anlage betroffen sein. Insbesondere nachts wird die PWC-Anlage mit ihren Beleuchtungsanlagen eine gewisse Fernwirkung erzielen. Um Beeinträchtigungen soweit wie möglich zu minimieren, werden nach Aussage des Vorhabenträgers sämtliche Beleuchtungsanlagen blendfrei ausgebildet. Die Beleuchtung ist dabei nach unten gerichtet und in ihrer seitlichen Abstrahlung minimiert. Es verbleibt allenfalls nur die diffuse Aufhellung der Umgebung durch Streulicht und Reflexionen von den ausgeleuchteten Flächen. Daher sind direkte Lichtemissionen von der Beleuchtung der PWC-Anlage in Richtung der Ortschaft Heuchelheim nicht zu erwarten.

Direkte Störungen der Heuchelheimer Bevölkerung durch Fahrzeuglichter sind ebenfalls nicht zu befürchten, da entlang der BAB A 3 sowie auch

abschnittsweise entlang der PWC-Anlage lärm- und Blendschutzwälle verbunden mit entsprechenden Anpflanzungen vorgesehen sind, die einer direkten Sichtbeziehung entgegenwirken.

#### 2.4.1.3 Freizeit und Erholung

Die autobahnnahen Bereiche sind relativ starken Lärmimmissionen ausgesetzt und somit für die Erholung unattraktiv. Durch den Ausbau der BAB A 3 wird die Situation durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen aber tendenziell verbessert. Durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung kommt dem Untersuchungsgebiet insgesamt eine geringe Erholungseignung zu. Das Untersuchungsgebiet wird von überregionalen Fernradwegen ("Vom Main zur Regnitz", "Haslach-Reiche Ebrach") wie auch von regionalen Rad- und Wanderwegen (z.B. Steigerwald-Radweg, Wegeverbindung "Vom Main zur Zenn" und "Kunigundenweg") gequert. Südwestlich des Untersuchungsgebietes liegt der Dreifrankenstein, welcher von mehreren Rad- und Wanderwegen erschlossen wird. Siedlungsnaher Erholungsgebiete stellen das Tal der Reichen Ebrach und auch die Waldgebiete des Steigerwaldes dar.

#### 2.4.1.4 Land- und forstwirtschaftliche Nutzung

Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch hat das Bauvorhaben insoweit, als land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen werden, die damit als Produktionsflächen ausfallen.

#### 2.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

##### 2.4.2.1 Allgemeines

Das Schutzgut Tiere und Pflanzen wird durch unterschiedliche Wirkfaktoren, die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung auch in Bezug auf die sonstigen Schutzgüter von Relevanz sind, beeinflusst. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang der vorhabenbedingte Schadstoffaustrag in die Luft, Verkehrslärm, die Ableitung des Straßenoberflächenwassers, vorhabenbedingte Flächenumwandlung und Flächenversiegelung sowie Durchschneidungs- und Trenneffekte. Geprüft wurden insbesondere folgende mögliche Auswirkungen des Projektes bzw. Konfliktbereiche:

##### a) Anlagenbedingte Beeinträchtigungen

- Verlust von Biotopen
- Funktionsverlust von Biotopen durch Veränderungen von Standortbedingungen bzw. Benachbarungs- und Immissionswirkungen
- Verlust von Lebensräumen gefährdeter Arten, Unterbrechung von

Austausch-, Wechselbeziehungen zwischen (Teil-)Lebensräumen

- Verlust, Funktionsverlust bzw. Beeinträchtigung von Schutzgebieten

b) Verkehrs- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen

- Funktionsverlust oder Beeinträchtigung von Biotopen durch Schadstoffeintrag und Störreize
- Funktionsverlust durch Beeinträchtigung von Teil- und Gesamtlebensräumen durch visuelle Störreize, Verlärmung, Erschütterungen, Licht
- Kollisionsrisiko von Wildtieren mit Fahrzeugen

c) Baubedingte Beeinträchtigungen

- Temporärer Verlust von Biotopen als Folge baubedingter Flächeninanspruchnahme
- Beeinträchtigung von Biotopen durch Schadstoffeintrag bzw. Beeinträchtigung von (Teil-)Lebensräumen durch Störreize

2.4.2.2 Beschreibung der Einzelkonflikte

2.4.2.2.1 Anlagebedingte Beeinträchtigungen

Der geplante Ausbau der BAB A 3 führt zu einem Verlust in Folge Überbauung von Offenlandbiotopen und von Waldbiotopen. Die vom Eingriff betroffenen Offenland- und Waldbiotope sind aufgrund ihres Alters, ihrer Ausprägung und nicht zuletzt aufgrund ihrer Vorbelastung als "wiederherstellbar" (wenn auch teilweise mit längerer Entwicklungszeit) und somit als "ausgleichbar" einzustufen. Der Offenland-Ausgleichsbedarf beträgt 8,68 ha, der Wald-Ausgleichsbedarf beträgt 5,59 ha. In der "Gegenüberstellung von Eingriff/Ausgleich und Ersatz" (Anlage 1 zum Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplanes – Unterlage 12.1 der planfestgestellten Unterlagen) sind – getrennt nach Konfliktbereichen – den beeinträchtigten Biotopflächen entsprechende Ausgleichsmaßnahmen zugeordnet und aufgelistet.

Was den Funktionsverlust von Biotopen durch Veränderung von Standortbedingungen bzw. Benachbarungs- und Immissionswirkungen betrifft, ist festzustellen, dass der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor für die Tier- und Pflanzenwelt, der über die direkte Flächeninanspruchnahme hinausgeht, durch den (asymmetrischen) Ausbau entsprechend verbreitert und durch die Abhöhung der Fahrbahn in Richtungshöhen auch verlagert wird. Hiervon betroffen sind vor allem die an die Baumaßnahme angrenzenden

Waldbereiche sowie Biotop im Umfeld des Ausbauabschnittes. Hinsichtlich des Verlustes von Lebensräumen gefährdeter Arten, Unterbrechung von Austausch- und Wechselbeziehungen zwischen (Teil-)Lebensräumen ist anzuführen, dass die bestehende Autobahntrasse zwar vergleichsweise geländenah verläuft, sie jedoch bereits im jetzigen Zustand eine Barriere für flugunfähige, aber auch für viele flugfähige Tierarten darstellt. Aufgrund des asymmetrischen Ausbaus der Bundesautobahn nach Süden wird ein wesentlicher Eingriff in das Wiesenbrütergebiet östlich von Heuchelheim vermieden. Baubedingte Beeinträchtigungen, z.B. durch optische Störreize oder Lärm insbesondere auf die wiesenbrütende Arten Bekassine und Wachtelkönig werden dennoch temporär zu einem Verlust der Habitatqualität führen. Durch das Bauvorhaben wird kein Natura-2000-Gebiet berührt. Der Ausbauabschnitt liegt innerhalb des Flurparks Steigerwald sowie in Teilbereichen innerhalb des Landschaftsschutzgebietes "Steigerwald".

#### 2.4.2.2.2 Verkehrs- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen

Der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor für die Tier- und Pflanzenwelt, der über die direkte Flächeninanspruchnahme hinausgeht, wird durch den Ausbau entsprechend verschoben. Hiervon betroffen sind vor allem die an die Baumaßnahme angrenzende Waldbereiche sowie die Biotop im Umfeld des Ausbauabschnittes.

Die bislang unbeleuchteten Rastplätze werden durch eine beidseitige PWC-Anlage ersetzt. Aus Sicherheits- und Akzeptanzerwägungen wird hierbei auf eine ausreichende Beleuchtung besonders Wert gelegt. Während die durch den Verkehr verursachten nächtlichen visuellen Störreize sich nicht erheblich ändern, werden durch die neue PWC-Anlage zusätzliche Lichtquellen in die Landschaft gebracht. Durch entsprechende Leuchtmittelwahl wird die Anlockwirkung auf nachtaktive Insekten so gering wie möglich gehalten.

Die Verbreiterung des Trassenbandes in Verbindung mit dem prognostizierten Anstiege des Verkehrsaufkommens erhöht tendenziell das allgemein bestehende Kollisionsrisiko für große und mittelgroße Säugetiere. Soweit Wildschutzzäune im vorliegenden Planungsabschnitt notwendig werden, werden diese im Benehmen mit den Jagdbehörden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geplant und errichtet. Erhebliche Beeinträchtigungen von Fledermaus- und Vogelpopulationen sind aufgrund der bereits erfolgten Adaption nicht zu erwarten. Vorübergehend in Anspruch genommen werden Offenland-Biotop auf einer Fläche von 1,31 ha sowie Wald-Biotop auf einer Fläche von 0,30 ha. Die Randbereiche der BAB A 3 sind während der Baumaßnahme erhöhten Immissionen (Stäube und Abgase, Verlärmung), visuellen Störreizen und Erschütterungen ausgesetzt. Die betroffenen Bereiche weisen aufgrund der vorhandenen Zerschneidung und Vorbelastung jedoch überwiegend nur eine eingeschränkte Lebensraumfunktion auf. Durchflugsmöglichkeiten für Fledermäuse durch die bestehenden Unterführungen werden während der Bauausführung

weitgehend gewährleistet. Für die Tiergruppe der Vögel, insbesondere der Offenlandbrüter, sind Beeinträchtigungen nicht auszuschließen. Dies betrifft vor allem die renaturierten Bereiche entlang der Rauhen Ebrach, auf denen u.a. ein Brutnachweis der Bekassine erbracht wurde. Der Nistplatz liegt direkt neben einer als Baustraße genutzten Wegeverbindung und wird während der Baumaßnahme in seiner Habitateignung beeinträchtigt. Aufgrund dessen werden aus artenschutzrechtlichen Gründen vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zur Funktionserhaltung (CEF-Maßnahmen) vorgesehen.

#### 2.4.2.3 Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung von Eingriffen.

Zur Minimierung der Eingriffe sind insbesondere folgende Maßnahmen vorgesehen. (vgl. im Übrigen auch ausführlich Nr. 3.2 der Unterlage 12.1 und Nr. 6.1 der Unterlage Nr. 16):

Durch die weitgehende Inanspruchnahme von Flächen des bestehenden Straßenkörpers (Fahrbahn, Mittelstreifen, Böschungsbereiche) wird der Flächenverbrauch durch das Bauvorhaben minimiert. Für den Schutz der angrenzenden Wohnnutzung erfolgt der Ausbau in weiten Teilen asymmetrisch in Richtung Süden. So kann von den Orten abgerückt und zusätzlich Raum für Lärmschutzmaßnahmen gewonnen werden. Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden dadurch ebenfalls vermindert, da ein Großteil der höherwertigen Lebensräume, insbesondere der Wiesengrund der Reichen Ebrach mit dem Wiesenbrütergebiet, ebenfalls nördlich der Autobahn liegt. Nicht mehr benötigte Straßenflächen der aufgelassenen Rastplätze werden entsiegelt.

Durch die Errichtung von Absetz- und Rückhaltebecken wird die Belastung des vorhandenen natürlichen Gewässersystems durch das bei Regenereignissen abfließende Fahrbahnwasser gegenüber dem derzeitigen Zustand deutlich verringert. Durch die Absetzbecken werden im Fahrbahnwasser mitgeführte Schmutzstoffe wirkungsvoll zurückgehalten. Durch den Verzicht auf Dauerstau in den Regenrückhaltebecken wird der Flächenbedarf minimiert.

Durch den asymmetrisch nach Süden verschobenen Ausbau kann auch der Eingriff in das Überschwemmungsgebiet der Reichen Ebrach bis auf eine sehr geringe Fläche vermieden werden. Durch die Anlage von zwei Regenrückhaltebecken geht Retentionsraum der Reichen Ebrach und der Haslach verloren. Im Gegenzug wird im Talraum der Reichen Ebrach westlich von Heuchelheim eine Geländeabtragung vorgenommen, um einen Retentionsraumausgleich von ca. 16.000 m<sup>3</sup> zu schaffen.

Um die bestehende Zerschneidungswirkung der Autobahn, welche durch den sechsstreifigen Ausbau tendenziell erhöht wird, zu verringern, werden an drei Stellen Aufweitungen vorhandener Unterführungsbauwerke vorgesehen.

Damit wird der "Studie zur Zerschneidung von Lebensräumen durch Verkehrswege in Bayern" des Bayer. Landesamtes für Umwelt entsprochen, wonach für Tiere mit großen Raumansprüchen (Luchs, Wildkatze) sowie für die lokalen und regionalen Austauschbeziehungen von Wildtieren die Durchlässigkeit dieses Streckenabschnitts insgesamt verbessert werden soll. Im Sinne dieses Konzeptes wird die Feldwegeunterführung bei Rambach auf ca. 15 m lichte Weite aufgeweitet. Die ökologische Funktionsfähigkeit kann mit einer gleichzeitigen Unterführung eines querenden Grabens erhöht werden. Zudem öffnet sich geländebedingt die lichte Höhe talseitig, so dass insgesamt eine verbesserte Belichtung der Unterführung erreicht wird. Als weitergehende Maßnahme zur Optimierung dieser Unterführung wird über dem hangseitigen Portal eine ca. 2,5 m hohe Irritationsschutzwand vorgesehen und seitlich 50 m weit in die vorgesehene Begleitpflanzung eingebunden. Talseitig ist ein Irritationsschutz durch die vorgesehene Lärmschutzwand gewährleistet. Damit wird der Bereich um diese Unterführung optisch und akustisch beruhigt und es wird damit insgesamt die Attraktivität für die querende Fauna erhöht. Auch mit der Aufweitung der Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße Gleißenberg-Elsendorf und in einem reduzierten Maße auch mit der Feldwegeunterführung in Höhe der Ortschaft Heuchelheim wird die Austauschbeziehung von Tieren ermöglicht.

Die für den Baubetrieb vorübergehende Flächeninanspruchnahme wird weitgehend auf Flächen des bestehenden Straßenkörpers und auf landwirtschaftliche Nutzflächen beschränkt.

#### 2.4.2.4 Landschaftspflegerisches Maßnahmenkonzept

##### Planerisches Leitbild

Der Steigerwald nimmt im System der landesweiten Tier-Wanderkorridore eine zentrale Stellung ein, kann aber aufgrund der unzureichenden Durchlässigkeit durch die bestehende BAB A 3 dieser hohen Bedeutung derzeit nicht gerecht werden. Nach dem Konzept des Bayer. Landesamtes für Umwelt für die Erhaltung und Wiederherstellung von bedeutsamen Wildkorridoren an Bundesfernstraßen in Bayern sollte deshalb zur Wiederherstellung eines überregional wichtigen Wildtierkorridors im Steigerwald eine "Grünbrücke" errichtet werden. Nach dem vom Bayer. Landesamt für Umwelt angewandten Berechnungsmodell liegt der optimale Standort einer Grünbrücke am "Steigerwaldtrauf" zwischen Wiesentheid und Geiselwind. Da die bestehende Autobahn mit ihrer sehr hohen Verkehrsbelastung bereits eine erhebliche Trennwirkung aufweist, ist zwar sicherlich eine gewisse Zunahme der Trennwirkung durch den sechsstreifigen Ausbau anzunehmen. In Bezug auf die Trennwirkung ist auch der Naturraum insgesamt, d.h. die gesamte Steigerwald-Querung der BAB A 3 zu betrachten, beginnend an der Anschlussstelle Wiesentheid bis zum Ende des Planfeststellungsabschnittes östlich Schlüsselfeld. Insgesamt erscheint es aber unverhältnismäßig, im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus die

geforderte Grünbrücke ausschließlich als Minimierungsmaßnahme zu behandeln. Zur Lösung dieser Problematik hat im Vorfeld zum Planfeststellungsverfahren deshalb eine gemeinsame Abstimmung der höheren Naturschutzbehörden von Ober- und Unterfranken, den Forstverwaltungen von Ober- und Unterfranken, der Obersten Baubehörde des Bayerischen Staatsministeriums des Innern und der Autobahndirektion Nordbayern stattgefunden, um eine abschnittübergreifende Lösung zu finden. Im Ergebnis ist Einvernehmen darüber erzielt worden, dass der Bau einer Grünbrücke innerhalb der Steigerwald-Querung anteilig in jedem Planfeststellungsabschnitt auch als "funktionale Ausgleichsmaßnahme" in Ansatz gebracht werden kann. Die mit dem Ausbau der Autobahn verbundenen Beeinträchtigungen werden demnach nicht alleine durch klassische Ausgleichsflächen kompensiert, sondern mit einem Anteil von 30 % am ermittelten Ausgleichsbedarf auch durch die Wiederherstellung eines überregionalen Biotopverbandes in Form einer Grünbrücke. Mit dieser Form des funktionalen Ausgleichs werden die durch den sechsstreifigen Ausbau verbundenen funktionalen Beeinträchtigungen wirkungsvoll kompensiert, indem im Naturpark Steigerwald eine Lebensraumverbindung geschaffen wird, wie sie bisher nicht bestanden hat. Für den im Planfeststellungsabschnitt verbleibenden Offenland-Ausgleichsbedarf von 6,08 ha und Wald-Ausgleichsbedarf von 3,91 ha werden Offenland-Ausgleichsflächen in einer Größe von 7,11 ha und Wald-Ausgleichsflächen in einer Größe von 4,96 ha vorgesehen. Auf die Unterlagen Nr. 12.1 und 12.3 wird Bezug genommen. Gemäß den Zielen des Landschaftsentwicklungskonzeptes der Region Oberfranken-West wird auf die Schaffung und Erhaltung eines Biotopverbundsystems aus naturnahen Gewässern – und Auelebensräumen Wert gelegt. Insbesondere in den Wiesenbrüteregebieten soll auf einen möglichst hohen Grünlandanteil mit größeren Teilbereichen extensiver Grünlandnutzung hingewirkt werden. Im Zusammenhang mit der Aufweitung der Unterführung bei Rambach und der bereits von Seiten des Wasserwirtschaftsamtes Kronach durchgeführten Renaturierungsmaßnahmen an der Reichen Ebrach werden die Offenland-Ausgleichsflächen so gewählt, dass der Biotopverbund sowie die Austauschbeziehungen und Wechselbeziehungen verbessert werden können. Der im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan markierte Teil der Offenland-Ausgleichsfläche ist als CEF-Maßnahme (Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität) insbesondere für die beiden Wiesenbrüterarten Bekassine und Wachtelkönig konzipiert. Der Eingriff in Wald kann durch Neubegründung von naturnahen Waldbeständen auf bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen ausgeglichen werden. Der Ausgleich für die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird durch eine entsprechende naturnahe und abwechslungsreich gestaltete Bepflanzung der Straßennebenflächen erbracht.

Ausgleichsmaßnahmen

Folgende Ausgleichsmaßnahmen sind vorgesehen (siehe im Einzelnen Unterlage Nr. 12.1):

- A 1 a: Wald-Ausgleich "Sauleiten"
- A 1 b: Wald-Ausgleich "Schwalbenzabl"
- A 1 c: Wald-Ausgleich "Ochsenholz"

Mit diesen Ausgleichsmaßnahmen ist die Entwicklung eines standortheimischen Waldes, in Teilbereichen über Sukzession, im Anschluss an bestehenden Wald vorgesehen. Es erfolgt eine differenzierte Waldrandgestaltung mit Waldmantelpflanzung und Anlage von Wildzaun. Ausgeglichen werden sollen hierdurch die Versiegelung forstlich geprägten Waldes sowie die Versiegelung/Überbauung und unmittelbare Beeinträchtigung von Wald mit naturnahen Elementen.

- A 2: Offenland-Ausgleich "Ochsenholz und Schwalbenzabl"

Bei dieser Maßnahme ist die Entwicklung von extensivem Grünland und die Bepflanzung von Einzelbäumen (Hochstamm-Obstbäume) zum Ausgleich der Versiegelung/Überbauung und der mittelbaren Beeinträchtigung von Gewässerbegleitgehölz, Vegetation der Verlandungsbereiche, Großröhricht, Nasswiesen und feuchter Hochstaudenflur vorgesehen.

- A 3 a: Offenland-Ausgleich "Rambach Nord"
- A 3 b: Offenland-Ausgleich "Rambach Süd"

Die beiden Ausgleichsmaßnahmen dienen der Erhaltung und der Entwicklung von feuchtem Grünland bzw. Nasswiesen mit Hochstaudenarten, Röhrichten und Beständen des Großen Wiesenknopfes als Trittsteinhabitat zur Sicherung der Population des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings. Ausgeglichen wird dadurch die Versiegelung landwirtschaftlicher Nutzfläche und die Versiegelung/Überbauung sowie die unmittelbare Beeinträchtigung von Gehölzen, Hecken und Gebüsch.

- A 4 (CEF): Offenland-Ausgleich "Heuchelheim"

Bei dieser Ausgleichsmaßnahme (CEF-Maßnahme) ist die Schaffung von Retentionsraum durch Geländeabtrag, die Renaturierung der Reichen Ebrach mit Ausbildung von Mäandern und differenzierter Böschungsneigung, die Entwicklung von extensivem Grünland, Altgrasbeständen und entlang des Fließgewässers Verlandungsvegetation ohne Gehölzsukzession sowie die Funktionserhaltung für wiesenbrütende Vogelarten vorgesehen. Sie dient zum Ausgleich der Versiegelung landwirtschaftlicher Nutzfläche und der Versiegelung/Überbauung sowie mittelbarer Beeinträchtigung von Gehölzen, Hecken und Gebüsch.

Mit den vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen G1, G2 und G3 wird der planfestgestellte Ausbauabschnitt wieder in die Landschaft eingebunden bzw. das Landschaftsbild neu gestaltet.

Durch das Ausbauvorhaben ergibt sich insgesamt eine Versiegelung von ca. 45,31 ha. Die bisher versiegelten Flächen betragen 31,45 ha. Die Netto-Neuversiegelung umfasst damit 13,86 ha. Der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor, in dem ein erhöhter Schadstoffeintrag stattfindet, wird durch den Ausbau entsprechend verschoben. Der betriebs- oder unfallbedingte Eintrag von Schadstoffen (Haushaltslösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl, etc.) ergibt sich nördlich der BAB A 3 im bereits stark belasteten Nahbereich der Trasse. Südlich der BAB A 3 kann eine mittelbare Beeinträchtigung trassennaher und nicht belasteter Bereiche nicht vermieden werden. Durch die Verbesserung der Oberflächenentwässerung (Wasserrückhaltung, Schadstoffabscheidung) und auch durch die vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen kann die Belastung des Bodens außerhalb des Autobahnkörpers jedoch erheblich reduziert werden. Durch die vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen für Seitenentnahme, Deponieren, Baufelder und Baustraßen werden die Bodenfunktionen auf diesen Flächen (Speicher- und Reglerfunktion, natürliche Ertragsfunktion oder biotische Lebensraumfunktion) bis zur abschließenden Rekultivierung bauzeitlich beeinträchtigt. Es handelt sich weitestgehend um Straßennebenflächen, intensiv forstlich oder landwirtschaftlich genutzte Flächen, die anschließend wieder rekultiviert werden. Der Umfang der vorübergehenden Inanspruchnahme beträgt ca. 17,30 ha.

Im Rahmen der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen ist eine Aufwertung der Bodenfunktionen durch Extensivierung bzw. Aufgabe der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung zu erwarten, insbesondere kann durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen ein Ausgleich für Bodenversiegelung erreicht werden.

#### 2.4.3 Schutzgut Wasser

##### Oberflächengewässer

Der veränderte Abfluss von Oberflächenwasser durch die punktuelle Einleitung über neu angelegte Rückhaltebecken mit Absetzbecken führt zu Veränderungen im örtlichen Gewässersystem. Derzeit sind in dem verfahrensgegenständlichen Streckenabschnitt bis auf eine Ausnahme keine Reinigungs- und Rückhalteeinrichtungen für das abfließende Fahrbahnwasser vorhanden. Dieses fließt derzeit ohne Rückhalteeinrichtungen in Wald- und Offenlandbestände ab und versickert bzw. gelangt unkontrolliert in die Vorfluter. Dadurch ist derzeit ein gewisses Verschmutzungsrisiko für die Vorfluter (und für das Grundwasser) gegeben. Im Zuge des Ausbaus wird das gesamte Fahrbahnwasser gesammelt und über Rinnen, Mulden, Gräben und Rohrleitungen in ein System von Absetz- und Regenrückhaltebecken

eingeleitet. Im Absetzbecken erfolgt eine Abscheidung von Feststoffen und Feinteilchen sowie die Rückhaltung von Leichtflüssigkeiten (z.B. Öl bei Unfällen). Chloride aus der Salzstreuung werden durch die Absetz-, vor allem aber auch durch die Regenrückhaltebecken vorübergehend gepuffert und verdünnt weitergeleitet. In den Regenrückhaltebecken werden Hochwasserspitzen aus Starkregenereignissen zwischengespeichert und nur eine gedrosselte Abflussmenge in die Vorfluter eingeleitet. Betriebsbedingter Eintrag von Schadstoffen in die Fließgewässer wird durch die vorgenannte Anlage neuer Absetz- und Regenrückhaltebecken weitestgehend verhindert. Bauzeitig kann es zu geringen Schadstoffeinträgen in die Fließgewässer kommen. Erhebliche Beeinträchtigungen sind damit nicht verbunden.

Vom Beginn des Planfeststellungsabschnittes bei Bau-km 336+183 bis ca. Bau-km 344+000 verläuft auf der Nordseite der BAB A 3 die Reiche Ebrach (Gewässer II. Ordnung) in Parallellage zur Bundesautobahn und kreuzt bei ca. Bau-km 342+410 die Staatsstraße 2261. Ab ca. Bau-km 344+000 schwenkt die Reiche Ebrach in Richtung Norden ab. Für die Reiche Ebrach existiert im Planungsbereich ein faktisches Überschwemmungsgebiet. Die der Bundesautobahn am nächsten gelegenen Grenze dieses Überschwemmungsgebietes liegt in einer durchschnittlichen Entfernung von ca. 70 m bis 150 m zur bestehenden BAB A 3. Im Teilbereich von ca. Bau-km 342+290 bis Bau-km 343+015 reicht diese Grenze bis unmittelbar an den vorhandenen Autobahnkörper bzw. an die nordwestlichen Verbindungsrampen der Anschlussstelle Schlüsselfeld sowie an die Ostflanke des nördlich der BAB A 3 gelegenen Anpassungsbereichs der Staatsstraße 2261 heran. Bei der Haslach handelt es sich gleichfalls um ein Gewässer II. Ordnung. Für die Haslach existiert im Planungsbereich ebenfalls ein faktisches Überschwemmungsgebiet. Die Grenzen des Überschwemmungsgebietes der Haslach reichen von der Staatsstraße 2261 bis zum Kreuzungsbauwerk mit der BAB A 3 bei Bau-km 343+325 unmittelbar an die Südseite des Autobahndammes heran. Dies ist auch im Bereich der Staatsstraße 2261 der Fall. Hier verläuft die Hochwassergrenze für ein 100jähriges Hochwasserereignis (HQ100) entlang des gesamten Anpassungsbereichs der Staatsstraße. Der planfestgestellte Ausbau der BAB A 3 greift wie folgt in die faktischen Überschwemmungsgebiete der beiden Gewässer ein:

- Durch den Umbau des nordwestlichen Quadranten der Anschlussstelle Schlüsselfeld wird in geringem Umfang Retentionsraum der Reichen Ebrach freigesetzt. Die mit der Umgestaltung der Anschlussstelle einhergehenden Anpassungen an der Staatsstraße 2261 nördlich der BAB A 3 sowie die Errichtung eines Lärmschutzwalles von ca. Bau-km 342+500 bis Bau-km 342+930 und der beiden Beckenanlagen bei ca. Bau-km 342+940 und Bau-km 342+980 verursachen einen Verlust von Retentionsraum der Reichen Ebrach in Höhe von ca. 3.160 m<sup>3</sup>.

- Der Retentionsraum der Haslach wird durch die Anpassungen an der Staatsstraße 2261 südlich der BAB A 3 sowie durch die Verbreiterung und Verschiebung des Autobahndammes in Richtung Süden reduziert. Im Überschwemmungsgebiet der Haslach gehen ca. 13.400 m<sup>3</sup> an Retentionsraum verloren. Der Gesamtverlust an Retentionsraum beträgt 16.560 m<sup>3</sup>.

Der Ausgleich des verlorengehenden Retentionsraumes erfolgt in der Regel entsprechend den wasserwirtschaftlichen Erfordernissen durch flächenhaften Geländeabtrag an hydraulisch geeigneten Stellen in Gewässernähe. Als hydraulisch geeignete Abtragsflächen bzw. Flächen, die den wasserwirtschaftlichen Erfordernissen entsprechend, wurden von der Wasserwirtschaftsverwaltung die im Überschwemmungsgebiet der Reichen Ebrach gelegenen Grundstücke der Fl.Nrn. 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222 und 223 sowie Teilflächen aus den Grundstücken Fl.Nrn. 195, 196, 197, 198 und 199 jeweils Gemarkung Heuchelheim vorgegeben. Diese Flächen werden nach den Vorgaben des Wasserwirtschaftsamtes Kronach derart gestaltet, dass der Retentionsraumverlust entsprechend ausgeglichen werden kann. Hierzu erfolgt entlang der Reichen Ebrach Fl.Nr. 136 nordseitig ein flächenhafter Geländeabtrag um durchschnittlich 1 m. Dadurch gelingt es, ca. 10.800 m<sup>3</sup> Retentionsraum auszugleichen. Um die hydraulische Verbindung der Reichen Ebrach/Haslach zu diesen Abtragsflächen herzustellen, werden zusätzlich Mäander auf den unmittelbar an die Reiche Ebrach angrenzenden Flächen angelegt. Hierzu wird zwischen den Fl.Nrn. 222 und 223 Gemarkung Heuchelheim eine Uferrehne neu errichtet (vgl. Unterlage Nr. 7.1 und 13.3). Damit gelingt es, den verbleibenden Ausgleichsbedarf in Höhe von ca. 5.600 m<sup>3</sup> abzudecken und die Funktionsfähigkeit der einzelnen Ausgleichsflächen zu gewährleisten. Die einzelnen Flächen werden zusätzlich zu diesen hydraulischen Erfordernissen durch eine unterschiedliche Ausbildung der Böschungsneigung und mittels verschiedener Abtragshöhen naturnah gestaltet und entsprechend bepflanzt (vgl. Unterlage Nr. 13.3). Dadurch können diese Flächen zusätzlich zu ihrer wasserwirtschaftlichen Ausgleichsfunktion zugleich als naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen verwenden werden (vgl. Unterlage Nr. 12).

## 2.5 Gesamtbewertung

Als Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung lässt sich festhalten, dass das vorliegende Projekt in vielfältiger Hinsicht erhebliche Umweltauswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter sowie Wechselwirkungen zur Folge haben wird. Diese Auswirkungen werden bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Rahmen des 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 Materieell-rechtliche Würdigung**

#### **3.1 Rechtsgrundlage**

Der Planfeststellungsbeschluss beruht auf § 17 ff. Fernstraßengesetz. Diese Regelungen erschöpfen sich nicht nur in ihrer verfahrensrechtlichen Bedeutung. Vielmehr ist darin – vornehmlich – auch die materielle Ermächtigung der Planfeststellungsbehörde zur fernstraßenrechtlichen 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, der der Planfeststellungsbehörde bei ihren Entscheidungen zusteht, ist jedoch – anders als bei Echtplanungen – beschränkt durch das Antragsrecht des Vorhabenträgers und den Anspruch auf fehlerfreie Ausübung des Planungsermessens. Die der Gestaltungsfreiheit gesetzten Grenzen ergeben sich aus den rechtlichen Bindungen, denen die Planungsfeststellungsbehörde in 4-facher Hinsicht unterworfen ist:

- Erstens bestimmt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unter Beteiligung anderer Stellen Planung und Linienführung der Bundesfernstraßen.
- Zweitens bedarf die straßenrechtlichen Planung einer – auch vor Art. 14 GG standhaltenden – Rechtfertigung.
- Drittens muss sich die Planung an dem im Bundesfernstraßengesetz und in anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden zwingenden materiellen Rechtsätzen (Planungsleitsätzen) ausrichten.
- Viertens steht alles, was die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung dieser rechtlichen Anforderungen entscheidet, unter jenen Beschränkungen, die sich aus den Anforderungen des Abwägungsgebotes ergeben.

#### **3.2 Rechtswirkungen der Planfeststellung**

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 BayVwVfG). Weiter werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 Satz 2 BayVwVfG). Die Rechtswirkungen der Planfeststellung

erstrecken sich 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 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. Soweit eine abschließende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde noch nicht möglich ist, ist diese im Planfeststellungsbeschluss vorzubehalten; dem Träger des Vorhabens ist dabei aufzugeben, noch fehlende oder von der Planfeststellungsbehörde bestimmte Unterlagen rechtzeitig vorzulegen (Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG). Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt grundsätzlich alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 BayVwVfG).

Mit dem Planfeststellungsbeschluss wird der Plan festgestellt und über Einwendungen entschieden (Art. 74 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG). Dem Träger des Vorhabens sind Vorkehrungen oder die Errichtung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind (Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Unter dem Begriff des Allgemeinwohls fallen alle öffentlichen Belange, die von der Rechtsordnung als schützenswerte Interessen anerkannt sind. Nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer liegen nicht nur vor, wenn in geschützte Rechtspositionen oder Rechte Dritter eingegriffen wird oder entsprechende Gefährdungen vorliegen, sondern auch dann, wenn es sich um Belästigungen handelt, die den Betroffenen mit Rücksicht auf die Qualität des Gebiets, die konkreten tatsächlichen Verhältnisse, die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit billigerweise nicht ohne Ausgleich zugemutet werden können. Ob ein solcher Nachteil erheblich ist, ist danach zu beurteilen, ob er angesichts der Schutzbedürftigkeit und Schutzwürdigkeit der Rechte und Rechtsgüter, auf die er sich auswirkt, den Betroffenen noch zumutet werden kann, ohne dass Schutzvorkehrungen angeordnet werden können oder eine Entschädigung (Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG) erfolgt. Es muss sich um Nachteile handeln, die nach den Grundsätzen der Güterabwägung auch unter Berücksichtigung des Zwecks und der Bedeutung der geplanten Anlage für die Allgemeinheit oder Dritte und der plangegebenen Vorbelastung des Gebiets billigerweise noch zumutbar ist. Soweit die Zumutbarkeit gesetzlich geregelt ist, hat sich die Planfeststellungsbehörde daran zu halten. Fehlen nähere Regelungen hinsichtlich Zumutbarkeit von Auswirkungen, ist die Zumutbarkeitsgrenze im konkreten Fall nach den Umständen des Einzelfalls zu bestimmen.

### **3.3 Planungsermessen**

Planungsentscheidungen beinhalten naturgemäß das Problem, dass sie sowohl mit verschiedenen privaten Belangen kollidieren als auch, dass die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange mit anderen öffentlichen Belangen nicht vereinbar sind. Aus diesem Grund muss sich die planende Verwaltung für die Bevorzugung des einen und für die Zurückstellung der anderen Belange entscheiden. Dabei darf von vornherein keinem Belang besonderer Vorrang eingeräumt werden. Sämtliche betroffene Belange sollen durch Abwägung miteinander und gegeneinander zum Ausgleich gebracht und erforderlichenfalls überwunden werden.

Das Abwägungsgebot verlangt, dass

- überhaupt eine Abwägung stattfindet,
- dass in die Abwägungen an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss,
- die Bedeutung der betroffenen Belange nicht verkannt wird und
- der Ausgleich zwischen den Belangen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange nicht außer Verhältnis steht.

Daher stellt sich der Planfeststellungsbeschluss als Ermessensentscheidung dar. Er legt Art und Ausmaß des Vorhabens sowie die zu beachtenden Nebenbestimmungen fest.

### **3.4 Linienführung**

Da es sich bei dem verfahrensgegenständlichen Bauvorhaben lediglich um den Ausbau der BAB A 3 auf der bestehenden Trasse der BAB A 3 handelt, war eine Linienbestimmung im Sinne des § 16 Fernstraßengesetz nicht erforderlich.

### **3.5 Planrechtfertigung bzw. Erforderlichkeit der Baumaßnahme**

#### **3.5.1 Bedarfsplan**

Mit Aufnahme des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 Frankfurt-Nürnberg zwischen dem Abschnitt Aschbach (Bau-km 336+183) bis östlich

Schlüsselfeld (Bau-km 346+628) in den Bedarfsplan der Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des 5. Gesetzes zur Änderung des Straßenausbaugesetzes vom 04.10.2004, BGBl I Seite 2574) steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbavorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit der Zielsetzung des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs. Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Bauvorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Bauvorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Bauvorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich. Die Bindungswirkung nach § 1 Abs. 2 FStrAbG schließt jedoch nicht aus, dass in der Abwägung andere öffentliche oder private Belange Vorrang erhalten können. Ziel der Bewertung, die im Bedarfsplan ihren Niederschlag findet, ist es, die Bauwürdigkeit und die Dringlichkeit näher untersuchter Projekte aus gesamtwirtschaftlicher und verkehrlicher Sicht darzustellen. Im Rahmen der von der Planfeststellungsbehörde zu treffenden Abwägungsentscheidung ist darüber zu befinden, ob nicht sonstige öffentliche oder private Belange so gewichtig beeinträchtigt werden, dass trotz des bedarfsplanerischen Erfordernisses auf den Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt "Aschbach bis östlich Schlüsselfeld" verzichtet bzw. eine andere Trasse gewählt werden muss.

### 3.5.2 Planrechtfertigung nach allgemeinen Grundsätzen

Eine fernstraßenrechtliche Planfeststellung findet – unabhängig von den vorstehenden Ausführungen – ihre Rechtfertigung aus allgemeinen verkehrlichen Überlegungen darin, dass sie mit den vom Bundesfernstraßengesetz allgemein verfolgten öffentlichen Belangen im Einklang steht und die geplante Maßnahme zur Verfolgung dieser Belange objektiv erforderlich ist.

#### 3.5.2.1 Notwendigkeit der Maßnahme

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 im allgemeinen ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig, da Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind (§ 1 Abs. 1 FStrG). Sie sind in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügendem Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern (§ 3 Abs. 1 FStrG). Dabei wäre es grundsätzlich ein planerischer Missgriff, wenn die Straße nur so dimensioniert würde, dass sie für den zu erwartenden Verkehrsbedarf noch ausreicht. Daneben ist die Rechtfertigung des konkreten Vorhabens erforderlich. Dies bedeutet zwar nicht, dass die Maßnahme unabdingbar oder unausweichlich notwendig sein muss; jedoch ist Voraussetzung, dass die

Planung – bezogen auf das konkrete Planungsvorhaben – erforderlich, d.h. vernünftigerweise geboten ist. Da eine planerische Entscheidung notwendigerweise immer in die Zukunft gerichtet ist, sind bei der Beantwortung der Frage, ob das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist, auch Prognosen einzubeziehen, die bezüglich künftiger Verkehrsentwicklungen aufgestellt werden.

Unter Zugrundelegung dieser Voraussetzungen ist die Planung für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt "Aschbach bis östlich Schlüsselfeld" gerechtfertigt. Gemessen an den o.g. Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes begegnet sie keinen Bedenken. Auch im Lichte der konkreten Situation ist die vorliegende Planung vernünftigerweise geboten. Die für das Vorhaben sprechenden Belange sind generell geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte und sonstige Belange zu überwinden.

### 3.5.2.2 Funktion im Straßennetz, Verkehrsbelastung und Verkehrsentwicklung

Die BAB A 3 ist eine hoch belastete Fernverkehrsverbindung, über die der Verkehr aus dem Ruhrgebiet und dem Frankfurter Raum in den Ballungsraum Nürnberg und weiter über Regensburg nach Österreich und Ungarn bzw. über die BAB A9 in Richtung München und weiter nach Italien führt. Mit der Öffnung der Grenzen Osteuropas hat die Bedeutung dieser Autobahn zusätzlich deutlich zugenommen.

Um dem steigenden Verkehrsaufkommen Rechnung zu tragen, ist insbesondere zwischen Aschaffenburg und dem Autobahnkreuz Fürth/Erlangen ein Ausbau der BAB A 3 dringend notwendig. Außerdem dient die Maßnahme dem Lärmschutz und soll somit zu einer deutlich spürbaren Lärmreduzierung in den bewohnten Gebieten entlang der Trasse führen.

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) betrug bei der amtlichen Straßenverkehrszählung 2005 im Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Biebelried und dem Autobahnkreuz Fürth/Erlangen zwischen 57.700 Kfz/24 h und 76.300 Kfz/24 h. Aufgrund der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr. Ing. Kurzak sowie detaillierter Erhebungen vom Juli 2006 und einer ergänzenden Untersuchung hierzu vom 16.07.2009 steigt das Verkehrsaufkommen bis zum Jahr 2025 zwischen der Anschlussstelle Geiselwind und der Anschlussstelle Schlüsselfeld voraussichtlich auf 72.000 Kfz/24 h (Schwerverkehrsanteil 20,8 %) und im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Schlüsselfeld und der Anschlussstelle Höchststadt Nord auf 72.800 Kfz/24 h (Schwerverkehrsanteil 20,8 %) an. Im Bereich der Anschlussstelle Geiselwind bis zur Anschlussstelle Schlüsselfeld liegen die Lkw-Anteile bei 17,0 % tags und 43,8 % nachts. Zwischen der Anschlussstelle Schlüsselfeld und der Anschlussstelle Höchststadt Nord betragen die Lkw-Anteile 17,0 % tags und 42,9 % nachts.

Es ist nicht erkennbar, dass die Verkehrsprognose nicht unter Berücksichtigung aller verfügbarer Daten in einer der Materie angemessenen und methodisch einwandfreien Weise erarbeitet worden ist. Das Prognoseverfahren ist nicht zu beanstanden, ebenso sind die Ergebnisse nachvollziehbar und schlüssig.

Durch den kontinuierlichen Anstieg des Verkehrsaufkommens, maßgeblich auch in Verbindung mit den Grenzöffnungen und dem EU-Beitritt der osteuropäischen Länder, ist die BAB A 3 bereits seit Jahren regelmäßig überlastet. Die Verkehrsverhältnisse sind gekennzeichnet durch häufige Staus und Behinderungen mit der Folge, dass ein Teil des Verkehrs auf das nachgeordnete Straßennetz ausweicht und dort negative Auswirkungen (vor allem Lärm- und Schadstoffimmissionen) verursacht. Nach dem sechsstreifigen Ausbau und der damit verbundenen Leistungsfähigkeit ist zu erwarten, dass sich der auf das nachgeordnete Straßennetz ausweichende Verkehr wieder auf die Autobahn zurückverlagert und das nachgeordnete Straßennetz, insbesondere die Staatsstraße 2260 in der Ortsdurchfahrt Schlüsselfeld, entlastet wird.

Bereits mit den derzeitigen Verkehrsmengen ist gemäß RAS-Q 96, Bild 5, ein vierstreifiger Autobahnquerschnitt an der Leistungsgrenze und unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens nicht mehr zur Abwicklung der Verkehrsmengen geeignet. Nach dem "Handbuch für die Bemessung von Straßen- und Verkehrsanlagen" (HBS 2001) erreicht die Verkehrsqualität der bestehenden Strecke zum Prognosehorizont 2025 für beide Fahrtrichtungen nur noch die unzureichende Qualitätsstufe F. Das Verkehrsaufkommen ist größer als die Kapazität. Die Strecke ist überlastet. Durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 soll im Planfeststellungsabschnitt die mindestens erforderliche Qualitätsstufe D nach HBS 2001 erreicht werden. Dies trägt auch im erheblichen Umfang zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Die Leistungsengpässe werden beseitigt und die damit verbundenen Unfälle reduziert.

Durch die große Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Pkw und Lkw kommt es beim derzeitigen Bestandsquerschnitt, insbesondere in den Steigungsstrecken, zu Konflikten mit Verkehrsbehinderungen. Durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 werden diese Konflikte verringert und eine deutliche Leistungssteigerung des Straßenzuges erreicht und damit die Verkehrssicherheit in erheblichem Umfang verbessert. Im Vorfeld wurde eine Voruntersuchung für den gesamten Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Biebelried und dem Autobahnkreuz Fürth/Erlangen durchgeführt. Im Rahmen dieser Voruntersuchung stellte sich für den Abschnitt Aschbach bis östlich Schlüsselfeld eine grundsätzliche einseitige Verbreiterung in Richtung Süden als Vorzugslösung dar. Bei der vorliegend vertieften Planung hat sich dies bestätigt. Ergänzend ist, um das Verkehrsaufkommen während der Bauzeit möglichst verkehrssicher und staufrei abwickeln zu können und ohne zusätzliche Ertüchtigungsmaßnahmen an der bestehenden Autobahntrasse

durchführen zu müssen, auf 2/3 der Ausbaustrecke eine Abrückung nach Süden zur bestehenden Hauptachse notwendig. Der erforderliche Lärmschutz für die Ortschaft Schlüsselfeld kann demnach weitgehend auf der bestehenden nördlichen Fahrbahn errichtet werden. Aufgrund der genannten Vorteile weist der planfestgestellte sechsstreifige Ausbau vom Ausbaubeginn bis zur Anschlussstelle Schlüsselfeld eine Achsabrückung von 15,50 m nach Süden auf. Weiterhin genügen die auf den derzeit vorhandenen Parkplätzen angebotenen Stellplatzkapazitäten in quantitativer Hinsicht nicht mehr den Anforderungen des momentanen und zukünftigen Verkehrsaufkommens. Insbesondere für den Schwerlastverkehr reichen bereits jetzt die vorhandenen Stellplätze nicht mehr aus. Aufgrund der fehlenden sanitären Anlagen befinden sich die Parkplätze größtenteils in einem hygienisch defizitären Zustand.

### 3.5.2.3 Parkplätze und Rastanlagen

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 umfasst auch den Neubau einer beidseitigen unbewirtschafteten Rastanlage mit WC-Gebäude (PWC-Anlage) mit den entsprechenden Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen sowie den Ver- und Entsorgungseinrichtungen. Die PWC-Anlage liegt ca. 700 m von der Ortschaft Heuchelheim (Stadt Schlüsselfeld) entfernt. Die südseitige PWC-Anlage liegt bei Bau-km 338+200. Der nordseitige Anlagenteil war ursprünglich ebenfalls bei Bau-km 338+200 geplant, wurde aber im Rahmen der Tekturplanung um ca. 200 m gegenüber dem bisherigen Standort in Richtung Osten verschoben und ist nunmehr bei Bau-km 338+400 vorgesehen.

Das Vorhaben ist am vorgesehenen Standort vernünftigerweise geboten und objektiv notwendig. Nach § 3 Abs. 1 FStrG sind Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Die für das Vorhaben sprechenden Belange sind generell geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte und sonstige Belange zu überwinden. Rastanlagen als Bestandteile von Bundesautobahnen (§ 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG) stehen den Verkehrsteilnehmern kostenlos zum Halten, Parken und Rasten zu Verfügung. Sie dienen der Erholung und Entspannung, ermöglichen körperliche Bewegung und erhöhen damit die Sicherheit im Straßenverkehr. U.a. um die gesetzlich vorgegebenen Ruhezeiten für Lkw-Fahrer zu gewährleisten, sind die bestehenden Parkplätze an der BAB A 3 nach dem heutigen Standard und entsprechend dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen auszubauen, sowie nach Erfordernis zusätzliche Neuanlagen zu errichten. Aufgrund des stark gestiegenen Verkehrsaufkommens in Ost-West-Richtung, insbesondere des Lkw- und Schwerverkehrs seit der deutschen Wiedervereinigung und der Öffnung der Grenzen zu den ehemaligen Ostblockstaaten, ist ein Bedarf an zusätzlichen Parkplätzen im Zuge von Bundesautobahnen entstanden.

Dies ergibt sich im Einzelnen aus folgenden Überlegungen:

- a) Die BAB A 3 ist eine hoch belastete Fernverkehrsverbindung, über die der Verkehr aus dem Ruhrgebiet und dem Rhein-Main-Gebiet in den Ballungsraum Nürnberg und weiter über Regensburg nach Österreich und Ungarn bzw. über die BAB A9 Richtung München und weiter nach Italien und Österreich führt. Mit der Öffnung Osteuropas hat die Bedeutung der BAB A 3 erheblich zugenommen. Der Streckenabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Biebelried und dem Autobahnkreuz Fürth/Erlangen weist gemäß Straßenverkehrszählung 2005 ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen von 57.700 Kfz/24 h bis 76.300 Kfz/24 h auf. Nach einer Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr. Ing. Kurzak sowie detaillierter Erhebungen im Juli 2006 an den Anschlussstellen steigt das Verkehrsaufkommen bis zum Jahr 2025 zwischen der Anschlussstelle Geiselwind und der Anschlussstelle Schlüsselfeld und somit im Bereich der geplanten PWC-Anlage Heuchelheim auf 72.000 Kfz/24 h; der Schwerverkehrsanteil beträgt 15.000 Lkw/24 h (das sind 20,8 %). Der Lkw-Anteil beträgt 17,0 % tags und 43,8 % nachts.
- b) Nach der bundesweiten Lkw-Stellplatzzählung im März 2008 sind die vorhandenen unbewirtschafteten Kleinparkplätze zwischen dem Autobahnkreuz Biebelried und dem Autobahnkreuz Nürnberg bis zu 131 % überlastet. Die Tank- und Rastanlage Haidt war mit bis zu 184 %, die Tank- und Rastanlage Steigerwald mit bis zu 424 % und die Tank- und Rastanlage Aurach mit bis zu 433 % überfüllt. Die Lkw waren dabei überwiegend verkehrswidrig abgestellt und standen auch verkehrsgefährdend im Bereich der Ein- und Ausfädelungstreifen. Dadurch entsteht ein hohes Gefahrenpotential.

Im Rahmen der vorgenannten Stellplatzzählung wurde auch die Belegung der Autohöfe im Abschnitt vom Autobahnkreuz Biebelried bis zum Autobahnkreuz Nürnberg ermittelt. Trotz Überlastung der Rastanlagen unmittelbar an der Autobahn waren die Autohöfe Lomo in Rüdtenhausen und Strohofer in Geiselwind mit einem Leerstand von bis zu 60 % nur teilweise ausgelastet. Als eine der Ursachen hierfür ist die fehlende Kostenfreiheit zu vermuten. Dennoch ist es unbestritten, dass die Autohöfe entlang der Autobahnen einen wichtigen Beitrag zur Deckung des Lkw-Parkplatzbedarfs leisten. Sie sind jedoch kraft Gesetzes nicht Gegenstand der Straßenbaulast des Bundes für die Bundesautobahnen. Bei der Feststellung des Bedarfs an Parkraum an den Bundesautobahnen können sie deshalb nicht uneingeschränkt berücksichtigt werden, weil ihr dauerhafter Bestand als privat betriebene Anlage nicht als gesichert angesehen werden kann. Sofern ein wirtschaftlicher Betrieb nicht mehr möglich ist, ist auch mit der Schließung von Autohöfen zu rechnen.

- c) Zur Ermittlung des Lkw-Stellplatzbedarfs bis zum Prognosejahr 2025 hat die Autobahndirektion Nordbayern nach dem von der Bundesanstalt für das Straßenwesen (BASt) erarbeiteten "Modell zur einfachen Abschätzung des Stellplatzbedarfes für Lkw" das Stellplatzdefizit errechnet.

Schwachpunkt dieses Rechenverfahrens ist allerdings, dass hier auf die vorgenannte Stellplatzzählung vom März 2008 abgestellt wird. Ein wesentliches Kriterium waren die damals auf den Rastanlagen abgestellten Lkw. Dabei ist nicht bekannt, ob und wie viele Lkw aufgrund der Überfüllung der Rastanlagen von der Autobahn abgefahren sind, bei höherer Kapazität aber auf den Rastanlagen an der Autobahn geblieben wären. Wären diese "Abfahrer" bekannt oder wäre die Anzahl der Stellplätze bereits höher gewesen, ergäbe sich letztendlich ein höherer Bedarf. Die nach dem Modell der BASt ermittelten Stellplatzzahlen liegen daher, insbesondere bei Strecken mit hoher Überlastung der Rastanlagen, tendenziell an der untersten Grenze des echten Bedarfs, vermutlich sogar zu niedrig. Da aber genauere Verfahren derzeit nicht verfügbar sind, hat die Autobahndirektion Nordbayern (Vorhabenträger) auf dieser Basis den Bedarf von Lkw-Stellplätzen für das Prognosejahr 2025 ermittelt. Danach ergibt sich für den Gesamtabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Biebelried und dem Autobahnkreuz Nürnberg für das Jahr 2025 ein Bedarf von 905 Lkw-Stellplätzen. Derzeit vorhanden sind rund 383 Stellplätze. Durch den sechsstreifigen Ausbau entfallen die bisher vorhandenen Kleinparkplätze mit rund 120 Stellplätzen. Damit ergibt sich für den genannten Abschnitt bis 2025 ein Mindestbedarf von rund 642 neuen Lkw-Stellplätzen. Um diesen Mindestbedarf an Lkw-Stellplätzen nur annähernd abdecken zu können, ist im Zuge des Ausbaus der BAB A 3 vorgesehen, die entfallenden unbewirtschafteten Klein-Rastplätze durch größere Rastanlagen mit spürbar höheren Stellplatzkapazitäten und zeitgemäßen sanitären Einrichtungen zu ersetzen. Ergänzend sollen, soweit möglich, die vorhandenen Tank- und Rastanlagen Steigerwald und Aurach entsprechend erweitert werden. Gemäß den "Vorläufigen Hinweisen zu den Richtlinien für Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen (VHRR)" bzw. den zwischenzeitlich erlassenen "Richtlinien für Rastanlagen an Straßen" ist ein ausreichendes Angebot an Rastanlagen in einem Abstand von ca. 15 bis 20 km entlang der Autobahn zum Halten, Parken und Rasten vorzuhalten. Ziel ist es, aufgrund der extrem hohen Lkw-Belastung auf der BAB A 3 in einem regelmäßigen Abstand von ca. 10 bis 15 km ausreichende und verkehrssichere Parkmöglichkeiten in Gestalt neuer PWC-Anlagen und der bereits bestehenden Tank- und Rastanlagen anbieten zu können.

Um im Streckenabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Biebelried und dem Autobahnkreuz Nürnberg den vorgenannten Versorgungsstandard zu erreichen bzw. das Versorgungsdefizit nur annähernd auszugleichen, sind daher zusätzlich zur vorgesehenen Erweiterung der Tank- und Rastanlagen Steigerwald (171 zusätzliche Lkw-Stellplätze) und Aurach (112 zusätzliche Lkw-Stellplätze) neue PWC-Anlagen bei Geiselwind (PWC-Anlage "Steigerwaldhöhe": 72 zusätzliche Lkw-Stellplätze), Heuchelheim (PWC-Anlage "Heuchelheim": 118 zusätzliche Lkw-Stellplätze), östlich der Anschlussstelle Höchststadt-Ost (PWC-Anlage "Seeleite": noch keine konkrete Planung) sowie zwischen dem Autobahnkreuz Fürth/Erlangen und dem

Autobahnkreuz Nürnberg (PWC-Anlage "Weißer Graben": noch keine konkrete Planung) erforderlich. Nur durch die auf den PWC-Anlagen vorgesehene Mischnutzung in den Abend- und Nachtstunden (die vorhandenen Stellplätze für Pkw und Busse können durch Lkw belegt werden) können zwischen dem Autobahnkreuz Biebelried und dem Autobahnkreuz Nürnberg die erforderlichen Lkw-Stellplätze im Wesentlichen bereitgestellt werden. Trotz der erheblichen Erweiterung vorhandener Rastanlagen verbleibt immer noch ein Stellplatzdefizit von rund 170 Stellplätzen, die durch die PWC-Anlagen "Seeleite" und "Weißer Graben" abzudecken sind. Für einen darüber hinaus gehenden Bedarf stehen in diesem Streckenabschnitt mehrere Autohöfe zur Verfügung.

Bezogen auf den Planfeststellungsabschnitt von Aschbach bis östlich Schlüsselfeld sind derzeit lediglich vier unbewirtschaftete Rastplätze mit insgesamt 17 Lkw-Parkplätzen vorhanden. In der bundesweiten Lkw-Stellplatzzählung vom Herbst 2008 waren diese Parkplätze bis zu 125 % überbelegt. Eine Aufnahme dieser Überbelegung durch die an den Planfeststellungsabschnitt westlich angrenzende Tank- und Rastanlage Haidt bzw. durch die östlich angrenzende Tank- und Rastanlage Steigerwald ist wegen der dargestellten Überlastung nicht möglich. Auch die freien Parkplatzkapazitäten des nächst gelegenen Autohofes bei Geiselwind tragen nicht zur Entschärfung des Stellplatzdefizits bei, da diese – wie bereits erwähnt – offensichtlich von den Lkw-Fahrern nur bedingt angenommen werden. Zusätzlich zu diesem Stellplatzdefizit steht zwischen der planfestgestellten PWC-Anlage bei Geiselwind ("Steigerwaldhöhe") und der Tank- und Rastanlage Steigerwald gleichzeitig eine Versorgungslücke von rund 23 km Länge. Mit der nun vorgesehenen PWC-Anlage bei Heuchelheim soll ein Teil des Stellplatzdefizits beseitigt, sowie die bestehende Versorgungslücke geschlossen und damit der Versorgungsstandard an die bestehenden und zukünftigen Verkehrsverhältnisse angepasst werden. Die PWC-Anlage bei Heuchelheim ist daher sowohl zur Schließung der Versorgungslücke zwischen Geiselwind und der Tank- und Rastanlage Steigerwald als auch als wesentlicher Beitrag zur Beseitigung des Stellplatzdefizits unerlässlich. Der nordseitige Teil der PWC-Anlage in Fahrtrichtung Frankfurt (Bau-km 338+400) weist 41 Lkw-Stellplätze in Schrägaufstellung auf. Des Weiteren sind 4 Stellplätze für Busse und 4 Stellplätze für Pkw mit Anhänger in Längsaufstellung sowie 80 Pkw-Stellplätze und 3 Behindertenparkplätze geplant. Im Bereich der Lkw-Durchfahrt wird eine Abstellfläche für Schwertransporte vorgesehen. Die südliche PWC-Anlage in Fahrtrichtung Nürnberg (Bau-km 338+200) weist 36 Lkw-Stellplätze in Schrägaufstellung auf. Des Weiteren sind hier ebenfalls 4 Stellplätze für Busse und 4 Stellplätze für Pkw mit Anhänger in Längsaufstellung sowie 67 Pkw-Stellplätze und 3 Behindertenparkplätze geplant. Im Bereich der Lkw-Durchfahrt wird ebenfalls eine Abstellfläche für Schwertransporte vorgesehen. Die Bemessung der Stellplätze sowie der Fahrgassen erfolgt nach den "Vorläufigen Hinweisen zu den Rastanlagen an

Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen (VHRR)" bzw. den insoweit identischen "Richtlinien für Rastanlagen an Straßen".

Der Vorhabenträger hat im Vorfeld der Genehmigungsplanung mehrere Standorte intensiv untersucht. Der Untersuchungsraum beschränkte sich dabei gemäß dem angestrebten Abstandsstandard von 10 bis 15 km auf einen Korridor von rund 5 km Länge bezogen auf die ungefähre Mitte der Parkplatzversorgungslücke zwischen der planfestgestellten PWC-Anlage "Steigerwaldhöhe" bei Geiselwind (Bau-km 326+850) und der bestehenden Tank- und Rastanlage Steigerwald (Bau-km 349+700). Der untersuchte Korridor beginnt ungefähr östlich von Seeramsmühle (ca. Bau-km 335+800) und endet westlich von Thüngfeld (ca. Bau-km 380+800). Bei der Standortwahl waren generell nachfolgende Bedingungen für Rastanlagen nach den "Richtlinien für Rastanlagen an Straßen (RR)" zu beachten:

- Abstände zu den benachbarten Anschlussstellen > als 1,5 km,
- topografisch günstige Verhältnisse,
- geringe Eingriffe in Natur und Landschaft,
- ausreichend Abstand zur Wohnbebauung im Hinblick auf verkehrsbedingte Immissionen,
- günstige Baugrundverhältnisse,
- kurze Wege für Anschlussmöglichkeiten der Ver- und Entsorgung.

Der Untersuchungsraum ist überwiegend charakterisiert durch naturschutzrechtlich bzw. wasserrechtlich geschützte Flächen sowie eine ausgeprägte Topografie in Form von Steilböschungen auf der Südseite der Bundesautobahn sowie dem Talraum der Reichen Ebrach auf der Nordseite der Autobahn. Die Autobahn verläuft derzeit und auch zukünftig durchgängig in bis zu 7 m hoher Dammlage am südlichen Rand des Ebrachtales.

Konkret die Standortwahl beeinflussende Kriterien im Untersuchungskorridor waren:

- Naturschutzrechtlich geschützte Wiesenbrüterflächen zwischen Heuchelheim und Schlüsselfeld entlang der Reichen Ebrach,
- Minimierung der Immissionen durch Abgleich des Standortes mit der überwiegend vorherrschenden Windrichtung,
- spezielle Topografie in Form von Steilhängen auf der Südseite der Bundesautobahn und des Ebrachtales auf deren Nordseite,
- Überschwemmungsgebiet der Reichen Ebrach,
- Anschlussstelle Schlüsselfeld,

- bestehende Rastplätze Mannlehen (Bau-km 336+500, BAB-Nordseite) und Heuchelheim (Bau-km 337+900, BAB-Südseite),
- Unterführungsbauwerke,
- Vermeidung einer Doppelschließung (Ver- und Entsorgung) der PWC-Anlage durch Festlegung auf eine beidseitige PWC-Anlage.

Um die von einer PWC-Anlage ausgehenden Emissionen auf ein unkritisches Grundmaß zu beschränken und eventuelle Siedlungserweiterungen nicht einzuschränken, wurde jeweils ein Mindestabstand von 400 m zur Bebauung eingehalten. Da die maßgeblichen immissionsschutztechnischen Berechnungen stets eine Mitwindsituation unterstellen und die unterschiedlichen Abstände der einzelnen Untersuchungsgebiete zur Bebauung aufgrund der Berücksichtigung dieses Mindestabstandes nicht mehr maßgeblich ins Gewicht fallen, gehen von den vier Untersuchungsbereichen ähnliche Lärm- und Luftschadstoffbelastungen auf Heuchelheim aus. Diese sind aber bezogen auf die von der durchgehenden Strecke (der Bundesautobahn) ausgehenden Immissionen von deutlich untergeordneter Bedeutung. Im nachfolgenden Variantenvergleich wird daher der Belang Immissionsschutz nicht mehr weiter betrachtet. Unter Berücksichtigung des genannten 400 m-Tabubereiches wurden nachfolgende Bereiche westlich von Heuchelheim sowie zwischen Heuchelheim und Thüngfeld im Hinblick auf geeignete Standorte im Detail untersucht:

a) Untersuchungsbereich I:

Bereich Seeramsmühle (ca. Bau-km 335+800) bis westlich Parkplatz Mannlehen (Bau-km 336+500, BAB-Nordseite)

- Durch die Dammlage der Autobahn ist die Topografie sowohl auf der Südseite als auch auf der Nordseite größtenteils als überwiegend ungünstig anzusehen.
- Durch die beidseitige Dammlage ist die Massenbilanz nicht ausgeglichen und weist ein Defizit auf. Eine beidseitige Massenzulieferung wäre erforderlich.
- Naturschutzfachlich und wasserwirtschaftlich ist der Bereich als unkritisch anzusehen.
- Die Erschließungskosten erhöhen sich durch den größeren Abstand zur Ortschaft Heuchelheim. Eine alternative Erschließung über den Ortsteil Seeramsmühle (Markt Geiselwind) ist mangels Anschluss an eine zentrale Wasserversorgung und Kläranlage nicht möglich.
- Der angestrebte Mindestabstand von 10 km zur vorhergehenden PWC-Anlage "Steigerwaldhöhe" bei Geiselwind wird merklich unterschritten.
- Die überwiegend vorherrschende Windrichtung ist von der PWC-Anlage auf Heuchelheim zugewandt.

## b) Untersuchungsbereich II:

Bereich Rastplatz Mannlehen (Bau-km 336+500, BAB-Nordseite) bis 400 m westlich von Heuchelheim

- Dieser Bereich bietet auf der BAB-Nordseite verhältnismäßig einfache topografische Verhältnisse.
- Die Topografie auf der Südseite (steile Geländezunge) ist gegenüber den Untersuchungsbereichen I und III als deutlich weniger günstig anzusehen.
- Die Massenbilanz ist annähernd ausgeglichen.
- Aufgrund der bestehenden naturschutzfachlichen Vorbelastung durch den Rastplatz Mannlehen ist die Eingriffssituation im Sinne des Naturschutzrechtes gegenüber den Untersuchungsbereichen ohne bereits bestehenden Parkplatz als günstiger zu beurteilen.
- Naturschutzfachlich und wasserwirtschaftlich ist der Bereich gleichfalls als unkritisch anzusehen. Gegenüber dem Untersuchungsbereich I sind aber auf der Südseite zusätzlich Eingriffe in den dort vorhandenen Wald erforderlich.
- Die in diesem Bereich vorhandene Feldwegunterführung (BW 03\_B 337, 709; vgl. lfd.Nr. 16 BV) wird durch die PWC-Anlage überbaut und muss daher zu einem tunnelartigen Bauwerk verlängert werden. Die Verlegung der Unterführung als Alternative zur Verlängerung ist wegen der ungünstigen topografischen Verhältnisse nicht möglich.
- Die überwiegend vorherrschende Windrichtung ist von der PWC-Anlage auf Heuchelheim zugewandt.

## c) Untersuchungsbereich III:

400 m östlich von Heuchelheim bis Bauwerk BW 03\_B 338, 634 (Feldwegunterführung; vgl. lfd.Nr. 40 BV) bei ca. Bau-km 338+600 einschließlich Erweiterung des Rastplatzes Heuchelheim (Bau-km 337+900, BAB-Südseite)

- Dieser Bereich bietet den Vorteil, dass auf der BAB-Südseite eine natürliche Ausbuchtung in den auf der Südseite im Untersuchungskorridor fast überall vorhandenen Steilhängen gegeben ist. In diese Geländebucht ist bereits der bestehende Rastplatz Heuchelheim eingepasst.
- Die Topografie auf der Nordseite ist gegenüber der nordseitigen Topografie der Untersuchungsbereiche I und II als annähernd gleichwertig, gegenüber dem Untersuchungsbereich IV als etwas vorteilhafter ausgeprägt anzusehen.
- Aufgrund der bestehenden naturschutzfachlichen Vorbelastung durch den Rastplatz Heuchelheim ist die Eingriffssituation im Sinne des

Naturschutzrechts gegenüber den Untersuchungsbereichen ohne bereits bestehenden Parkplatz als günstiger zu beurteilen.

- Die vorwiegend vorherrschende Windrichtung ist von der PWC-Anlage betrachtet von Heuchelheim weggewandt.
- Die in diesem Bereich gleichfalls vorhandene Feldwegunterführung kann wegen der künftigen Trassierung der durchgehenden Strecke nicht erhalten werden und wird beseitigt (Ifd.Nr. 16 BV). Die ansonsten erforderliche Verlängerung zu einem tunnelartigen Bauwerk entfällt damit.
- Die Erschließungskosten sind denen im Bereich vom Parkplatz Mannlehen bis 400 m westlich von Heuchelheim vergleichbar.

d) Untersuchungsbereich IV:

Bereich von ca. Bau-km 338+600 (Bauwerk BW 03\_B 338, 634 – Feldwegunterführung; vgl. Ifd.Nr. 40 BV) bis westlich von Thüngfeld ca. Bau-km 340+600 (BW 03\_B 340, 592 – Unterführung eines Forstweges; vgl. Ifd.Nr. 70 BV)

- In diesem Untersuchungsbereich nehmen vor allem die naturschutzfachlichen aber auch die wasserwirtschaftlichen sowie topografischen Widerstände Richtung Osten erheblich zu.
- Die Topografie ist sowohl auf der BAB-Nordseite als auch auf der Südseite der Autobahn als ungünstig anzusehen.
- Die Linienführung der Bundesautobahn in diesem Bereich (Radius) erschwert - aufgrund der in einer Innenkurve ungünstigen Sichtverhältnisse - die Anbindung des südseitigen Teils der PWC-Anlage.
- Durch nicht vermeidbare Eingriffe in die Wiesenbrüterflächen und das amtlich festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Reichen Ebrach ist die naturschutz- und wasserrechtliche Verträglichkeit nicht mehr gegeben.
- Die Wirksamkeit des kombinierten Wildtierquerungsbauwerks (Ifd.Nr. 52 BV) und die damit einhergehenden flankierenden naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen sind beeinträchtigt. Da aufgrund der Topografie und naturschutzfachlicher Zielsetzung (siehe dazu Nr. 3.2 der Unterlage Nr. 12.1) eine technisch sinnvolle Verlegung des Bauwerks nicht möglich ist, muss es zusätzlich kostenaufwendig verlängert werden, was dessen naturschutzfachliche Wirkung reduziert.

e) Ergebnis

- Die Untersuchungsbereiche II und III weisen im Hinblick auf die naturschutzfachlichen, wasserwirtschaftlichen, konstruktiven,

verkehrlichen und wirtschaftlichen Belange vergleichbare Verhältnisse auf, hinsichtlich der Topografie und dem Vorhandensein von Querungsbauwerken stellt sich der Untersuchungsbereich III gegenüber dem Bereich II als vorteilhafter dar.

- Der Untersuchungsbereich I ist gegenüber den Untersuchungsbereichen II und III in wirtschaftlicher und verkehrlicher Hinsicht ungünstiger zu beurteilen und für die sonstigen genannten Belange, ausgenommen die topografischen Verhältnisse und das Vorhandensein von Querungsbauwerken, als gleichwertig zu den Untersuchungsbereichen II und III anzusehen. Im Hinblick auf die Topografie und der Existenz von Querungsbauwerken stellt sich der Untersuchungsbereich I gegenüber dem Untersuchungsbereich II als vorteilhafter und gegenüber dem Untersuchungsbereich III als gleichwertig dar.
- Der Untersuchungsbereich IV ist hinsichtlich der naturschutzfachlichen, wasserwirtschaftlichen, konstruktiven und topografischen Verhältnisse gegenüber den anderen Untersuchungsbereichen als deutlich nachteiliger anzusehen.
- Erfahrungen aus anderen Planungsabschnitten bzw. Rastanlagenplanungen zeigen, dass Mitwindsituationen von der betroffenen Wohnbevölkerung als psychologisch äußerst ungünstig beurteilt werden. Da die westlich von Heuchelheim gelegenen Untersuchungsbereiche I und II gegenüber den östlich von Heuchelheim gelegenen Standorten III und IV keine entscheidenden Vorteile bieten, wurden die mit einer Mitwindsituation belegten Untersuchungsbereiche I und II aus Gründen der Konfliktminimierung nicht weiter betrachtet. Im anschließend weiter untersuchten Teilkorridor östlich von Heuchelheim stellt sich der Untersuchungsbereich III mit dem ca. mittig bei Bau-km 338+200 (Nord- und Südseite) gelegenen Standort in naturschutzfachlicher, wasserwirtschaftlicher, landschaftlicher/topografischer und konstruktiver Hinsicht als am besten geeignet dar. Um aber die Akzeptanz der PWC-Anlage zu erhöhen, wurde der nordseitige Anlagenteil im Rahmen der Tektur gegenüber dem bisherigen Standort um ca. 200 m in Richtung Osten an das Ende des Untersuchungsbereiches III verschoben. Der nordseitige Teil der PWC-Anlage kommt damit innerhalb des Untersuchungsbereiches III anstatt wie bisher mittig bei Bau-km 338+200 künftig randlich bei Bau-km 338+400 zu liegen. Die südseitige PWC-Anlage bleibt unverändert bei Bau-km 338+200. Aufgrund der beengteren Platzverhältnisse am neuen Standort (338+400) muss allerdings auf die bisher gemäß den "Richtlinien für Rastanlagen an Straßen (RR)" vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen für die Lkw-Stellplätze und Erholungsflächen für die Nutzer des Parkplatzes verzichtet werden. Damit reduziert sich der Ausstattungsstandard der nordseitigen PWC-Anlage.

### Entfallende Rastplätze

Der vorhandene Rastplatz "Mannlehen" nördlich der BAB A 3 bei Bau-km 336+350 und die vorhandenen Parkplätze "Heuchelheim" und "Schwarze Föhren" südlich der BAB A 3 bei Bau-km 338+100 und Bau-km 346+500 werden aufgelassen und überbaut bzw. renaturiert. Der vorhandene Rastplatz "Elfendorf" bei Bau-km 345+900 wird für den öffentlichen Verkehr gesperrt und soll für die Polizei als Fläche zur Anhaltung bei Verkehrsüberwachungsmaßnahmen aufrechterhalten werden.

#### 3.5.2.4 Zusammenfassung

Insgesamt lässt sich feststellen, dass das Vorhaben erforderlich ist, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Diese Aussage schließt auch den Bau der PWC-Anlage "Heuchelheim" sowie erforderlich werdende Anpassungs- und/oder Verlegungsmaßnahmen (sog. notwendige Folgemaßnahmen) mit ein. Das bedeutet insbesondere, dass unter- bzw. überführte Straßen und Wege an veränderte Über- und Unterführungsbauwerke anzupassen sind. Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt Aschbach bis östlich Schlüsselfeld entspricht somit den allgemeinen Zielsetzungen des Fernstraßengesetzes und ist aus den vorstehend genannten Gründen vernünftigerweise geboten.

### 3.6 Einhaltung der gesetzlichen Planungsleitsätze

Im Rahmen der Planung eines Straßenbauvorhabens bzw. einer Änderung sind weiterhin verschiedene gesetzliche Planungsleitsätze zu beachten. Diese ergeben sich aus dem Bundesfernstraßengesetz und anderen für die straßenrechtliche Planung einschlägigen Vorschriften. Hierbei handelt es sich z.B. um die bereits im Rahmen der Planrechtfertigung angesprochenen gesetzlichen Vorschriften des FStrG. Hinzu kommt insbesondere das naturschutzrechtliche Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Eingriffe zu unterlassen, sowie das Gebot, unvermeidbare Eingriffe auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren (§ 15 BNatSchG). Im vorliegenden Fall beachtet die Planung die vorliegenden Planungsleitsätze. Insbesondere werden die sich aus dem FStrG ergebenden Planungsleitsätze ebenso eingehalten wie diejenigen des Naturschutzrechtes. Die vorliegende Planung kommt mit der geringstmöglichen Beeinträchtigung von Natur und Landschaft aus und kompensiert unvermeidbare Eingriffe durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen. Auf den Erläuterungsbericht (Unterlage Nr. 1 T) und die landschaftspflegerische Begleitplanung (Unterlage Nr. 12) wird Bezug genommen. Hinsichtlich der rechtlichen Würdigung wird auf die Ausführungen zu den einzelnen Themenbereichen dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

### **3.7 Würdigung und Abwägung öffentlicher Belange**

#### **3.7.1 Raumordnung, Landesplanung**

Den in den Raumordnungsplänen konkretisierten Belangen der Raumordnung und Landesplanung (vgl. Art. 1 Abs. 1, Art. 2 Nrn. 2, 3 und 7 i.V.m. Art. 14, 19 und Art. 21 BayLplG) wird durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 Rechnung getragen. Insbesondere werden die einschlägigen Ziele der Raumordnung beachtet (Art. 3 Abs. 1 BayLplG). Zentrale Aufgabe der Landesentwicklung ist die Schaffung und Erhaltung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen (vgl. Art. 5 Abs. 1 BayLplG). Hierfür wird eine gute verkehrliche Erschließung aller Teilräume des Landes benötigt. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen erreichen. Die Verkehrsinfrastruktur ist in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und u.a. durch Ausbaumaßnahmen zu ergänzen (LEP 2013, Ziel 4.1.1 der Anlage zur Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 22.08.2013, BayRS 230-1-5-W). Das Netz der Bundesfernstraßen soll leistungsfähig erhalten werden. Bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur soll der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen (Grundsatz 4.2 der Anlage). Die Einbindung Bayerns in das internationale und nationale Verkehrswegenetz soll verbessert werden (Grundsatz 4.1.2 der Anlage).

Die BAB A 3 verbindet die Wirtschaftsräume Frankfurt und Nürnberg miteinander und hat starken überregionalen Verkehr aufzunehmen. Zur Bewältigung des Transit- und Reiseverkehrs und zur Erhaltung und Stärkung der Infrastruktur der angrenzenden Wirtschaftsräume ist der durchgehende sechsstreifige Ausbau dringend erforderlich.

Die vorliegende Planung entspricht den Zielen der Raumordnung. Sie steht den Belangen der Raumordnung und der Landesplanung nicht entgegen.

#### **3.7.2 Planungsvarianten**

Die BAB A 3 besteht seit mehr als fünf Jahrzehnten. Die Infrastruktur hat sich dieser Situation entsprechend angepasst. Die bauliche Entwicklung von Industrie- und Gewerbegebieten hat sich auf das vorhandene Bundesfernstraßennetz hin ausgerichtet und es wurden Wohngebiete in einem Schutz gebenden Abstand geplant und festgesetzt. Deshalb ist der vorhandene Korridor des bisherigen Straßenzuges für die Planung des sechsstreifigen Ausbaus naheliegend. Durch die weitgehende Beibehaltung der vorhandenen Trasse können neue Eingriffe und Belastungen auf das absolut notwendige Maß verringert werden. Der geplante bestandsorientierte

Ausbau verursacht keine Neuzerschneidungen oder Immissionswirkungen in bisher unbelasteten Gebieten. Es liegen keine Gründe vor, die den Ausbau der Autobahn über eine grundlegend neue Trasse rechtfertigen könnten. Jede größere Abweichung vom vorhandenen Trassenkorridor würde erhebliche Nachteile nach sich ziehen (z.B. für die Belange von Natur und Landschaft, Flächenbedarf, Wirtschaftlichkeit). Vorhabensalternativen, die sich gegenüber der Planfeststellungsvariante als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen würden, sind nicht erkennbar und wurden auch im Verlauf des Verfahrens nicht vorgebracht.

### 3.7.3 Ausbaustandard

Die nach den Planunterlagen im verfahrensgegenständlichen Bauabschnitt vorgesehene Dimensionierung der BAB A 3, der PWC-Anlage "Heuchelheim" sowie die vorgesehenen Angleichungs- und Ausbaumaßnahmen im übrigen Straßen- und Wegenetz sind geeignet und erforderlich, um die zu erwartende Verkehrsbelastung aufzunehmen. Die Planung ist damit auch hinsichtlich des vorgesehenen Ausbaustandards vernünftigerweise geboten und planerisch gerechtfertigt.

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens entsprechen einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den "Richtlinien für die Anlage von Straße - RAS" und den "Richtlinien für Rastanlagen an Straßen" und weiteren einschlägigen Richtlinien. Die in den Richtlinien vorgesehenen technischen Ausbauparameter bringen die anerkannten Regeln für die Anlage von Straßen und PWC-Anlagen zum Ausdruck. Eine Planung, die sich an diesen Vorgaben orientiert, wird insoweit nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen.

#### 3.7.3.1 Trassierung

Für die BAB A 3 wurde im verfahrensgegenständlichen Abschnitt eine Entwurfsgeschwindigkeit  $v_e$  von 120 km/h gewählt. Mit den gewählten Trassierungselementen werden die Grenzwerte der einschlägigen Entwurfsrichtlinien (RAS-L) eingehalten. Es liegen keine unzulässigen Unter- bzw. Überschreitungen der Trassierungsgrenzwerte vor. Die Grundsätze der Relationstrassierung sind berücksichtigt.

Folgende Zwangspunkte, die die Linie im Grund- und Aufriss bestimmen, waren zu berücksichtigen:

- Die bestehende BAB A 3 in ihrer Lage und Höhe.
- Der Anschluss an den westlich angrenzenden Planfeststellungsabschnitt östlich Geiselwind bis Aschbach nach Lage und Höhe.

- Der Anschluss an den östlich angrenzenden Abschnitt östlich Schlüsselfeld bis westlich Anschlussstelle Höchststadt-Nord nach Lage und Höhe.
- Die bestehende Anschlussstelle Schlüsselfeld.
- Die Eingriffsminimierung aus ökologischen Gründen in den nördlichen Talraum der Reichen Ebrach.
- Bestehende unterführte bzw. überführte Straßen und Wege mit ihren beidseitigen Anschlüssen.
- Aktive Lärmschutzmaßnahmen für die Ortschaft Heuchelheim von Bau-km 336+206 bis Bau-km 338+360.
- Aktive Lärmschutzmaßnahmen für die Stadtteile Rambach, Schlüsselfeld, Thüngfeld und Attelsdorf von Bau-km 339+260 bis Bau-km 342+930.
- Aktive Lärmschutzmaßnahmen für die Ortschaft Elsendorf von Bau-km 343+830 bis Bau-km 345+600.
- Aktive Lärmschutzmaßnahmen für die Ortschaft Barmersdorf (Markt Wachenroth) von Bau-km 346+350 bis Bau-km 346+628.

Die erforderlichen Haltesichtweiten sind für die BAB A 3 im gesamten Planfeststellungsabschnitt uneingeschränkt gewährleistet. Die in anderen Planungsabschnitten erforderlichen Aufweitungen des Mittelstreifens werden auch im gegenständlichen Bereich beibehalten. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf den festgestellten Erläuterungsbericht (Unterlage 1 T, Nrn. 4.1.3 und 4.1.5) verwiesen. Die erforderliche Haltesichtweite für die Rampen der Anschlussstelle Schlüsselfeld von 30 m (für eine  $v_e$  von 40 km/h) wird eingehalten.

### 3.7.3.2 Querschnitt

Der prognostizierte Anstieg des Verkehrs für das Jahr 2025 zwischen der Anschlussstelle Geiselwind bis zur Anschlussstelle Schlüsselfeld auf 72.000 Kfz/24 h und zwischen der Anschlussstelle Schlüsselfeld bis zur Anschlussstelle Höchststadt-Nord auf 72.800 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von jeweils 20,8 % erfordert für die BAB A 3 einen sechsstreifigen Querschnitt. Dem Ausbau im Planfeststellungsabschnitt liegt der Regelquerschnitt RQ 35,5 mit dem auf 4 m verbreiterten Mittelstreifen zugrunde. Somit ergibt sich ein Ausbauquerschnitt SQ 36 mit einer Kronenbreite von 36 m.

Aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung für die BAB A 3 ist ein Fahrbahnaufbau nach Bauklasse SV gemäß RStO in der zum Zeitpunkt des Baus geltenden Fassung erforderlich. Es kommt eine Deckschicht zur Ausführung, die für die Lärmberechnung einen Korrekturwert von dauerhaft  $D_{StO}$  von - 2 dB(A) gewährleistet.

Die Querschnitte der Ein- und Ausfahrtsrampen der Anschlussstelle Schlüsselfeld richten sich nach der RAL-K-2 i.V.m. den AH-RAL-K-2. Es kommen die Querschnitte Q1 und Q4 mit einer Gesamtbreite von 9 m bzw. von 10,50 m zur Anwendung.

Die bestehende Staatsstraße 2261 Attelsdorf-Burghaslach wird abgebrochen und nach Osten verlegt. Die Staatsstraße 2261 erhält, dem Bestand entsprechend, eine befestigte Fahrbahnbreite von 7,50 m (RQ 10,5). Die Ausbaulänge beträgt ca. 725 m.

Die Gemeindeverbindungsstraße Heuchelheim-Freihaslach kreuzt die BAB A 3 bei Bau-km 337+167 und wird mit einem Bauwerk unterführt. Das bestehende Bauwerk wird abgebrochen und durch ein neues dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 angepasstes Bauwerk ersetzt (Ifd.Nr. 10 BV). An der bestehenden Gemeindeverbindungsstraße sind keine Anpassungsmaßnahmen erforderlich. Lediglich im Bauwerksbereich ist eine Oberbauerneuerung erforderlich. Diese erfolgt dem Bestand entsprechend mit einer befestigten Breite von 5 m.

Im Zusammenhang mit der Verlegung des Unterführungsbauwerkes bei Bau-km 339+625 (vgl. Ifd.Nrn. 52 und 53 BV) wird die Gemeindeverbindungsstraße Heuchelheim-Rambach auf 212 m tiefer gelegt. Sie wird, dem Bestand entsprechend, mit einer befestigten Breite von 3 m wiederhergestellt (vgl. Ifd.Nr. 55 BV).

Die bestehende Gemeindeverbindungsstraße Thüngfeld-Burghaslach wird abgebrochen und in Richtung Westen verlegt (Ifd.Nr. 83 BV). Die Gemeindeverbindungsstraße erhält eine befestigte Fahrbahnbreite von 5,50 m mit einer Kronenbreite von 7,50 m. Die Ausbaulänge beträgt ca. 508 m.

Die Gemeindeverbindungsstraße Elsendorf-Gleißenberg kreuzt die BAB A 3 bei Bau-km 343+776 und wird mit einem Bauwerk unterführt. Das bestehende Bauwerk wird abgebrochen und durch ein neues, dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 angepasstes Bauwerk ersetzt. Die unterführte Gemeindeverbindungsstraße Elsendorf-Gleißenberg bleibt in ihrer Lage und Höhe erhalten. An der bestehenden Gemeindeverbindungsstraße sind keine Anpassungsmaßnahmen erforderlich. Lediglich die durch den Neubau des Unterführungsbauwerkes betroffene Fahrbahnfläche wird, dem Bestand entsprechend, mit einer befestigten Breite von 5 m wieder hergestellt (Ifd.Nr. 126 BV).

Die bestehende Gemeindeverbindungsstraße Elsendorf-Frickenhöchstadt wird abgebrochen und nach Westen verlegt. Die Gemeindeverbindungsstraße wird, dem Bestand entsprechend, mit einer befestigten Breite von 5 m wiederhergestellt. Die Ausbaulänge beträgt ca. 428 m.

Die anzupassenden Feld- und Waldwege erhalten in der Regel eine befestigte Fahrbahnbreite von 3 m mit einer Kronenbreite von 4 m. Die Befestigung der Wege erfolgt nach RLW 1999 für eine mittlere Beanspruchung. Der Geh- und Radweg gemäß lfd.Nr. 86 BV erhält ebenfalls eine befestigte Breite von 3 m mit einer Kronenbreite von 4 m. Bezüglich der Einzelheiten im Hinblick auf die Querschnitte wird ergänzend auf die festgestellte Unterlage Nr. 1 T Nrn. 4.2.2.11 bis 4.2.2.27 Bezug genommen.

Damit entsprechen die Querschnitte der BAB A 3, der Anschlussstelle Schlüsselfeld und der anzupassenden sonstigen Straßen und Wege den eingeführten technischen Regelwerken bzw. die Maßnahmen gewährleisten den Fortbestand des derzeitigen Ausbaustandards der anzupassenden sonstigen Straßen und Wege. Beides entspricht dem Erfordernis der Ausgewogenheit und dem Abwägungsgebot.

#### 3.7.4 Immissionsschutz

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

Der Maßstab zur Bewertung, ob schädliche Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Schadstoffbelastungen ohne Ausgleich 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 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 (st. Rspr., vgl. z.B. BVerwG, Urteil vom 23.11.2005, Az. 9 A 28.04, NVwZ 2006, S. 331 ff.).

##### 3.7.4.1 Trassierung (§ 50 BImSchG)

Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass durch den sechsstreifigen Ausbau keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG).

Gemäß § 50 S. 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 soweit wie möglich vermieden werden. Außerdem ist bei der Abwägung die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität zu berücksichtigen (§ 50 S. 2 BImSchG).

Die Planung für den sechsstreifigen Ausbau einer Bundesautobahn auf längerer Strecke ist grundsätzlich raumbedeutsam i.S.d. § 50 BImSchG. Es ist eine Linienführung anzustreben, bei der schädliche Umwelteinwirkungen, z.B. Lärm, auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete (z.B. Kurgebiete, Gebiete mit Krankenhäusern, Erholungsheime, Schulen) so weit wie möglich vermieden werden. Schutzbedürftige Gebiete sind nach Möglichkeit weiträumig zu umfahren oder durch andere planerische Maßnahmen zu schützen, z.B. durch Nutzung von Bodenerhebungen als Abschirmung oder durch Führung der Straße im Einschnitt. Soweit andere öffentliche oder private Belange nicht überwiegen, sind die planerischen Möglichkeiten und örtlichen Verhältnisse für eine lärmindernde Trassenführung auszuschöpfen.

Für den Lärmschutz durch Planung gelten die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) insoweit nicht. Aus § 50 BImSchG folgt, dass diese möglichst unterschritten werden sollen. Die in DIN 18005, Beiblatt 1, Ausgabe 1987, enthaltenen Orientierungswerte ("Schallschutz Städtebau") können hier als Anhalt dienen. Insoweit kann auf die Ausführungen in der Umweltverträglichkeitsprüfung verwiesen werden. Grundsätzliche Verbesserungen der Situation werden dadurch erreicht, dass im westlichen Bereich die Achse der BAB A 3 um rd. 15,5 m nach Süden verschoben wird und damit von den besiedelten Bereichen abrückt.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte bestandsorientierte Linie hinsichtlich der Anforderung des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Wie im Rahmen der Variantenprüfung ausgeführt, scheiden andere Trassenführungen wegen der damit verbundenen erheblich größeren Beeinträchtigungen öffentlicher und privater (z.B. Eigentum, Landwirtschaft usw.) Belange aus.

Durch eine Änderung der Maßnahme, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit nicht weiter verbessert werden.

#### 3.7.4.2 Lärmschutz

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

Bei der Planung von Verkehrswegen ist darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden (§ 50 S. 1 BImSchG). Dies gilt zunächst unabhängig von den Grenzwerten nach der 16. BImSchV.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch

Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG).

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

#### 3.7.4.2.1 Rechtsgrundlagen

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV vorzunehmen. Beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen ist sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, hervorgerufen werden (§ 41 Abs. 1 BImSchG). Als erheblich sind die Einwirkungen anzusehen, die - unabhängig davon, ob der Gewährleistungsgehalt der Art. 2 und 14 GG berührt ist - die Grenzen des Zumutbaren überschreiten. Die danach maßgebliche Zumutbarkeitsschwelle wird durch die in der 16. BImSchV bestimmten Grenzwerte normiert, die nach der Schutzwürdigkeit und der Schutzbedürftigkeit der durch Verkehrslärm betroffenen Anlagen und Gebiete variieren (§ 43 Abs. 1 S. 1 BImSchG; vgl. BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, Az. 4 CN 5.98, DÖV 1999, S. 730, 731). 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, Az. 5 S 1743/95, 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 nach dieser Berechnungsmethode für das Prognosejahr 2025 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, liegen nicht vor.

Der nach der 16. BImSchV zu ermittelnde Beurteilungspegel bezieht sich ausschließlich auf die auszubauende Bundesautobahn. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen, die auf den Immissionsort einwirken, zu bilden (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9.95, NVwZ 1996, 1003; Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 5.04, NVwZ 2005, S. 808, 809). Lärm, der nicht gerade auf der zu bauenden oder zu ändernden Straße

entsteht, wird von den Regelungen der 16. BImSchV nicht erfasst (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, S. 1154, 1159; BVerwG, Beschluss vom 11.11.1996, Az. 11 B 65.96, BayVBl. 1997, S. 215, 216). Da es sich vorliegend um die wesentliche Änderung einer Straße handelt, die gemäß § 1 Abs. 2 dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV unterfällt, kommt eine Überlagerung der Beurteilungspegel mit Pegeln bestehender Straßen grundsätzlich nicht in Betracht. Allerdings dürfen ein bereits vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung nicht zu einer Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums (durch Überschreiten der sog. "Enteignungsschwelle") beinhaltet.

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

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

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen (§ 2 Abs. 2 S. 1 der 16. BImSchV). Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV als bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a, c und d der vorstehenden Tabelle entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen (§ 2 Abs. 2 S. 2 der 16. BImSchV). Die Grenzwerte legen verbindlich fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf.

Für lediglich im Flächennutzungsplan ausgewiesene, noch unbebaute Gebiete, für die keine rechtswirksamen Bebauungspläne vorliegen und die auch nicht wie ein unbeplanter Innenbereich (§ 34 BauGB) schutzbedürftig sind, besteht kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz nach der 16. BImSchV. Abzustellen ist im Rahmen des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV nämlich auf die konkrete bauplanungsrechtliche Situation. Das Maß an Lärmschutz, das der Vorhabenträger zu gewährleisten hat, bestimmt sich grundsätzlich danach, welche bauliche Gebietsqualifizierung dem lärmbeeinträchtigten Bereich im Zeitpunkt der Planfeststellung bzw. Planauslegung zukommt (BVerwG,

Beschluss vom 13.11.2001, Az. 9 B 57.01, DVBl. 2002, 276). Bauliche Verhältnisse, die sich erst in der Entwicklung befinden, muss der Planungsträger nur dann berücksichtigen, wenn sie einen Grad der Verfestigung erreicht haben, der die weitgehend sichere Erwartung ihrer Verwirklichung rechtfertigt (BVerwG, Urteil vom 21.09.1996, Az. 4 A 11.95, NVwZ 1996, S. 1008, 1009). Für Gebiete, die nicht bebaut und aus bauplanungsrechtlicher Sicht auch (noch) nicht bebaubar sind, besteht kein Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem Straßenbaulastträger, selbst wenn im Fall einer späteren Bebauung mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu rechnen wäre.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, 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. Ergänzend wird auf die Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung verwiesen.

Auch Tiere, gleich ob in freier Wildbahn lebend oder häuslich gehalten, unterfallen nicht dem auf den Schutz des Menschen zielenden Begriff der Nachbarschaft und der darauf abzielenden Grenzwerte für die menschliche Wohnbebauung. Für Tiere gibt es keine entsprechenden normativ festgelegten oder in Fachkreisen allgemein anerkannten Grenz- und Zumutbarkeitswerte (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.04.2000, Az. 11 A 24.98, <juris>).

### 3.7.4.2.2 Lärmberechnung

Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zu Grunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Grundlage der Berechnung, die gemäß RLS-90 durchgeführt wurde, ist die von Prof. Dr. Ing. Kurzak in der Verkehrsuntersuchung "Autobahn A 3, Nürnberg - Würzburg" vom 05. Juli 2007 für den verfahrensgegenständlichen Planungsabschnitt ermittelte Verkehrsbelastung mit einer ergänzenden Untersuchung hierzu vom 16.07.2009. Bei der Berechnung der Beurteilungspegel wurden daher nachfolgend genannte Ausgangsdaten zu Grunde gelegt:

- für den Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Geiselwind und Schlüsselfeld:

durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, bezogen auf das Prognosejahr 2025 (DTV 2025)	72.000 Kfz/24 h
Lkw-Anteil (Anteil der Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t) am Tag (DTV):	17,0 %
Lkw-Anteil (Anteil der Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t) in der Nacht (DTV):	43,8 %

zu Grunde gelegte Geschwindigkeit (PKW/LKW)	130 km/h / 80 km/h
---	--------------------

- für den Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Schlüsselfeld und Höchststadt Nord

durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, bezogen auf das Prognosejahr 2025 (DTV 2025)	72.800 Kfz/24 h
Lkw-Anteil (Anteil der Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t) am Tag (DTV):	17,0 %
Lkw-Anteil (Anteil der Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t) in der Nacht (DTV):	42,9 %
zu Grunde gelegte Geschwindigkeit (PKW/LKW)	130 km/h / 80 km/h

Bei der Berechnung wurde berücksichtigt, dass für die Fahrbahndecke im plangegegenständlichen Bereich ein Belag vorgesehen ist, der den Ansatz eines Korrekturwertes von - 2,0 dB(A) für dauerhaft lärmindernde Straßenoberflächen ( $D_{\text{StrO}}$ ) bei der Berechnung nach der Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV (Tabelle 4 der RLS-90) rechtfertigt (vgl. BWV lfd.Nr. 1, Unterlage 7.2). Der Vorhabenträger hat die lärmindernde Wirkung von - 2 dB(A) auf Dauer zu gewährleisten (vgl. Nebenbestimmung A 3.3.1), da auch eine Berücksichtigung dieses Wertes in der schalltechnischen Berechnung erfolgt ist (vgl. Unterlage 11.1 T).

In die Berechnungen sind neben Emissionen aus der durchgehenden Fahrbahn auch die Emissionen aus der geplanten PWC-Anlage bei Heuchelheim einschließlich der Ein- und Ausfahrrampen eingeflossen. Die von der PWC-Anlage ausgehenden speziellen Lärmbelastungen wurden mittels eines eigenen Berechnungsgangs in der Gesamtlärmernmittlung für die Ortschaft Heuchelheim berücksichtigt. In diese Berechnung des Parkplatzlärms gehen insbesondere die Lärmemissionen der Ein- und Ausfahrten, der Fahrstraßen innerhalb der Parkplätze, die Stellplatzwechsellvorgänge (am Tag häufiger als in der Nacht) und die unterschiedlichen Fahrzeugarten ein. So werden beispielsweise zur Erfassung von Anfahr- und Abbremsvorgängen, laufenden Motoren, möglichen Kühl- und Heizaggregaten etc. ausgehenden Lärms die Lkw-Emissionen gegenüber den Pkw-Emissionen mit einem Zuschlag von 10 dB(A) versehen.

Die unter Beachtung der vorstehenden Gesichtspunkte durchgeführten schalltechnischen Berechnungen haben ergeben, dass umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind.

Im Detail sind die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen in der Unterlage 11.1 T, Kapitel 4 sowie im Erläuterungsbericht (Unterlage 1 T, Kapitel 5.1) beschrieben. Darauf wird Bezug genommen.

Bei Zugrundelegung des vom Vorhabenträger vorgesehenen Konzeptes der aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwälle und/oder -wände

einschließlich Betonschutzwand zum Schutz des Aussiedlerhofes im Außenbereich bei Bau-km 337+141) werden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV tagsüber an allen schutzwürdigen Anwesen im Einwirkungsbereich der Ausbaumaßnahme eingehalten.

Zu Überschreitungen der Nachtgrenzwerte kommt es zum Prognosehorizont 2025 demnach an dreizehn Immissionsorten in der Ortslage von Heuchelheim und an zwölf Immissionsorten in der Ortslage von Schlüsselfeld.

Die Schutzbedürftigkeit des Weiteren im Außenbereich gelegenen Anwesens Heuchelheim 88 (Immissionsort HH 024) entspricht gemäß § 2 Abs. 2 S. 2 i.V.m. Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV ebenfalls der in einem Kern-, Dorf- oder Mischgebiet gelegenen baulichen Anlage.

Für diesen Immissionsort HH 024 mit Pegelüberschreitungen der Nachtwerte sind, soweit möglich, passive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Einbau von Schallschutzfenstern) an den betroffenen Gebäudefassaden vorgesehen.

Die im Rahmen der schalltechnischen Berechnungen überprüften Immissionsorte sind in Unterlage 11.2 der festgestellten Planunterlagen zeichnerisch dargestellt und in der Anlage 1 zu Unterlage 11.1 T (Ergebnistabelle) aufgelistet.

#### 3.7.4.2.3 Überprüfung der Lärmberechnungen und aktive Lärmschutzmaßnahmen

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist an den vom Vorhabenträger vorgenommenen schalltechnischen Berechnungen und der Richtigkeit der diesbezüglichen Ergebnisse nicht zu zweifeln. Diese Einschätzung ergibt sich für die Planfeststellungsbehörde aus den nachfolgenden Ausführungen, insbesondere den überzeugenden Einschätzungen des Vorhabenträgers, aber auch des Bayerischen Landesamtes für Umwelt. Die Notwendigkeit, einen gutachterlich aufgehellten Sachverhalt weiter zu erforschen, muss sich der Planfeststellungsbehörde 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, Az. 4 B 35.94, DVBl. 1994, 763). Solche Gründe sind nicht ersichtlich. Die der Lärmberechnung zugrunde gelegte Verkehrsprognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Die Prognose bezieht sich auf das Jahr 2020. Laut einer ergänzenden Untersuchung zur Verkehrsprognose vom 16.07.2009 werden aufgrund der Wirtschaftskrise seit dem Jahr 2008 die dort ermittelten Belastungswerte, die für das Jahr 2020 prognostiziert sind, sogar erst im Jahr 2025 erreicht. Der Prognosezeitraum ist auch deshalb nicht zu beanstanden. Eventuelle Verkehrsverlagerungen sowie auch zusätzlicher neuer Verkehr und damit

auch Mehrverkehr infolge der Steigerung der Leistungsfähigkeit der BAB A 3 insgesamt sind in die Prognosezahlen eingeflossen und werden bei der Berechnung berücksichtigt. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Verkehrsuntersuchung daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Von der Prognose war daher auszugehen.

Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass durch diese Straße keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG). In solchen Fällen ist grundsätzlich durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes (Anlagen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind, vgl. Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG) sicherzustellen, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Dies gilt jedoch nicht, soweit die Kosten der Maßnahmen für den aktiven Schallschutz außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 BImSchG, Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG). Zur Frage der Verhältnismäßigkeit des aktiven zum passiven Lärmschutz wird auf die Ausführungen unter Abschnitt "Passive Lärmschutzmaßnahmen" verwiesen.

Im Detail sind die Maßnahmen, die einen positiven Effekt für den Lärmschutz haben, in den Unterlagen 1 T, 7.1 und 7.2 T sowie in Unterlage 11.1 T beschrieben. Die im Einzelnen überprüften Immissionsorte sind in der Anlage zu Unterlage 11.1 T (Ergebnistabelle) aufgeführt und in der festgestellten Unterlage 11.2 planerisch dargestellt. Durch die umfangreichen aktiven Schallschutzmaßnahmen werden an allen Wohngebäuden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für den Tag unterschritten. Jedoch kommt es trotz der aktiven Lärmschutzmaßnahmen zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für die Nacht (vgl. bereits oben).

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurden - über die ohnehin vorgenommenen Prüfungen der Planfeststellungsbehörde hinaus - aufgrund von Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange und von Einwendungen insbesondere die nachfolgenden Punkte einer näheren Betrachtung unterzogen:

- Schalltechnische Berechnungen des Vorhabenträgers

Zur Ermittlung der Lärmbelastigungen für die betroffenen umliegenden Anwesen und sich eventuell ergebender Ansprüche auf zusätzlichen Lärmschutz hat der Vorhabenträger die schalltechnische Berechnung auf der Grundlage der 16. BImSchV und nach den RLS-90 durchgeführt. Dabei sind die für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsmengen einer Verkehrsuntersuchung (2009) von Prof. Dr. Ing. Kurzak zu Grunde gelegt

worden. Bei den schalltechnischen Berechnungen sind sowohl die vorhandene Topografie einschließlich natürlicher Hindernisse als auch die abschirmende oder reflektierende Wirkung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen und der vorhandenen Bebauung ausreichend berücksichtigt worden. In die Berechnungen sind neben Emissionen aus der durchgehenden Fahrbahn auch die Emissionen aus der geplanten PWC-Anlage bei Heuchelheim eingeflossen.

Die Berechnung der Immissionspegel erfolgte fassaden- und stockwerkbezogen für mehr als 160 Anwesen in den Ortslagen der Stadt Schlüsselfeld mit den Ortsteilen Heuchelheim, Rambach, Schlüsselfeld, Thüngfeld, Attelsdorf und Elsendorf, dem Einzelgebäude südlich Bau-km 337+060 sowie im Bereich der Ortschaft Warmersdorf im Landkreis Erlangen-Höchstadt.

Nach den Berechnungen des Vorhabenträgers sind die Nachtgrenzwerte demnach an dreizehn Immissionsorten in der Ortslage von Heuchelheim, an zwölf Immissionsorten in der Ortslage von Schlüsselfeld sowie an dem im Außenbereich gelegenen Anwesens Heuchelheim 88 (Immissionsort HH 024) überschritten. Hier besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Lärmschutz.

Die lärmtechnischen Untersuchungen und Berechnungen der Autobahndirektion Nordbayern wurden vom Bayer. Landesamt für Umwelt, Augsburg überprüft und mit Stellungnahme vom 30.11.2009 Nr. 27-4354-44581/2011 von den Berechnungsergebnissen her bestätigt. Auf der Basis der schalltechnischen Planunterlagen, des Lage- und Höhenplanes sowie digitaler Ortskarten des Bayerischen Landesamtes für Vermessung und Geoinformation hat das LfU mit dem Rechenprogramm "CadnaA" Vergleichsrechnungen durchgeführt. Dabei hat das LfU die "Durchschnittliche Verkehrsstärke" (DTV) mit dem Lkw-Anteil im Prognosejahr 2020 (bzw. 2025) sowie die Straßenoberfläche mit einem Korrekturwert ( $D_{\text{StrO}}$ ) von  $-2$  dB(A) berücksichtigt.

In seinem Schreiben vom 30.11.2009 legte es dar, dass mit dem vom Vorhabenträger vorgelegten Ergebnissen und der schalltechnischen Beurteilung Einverständnis bestehe. Die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen verbesserten die Lärmsituation um bis zu 9 dB(A). Gleichwohl verblieben in Heuchelheim Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes für allgemeine Wohngebiete um bis zu 5 dB(A) und in Schlüsselfeld um bis zu 2 dB(A) sowie im Außenbereich (Einzelanwesen/Aussiedlerhof) um bis zu 7 dB(A).

Im Hinblick auf die Unterlagen der Tektur vom 18.02.2011 wurde das LfU nochmals beteiligt, da durch die Verschiebung des nördlichen Abschnittes der PWC-Anlage auch Änderungen an den aktiven Lärmschutzmaßnahmen und eine erneute Lärmberechnung erforderlich wurden. In seinem

Antwortschreiben vom 29.04.2011 führt das LfU aus, dass die vorgelegte Tektur modifizierte aktive Lärmschutzmaßnahmen an der PWC-Anlage (Nord) sowie deren Abrücken um ca. 200 m nach Osten berücksichtige. Durch diese Maßnahmen werden die Beurteilungspegel nicht weiter erhöht. Folglich bestehen aus Sicht des Lärmschutzes keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Tektur.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist an den vom Vorhabenträger vorgenommenen schalltechnischen Berechnungen und der Richtigkeit der diesbezüglichen Ergebnisse nicht zu zweifeln. Diese Einschätzung ergibt sich für die Planfeststellungsbehörde insbesondere aus den überzeugenden Einschätzungen des Vorhabenträgers, aber auch des Bayerischen Landesamtes für Umwelt.

- Besondere Situationen wie Topografie, Geografie und Meteorologie, Reflexion etc.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden die vorgestellten schalltechnischen Berechnungen und Untersuchungen mehrfach auch deshalb in Frage gestellt, weil bestimmte örtliche Verhältnisse, wie die geografische Hang- oder Kessellage eines Anwesens, Reflexionen, Windrichtungen, die prognostizierte Zunahme des Verkehrs und dessen Verteilung sowie die geplante Erweiterung der A 3, die Emissionen der geplanten PWC-Anlage einschließlich ihrer Ein- und Ausfahrtsrampen, Verzögerungs- und Beschleunigungsvorgänge, und andere Effekte nach Auffassung der Betroffenen eine höhere Lärmbelastung als die errechneten Werte erwarten ließen. Befürchtet wird auch ein zusätzlicher Dauerlärm sowie erheblicher Lärm vor allem nachts und am Wochenende durch Passagiere von parkenden Bussen sowie Lkw-Fahrern, die ihre Wochenendruhezeiten auf diesem Parkplatz verbringen (z.B. betrunkene Fußballfans oder randalierende Fahrer). In diesem Zusammenhang wurde außerdem auch ein effektives Schutzkonzept auch an den Auf- und Abfahrten der Parkplätze gefordert.

Diese Einwände sind insgesamt unbegründet. Die Lärmpegelwerte wurden nach der RLS-90 ermittelt, die die Verkehrslärmschutzverordnung nach § 3 Satz 1 als verbindliches Verfahren zur Beurteilung der Lärmimmissionen von Straßen festlegt.

In dieses Berechnungsverfahren werden entgegen der Auffassung der Einwander alle maßgeblichen Faktoren mit einbezogen, z.B. (prognostizierte) Verkehrsbelastung, Lkw-Anteil, Fahrbahn-Belag, Steigungsverhältnisse, die zu Grunde gelegten Geschwindigkeiten, Höhenlage der Straße, insbesondere auch die jeweilige Topographie, meteorologische Faktoren, umgebende Bebauung, Reflexionen usw.

Im Hinblick auf die Emissionen aus der geplanten PWC-Anlage werden diese speziellen Lärmbelastungen mit einem eigenen Berechnungsgang in der Ermittlung des Beurteilungspegels berücksichtigt. In diese Berechnung des Parkplatzlärms gehen insbesondere die Lärmemissionen der Ein- und Ausfahrtsrampen, der Fahrstraßen innerhalb der Parkplätze, die Stellplatzwechsellvorgänge (am Tag häufiger als in der Nacht) und die unterschiedlichen Fahrzeugarten ein. So werden beispielsweise zur Erfassung des von Anfahrvorgängen, laufenden Motoren, möglichen Kühl- und Heizaggregaten etc. ausgehenden Lärms die Lkw-Emissionen gegenüber den Pkw-Emissionen mit einem Zuschlag von 10 dB(A) versehen.

Dennoch spielt der von der PWC-Anlage ausgehende Lärm gegenüber dem von den durchgehenden Fahrbahnen emittierten Lärm eine untergeordnete Rolle und tritt damit in der Gesamtbetrachtung – am Tag sowie in der Nacht – in den Hintergrund. Die Behauptung, dass die speziell von der PWC-Anlage ausgehenden Lärmemissionen nicht ausreichend berücksichtigt worden seien, kann daher nicht bestätigt werden. Die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen schützen die Bewohner von Heuchelheim auch wirksam vor den Emissionen der PWC-Anlage einschließlich deren Ein- und Ausfahrtsrampen.

Ein Einwander aus Heuchelheim (Fl.Nr. 45 Gemarkung Heuchelheim) befürchtet wegen der tieferen Lage der PWC-Anlage (3 bis 6 m Geländeunterschied) und der damit verbundenen Längsneigungen (Gefälle und Steigung) zusätzlichen Motorenlärm, sowohl beim Abbremsen durch die Motorbremse als auch wieder beim Anfahren durch das Gasgeben.

Diese Befürchtungen können nicht geteilt werden. Die Rampen zwischen durchgehender Fahrbahn und der nordseitigen PWC-Anlage weisen keine besonders großen Neigungen auf, durch die eine erhebliche zusätzliche Lärmemission zu befürchten wäre. Das maximale Gefälle der Einfahrt Lkw-Parkfläche an der PWC-Anlage Nord (gemäß Unterlage 8.3, Blatt-Nr. 4 T) beträgt auf die kurze Länge von rd. 4 m 4,175 %, ansonsten 0,419 % und 1,013 %. Die maximale Steigung in der Lkw-Durchfahrt an der PWC-Anlage Nord (gemäß Unterlage 8.3, Blatt-Nr. 5 T) beträgt auf eine Länge von rd. 12 m 2,25 %, welche problemlos von jedem Lkw ohne zusätzliche Motorengeräusche bewältigt werden kann. Der eigentliche Beschleunigungs- und Einfädelstreifen kommt gemäß Unterlage 8.1, Blatt 2 T in einer Gefällestrecke zu liegen, die eine maximale Neigung von 1,089 % aufweist.

Zurückzuweisen ist ebenso die Behauptung der Bürgerinitiative Heuchelheim, dass die Berechnung der Emissionen vom Parkplatz unrichtig seien, da den Berechnungen nur die offizielle Anzahl der Stellplätze für Lkw und Pkw zu Grunde gelegt worden sei, und nicht die Tatsache, dass auch Lkw die Stellplätze für Pkw belegen werden.

Hierzu ist auszuführen, dass hinsichtlich der parkenden Lkw die schalltechnische Berechnung auf der sicheren Seite liegt. Das bauliche Konzept sieht vor, dass die Bereiche der Pkw-Stellflächen auch von Lkw genutzt werden können. In der schalltechnischen Berechnung findet diese Option Berücksichtigung, denn in die Berechnung ist die maximal mögliche Anzahl der Lkw, die auf der gesamten Anlage abgestellt werden könnten, eingeflossen.

Bei der Windrichtung wird von einer ganzjährigen Mitwindwetterlage ausgegangen, d.h. man unterstellt zugunsten der Anlieger, dass der Wind das ganze Jahr vom Emissionsort in Richtung auf den Immissionsort zu weht (rd. 3 m/s), was in der Realität nicht der Fall sein wird. Die Emissionen der geplanten PWC-Anlage sind gemäß den Vorgaben der RLS-90 angesetzt worden – für den ruhenden Verkehr wie auch für den ein- und ausfahrenden Verkehr. Für die komplexe Lärmberechnung wurden computergestützte Daten verwendet, die das Bayer. Landesamt für Umwelt seinerseits anhand der ihm zur Verfügung stehenden Unterlagen im jeweiligen Planfeststellungsverfahren überprüft. Auf diese Weise wird durch das objektive Berechnungsverfahren gewährleistet, dass zu jeder Zeit die Richtigkeit der Lärmbelastungsermittlung nachgeprüft werden kann.

Mehrere Einwander, wie u.a. auch der Bayerische Bauernverband, befürchteten, dass etwaige Reflexionen in der Berechnung nicht berücksichtigt worden seien.

Der Vorhabenträger hat die notwendigen Berechnungen gemäß den gesetzlichen Vorgaben nach den RLS-90 durchgeführt. Reflexionen bedingt durch topografische und bauliche Gegebenheiten wurden bei den schalltechnischen Ermittlungen berücksichtigt. Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz hat die Richtigkeit und Vollständigkeit der durchgeführten lärmtechnischen Berechnungen bestätigt, daher können diesbezügliche Zweifel ausgeräumt werden.

Das LfU hat empfohlen, die Lärmschutzwände und -wälle unterschiedlicher Höhen an ihrem Ende stetig (im Verhältnis 1 : 8) ineinander übergehen zu lassen. Damit würden auffällige und belästigende Pegeländerungen (die durch das Rechenverfahren der RLS-90 nicht erfasst werden) minimiert, die entstehen, wenn Fahrzeuge aus dem Schallschatten der Lärmschutzwand heraus oder in diesen hineinfahren. Weil der Vorhabenträger einen stetigen Übergang im Verhältnis 1 : 8 an den Enden von Lärmschutzkonstruktionen mit unterschiedlichen Höhen zugesichert hat, ist diesbezüglich die entsprechende Auflage aufgenommen worden.

- Forderung nach Lärmmessungen

Messungen des Verkehrslärms 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 günstiger als Messungen (Ullrich, Lärmschutz unter besonderer Berücksichtigung des Straßenverkehrslärms, DVBl. 1985, 1159). So fließen bei der Berechnung etwa auch meteorologische Aspekte zugunsten der Betroffenen mit ein. Die betroffenen Beurteilungspegel gelten auch 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).

Verkehrslärmmessungen sind im Übrigen auch deshalb auszuschließen, da zur Ermittlung der Beurteilungspegel nach der 16. BImSchV das für die Straßenbauverwaltung verbindliche Berechnungsverfahren nach der RLS-90 vorgeschrieben ist, wobei in den Berechnungen der Prognoseverkehr zu berücksichtigen ist. Dadurch wird zum einen eine gleichmäßige schalltechnische Behandlung einer Straßenbaumaßnahme gewährleistet. Zum anderen sind Messungen für das Prognosejahr 2025 gegenwärtig überhaupt nicht möglich; d.h. Messergebnisse zum Zeitpunkt des Ist-Zustandes müssten anhand der bei den Messungen gezählten Pkw und Lkw auf die Prognoseverkehrsmenge umgerechnet werden, um sie mit den Prognoseberechnungen vergleichen zu können. Verkehrslärmmessungen sind des Weiteren auch deshalb zur Ermittlung von Beurteilungspegeln nicht geeignet, da sie nur für den Messzeitraum unter Einfluss der momentanen Witterungsbedingungen unter gegebenen Verkehrsbelastungen gültige Pegelwerte liefern. Diese Ergebnisse lassen sich jedoch wegen der Schwankungen der Witterungs- und Verkehrseinflüsse nicht verallgemeinern und sind zudem wegen der Störgeräusche oft mit Fehlern behaftet. Ferner sind Schallpegelmessungen, die auch der Geschwindigkeitserfassung sowie der schalltechnischen Einstufung der Straßenoberflächengüter bedürfen, zeit- und personalaufwendig. Selbst wenn gemessen würde, lassen die aufbereiteten Messdaten nach den bisherigen Untersuchungen und Erfahrungen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt keine signifikanten Unterschiede zu den Berechnungsergebnissen erkennen.

Nach dem Berechnungsverfahren der RLS-90 ist der Beurteilungspegel für Tag (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) und Nacht (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) der über alle Tage des Jahres ermittelten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) und Lkw-Anteile und Berücksichtigung einer leichten Mitwindsituation (3 m/s) und/oder leichter Temperaturinversion zu ermitteln. Die gemäß RLS-90 zugrunde gelegten Windgeschwindigkeiten von 3 m/s führen erfahrungsgemäß am Immissionsort zu einer Erhöhung der Pegel um ca. 0,5 dB(A) bis 1,0 dB(A) im Vergleich zu Verhältnissen ohne Wind.

Einzelmessungen führen somit wegen der sich häufig ändernden Verkehrs- und Witterungsverhältnisse zu unterschiedlichen – nicht wiederholbaren –

Ergebnissen und können demzufolge für die Beurteilung nicht herangezogen werden. Dies gilt auch für die Beurteilung und Überprüfung der Lärmsituation nach Fertigstellung der Baumaßnahme während der Betriebsphase.

- Berücksichtigung von Spitzenbelastung von 100.000 Fahrzeugen

Die Forderung, den Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf eine Spitzenbelastung von 100.000 Fahrzeugen pro Tag auszulegen, findet keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen. Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten. Der Einwendung wird daher nicht gefolgt.

In diesem Zusammenhang ist auch die Forderung der Stadt Schlüsselfeld zurückzuweisen, die, um eine Verbesserung für Bürger von Heuchelheim, insbesondere im Hinblick auf Lärmspitzen zu erreichen, beantragt, den Lärmschutzwall zu erhöhen und mit einer Lärmschutzwand zu versehen.

Es ist daher klarzustellen, dass es sich bei den ermittelten Lärmpegeln um Mittelungspegel handelt, in die zwar Spitzenpegel gewichtet einfließen, die aber kurzfristige Höchstbelastungen jenseits der errechneten Pegel nicht ausschließen. Dass sich an einzelnen Streckenabschnitten an einzelnen Tagen durchaus höhere Lärmpegel ergeben können, ist dabei unerheblich. Gesonderte bzw. weitere Lärmvorsorgemaßnahmen sind auch unter diesem Blickwinkel nicht geboten.

- Planungsgeschwindigkeit

Verschiedene Einwendungsführer forderten zum Schutz vor Lärm auch eine realistische Annahme der Planungsgeschwindigkeiten in der Berechnung, da vereinzelt auch Geschwindigkeiten von mittlerweile bis 280 km/h gefahren würden.

Der Vorhabenträger hat in der schalltechnischen Berechnung (und mithin auch bei der Dimensionierung der Lärmschutzanlagen) zutreffenderweise eine Geschwindigkeit von 130 km/h für Pkw und von 80 km/h für Lkw zu Grunde gelegt. Aus diesen Geschwindigkeiten wird gemäß den Anlage 1 der 16. BImSchV der Korrekturwert  $D_V$  berechnet, der von 100 km/h abweichende Geschwindigkeiten berücksichtigt.

Für Lkw ist die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zu Grunde gelegt worden. Für den Pkw wurde mit 130 km/h der höchstmögliche Geschwindigkeitswert angesetzt, der zur Bestimmung des Korrekturwertes  $D_V$  in die Berechnung einfließt und damit Geschwindigkeiten  $\geq 130$  km/h berücksichtigt.

Das Vorgehen des Vorhabenträgers entspricht daher der 16. BImSchV. Diese verweist für Straßen auf ihre Anlage 1 sowie im Weiteren auf das

Diagramm II. Danach werden durch die Korrektur  $D_V$  von 100 km/h abweichende zulässige Höchstgeschwindigkeiten berücksichtigt. Damit ist der in der 16. BImSchV bzw. den RLS-90 vorgesehene Rahmen nach oben hin voll ausgeschöpft worden.

- Forderung nach Gebietseinstufung Wohngebiet

Ein Einwender aus Heuchelheim (Fl.Nr. 40/1) bringt vor, dass an seinem Anwesen die Lärmgrenzwerte überschritten seien. Er fordert im Weiteren für sein im Mischgebiet liegendes Anwesen, dass hierfür die Grenzwerte für Wohngebiete anzusetzen seien: er hält den Verweis, dass in einem Mischgebiet höhere Grenzwerte zulässig sind, für eine Ungleichbehandlung.

Die Einwendung ist zurückzuweisen.

Wie in Punkt 3.7.4.2.1 ausgeführt ergibt sich die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen (§ 2 Abs. 2 S. 1 der 16. BImSchV). Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a, c und d der vorstehenden Tabelle entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen (§ 2 Abs. 2 S. 2 der 16. BImSchV). Die Grenzwerte legen verbindlich fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf. Für lediglich im Flächennutzungsplan ausgewiesene, noch unbebaute Gebiete, für die keine rechtswirksamen Bebauungspläne vorliegen und die auch nicht wie ein unbeplanter Innenbereich (§ 34 BauGB) schutzbedürftig sind, besteht kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz nach der 16. BImSchV. Abzustellen ist im Rahmen des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV nämlich auf die konkrete bauplanungsrechtliche Situation. Das Maß an Lärmschutz, das der Vorhabenträger zu gewährleisten hat, bestimmt sich grundsätzlich danach, welche bauliche Gebietsqualifizierung dem lärmbeeinträchtigten Bereich im Zeitpunkt der Planfeststellung bzw. Planauslegung zukommt (BVerwG, Beschluss vom 13.11.2001, Az. 9 B 57.01, DVBl. 2002, 276).

Im vorliegenden Fall ist die Flächennutzung der Ortschaft Heuchelheim zum deutlich überwiegenden Teil durch eine Mischgebietsnutzung, zu einem geringen Teil durch eine Wohngebietsnutzung bzw. durch eine innerörtliche Gewerbegebietsnutzung (Spedition) gekennzeichnet. Ein rechtlich maßgebender Bebauungsplan existiert nicht. Das Anwesen des Einwenders wurde zutreffenderweise der Mischgebietsnutzung zugeordnet. Die vorhandene Nutzung entspricht damit auch den Angaben im Flächennutzungsplan. Nach dem Willen des Gesetzgebers gelten wegen der unterschiedlichen Schutzbedürftigkeit im Hinblick auf unterschiedliche zulässige Nutzungen in Mischgebieten mit 64 dB(A) tags und 54 dB(A)

nachts höhere Grenzwerte als in Wohngebieten (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts).

Das Anwesen des Einwenders (Fl.Nr. 40/1 Gemarkung Heuchelheim) befindet sich in einem Abstand von rd. 280 m zur geplanten Autobahnachse. Gemäß den schalltechnischen Berechnungen betragen die Immissionsbelastungen durch den geplanten Autobahnausbau für das unmittelbar in der Nähe liegende Anwesen (Immissionsort HH018) 53,5 dB(A) tags und 50,7 dB(A) nachts. Damit sind die einschlägigen zulässigen Grenzwerte für Mischgebiete nicht überschritten und sowohl am Tag als auch in der Nacht eingehalten. Ergänzend ist auszuführen, dass der (nicht einschlägige) Taggrenzwert für Wohngebiete von 59 dB(A) sogar weit unterschritten wird. Der (nicht einschlägige) Nachtgrenzwert für Wohngebiete von 49 dB(A) wäre mit 50,7 dB(A) jedoch knapp überschritten.

- Forderung nach Verpflichtung des Vorhabenträgers zu weiteren Maßnahmen bei Überschreitung der Prognosewerte

Nicht nachgekommen werden konnte der Forderung, vorsorglich für den Fall der Überschreitung der Prognosewerte in der Zukunft im Planfeststellungsbeschluss festzulegen, dass zusätzliche Schutzmaßnahmen in einem zeitlich festgelegten Rahmen ergriffen werden. Vielmehr ist dies unter gewissen Voraussetzungen schon kraft Gesetzes vorgesehen. Treten nämlich nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens oder der dem festgestellten Plan entsprechenden Anlagen auf das Recht eines anderen erst nach Unanfechtbarkeit des Plans auf, so kann der Betroffene Vorkehrungen oder die Errichtung von Anlagen verlangen, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen. Sie sind dem Vorhabenträger nachträglich durch Beschluss der Planfeststellungsbehörde aufzuerlegen. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so richtet sich der Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 – 4 BayVwVfG).

Nicht voraussehbar in diesem Sinne sind solche Beeinträchtigungen, die auch die Planfeststellungsbehörde nicht vorhergesehen hat, z.B. weil ihre Annahmen und Prognosen sich später als unzutreffend herausstellen. Gleiches gilt auch für Steigerungen des Verkehrsaufkommens, die in Folge späterer Entwicklungen eintreten und über die Grundannahmen deutlich hinausgehen. Im Grundsatz darf der Betroffene auf die Annahmen und Angaben der Planfeststellungsbehörde vertrauen und muss nicht selbst Gutachten einholen oder Nachforschungen anstellen. Nicht voraussehbar sind deshalb auch alle Beeinträchtigungen, für die sich in den Planunterlagen kein hinreichender Anhalt findet (Kopp/Ramsauer, VwVfG, 13. Aufl. 2012, Rd.Nr. 43 zu § 75).

Ein solcher Anspruch i.S.d. Art. 75 Abs. 2 BayVwVfG besteht insbesondere, wenn durch einen nicht vorhersehbaren Verkehrszuwachs eine spürbare

Lärmsteigerung von mindestens 3 dB(A) eintritt (BVerwG, Urteil vom 07.03.2007 Az. 9 C 2.06, NVwZ 2007, 827 ff.), wobei gemäß Nr. 4.0 der RLS-90 (S. 12) schon ab 2,1 dB(A) auf die ganze Zahl aufzurunden ist. Für eine derartige Lärmerhöhung müsste sich der zukünftige Verkehr im Vergleich zum prognostizierten Verkehr in etwa verdoppeln.

Eine Lärmzunahme von weniger als 3 dB(A) kann ausnahmsweise auch dann erheblich sein, wenn der Beurteilungspegel die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle übersteigt (BVerwG, Urteil vom 07.03.2007 Az. 9 C 2.06, NVwZ 2007, 827 ff.).

Die Planfeststellungsbehörde kann und muss nachteiligen Wirkungen des Vorhabens, die sich erst später zeigen und mit denen die Beteiligten verständigerweise nicht rechnen können, weil sich ihr Eintritt im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht einmal als möglich abzeichnet, nicht Rechnung tragen. Für den Schutz gegen derartige, nicht voraussehbare Wirkungen müssen sich die Betroffenen auf die Ansprüche verweisen lassen, die ihnen Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 – 4 BayVwVfG gewährt. Dazu gehören auch solche nachteiligen Wirkungen, deren zukünftiger Eintritt zwar theoretisch denkbar ist, sich aber mangels besonderer Anhaltspunkte noch nicht konkret absehen lässt. Denn verständigerweise ist nur mit solchen Wirkungen zu rechnen, deren Eintritt sich nicht nur als abstrakte, sondern als konkrete Möglichkeit abzeichnet. Andernfalls bliebe für die Anwendung des Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 - 4 BayVwVfG praktisch kein Raum. Das allgemein jeder Prognose innewohnende Risiko, die spätere Entwicklung könne von der Prognose abweichen, reicht nicht für einen Aufslagenvorbehalt i.S.d. Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG aus (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.11.2000, Az. 11 C 2.00, NVwZ 2001, 429).

#### 3.7.4.2.4 Passive Lärmschutzmaßnahmen

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass durch diese Straße keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG). In solchen Fällen ist grundsätzlich durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes (Anlagen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind, vgl. Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG) sicherzustellen, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Dies gilt jedoch nicht, soweit die Kosten der Maßnahmen für den aktiven Schallschutz außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 BImSchG, Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG).

Bei der Beurteilung der Frage, ob die Kosten einer aktiven Schallschutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen und deshalb dem Vorhabenträger nach dem Maßstab des § 41 Abs. 2 BImSchG nicht zuzumuten sind, ist der Nutzen, der einer Schallschutzmaßnahme im konkreten Fall zukommt, mit den Kosten der jeweiligen Schutzmaßnahme in Beziehung zu setzen. Bei der Bestimmung des Schutzzwecks der jeweiligen Schallschutzmaßnahme sind insbesondere die Lage des betroffenen Objekts, die Art der betroffenen Nutzungen, die Vorbelastungen, die Zahl der Lärmbetroffenen, topografische Schwierigkeiten sowie der Umfang der Verbesserung der Lärmsituation, auch unter Berücksichtigung von passiven Lärmschutzmaßnahmen, heranzuziehen (vgl. Schulze-Fielitz, Der Straßenverkehrslärm und das Umweltrecht, ZUR 2002, 190). Die hierfür gebotene Verhältnismäßigkeitsprüfung, die den prinzipiellen Vorrang des aktiven Schallschutzes vor Maßnahmen des passiven zu beachten hat, vollzieht sich aufgrund einer planerischen Abwägung. Geboten ist eine differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse, die insbesondere die Zahl der Lärmbetroffenen, das Maß der Grenzwertüberschreitung und den Lärminderungseffekt unterschiedlicher Minderungsmaßnahmen berücksichtigt (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.11.2005, Az. 9 A 28.04, NVwZ 2006, 331).

Bei der vorzunehmenden Verhältnismäßigkeitsprüfung ist ferner auch zu berücksichtigen, ob öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belange negativ betroffener Dritter - z.B. deren Interesse an der Vermeidung zu dichter Grenzbebauung, dadurch eintretender Verschattung, aber auch eine Lärmverlagerung - der Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten aktiven Lärmschutzes entgegenstehen.

Wo trotz Grenzwertüberschreitung kein aktiver Lärmschutz vertretbar ist, haben die betroffenen Grundstückseigentümer Anspruch auf passiven Lärmschutz. Soweit nach den Planunterlagen betroffene Grundstückseigentümer Anspruch auf passiven Schallschutz haben (vgl. Unterlagen 11.1 T und 11.2), richtet sich dieser Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen bestimmen sich nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). 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 S. 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 S. 2 der 24. BImSchV). Schutzbedürftig sind gem. § 2 Abs. 2 der 24. BImSchV die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume.

Im Planfeststellungsverfahren wird über den Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen nur dem Grunde nach entschieden. Über die Höhe der Entschädigung wird nicht entschieden. Können sich die Beteiligten nicht einigen, muss auf das Entschädigungsverfahren verwiesen werden. In baulichen Anlagen werden Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, geschützt, wenn am Immissionsort der der Raumnutzung entsprechende Tag- bzw. Nachtimmissionsgrenzwert überschritten ist; für den Schutz von Schlafraum ist hingegen die Überschreitung des Nachtwertes maßgeblich (§ 2 Abs. 1 S. 1, Abs. 2 i.V.m. Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage der 24. BImSchV; vgl. auch C.VI.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.

Passive Lärmschutzmaßnahmen sind ausreichend, um Innenpegel zu gewährleisten, die verkehrslärmbedingte Kommunikations- und Schlafstörungen ausschließen. Wenn der Gesetzgeber die Anwohner von neuen oder wesentlich geänderten Verkehrswegen unter den in den §§ 41 ff. BImSchG genannten Voraussetzungen auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweist, mutet er ihnen damit u. a. den Einbau von Schallschutzfenstern zu. Diese sind nur wirksam, wenn sie geschlossen sind. Etwas Unzumutbares wird den Anwohnern damit in der Regel nicht angesonnen, weil es Stand der Technik ist, Schallschutzfenster bei Bedarf mit geeigneten Lüftungseinrichtungen zu versehen. Folglich ist in Kauf zu nehmen, dass passiver Schallschutz in der Form von Schallschutzfenstern die Anwohner nicht davor schützt, bei gelegentlichem Öffnen der Fenster erheblichem Verkehrslärm ausgesetzt zu sein (BVerwG, Urteil vom 18.04.1996, Az. 11 A 86.95, NVwZ 1996, 901).

Die Betroffenen sind darauf hinzuweisen, dass der Anspruch auf entsprechende Entschädigung nur bis spätestens fünf Jahre nach Eintritt der formellen Unanfechtbarkeit dieses Beschlusses geltend gemacht werden kann, soweit die betroffenen Eigentümer noch nicht entsprechende Forderungen erhoben. Den Betroffenen obliegt es, ihre Ansprüche im eigenen Interesse rechtzeitig geltend zu machen, da der Vorhabenträger ein berechtigtes Interesse daran hat, Entschädigungsleistungen in überschaubarer Zeit abzuwickeln (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 419). Weitergehende Ansprüche bestehen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht. Etwaige Entschädigungen wegen verbleibender Beeinträchtigungen infolge Überschreitung des Taggrenzwertes im Außenwohnbereich, wie z.B. vom Eigentümer der Fl.Nr. 259/6 Gemarkung Heuchelheim gefordert, können daher dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden.

Schützenswerte Außenwohnbereiche, deren betroffene Eigentümer nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG dem Grunde nach einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld haben, finden sich im vorliegenden Abschnitt nicht, da der maßgebliche Beurteilungspegel am Tag im Außenwohnbereich von 64 dB(A) nicht überschritten wird (§ 2 Abs. 2 Satz 2 i.V.m Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV). Noch weitergehende Entschädigungen (wegen Verkehrswertminderung bis hin zur Übernahme des Grundstücks) und diesbezügliche Ansprüche nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG stehen hier ebenfalls nicht im Raum.

Die Lärmgrenzwerte der DIN 18005 sind bei der Entscheidung über die Notwendigkeit besonderer Lärmschutzvorkehrungen in diesem Planfeststellungsverfahren nicht zugrunde zu legen. Seit Erlass der 16. BImSchV sind die Beurteilungsmaßstäbe für die Verursachung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche im Sinne von § 41 Abs. 1 BImSchG durch Rechtsverordnung nach § 43 BImSchG grundsätzlich abschließend geregelt. Ein Rückgriff auf die DIN 18005, die vor Erlass der 16. BImSchV teilweise zur Beurteilung der Lärmsituation herangezogen wurde, ist deshalb nicht (mehr) möglich. Sie wird u.a. noch im Raumordnungsverfahren herangezogen, um eine aus Lärmschutzgesichtspunkten "verträgliche" Trassenvariante zu finden.

#### 3.7.4.2.5 Lärmschutzkonzept Heuchelheim Vollschutz/Einsatz offenporiger Belag

Eine Vielzahl von Einwendungsführern aus Heuchelheim forderte schriftlich einen Vollschutz für Heuchelheim, insbesondere durch höhere Lärmschutzwälle und -wände und den Einbau von offenporigem Asphalt. Darüber hinaus haben etliche Einwender aus Heuchelheim gefordert, alle technisch erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die Einhaltung der Grenzwerte für alle betroffenen Anwohner für den Tag und die Nacht zu gewährleisten, bevor angekündigte passive Schallschutzmaßnahmen ergriffen werden (= Forderung nach Vollschutz). In diesem Zusammenhang wurde auch der Einsatz eines offenporigen Asphaltbelages im ganzen Planfeststellungsabschnitt bzw. eines deutlich lärmindernden Asphaltbelages und weitere Optimierungen, ein umfassendes Lärmschutzkonzept sowie die Prüfung von Alternativen im Lärmschutzkonzept gefordert. Im Einzelnen wurde u.a. auch gefordert den Lärmschutzwall bei Rambach bzw. Thüngfeld zu verlängern.

Das LfU regt in seiner Stellungnahme vom 30.11.2009 an, die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen bei Heuchelheim wie folgt zu erhöhen:

- von Bau-km 336+510 bis 336+740 Erhöhung des Walles von 4 m auf 8 m
- von Bau-km 336+740 bis 336+980 Erhöhung des Walles von 6 m auf 8 m
- von Bau-km 336+510 bis 336+740 Erhöhung der Wall-/Wandkombination von 7 m und 8 m auf 9 m und 10m.

Damit würde sich der Beurteilungspegel in Heuchelheim um 1 bis 2 dB(A) reduzieren. Die verbleibenden Immissionsgrenzwertüberschreitungen müssten weiterhin durch passiven Schallschutz gemindert werden.

Bezüglich der geplanten PWC-Anlage führt das LfU aus, dass für Heuchelheim der Verkehrslärm der A 3 dominant sei. Im Allgemeinen geht Lärm von Parkvorgängen auf der PWC-Anlage in diesem unter. Zur Minderung möglicher tonhaltiger und belästigender Geräusche durch Kühlaggregate von Lkw empfahl das LfU – bezogen auf die beantragte Planung bei Bau-km 338+200 vor Einbringung der Tekturunterlagen – den Lückenschluss der geplanten Lärmschutzeinrichtungen in baugleicher Höhe entlang der nördlichen Stellplätze.

Für den Bereich Schlüsselfeld sollte nach Schreiben des LfU geprüft werden, ob die

- von Bau-km 339+600 bis Bau-km 340+600 geplante 6 m hohe und
- von Bau-km 340+600 bis Bau-km 341+000 geplante 7 m hohe Wall-/Wandkombination auf 9 m über Gradierte erhöht werden könne. Diese Maßnahme würde den Beurteilungspegel in Rambach um 1 dB(A) und in Schlüsselfeld um 2 dB(A) reduzieren, so dass dort in der Nacht der Immissionsgrenzwert für allgemeine Wohngebiete eingehalten werden könnte.

Auch das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberfranken (Technischer Umweltschutz) regt in seiner Stellungnahme vom 23.11.2009 weitere Untersuchungen und Prüfungen an, insbesondere einen weitergehenden Lärmschutz z.B. durch einen lärmarmen Straßenbelag. Da im Bereich Heuchelheim an 10 Gebäuden eine wesentliche Überschreitung der Grenzwerte von > 2,1 dB(A) bestünde, seien nach Auffassung des SG 50 weitere Lärmschutzvarianten zu prüfen. Im Bereich Schlüsselfeld werde zwar an 12 Gebäuden der Nachtgrenzwert überschritten, jedoch seien alle Überschreitungen unwesentlich (< 2,1 dB(A)), weshalb eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwände/-wälle in keinem wirtschaftlichen Verhältnis zu den erreichbaren Wirkungen stehe. Dies sollte aber nicht dazu führen, dass die Berücksichtigung von lärmarmen Straßenbelägen unterbleibt, weshalb eine solche Variante untersucht werden solle.

Die Forderungen nach weiteren Lärmschutzmaßnahmen in Form von höheren Lärmschutzwällen und -wänden oder durch Einbau eines offenporigen Belages lehnte der Vorhabenträger aus nachvollziehbaren Gründen ab, denen sich die Planfeststellungsbehörde anschließt. Der Vorhabenträger lehnt auch einen Vollschutz durch aktive Schallschutzmaßnahmen zu Recht aus Gründen der Verhältnismäßigkeit ab und verfolgt dagegen ein Lärmschutzkonzept, welches ohne offenporigen Asphalt, jedoch mit Wall-/Wand-Kombinationen und ergänzend passiven Maßnahmen auskommt (vgl. auch Unterlage 11 T, Ziffer 3.4 der Planfeststellungsunterlagen; Lärmschutzvarianten).

In seinen Stellungnahmen an die jeweiligen Einwender vom 14.01.2011 sieht er zutreffend durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen den gesetzlichen Anforderungen Rechnung getragen. Alle die Lärmberechnung beeinflussenden und den geltenden Richtlinien entsprechenden Randbedingungen sind bei der Planung berücksichtigt worden. Dies gilt auch für die topografische Lage der Ortsteile zur Autobahn. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen hält der Vorhabenträger zutreffend für nicht vertretbar. Ein (nahezu) Vollschutz von Heuchelheim und Schlüsselfeld mit aktiven Maßnahmen in Form von sehr hohen Wall-/Wandkonstruktionen, auch unter Einsatz eines offenporigen Belages, ist vom Vorhabenträger untersucht worden, scheidet jedoch aus wirtschaftlichen Gründen aus. Im Ergebnis sind mit den geplanten, bis zu 8 m hohen aktiven – ergänzend dazu passive Lärmschutzmaßnahmen - die baulichen Möglichkeiten auch nahezu ausgereizt.

Der Vorhabenträger hat in den einzelnen Stellungnahmen an die Einwender zur Forderung nach einem offenporigem Asphaltbelag (OPA) ausgeführt, dass es sich bei dieser Bauweise um eine Sonderbauweise handle, deren Anwendung auf besondere Ausnahmefälle beschränkt bleibt. Offenporige Asphaltbeläge weisen gegenüber dem in der vorliegenden Planung zum Einsatz vorgesehenen lärmindernden Asphaltbelag eine zusätzliche Pegelminderung von 3 dB(A) auf. Dennoch würden selbst im Fall einer Ergänzung des vorgesehenen Schallschutzkonzeptes um einen OPA-Belag im Bereich Heuchelheim nachts weiterhin Grenzwertüberschreitungen verbleiben.

Dieser möglichen Pegelreduzierung durch einen OPA stehen aber erhebliche wirtschaftliche, bauliche und vor allem betriebliche Nachteile entgegen. So ist der Einbau von OPA-Belägen trotz zunehmender Erfahrungswerte weiterhin mit nicht voll überschaubaren Einbaurisiken, geringer Lebensdauer und erheblich höherem Unterhaltungsaufwand als dem vorgesehenen lärmindernden Asphaltbelag verbunden. Konstruktionsbedingt benötigen OPA-Beläge beispielsweise im Winterdienst ein Vielfaches der sonst üblichen Streusalzmenge und wesentlich kürzere Räumintervalle, um nur annähernd den gewohnten Sicherheitsstandard zu ermöglichen. Um einen einheitlichen Betriebsablauf sicherzustellen, muss daher die Länge einer OPA-Strecke auf die Länge der vorhandenen Räumstrecke des BAB-Betriebsdienstes angepasst bzw. verlängert werden. Dies würde im vorliegenden Fall eine Streckenlänge von ca. 10,2 km Länge beginnend bei ca. Bau-km 332+300 (Standort zusätzliche Betriebsumfahrt) bis Bau-km 342+500 (Anschlussstelle Schlüsselfeld) bedeuten. Eine Verkürzung der Unterhaltungsstrecke wäre nur mittels einer gleichfalls sehr kostenintensiven zusätzlichen Betriebsumfahrung (Anschlussstelle) möglich.

Weiterhin können nach Erläuterung des Vorhabenträgers Ausbesserungs- bzw. Sanierungsarbeiten nur auf der gesamten Fahrbahnbreite und Länge der OPA-Strecke durchgeführt werden. Konstruktionsbedingt sind OPA-Beläge

gleichfalls erheblich empfindlicher gegenüber äußeren Einwirkungen, was die Lebenszeit deutlich reduziert. Letztlich führen diese Aspekte in der Summe gemäß dem Ministerialschreiben (MS) der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern Nr. IID9-43812-001/90 vom 17.01.2005 zu einem Wirtschaftsnachteil von rund 35 €/m<sup>2</sup> netto. Dies entspricht bezogen auf die oben erläuterte Betreuungslänge von 10,2 km und einer gesamten Fahrbahnbreite von 29 m Mehrkosten in Höhe von insgesamt rd. 12,3 Mio € brutto.

Der Straßenbaulastträger der BAB A 3 beschränkt den Einsatz von OPA-Belägen mit seinem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 8/2004 auf Bereiche mit erheblicher Lärmbetroffenheit wie beispielsweise städtische Situationen (BAB A 9 Bayreuth oder BAB A9 München). Dies sei im Bereich Heuchelheim mit 12 verbleibenden Überschreitungen des Nachtgrenzwertes jedoch nicht der Fall.

Die Forderung nach einem Einbau von offenporigem Asphalt ist aufgrund der überzeugenden Ausführungen des Vorhabenträgers als unverhältnismäßig abzulehnen. Insbesondere der Einsatz von offenporigem Asphalt als Fahrbahnbelag erscheint angesichts der erheblichen Mehrkosten und der betrieblichen Nachteile sowie aus Verkehrssicherheitsgründen als nicht angemessen. Nach derzeitigem Erkenntnisstand kann immer noch nicht der Schluss gezogen werden, gegenwärtig seien offenporige Asphaltdeckschichten bereits so hinreichend erprobt, dass die Probleme einer im Verhältnis zu den Einbaukosten (Mehrkosten von 35 €/m<sup>2</sup> bzw. rd. 1,0 Mio € pro Autobahnkilometer) angemessenen zeitlichen Haltbarkeit dieser Beläge zuverlässig bewältigt werden könnten. Ebenso wenig sind damit die sonstigen Nachteile (deutlich höhere Kosten, Probleme beim Winterdienst und bei der Reparatur punktueller Schäden) ausgeräumt. Die Träger der Straßenbaulast haben dafür einzustehen, dass ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen (§ 4 S. 1 FStrG). Die entsprechenden materiellen Anforderungen an die anerkannten Regeln der Technik ergeben sich u.a. aus den fachgesetzlichen Bestimmungen für den Bau von Bundesfernstraßen, daneben aber auch aus technischen Regelwerken (vgl. Marschall/Schroeter/ Kastner, FStrG, Rd.Nr. 9 zu § 4) wie hier aus dem "Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau" Nr. 5/2002 des BMVBW vom 26.03.2002 (VkB1. S. 13) und dem "Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau" Nr. 3/2009 des BMVBS vom 31.03.2009 (VkB1. S. 260). In ersterem Rundschreiben wird dargelegt, dass offenporige Asphaltdeckschichten ihre lärmindernde Wirkung mindestens für sechs Jahre behalten. Im zweiten Rundschreiben und dem diesen beigefügten Statuspapier der Bundesanstalt für Straßenwesen vom 10.02.2009 (VkB1. 2002, 261) wird mittlerweile davon ausgegangen, dass offenporigen Asphaltdeckschichten der D<sub>StrO</sub>-Wert von - 5 dB(A) für mindestens acht Jahre zugewiesen werden kann. Selbst wenn mittlerweile der Einsatz von offenporigen Belägen weitergehend zugelassen wird (vgl. "Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/2004" des BMVBW vom 18.10.2004, VkB1.

S. 584), handelt es sich doch um eine Sonderbauweise, über die unter Würdigung aller maßgebenden Umstände des Einzelfalles zu entscheiden ist (vgl. Schreiben des BayStMI vom 17.01.2005, Nr. IID9-43812-001/90). Straßenbaulastträger, die unter Beachtung dieser technischen Richtlinien und Vorgaben auf den Einbau der offenporigen Asphaltdeckschichten verzichten, verhalten sich deshalb auch in drittschützender Hinsicht rechtmäßig (vgl. Marschall/Schroeter/Kastner, FStrG, Rd.Nr. 9 f. zu § 4). Es darf nicht übersehen werden, dass der Träger der Straßenbaulast bei der Errichtung von Bauten letztlich eigenverantwortlich zu bestimmen hat, welcher Sicherheitsstandard angemessen ist, um Risiken im Einzelfall auszuschließen, und auch in diesem Zusammenhang dem öffentlichen Interesse, den finanziellen Aufwand für den Straßenbau gering zu halten, Rechnung tragen darf und muss (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.11.2000, Az. 4 A 51.98; 4 VR 21.98, NVwZ 2001, 682). Daraus, dass Straßenbaulastträger offenporige Asphaltdeckschichten über Erprobungszwecke hinaus von sich aus in Fällen extremer Lärmbelastung einsetzen, wo die hohen Baukosten sowie der Aufwand für Unterhaltung, Reparatur und Pflege an Gewicht verlieren, können die hier betroffenen Anlieger (und Gemeinden) für sich nichts herleiten. Denn dabei handelt es sich um zum Teil freiwillige Maßnahmen der Straßenbaulastträger, die von den materiellen Anforderungen des § 4 S. 1 FStrG nicht gefordert werden (vgl. BayVGH, Urteil vom 18.02.2004, Az. 8 A 02.40082, UPR 2004, 394). Auch im Hinblick auf den Gleichheitssatz (Art. 3 Abs. 1 GG) besteht im verfahrensgegenständlichen Fall keine Einbaupflicht.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass im vorliegenden Falle der Einsatz eines offenporigen Belages kein gebotenes Mittel zur Vermeidung unzumutbarer Lärmbelastungen darstellt. Derartige Beläge werden in der Regel nur verwendet, wenn ein ausreichender Lärmschutz mit konventionellen Mitteln (Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände) nicht erzielt werden kann oder zwingende städtebauliche Gründe gegen eine optimale Gestaltung von Lärmschutzwällen und -wänden sprechen. Ein offenporiger Fahrbahnbelag kann letztlich nur dann zum Einsatz kommen, wenn an stark befahrenen Bundesfernstraßen mit dichter Wohnbebauung in unmittelbarer Straßennähe die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte mit den herkömmlichen Mitteln des aktiven Lärmschutzes an technische, gestalterische und wirtschaftliche Grenzen stößt. Diese Situation liegt hier jedoch nicht vor.

Das LfU hat in seiner Stellungnahme vom 30.11.2009 weiterhin ausgeführt, dass als Fahrbahnbelag eine Deckschicht mit einem  $D_{\text{StrO}}$  von -2 dB(A) vorgesehen ist. Im Rahmen von Forschungsprojekten würden derzeit lärmarme Beläge untersucht, die bei Außerortsgeschwindigkeiten vornehmlich das Rollgeräusch der Pkw-Reifen um mehr als 2 dB(A) minderten. Vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sei diesen allerdings noch kein Korrekturwert  $D_{\text{StrO}}$  zugewiesen worden. Da es sich um eine Sonderbauweise handle, sollte zur Erfahrungssammlung die schalltechnische Wirkung im Rahmen einer wissenschaftlichen Begleitung regelmäßig überprüft und untersucht werden, ob die Emissionsminderung von

mindestens 2 dB(A) erreicht ist und andauert; auch wenn er nicht unmittelbar in die Lärmberechnung einfließe. Auch etliche Einwander aus Heuchelheim forderten in diesem Zusammenhang zur Einhaltung der Grenzwerte, dass u.a. alle technisch erforderlichen Maßnahmen ergriffen werden sollten und auch ein deutlich lärmindernder Asphaltbelag eingesetzt werde.

Der Vorhabenträger hat diesbezüglich zugesagt, dass im gesamten Planfeststellungsabschnitt - auch gemäß der Empfehlung des LfU - ein lärmindernder Fahrbahnbelag der neuesten Technologie eingesetzt wird. Dieser bewirkt gegenüber dem geplanten Belag eine dauerhafte Pegelminderung von mindestens - 2 dB(A). Da es sich bei diesem Belag – wie vom LfU bereits erwähnt – um eine Sonderbauweise handelt, liegen hierfür noch keine belastbaren Korrekturwerte für den Faktor  $D_{\text{StrO}}$  für die Lärmberechnung vor. Nach derzeitigem Kenntnisstand sind diese Beläge in der Lage, Pegelreduzierungen von deutlich mehr als 2 dB(A) zu bewirken.

Es ist daher zu erwarten, dass die tatsächlich auftretenden Immissionen geringer ausfallen, wie vom Vorhabenträger in der Lärmberechnung ermittelt und dem Lärmschutzkonzept zu Grunde gelegt.

Der Anregung des LfU zu einer wissenschaftlichen Begleitung wird vom Vorhabenträger jedoch nicht gefolgt. Auf Grund mehrerer bereits bestehender Teststrecken mit begleitenden Untersuchungen im Zuständigkeitsbereich der Autobahndirektion Nordbayern sei kein weiterer Streckenabschnitt zur Erfahrungssammlung erforderlich. Eine Rechtsgrundlage, dies dennoch als verpflichtende Nebenbestimmung aufzunehmen, besteht nicht.

Die Untersuchungen des Vorhabenträgers zu den verschiedenen Lärmschutzvarianten sind im Ergebnis nachvollziehbar und rechtmäßig. Das Untersuchungsspektrum hat vom Vollschutz (durchgängige Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV) als anzustrebendes Schutzziel bis hin zur Einhaltung der Werte für gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse (Mischgebietsgrenzwerte der 16. BImSchV) als Mindestschutzziel gereicht. Ziel dieser Variantenuntersuchungen war es, unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes des § 41 Abs. 2 BImSchG sowie der Grenzen der technisch sinnvollen Machbarkeit, innerhalb dieses Untersuchungsbereiches für die geschlossenen Ortslagen den am besten geeigneten Lärmschutz zu erreichen. Um dies abschließend beurteilen zu können, ist sowohl für Heuchelheim als auch für Schlüsselfeld eine Effizienzuntersuchung auf Basis der Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen (EWS) durchgeführt worden. Das Schallschutzkonzept mit der höchsten Effizienz ist entsprechend ausgewählt und der Planfeststellung bzw. der aufgrund der Verschiebung des nordseitigen PWC aufstellenden Tekturplanung zu Grunde gelegt worden.

Nachvollziehbare und überprüfbare Angaben und Berechnungen zu Varianten des Lärmschutzes hat der Vorhabenträger auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 24.10.2013 übersandt.

Der Vorhabenträger hat darin die verschiedenen Varianten für die beiden Lärmschutzbereiche Heuchelheim sowie Schlüsselfeld berechnet, in tabellarischer Form betrachtet und mit einer schrittweisen Reduzierung des aktiven Lärmschutzes unter Einbeziehung passiver Maßnahmen bis zum gerade noch verhältnismäßigen Aufwand verschiedene Lösungen ermittelt.

Dabei wurden folgende Kostenansätze (netto) zu Grunde gelegt:

- Lärmschutzwand aus Beton pro lfd. m: 240 €/m<sup>2</sup> (Höhe = 7 m) bis 280 €/m<sup>2</sup> (Höhe = 7 m)
- Lärmschutzwand aus Erdmassen pro lfd. m: 50 €/m<sup>3</sup> (h = 2m) bis 560 €/m<sup>3</sup> (h = 8 m)
- Offenporiger Asphalt (Mehrkosten): 35 € /m<sup>2</sup>
- Schalldämmung der Umfassungsbauteile: 7.500 € /Gebäude
- Entschädigung Außenwohnbereich bei Tagwertüberschreitung: 5.000 € /Gebäude

Die angenommenen Kostensätze sind als angemessen zu bezeichnen und nicht zu beanstanden.

Die angesetzten Kosten für die Lärmschutzwände für die Ermittlung des aktiven Lärmschutzes liegen im unteren Bereich. Gemäß der aktuellen Broschüre "Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2012", herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, belaufen sich die Durchschnittskosten der Lärmschutzwände im Jahr 2012 auf 317 €/m<sup>2</sup>. Dieser Durchschnittswert liegt damit deutlich über dem vom Vorhabenträger angesetzten Kosten von 240 €/m<sup>2</sup> bis 280 €/m<sup>2</sup>.

Die angesetzten Kosten für die Schalldämmung der Umfassungsbauteile von 7.500 € pro Gebäude für die Ermittlung des passiven Lärmschutzes (Überschreitung nur Nachtwert, schutzbedürftige Räume sind gemäß 24. BImSchV i.V.m. den Verkehrslärmschutzrichtlinien 97 Räume, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden wie Schlafzimmer oder auch Kinderzimmer) liegen dagegen im mittleren bis höheren Bereich. Gemäß der Broschüre "Statistik des Lärmschutzes an Bundesfernstraßen 2012" beläuft sich der Durchschnittspreis für Lärmschutzfenster im Jahr 2012 auf 557 €/m<sup>2</sup>, der Preis für Lüftungseinrichtungen auf 546 €/m<sup>2</sup>.

Die einzelnen Kostenanteile des aktiven Lärmschutzes sind nach Höhe des Lärmschutzwalles bzw. der Wand abschnittsweise ermittelt worden.

Bei der Beurteilung der Frage, ob die Kosten einer aktiven Schallschutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen und deshalb dem Vorhabenträger nach dem Maßstab des § 41 Abs. 2 BImSchG nicht zuzumuten sind, ist der Nutzen, der einer Schallschutzmaßnahme im konkreten Fall zukommt, mit den Kosten der jeweiligen Schutzmaßnahme in Beziehung zu setzen. Bei der Bestimmung des Schutzzwecks der jeweiligen Schallschutzmaßnahme sind insbesondere die Lage des betroffenen Objekts, die Art der betroffenen Nutzungen, die Höhe der Vorbelastungen, die Zahl der Lärmbetroffenen, topografische Schwierigkeiten sowie der Umfang der Verbesserung der Lärmsituation, auch unter Berücksichtigung von passiven Lärmschutzmaßnahmen, heranzuziehen (vgl. Schulze-Fielitz, Der Straßenverkehrslärm und das Umweltrecht, ZUR 2002, 190). Die hierfür gebotene Verhältnismäßigkeitsprüfung, die den prinzipiellen Vorrang des aktiven Schallschutzes vor Maßnahmen des passiven zu beachten hat, vollzieht sich aufgrund einer planerischen Abwägung. Geboten ist eine differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse, die insbesondere die Zahl der Lärmbetroffenen, das Maß der Grenzwertüberschreitung und den Lärminderungseffekt je unterschiedlicher Minderungsmaßnahmen berücksichtigt (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.11.2005, Az. 9 A 28.04, NVwZ 2006, 331).

Bei der vorzunehmenden Verhältnismäßigkeitsprüfung ist ferner auch zu berücksichtigen, ob öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belange negativ betroffener Dritter - z.B. deren Interesse an der Vermeidung zu dichter Grenzbebauung, dadurch eintretende Verschattung, aber auch eine Lärmverlagerung - der Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten aktiven Lärmschutzes entgegenstehen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 15.03.2000 (Az. 11 A 42/97, Juris) ausgeführt, dass § 41 Abs. 2 BImSchG den Vorrang des aktiven Lärmschutzes vor Maßnahmen des passiven Lärmschutzes normiert. Die Vorschrift hat für die Fachplanung eine Schrankenfunktion. Dem Gesetzgeber ging es darum, für den Bereich des Verkehrslärmschutzes eine äußerste Grenze aufzuzeigen, die nicht im Wege der fachplanerischen Abwägung überwindbar ist. Der Planungsträger hat bei der Entscheidung, in welchem Umfang die Lärmbetroffenen auf passiven Lärmschutz verwiesen werden dürfen, auch nicht annähernd diejenige Wahlfreiheit, die bei einer Auswahl zwischen Varianten sonst für die fachplanerische Abwägung typisch ist. Die Verhältnismäßigkeitsprüfung nach § 41 Abs. 2 BImSchG muss sich aber dennoch auf der Grundlage einer planerischen Abwägung vollziehen. Der Träger des Vorhabens ist gehalten, mit planerischen Mitteln ein Lärmschutzkonzept zu entwickeln, das den konkreten örtlichen Gegebenheiten angemessen Rechnung trägt. Diese Lärmschutzplanung

erschöpft sich nicht in einer Machbarkeitsstudie, mit der festgestellt wird, was der Stand der Lärmschutztechnik ohne Verstoß gegen öffentlich-rechtliche Vorschriften hergibt. Aufgrund von § 41 Abs. 2 BImSchG ist immer zugleich die Kostenfrage aufzuwerfen mit der möglichen Folge, dass Abschläge gegenüber einer optimalen Lösung, d.h. Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheinen können.

Diese Verhältnismäßigkeitsprüfung stellt nicht individuell auf den jeweiligen Lärmbetroffenen in der Nachbarschaft ab. Ziel dieser Bewertung muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Grundsatz der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Im Ergebnis kann dies dazu führen, dass etwa der "Schutz eines Einzelhauses durch eine aufwendige Lärmschutzwand" entfällt. Zumindest darf aber bei einer Streusiedlung im Außenbereich, die zudem durch den Verkehrslärm vorbelastet ist, der Aufwand für eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwand eher als unverhältnismäßig eingestuft werden als bei einem Baugebiet. Innerhalb dieser Baugebiete sind zusätzliche Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten. So wird bei einer stark verdichteten Bebauung mit einer weiteren Erhöhung der Lärmschutzwand noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt. Höhere Kosten sind schließlich auch beim Schutz derjenigen besonders störanfälligen Objekte in Kauf zu nehmen, die in § 2 Abs. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV genannt sind. Selbst durch eine noch so differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse lässt sich nicht ein bestimmter Punkt ausmachen, an dem die unverhältnismäßigen Kosten in verhältnismäßige Kosten umschlagen. Es ist auch nicht zulässig, das Ergebnis der Lärmschutzplanung generell an einer "Verhältnismäßigkeitschwelle" zu messen, die sich aus den Kosten des aktiven und des passiven Lärmschutzes errechnet. Den Ausschlag muss geben, ob bei einer wertenden Betrachtung der Gesamtumstände das Lärmschutzkonzept dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes in ausgewogener Weise Rechnung trägt. Hierbei verbleibt dem Träger des Vorhabens ein Abwägungsspielraum, der einer gerichtlichen Überprüfung nicht mehr zugänglich ist. Es ist nach Ansicht des BVerwG nicht zu beanstanden, wenn der Vorhabenträger gegen eine weitere Erhöhung von Schallschutzwänden ins Feld führt, dass hierdurch sehr hohe (weitere) Kosten anfallen würden, ohne dass sich dadurch die Lärmbelastung noch angemessen verringern würde.

Im Weiteren führt das BVerwG aus, dass sich aus § 41 Abs. 2 BImSchG ergibt, dass es nicht ausreichen würde, wenn beim Ausbau einer vorhandenen Strecke die aktiven Lärmschutzmaßnahmen generell so bemessen würden, dass sie nur den Lärmzuwachs kompensieren, der durch das planfestgestellte Vorhaben verursacht wird. In Übereinstimmung mit § 41 Abs. 1 BImSchG begründet ein Streckenausbau, der die Voraussetzungen des § 1 der 16. BImSchV erfüllt, eine Sanierungsverpflichtung des Planungsträgers. Trotz

ihrer Vorbelastung können die Streckenanlieger sich im Falle der Grenzwertüberschreitung nunmehr darauf berufen, durch den zu erwartenden Lärmanstieg schädlichen Umwelteinwirkungen ausgesetzt zu sein. Das Ziel, nach dem Ausbau die Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV einzuhalten, steht allerdings unter dem Vorbehalt des § 41 Abs. 2 BImSchG. Sind aktive Schallschutzmaßnahmen unverhältnismäßig teuer, müssen sich die Streckenanlieger auf passiven Lärmschutz verweisen lassen. Die tatsächliche und/oder plangebende Vorbelastung wirkt sich im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung insoweit schutzmindernd aus. Denn eine vorgefundene, rechtmäßig verursachte Vorbelastung muss an sich grundsätzlich als zumutbar hingenommen werden. Aus diesem Grund ist beim Ausbau vorhandener Strecken der Vorbelastung im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung in ausgewogener Weise Rechnung zu tragen.

Ob die Kosten einer Schutzmaßnahme – so das BVerwG weiter – außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen, hängt davon ab, welcher Erfolg dem aktiven Lärmschutz zuzuschreiben ist. Dieser Erfolg ist aber nicht an der Einsparung von Kosten für den passiven Lärmschutz zu messen. Die insoweit zu erzielenden Einsparungen haben keinen unmittelbaren Bezug zum Schutzzweck, den der Gesetzgeber als Maßstab für die Verhältnismäßigkeitsprüfung gewählt hat. Hier ist vielmehr die Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm (vgl. § 41 Abs. 1 BImSchV) ausschlaggebend.

Im Lichte der gesetzlichen Vorgaben und der vorstehenden Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichtes kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass im vorliegenden Fall des Ausbaus der BAB A 3 der Vorbelastung im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung in ausgewogener Weise genügt worden ist, indem zum einen die Einhaltung der Tagesgrenzwerte angestrebt worden ist, was durch die vorgesehenen aktiven Maßnahmen auch erreicht wird, und zum anderen angestrebt wurde, möglichst keine Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte über der Wahrnehmbarkeitsschwelle von 3 dB(A) zu erzielen, und außerdem erstmalig durchgängig die Werte für gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse entsprechend den Mischgebietsgrenzwerten von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts erzielt worden sind.

Die Vorbelastung in Heuchelheim kann als erheblich bezeichnet werden. Der kürzeste Abstand vom bestehenden Fahrbahnrand der A 3 beträgt im ungünstigsten Fall rd. 60 m (HH005). An etlichen Häusern sind im Prognosenullfall 2020/2025 die Werte für gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse entsprechend den Mischgebietsgrenzwerten von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts nicht eingehalten. Am nächstgelegenen Gebäude mit Mischgebietsnutzung (HH005) werden Pegel von 69,4 dB(A) tags und 66,6 dB(A) nachts erreicht, die den Taggrenzwert um 5,4 dB(A) und den Nachtgrenzwert um 12,6 dB(A) überschreiten. Selbst am Immissionsort HH007 im Wohngebiet werden im Prognosenullfall am Tag 64,9 dB(A) und in

der Nacht 62,1 dB(A) erreicht, die den Grenzwert für Wohngebiet um 5,9 dB(A) tags bzw. 13,1 dB(A) nachts erheblich überschreiten.

Der Vorhabenträger hat verschiedene Varianten entwickelt und lärmtechnisch untersucht. Insofern hat auch ein Variantenvergleich mit den verschiedenen Auswirkungen in Bezug auf den Umfang des aktiven Lärmschutzes verbunden mit ergänzend notwendigen passiven Lärmschutzmaßnahmen stattgefunden, welcher unter dem Grundsatz der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen erfolgte und vertretbar erscheint.

Dieses Konzept hat für die Lärmbetroffenen den Vorteil, dass sie bei einer Nutzung ihrer Außenwohnbereiche keinen verkehrsbedingten Lärmbeeinträchtigungen (mehr) ausgesetzt sein werden, die als schädliche Umwelteinwirkungen anzusehen wären. Die des Nachts verbleibenden Lärmbeeinträchtigungen (lediglich in den eng umgrenzten angesetzten Wohngebieten) sind hinnehmbar, weil sie durch Maßnahmen des passiven Lärmschutzes auf ein zumutbares Maß vermindert werden können. Die Flächennutzung von Heuchelheim ist zum deutlich überwiegenden Teil durch eine Mischgebietenutzung, und nur zum geringen Teil durch Wohngebietenutzung bzw. durch innerörtliche Gewerbegebietenutzung (Spedition) gekennzeichnet. Das der Planfeststellung zu Grunde liegende Lärmschutzkonzept stellt sicher, dass selbst unter Einbeziehung der Emissionen der PWC-Anlage in Heuchelheim erstmalig durchgängig die Werte für gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse entsprechend den Mischgebieten Grenzwerten von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts eingehalten bzw. erzielt werden. Damit gelingt es gleichzeitig, in der gesamten Ortslage von Heuchelheim die gesetzlichen Grenzwerte am Tag einzuhalten (Mischgebiet sowie Wohngebiete) und die Nachtgrenzwerte für die überwiegende Mehrzahl der Wohnhäuser zu unterschreiten. Lediglich in den beiden Bereichen der Wohngebiete treten an insgesamt 13 Gebäuden Überschreitungen des hierfür maßgeblichen Nachtgrenzwertes für Wohngebiete von 49 dB(A) auf. An 4 von diesen 13 Gebäuden liegen diese Grenzwertüberschreitungen über der Wahrnehmungsgrenze von 3 dB(A).

Im vorliegenden Fall wird auch erreicht, dass die Schwelle von nachts 60 dB(A), die der Verordnungsgeber in § 1 Abs.2 Satz 1 Nr.2 und Satz 2 der 16. BImSchV aus Gründen des vorbeugenden Gesundheitsschutzes als kritisch bewertet hat, in der Ortschaft Heuchelheim nicht mehr überschritten sein wird, da sich durch den Ausbau der A 3 mit den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen deutliche Verbesserungen ergeben, die bis zu rd. 13 dB(A) betragen können.

Für die Gebäude mit verbleibender Überschreitung des Nachtgrenzwertes zeigt nachstehende Tabelle den Immissionspegel im Prognosefall (sechsstreifiger Ausbau der A 3), den Betrag der maximalen Überschreitung des Nachtgrenzwertes am Anwesen, den maximalen Immissionspegel im Prognose-Nullfall (kein Ausbau der A 3) sowie die Verbesserung durch den

sechsstreifigen Ausbau (Vergleich Prognose Nullfall ohne Ausbau zum Prognosefall mit Ausbau).

Flur.Nr der Gem. Heuchel- heim	Immissionsort	Grenzwert WA nachts [db(A)]	max. Immissionspegel im Prognosefall Ausbau der A3 [db(A)]	Überschreitung Grenzwert [db(A)]	max. Immissionspegel im Prognose- Nullfall kein Ausbau [db(A)]	Verbesserung durch A3- Ausbau [db(A)]
259/10	HH007, DG Süd	49	53,1	4,1	62,1	9,0
6/2	HH008, DG Süd	49	51,4	2,4	61,1	9,7
259/6	HH009, DG Süd	49	52,6	3,6	61,3	8,7
259/3	HH010, DG Süd	49	52,5	3,5	61,7	9,2
259/9	HH011, DG Süd	49	51,6	2,6	58,7	7,1
259/5	HH025, DG Süd	49	51,4	2,4	59,5	8,1
259/2	HH026, DG Süd	49	52,3	3,3	60,8	8,5
259/8	HH027, DG Süd	49	51,2	2,2	59,2	8,0
259/4	HH028, DG Süd	49	51,5	2,5	59,0	7,5
259/1	HH029, DG Süd	49	51,6	2,6	59,2	7,6
259/7	HH030,1.OG Süd	49	49,8	0,8	56,8	7,0
249/1	HH032,1.OG Süd	49	50,8	1,8	56,7	5,9
131/1	HH 016	49	49,1	0,1	56,0	6,9

Tabelle: Anwesen mit verbleibender Überschreitung Nachtgrenzwert in der Ortschaft Heuchelheim

Auch an diesen Anwesen führt der Ausbau der A 3 zu deutlichen Pegelreduzierungen. Es bleiben jedoch noch Überschreitungen des Nachtgrenzwertes, für die passiver Lärmschutz notwendig wird. Die Eigentümer dieser Anwesen haben jedoch ihre Gebäude in Kenntnis der vorhandenen BAB A 3 einschließlich der vorhandenen Wirkungen, insbesondere deren Immissionsbeeinträchtigungen, errichtet. Nach den vorstehenden Ausführungen des BVerwG müssen sich die Eigentümer bzw. Einwander dieses anrechnen lassen, denn die tatsächliche und/oder plangebende Vorbelastung wirkt sich im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung insoweit schutzmindernd aus.

Der Ausbau der A 3 führt zu einer deutlichen Verringerung der Immissionsbelastung und stellt – auch bei Anwesen im Wohngebiet von Heuchelheim - durchgehend gesunde Lebensverhältnisse her. Das vom Vorhabenträger verfolgte Konzept mit aktiven und ergänzend passiven Maßnahmen ist daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Nachstehend sind diejenigen Varianten für den Bereich der Ortschaft Heuchelheim aufgeführt, die der Vorhabenträger untersucht hat:

a) Prognose sechsstreifiger Ausbau ohne aktiven Lärmschutz (V0):

Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	16
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	57
Summe der maximalen Pegelüberschreitungen aller Gebäude (nachts):	85,3 dB(A)
Maximale Grenzwertüberschreitung:	13,1 dB(A)
Entschädigung Außenwohnbereich bei Überschreitung Taggrenzwert:	80.000 €
Entschädigung für passive Lärmschutzmaßnahmen netto:	427.000 €
Gesamtkosten für Entschädigung passiver Lärmschutz brutto:	603.925 €

## b) Variante Vollschutz (V9)

maximale Höhe der Lärmschutzanlage (mit max. 6 m Wall/11 m Wand):	17 m
Länge des aktiven Lärmschutzes:	2.594 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	0
Summe der maximalen Pegelüberschreitungen aller Gebäude (nachts):	0 dB(A)
Entschädigung Außenwohnbereich bei Überschreitung Taggrenzwert:	0 €
Entschädigung für passive Lärmschutzmaßnahmen:	0 €
Gesamtkosten für Entschädigung passiver Lärmschutz:	0 €
Kosten aktiver Lärmschutz brutto:	4.847.096 €
Ist jedoch mit 17 m hohen Lärmschutzkonstruktionen technisch nicht baubar.	

## c) Ursprungsplanung mit offenporigem Asphalt (V8)

Länge des aktiven Lärmschutzes (Wand/Wall):	2.594 m
Länge des offenporigen Asphaltes:	10.200 m
maximale Höhe der Lärmschutzanlage:	8 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	8
Summe der maximalen Pegelüberschreitungen aller Gebäude (nachts):	7,5 dB(A)
Maximale Grenzwertüberschreitung in der Nacht:	1,8 dB(A)
Entschädigung Außenwohnbereich bei Überschreitung Taggrenzwert:	0 €
Entschädigung für passive Lärmschutzmaßnahmen netto:	60.000 €
Gesamtkosten für Entschädigung passiver Lärmschutz netto :	60.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz netto:	11.838.090 €
Gesamtkosten Lärmschutz brutto:	14.158.727 €

Davon Anteil offenporiger Asphalt für Planfeststellungsabschnitt:	12.320.070 €
--	--------------

## d) Variante maximale baubare Lösung mit LS-Wall-Wand (V6)

maximale Höhe der Lärmschutzanlage (mit max. 6m Wall/6 m Wand):	12 m
Länge des aktiven Lärmschutzes:	2.594 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	10
Summe der maximalen Pegelüberschreitungen aller Gebäude (nachts):	12,9 dB(A)
Maximale Grenzwertüberschreitung: in der Nacht:	2,7 dB(A)
Entschädigung Außenwohnbereich bei Überschreitung Taggrenzwert:	0 €
Entschädigung für passive Lärmschutzmaßnahmen netto:	75.000 €
Gesamtkosten für Entschädigung passiver Lärmschutz netto:	75.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz netto:	2.361.090 €
Gesamtkosten Lärmschutz brutto:	2.898.947 €

## e) Variante gemäß Forderung LfU (V7)

maximale Höhe der Lärmschutzanlage (mit max. 6m Wall/4 m Wand):	10 m
Länge des aktiven Lärmschutzes:	2.594 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	13
Summe der maximalen Pegelüberschreitungen aller Gebäude (nachts):	18,5 dB(A)
Maximale Grenzwertüberschreitung: in der Nacht:	2,8 dB(A)
Entschädigung Außenwohnbereich bei Überschreitung Taggrenzwert:	0 €
Entschädigung für passive Lärmschutzmaßnahmen netto:	97.500 €
Gesamtkosten für Entschädigung passiver Lärmschutz netto:	97.500 €
Kosten aktiver Lärmschutz netto:	2.161.390 €
Gesamtkosten Lärmschutz brutto:	2.688.079 €

## f) Ursprungsplanung Vorhabenträger (V5)

maximale Höhe der Lärmschutzanlage:	8 m
Länge des aktiven Lärmschutzes:	2.594 m

Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	13
Summe der maximalen Pegelüberschreitungen aller Gebäude (nachts):	32,7 dB(A)
Maximale Grenzwertüberschreitung: in der Nacht:	4,2 dB(A)
Entschädigung Außenwohnbereich bei Überschreitung Taggrenzwert:	0 €
Entschädigung für passive Lärmschutzmaßnahmen netto:	97.500 €
Gesamtkosten für Entschädigung passiver Lärmschutz netto:	97.500 €
Kosten aktiver Lärmschutz netto:	1.485.090 €
Gesamtkosten Lärmschutz brutto:	1.883.175 €

## g) Planfeststellungslösung Vorhabenträger (V14)

maximale Höhe der Lärmschutzanlage:	8 m
Länge des aktiven Lärmschutzes:	2.189 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	13
Summe der maximalen Pegelüberschreitungen aller Gebäude (nachts):	31,9 dB(A)
Maximale Grenzwertüberschreitung: in der Nacht:	4,1 dB(A)
Entschädigung Außenwohnbereich bei Überschreitung Taggrenzwert:	0 €
Entschädigung für passive Lärmschutzmaßnahmen netto:	97.500 €
Gesamtkosten für Entschädigung passiver Lärmschutz netto:	97.500 €
Kosten aktiver Lärmschutz netto:	1.339.065 €
Gesamtkosten Lärmschutz brutto:	1.709.512 €

## h) Niedrige Lösung Wall 4 m und Wand 2 m(V2)

maximale Höhe der Lärmschutzanlage:	6 m
Länge des aktiven Lärmschutzes:	2.300 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	1
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	13
Summe der maximalen Pegelüberschreitungen aller Gebäude (nachts):	38,5 dB(A)
Maximale Grenzwertüberschreitung: in der Nacht:	5,2 dB(A)
Entschädigung Außenwohnbereich bei Überschreitung Taggrenzwert:	5.000 €
Entschädigung für passive Lärmschutzmaßnahmen netto:	97.500 €
Gesamtkosten für Entschädigung passiver Lärmschutz netto:	102.500 €

Kosten aktiver Lärmschutz netto:	1.096.000 €
Gesamtkosten Lärmschutz brutto:	1.426.215 €

## i) Niedrige Lösung nur mit Wall 4 m (V1)

maximale Höhe der Lärmschutzanlage:	4 m
Länge des aktiven Lärmschutzes:	2.300 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	1
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	13
Summe der maximalen Pegelüberschreitungen aller Gebäude (nachts):	44,9 dB(A)
Maximale Grenzwertüberschreitung: in der Nacht:	7,6 dB(A)
Entschädigung Außenwohnbereich bei Überschreitung Taggrenzwert:	5.000 €
Entschädigung für passive Lärmschutzmaßnahmen netto:	97.500 €
Gesamtkosten für Entschädigung passiver Lärmschutz netto:	102.500 €
Kosten aktiver Lärmschutz netto:	368.000 €
Gesamtkosten Lärmschutz brutto:	559.895 €

Tabelle: Zusammenstellung Lärmschutzvarianten Bereich der Ortschaft Heuchelheim

Nr.	Lärmschutzvariante Kurzbeschreibung	GWÜ		max. GWÜ	Lästigkeit	Kosten (brutto)
		[tags]	[nachts]	[dB(A)]	Σ [dB(A)]	[Mio. €]
V0	Prognose ohne aktiven Lärmschutz	16	57	13,1	85,3	0,604
V1	LS-Wall, Höhe 4m, L = 2.300m	1	13	7,6	44,9	0,560
V2	LS-Wall 4m, LS-Wand 2m, h max. 6m, L=2.300m	1	13	5,2	38,5	1,426
V14	planfestgestellt, max. Höhe 8m, L=2.189m	0	13	4,1	31,9	1,710
V5	Ursprungsplanung, max. Höhe 8m, L=2.594m	0	13	4,2	32,7	1,883
V7	LfU-Vorschlag, max. Höhe 10m, L=2.594m	0	13	2,8	18,5	2,688
V6	max. baubare Variante, max. H=12m, L=2.594m	0	10	2,7	12,9	2,899
V8	Ursprungsplanung (V5) mit OPA	0	8	1,8	7,5	14,159
V9	Vollschutz, max. Höhe 17m, L=2.594m	0	0	0,0	0,0	4,847

GWÜ: Grenzwertüberschreitungen, Anzahl der Gebäude

max. GWÜ: maximale Grenzwertüberschreitung an einem Anwesen in dB(A)

Lästigkeit: Aufsummierung der maximalen Grenzwertüberschreitungen an einem Gebäude bei allen Gebäuden, an denen der Nachtgrenzwert überschritten ist in dB(A)

Kosten (brutto): bei V0: Kosten des passiven Lärmschutzes, bei V1 bis V14: Kosten des aktiven Lärmschutzes

V1 mit Höhe Lärmschutz 4m durchgehend

V2, V5, V6, V7, V8, V9, V14 mit unterschiedlichen Wall/Wandhöhen, maximale Höhe angegeben

Aus alledem ergibt sich, dass die Kosten weiterer als der festgestellten Lärmschutzmaßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Der Aufwand weiterer als der vorgesehenen Maßnahmen brächte einen Aufwand mit sich, der im Vergleich zu den gleichzeitig möglichen Kosteneinsparungen im Bereich passiven Lärmschutzes unverhältnismäßig hoch wäre.

Die Variante "Ursprungsplanung mit einem offenporigen Asphalt (V8)" ist mit Kosten in Höhe von 14,159 Mio € die teuerste Lösung. Die Kosten für den offenporigen Asphalt schlagen dabei mit 12,320 Mio € zu Buche und verdeutlichen den immensen Kostenaufwand dieser Variante. Aber selbst bei dieser - von vielen geforderten - Lösung verbleiben Überschreitungen des Nachtgrenzwertes an 8 Gebäuden, die maximale Überschreitung beträgt dabei 1,8 dB(A). Es besteht auch hierbei dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen (Kosten passiv: 60.000 € netto). Das Verhältnis von aktivem Schutz zu passivem Schutz beträgt dabei 23,4 : 1 und ist damit nachvollziehbar unverhältnismäßig.

Die Variante V9 für den baulichen Vollschutz, bei der alle Grenzwerte in der Ortschaft Heuchelheim eingehalten würden, scheitert nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde an den technisch begrenzten Möglichkeiten, die es nicht zulassen, dass – unabhängig von der Frage des Landschaftsbildes – eine insgesamt maximal 17 m hohe Lärmschutzkonstruktion (6 m hoher Wall und 11 m hohe Wand) errichtet wird. Der Vorhabenträger hat diesbezüglich nachvollziehbar ausgeführt, dass Konstruktionen mit einer Höhe von 14 bis 17 m über der Fahrbahn bzw. 20 m bis 23 m über Gelände erforderlich seien. Alleine die Lärmschutzwände müssten auf Grund der örtlichen Verhältnisse eine Höhe von 9 bis 11 m erhalten. Damit sei die Grenze des technisch Machbaren überschritten. Zusätzlich würden sich selbst unter Zugrundelegung eines linearen Kostenansatzes die Herstellungskosten gegenüber der Planfeststellungslösung mehr als verdoppeln. Außerdem wäre die von der Schallschutzkonstruktion auf den unmittelbaren Nahbereich ausgehende Beschattungswirkung als erheblich nachteilig anzusehen. Der Vorhabenträger lehnt daher zutreffenderweise die Forderung aus konstruktiven, wirtschaftlichen und städtebaulichen Gründen ab.

Diese Variante kann daher aus nachvollziehbaren Gründen nicht weiterverfolgt werden.

Die Variante V6 stellt mit einer Höhe des aktiven Lärmschutzes von 12 m (6 m Wall und 6 m Wand) die maximal baubare Variante dar. Dabei ist der Nachtgrenzwert an 10 Gebäuden nicht eingehalten, die maximale Überschreitung beträgt 2,7 dB(A). Die Kosten betragen 2,899 Mio €.

Die Variante V7 hat das LfU in seiner Stellungnahme vom 30.11.2009 vorgeschlagen. Hierbei beträgt die Höhe des aktiven Lärmschutzes 10 m. Dabei wird der Nachtgrenzwert an 13 Gebäuden nicht eingehalten, die

maximale Überschreitung beträgt 2,8 dB(A). Die Kosten belaufen sich auf 2,688 Mio €

Die Ursprungsvariante V7 ist damit nur geringfügig wirksamer als die Lösung Ausgangsvariante V5 des Vorhabenträgers, mit der dieser das Planfeststellungsverfahren beantragt hat. Wegen der um 2 m niedrigeren Wall-/Wandkombination beträgt die maximale Überschreitung zwar 4,2 dB(A), aber die Überschreitung ist ebenfalls nur an 13 Gebäuden festzustellen. Die Kosten betragen 1,883 Mio €. Die Variante V5 hat gegenüber V7 einen Kostenvorteil von 0,805 Mio €, wobei sich der Schutz der Anwohner nicht wesentlich ändert und die Höhe der Entschädigung an 13 Gebäuden von 97.500 € netto gleich bleibt.

Die näher in den Blick zu nehmenden Varianten V6 und V7, die der Vorhabenträger auf Anforderung der Planfeststellungsbehörde vorgelegt hat, belaufen sich auf 2,899 (V6) bzw. 2,688 Mio. € (V7). Gleichzeitig verbliebe es jedoch bei einer Überschreitung der Nachtgrenzwerte bei 12 bzw. 13 Anwesen, so dass die Kosten für passiven Lärmschutz sich weiterhin auf 90.000 € bzw. 97.500 € belaufen würden. Dies ist gemessen an der beantragten Lärmschutzkonzeption unverhältnismäßig, da sich dort die Kosten passiver Schutzmaßnahmen ebenfalls auf einen Betrag von 97.500 € belaufen und grundsätzlich ebenfalls 13 Gebäude mit passivem Lärmschutz auszustatten sind. Dass die Grenzwertüberschreitungen mit 4,1 dB(A) (statt 2,8 dB(A) bei den Varianten V6 und V7) etwas höher sind, vermag den zusätzlichen Aufwand nicht zu rechtfertigen. Auch wenn sich die Situation für eine Vielzahl anderer Gebäude, die bereits ohne die zu diskutierenden Varianten unterhalb der Schwelle liegen, die der Gesetz- bzw. Verordnungsgeber als schädlich betrachtet, positiv entwickeln würde, ändert an der Frage der Verhältnismäßigkeit nichts, da in erster Linie die Fälle der Grenzwertüberschreitungen zu betrachten sind. Eine Unverhältnismäßigkeit weiterer als der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich erst recht daraus, dass sich die Situation dennoch für alle Anwesen zukünftig verbessern wird, wobei die Tatsache zu berücksichtigen ist, dass im Falle einer Vorbelastung die Schutzwürdigkeit der Anwohner als gemindert angesehen werden kann.

Um den Forderungen der Bevölkerung von Heuchelheim zu einer höheren Akzeptanz der PWC-Anlage entgegenzukommen, hat der Vorhabenträger den nördlichen Teil der PWC-Anlage um 200 m in östlicher Richtung verschoben. Diese Verschiebung hatte auch geringfügige Auswirkungen auf die bisher durchgeführten Lärmschutzberechnungen (V5) und die geplanten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen. Für die geänderte Planung hat der Vorhabenträger eine ergänzende Lärmberechnung durchgeführt und diese auch im Rahmen der Tekturplanung in das Verfahren eingebracht (Variante V14, sog. planfestgestellte Variante). Änderungen bei den Betroffenheiten haben sich durch die Änderungen nicht ergeben. Die Variante V14 schneidet auch im Vergleich zur Ursprungslösung (V5) geringfügig besser ab. Die

maximale Grenzwertüberschreitung beträgt nunmehr 4,1 dB(A) und nicht 4,2 dB(A). Die Lästigkeit hat sich von 32,7 dB(A) auf 31,9 dB(A) verringert. Die Forderung der Stadt Schlüsselfeld vom 20.02.2012, den Lärmschutzwall im Bereich auch des verschobenen Parkplatzes zu erhöhen, ist daher zurückzuweisen, denn durch die Verschiebung der nordseitigen PWC-Anlage und die damit verbundene Modifizierung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird die gleiche Schutzwirkung wie vor der Planänderung erreicht; es tritt keine Verschlechterung auf. Durch den Wegfall vormals notwendiger aktiver Maßnahmen und durch die Verschiebung nicht mehr erforderlicher aktiver Lärmschutzanlagen im Bereich der PWC-Anlage haben sich auch die Kosten für den Lärmschutz von 1,883 Mio € auf 1,710 Mio € reduziert. Die Berechnungen sind vom LfU geprüft worden. Die Beurteilungspegel werden durch diese Maßnahme nicht weiter erhöht. Es bestehen daher aus Sicht des LfU keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Tektur.

Die Varianten V1 und V2 zeigen Lösungen mit einem maximal 6 m bzw. 4 m hohen aktiven Lärmschirm und kommen wegen der auftretenden Überschreitungen des Nachtgrenzwertes von 5,2 dB(A) bis 7,6 dB(A) nicht in die engere Wahl.

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde trägt das Lärmschutzkonzept bei Heuchelheim bei der wertenden Betrachtung der Gesamtumstände somit insgesamt dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes in ausgewogener Weise Rechnung.

#### 3.7.4.2.6 Lärmschutzkonzept Schlüsselfeld

Auch für den Bereich Schlüsselfeld mit den Ortsteilen Rambach, Thüngfeld und Attelsdorf hat der Vorhabenträger verschiedene Lärmschutzvarianten untersucht. Im Einzelnen näher betrachtet worden sind:

##### a) Prognose sechsstreifiger Ausbau ohne aktiven Lärmschutz (V0)

Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	1
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	39
Summe der maximalen Pegelüberschreitungen aller Gebäude (nachts):	95,1 dB(A)
Maximale Grenzwertüberschreitung:	7,3 dB(A)
Entschädigung Außenwohnbereich bei Überschreitung Taggrenzwert:	5.000 €
Entschädigung für passive Lärmschutzmaßnahmen netto:	297.500 €
Gesamtkosten für Entschädigung passiver Lärmschutz brutto:	354.025 €

##### b) Variante Vollschutz mit Höhe Lärmschutz max. 9,0 m (V6) (= gemäß LfU-Vorschlag)

Länge des aktiven Lärmschutzes:	3.740 m
maximale Höhe der Lärmschutzanlage:	9 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	0
Summe der maximalen Pegelüberschreitungen aller Gebäude (nachts):	0 dB(A)
Entschädigung Außenwohnbereich bei Überschreitung Taggrenzwert:	0 €
Entschädigung für passive Lärmschutzmaßnahmen:	0 €
Gesamtkosten für Entschädigung passiver Lärmschutz:	0 €
Kosten aktiver Lärmschutz brutto:	3.902.010 €

## c) Planfestgestellte Lösung mit max. 4 m Wall und 3 m Wand (V5)

Länge des aktiven Lärmschutzes:	3.740 m
maximale Höhe der Lärmschutzanlage:	7 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	12
Summe der maximalen Pegelüberschreitungen aller Gebäude (nachts):	11,2 dB(A)
Maximale Grenzwertüberschreitung: in der Nacht:	1,5 dB(A)
Entschädigung Außenwohnbereich bei Überschreitung Taggrenzwert:	0 €
Entschädigung für passive Lärmschutzmaßnahmen netto:	90.000 €
Gesamtkosten für Entschädigung passiver Lärmschutz netto:	90.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz netto:	2.546.000 €
Gesamtkosten Lärmschutz brutto:	3.136.840 €

## d) Variante mit 4 m Wall und 2 m Wand (V2)

Länge des aktiven Lärmschutzes:	4.040 m
maximale Höhe der Lärmschutzanlage:	6 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	14
Summe der maximalen Pegelüberschreitungen aller Gebäude (nachts):	15,2 dB(A)
Maximale Grenzwertüberschreitung: in der Nacht:	1,8 dB(A)
Entschädigung Außenwohnbereich bei Überschreitung Taggrenzwert:	0 €
Entschädigung für passive Lärmschutzmaßnahmen netto:	105.000 €
Gesamtkosten für Entschädigung passiver Lärmschutz netto:	105.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz netto:	2.908.800 €
Gesamtkosten Lärmschutz brutto:	3.586.422 €

## e) Variante mit max. 4 m Wall und 3 m Wand (V4)

Länge des aktiven Lärmschutzes:	3.560 m
maximale Höhe der Lärmschutzanlage:	7 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	15
Summe der maximalen Pegelüberschreitungen aller Gebäude (nachts):	12,0 dB(A)
Maximale Grenzwertüberschreitung: in der Nacht:	1,2 dB(A)
Entschädigung Außenwohnbereich bei Überschreitung Taggrenzwert:	0 €
Entschädigung für passive Lärmschutzmaßnahmen netto:	112.500 €
Gesamtkosten für Entschädigung passiver Lärmschutz netto:	112.500 €
Kosten aktiver Lärmschutz netto:	2.238.000 €
Gesamtkosten Lärmschutz brutto:	2.797.095 €

## f) Variante mit max. 4 m Wall und 2 m Wand (V3)

Länge des aktiven Lärmschutzes:	3.570 m
Höhe der Lärmschutzanlage:	6 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	16
Summe der maximalen Pegelüberschreitungen aller Gebäude (nachts):	18,8 dB(A)
Maximale Grenzwertüberschreitung: in der Nacht:	1,7 dB(A)
Entschädigung Außenwohnbereich bei Überschreitung Taggrenzwert:	0 €
Entschädigung für passive Lärmschutzmaßnahmen netto:	120.000 €
Gesamtkosten für Entschädigung passiver Lärmschutz netto:	120.000 €
Kosten aktiver Lärmschutz netto:	2.088.800 €
Gesamtkosten Lärmschutz brutto:	2.628.472 €

## g) Variante mit max. 4 m Wall (V1)

Länge des aktiven Lärmschutzes:	4.040 m
Höhe der Lärmschutzanlage:	4 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	17
Summe der maximalen Pegelüberschreitungen aller Gebäude (nachts):	48,6 dB(A)
Maximale Grenzwertüberschreitung: in der Nacht:	3,7 dB(A)

Entschädigung Außenwohnbereich bei Überschreitung Taggrenzwert:	0 €
Entschädigung für passive Lärmschutzmaßnahmen netto:	127.500 €
Gesamtkosten für Entschädigung passiver Lärmschutz netto:	127.500 €
Kosten aktiver Lärmschutz netto:	646.000 €
Gesamtkosten Lärmschutz brutto:	920.465 €

h) Variante Planfeststellungslösung mit max. 4 m Wall und 3 m Wand -V5-und zusätzlich offenporiger Asphalt (V8)

Länge des aktiven Lärmschutzes (Wand/Wall):	3.740 m
Länge des offenporigen Asphaltes:	10.200 m
maximale Höhe der Lärmschutzanlage:	7 m
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen am Tag:	0
Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen in der Nacht:	0
Summe der maximalen Pegelüberschreitungen aller Gebäude (nachts):	0 dB(A)
Maximale Grenzwertüberschreitung: in der Nacht:	0 dB(A)
Entschädigung Außenwohnbereich bei Überschreitung Taggrenzwert:	0 €
Entschädigung für passive Lärmschutzmaßnahmen netto:	0 €
Gesamtkosten für Entschädigung passiver Lärmschutz netto:	0 €
Kosten aktiver Lärmschutz (Wand/Wall) netto:	2.546.000 €
Kosten des offenporigen Asphaltes:	10.353.000 €
Gesamtkosten Lärmschutz brutto:	15.349.810 €

Tabelle: Zusammenstellung Lärmschutzvarianten Bereich Schlüsselfeld

Nr.	Lärmschutzvariante Kurzbeschreibung	GWÜ		max. GWÜ [dB(A)]	Lästigkeit Σ [dB(A)]	Kosten (brutto) [Mo. €]
		[tags]	[nachts]			
V0	Prognose ohne aktiven Lärmschutz	1	39	7,3	95,1	0,354
V1	LS-Wall 4m, L=4.040m	0	17	3,7	48,6	0,920
V3	LS-Wall 4m, LS-Wand 2m, h max. 6m, L=3.570m	0	16	1,7	18,8	2,628
V4	LS-Wall 4m, LS-Wand 3m, h max. 7m, L=3.660m	0	15	1,2	12,0	2,797
V5	planfestgestellt, h max. 7m (4m/3m), L=3.740m	0	12	1,5	11,2	3,137
V2	LS-Wall 4m, LS-Wand 2m, h ges. 6m, L=4.040m	0	14	1,8	15,2	3,586
V6	Vollschutz (LfU), max Höhe 9m, L=3.740m	0	0	0,0	0,0	3,902
V8	Planfeststellungslösung (V5) und offenpor. Asph.	0	0	0,0	0,0	15,349

GWÜ: Grenzwertüberschreitungen, Anzahl der Gebäude

max. GWÜ: maximale Grenzwertüberschreitung an einem Anwesen in dB(A)

Lästigkeit: Aufsummierung der maximalen Grenzwertüberschreitungen an einem Gebäude bei

allen Gebäuden, an denen der Nachtgrenzwert überschritten ist

Kosten (brutto): bei V0: Kosten des passiven Lärmschutzes, bei V1 bis V8: Kosten des aktiven Lärmschutzes

V1 und V2 mit Höhe Lärmschutz 4m bzw. 6m durchgehend

V3, V4, V5, V6, V8 mit unterschiedlichen Wall./Wandhöhen, maximale Höhe angegeben

Eine Variante "Planfeststellungslösung mit einem offenporigen Asphalt (V8)" ist mit Kosten von 15,349 Mio € die teuerste Lösung. Diese braucht jedoch im Falle Schlüsselfeld nicht näher beleuchtet werden, da zum einen die Variante V8 mit einem offenporigen Asphalt sich nicht aufdrängt, da der Vollschutz prinzipiell bereits mit Wall/Wandkonstruktionen zu erreichen wäre; zum anderen ist der Einsatz eines offenporigen Belages bereits bei der Betrachtung der Varianten des Lärmschutzes für Heuchelheim (dortige Variante V8 "Antragslösung mit OPA" mit Kosten in Höhe von 14,159 Mio € mit einem offenporigen Belag im gesamten Planfeststellungsabschnitt) untersucht und ausgeschieden worden. Ein nochmaliger Ansatz für den Lärmschutzbereich Schlüsselfeld könnte demnach gar nicht für sich alleine erfolgen, da die Kosten für den offenporigen Belag für die Gesamtlänge des planfestgestellten Abschnittes von 10,2 km in voller Höhe bereits bei der Variante V8 Heuchelheim angesetzt worden sind.

Eine etwaige gemeinsame detaillierte Betrachtung der Lärmschutzbereiche Heuchelheim und Schlüsselfeld zusammen drängt sich im Hinblick auf den etwaigen Einsatz eines offenporigen Asphalt jedoch nicht auf, weil bei der planfestgestellten Lösung die verbleibenden Überschreitungen der Nachtgrenzwerte nur gering ausfallen und die Kosten beider Lösungen (V8 Heuchelheim mit 14,159 Mio € und V5 Schlüsselfeld mit 3,137 Mio €) von 17,476 Mio € bereits als unverhältnismäßig erscheinen. Schlüsselfeld hätte demnach davon profitiert, wenn wegen der notwendigen Maßnahmen in Heuchelheim auf der gesamten Strecke ein offenporiger Asphalt zum Einsatz gelangt wäre, denn damit wären bei der Variante V5 in Schlüsselfeld keine Nachtgrenzwertüberschreitungen mehr aufgetreten.

Das Verhältnis von aktivem Schutz zu passivem Schutz beträgt bei einer gemeinsamen Betrachtung 18,1 zu 1 und ist damit nachvollziehbar unverhältnismäßig. Der Ansatz für den passiven Lärmschutz/ohne aktiven Lärmschutz beläuft sich dabei bei Heuchelheim auf 0,604 Mio € und bei Schlüsselfeld 0,354 Mio €, in der Summe 0,958 Mio €. Der aktive Aufwand bei Heuchelheim (Variante V8) beläuft sich auf 14,159 Mio € und bei Schlüsselfeld (Variante V5) auf 3,137 Mio €, in der Summe 17,296 Mio €.

Im Bereich Schlüsselfeld könnte ein Vollschutz mit einer Höhe der Lärmschutzanlagen von 9 m grundsätzlich baulich gewährleistet werden, denn es besteht hier – im Gegensatz zum Bereich Heuchelheim – eine baubare Lösung für einen Vollschutz. Die Kosten für den aktiven Lärmschutz belaufen sich auf 3,902 Mio €

Das LfU hat in seiner Stellungnahme vom 30.11.2009 vorgeschlagen, die vom Vorhabenträger geplanten Lärmschutzanlagen um 2 bis 3 m auf eine maximale Gesamthöhe von 9 m zu erhöhen (= Lösung Vollschutz). Dies würde den Beurteilungspegel in Rambach um 1 dB(A) und in Schlüsselfeld um 2 dB(A) reduzieren, so dass dort in der Nacht die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete eingehalten werden können. Von privater Seite wurde eine Erhöhung der Lärmschutzanlagen zur Verbesserung des Lärmschutzes im Wohngebiet Schlüsselfeld, bei dem die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen auftreten, nicht vorgebracht.

Der Vorhabenträger hat zum Lärmschutzkonzept Schlüsselfeld ausgeführt, dass auch für den Bereich Schlüsselfeld mehrere Varianten untersucht worden sind. Das Untersuchungsspektrum habe auch hier vom Vollschutz (durchgängige Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV) als anzustrebendes Schutzziel bis hin zur Einhaltung der Werte für gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse (Mischgebietsgrenzwerte der 16. BImSchV) als Mindestschutzziel gereicht. Ziel dieser Variantenuntersuchungen war es, unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes des § 41 Abs. 2 BImSchG sowie der Grenzen der technisch sinnvollen Machbarkeit, innerhalb dieses Untersuchungsbereiches für die geschlossenen Ortslagen den am besten geeigneten Lärmschutz zu erreichen. Um dies abschließend beurteilen zu können, sei eine Effizienzuntersuchung auf Basis der Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen (EWS) durchgeführt worden. Das Schallschutzkonzept mit der höchsten Effizienz Variante V5 sei entsprechend ausgewählt und der Planfeststellung zu Grunde gelegt worden.

Die Variante V5 zeichnet sich durch eine maximale Höhe des Lärmschutzes von 7 m und eine Gesamtlänge der aktiven Maßnahmen von 3.740 m aus. Insgesamt wird an 12 Gebäuden der Nachtgrenzwert für Wohngebiete nicht eingehalten. Die Nachtgrenzwertüberschreitungen fallen bis max. 1,5 dB(A) jedoch nur gering aus. Die Kosten belaufen sich auf 3,137 Mio €. Im Vergleich zur Variante V6 Vollschutz (3,902 Mio €) hat die Variante V5 einen Kostenvorteil von 765.000 €, welcher rd. 25 % der Planfeststellungslösung beträgt.

Die Varianten V2 (durchgehende Höhe von 6 m auf einer Länge von 4.040 m) und V4 (Länge Lärmschutz 3.660 m mit unterschiedlicher Höhe, maximal 7 m) bieten einen ähnlichen Lärmschutz wie die Planfeststellungslösung V5. In der Detailbetrachtung aber schneidet die Planfeststellungslösung jeweils etwas besser ab. Bei der Variante V2 wird der Nachtgrenzwert an 14 Gebäuden, bei der Variante V4 sogar an 15 Gebäuden überschritten (Planfeststellungsvariante: 12 Gebäude). Auch beim Vergleich der Lästigkeiten zeigt die Planfeststellungslösung V5 mit 11,2 dB(A) einen besseren Wert als V4 mit 12,0 dB(A) oder V2 mit 15,2 dB(A). Die maximale Grenzwertüberschreitung liegt bei der Planfeststellungslösung V5 mit 1,5 dB(A) in der Mitte zwischen 1,2 dB(A) bei V4 und 1,8 dB(A) bei V2.

Ergänzend zu dieser Betrachtung hat der Vorhabenträger auf Basis der Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen (EWS) eine Effizienzuntersuchung verschiedener Varianten durchgeführt, die als Variante mit der höchsten Effizienz die planfestgestellte Lösung mit der auf der Nordseite verschobenen PWC-Anlage ergeben hat.

Für die Entscheidungsfindung einer tragbaren Lösung für Schlüsselfeld wird an dieser Stelle auf die bereits für den Bereich Heuchelheim angeführten grundsätzlichen Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichts verwiesen.

Im Lichte der gesetzlichen Vorgaben und der Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichtes kommt die Planfeststellungsbehörde auch für den Lärmschutzbereich Schlüsselfeld zu dem Ergebnis, dass im vorliegenden Fall des Ausbaues der BAB A 3 der Vorbelastung im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung in ausgewogener Weise genügt worden ist, indem zum einen die Einhaltung der Tagesgrenzwerte angestrebt worden ist, was durch die vorgesehenen aktiven Maßnahmen auch erreicht wird, und zum anderen angestrebt wurde, möglichst keine Überschreitungen der maßgeblichen Grenzwerte über der Wahrnehmbarkeitsschwelle von 3 dB(A) zu erzielen, und außerdem erstmalig durchgängig die Werte für gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse entsprechend den Mischgebietsgrenzwerten von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts erzielt worden sind.

Der Vorhabenträger hat verschiedene Varianten entwickelt und lärmtechnisch untersucht.

Die schützenswerte Bebauung im Bereich Schlüsselfeld, Rambach, Thüngfeld und Attelsdorf weist einen Abstand zur künftigen Achse der Autobahn von mindestens 250 m auf. Wegen des größeren Abstandes zur A 3 ist die Vorbelastung durch Lärmimmissionen deutlich geringer als vergleichsweise in Heuchelheim, wo der besagte Abstand im ungünstigsten Fall im Minimum 95 m beträgt. Im Bereich Schlüsselfeld, Rambach, Thüngfeld und Attelsdorf waren in Folge des größeren Abstandes bereits vor dem Ausbau der A 3 im Hinblick auf die Werte für gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse – entsprechend den Mischgebietsgrenzwerten von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts – für den Tag zwar eingehalten, aber an etlichen Gebäuden in den Gebieten mit Mischgebietsnutzung war vor dem Ausbau der A 3 der Nachtgrenzwert für Mischgebiet von 54 dB(A) überschritten. Im Wohngebiet Schlüsselfeld wird darüber hinaus auch bei 5 Gebäuden bereits der Taggrenzwert für Wohngebiet überschritten.

Ein Variantenvergleich mit den verschiedenen Auswirkungen in Bezug auf den Umfang des aktiven Lärmschutzes, verbunden mit ergänzend notwendigen passiven Lärmschutzmaßnahmen, hat stattgefunden. Dieser erscheint unter dem Grundsatz der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen und im Ergebnis vertretbar.

Die Flächennutzung von Schlüsselfeld mit seinen Ortssteilen Rambach, Thüngfeld und Attelsdorf ist zum überwiegenden Teil durch eine Mischgebietsnutzung, und zum geringeren Teil durch 4 Bereiche mit Wohngebietsnutzung gekennzeichnet.

Das der Planfeststellung zu Grunde liegende Lärmschutzkonzept stellt sicher, dass erstmalig durchgängig die Werte für gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse entsprechend den Mischgebietsgrenzwerten von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts eingehalten bzw. erzielt werden. Damit gelingt es, gleichzeitig in der gesamten Ortslage von Schlüsselfeld die gesetzlichen Grenzwerte am Tag einzuhalten (für Mischgebiete sowie Wohngebiete), wodurch alle Betroffenen bei einer Nutzung der Außenwohnbereiche keinen verkehrsbedingten Überschreitungen des Taggrenzwertes durch Lärmbeeinträchtigungen (mehr) ausgesetzt sein werden. Darüber hinaus werden die Nachtgrenzwerte für die Mehrzahl der Wohnhäuser unterschritten. Die des Nachts verbleibenden Lärmbeeinträchtigungen (lediglich im Wohngebiet Schlüsselfeld) sind hinnehmbar, weil sie durch Maßnahmen des passiven Lärmschutzes auf ein zumutbares Maß vermindert werden können. Diese Überschreitungen des Nachtgrenzwertes von 49 dB(A) treten lediglich an insgesamt 12 Gebäuden auf. An keinem von diesen 12 Gebäuden liegen diese Grenzwertüberschreitungen über der Wahrnehmungsgrenze von 3 dB(A), sondern belaufen sich auf 0,2 dB(A) bis 1,5 dB(A).

Durch den Ausbau der A 3 mit den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich deutliche Verbesserungen der Lärmsituation, die bei manchen Gebäuden bis zu rd. 9 dB(A) betragen können.

Für die Gebäude mit verbleibender Überschreitung des Nachgrenzwertes zeigt nachstehende Tabelle den Immissionspegel im Prognosefall (sechsstreifiger Ausbau der A 3), den Betrag der maximalen Überschreitung des Nachtgrenzwertes am Anwesen, den maximalen Immissionspegel im Prognose-Nullfall (kein Ausbau der A 3) sowie die Verbesserung durch den sechsstreifigen Ausbau (Vergleich Prognose Nullfall ohne Ausbau zum Prognosefall mit Ausbau).

Flur.Nr der Gem. Schlüsselfeld	Immissionsort	Grenzwert WA nachts [db(A)]	max. Immissionspegel im Prognosefall Ausbau der A3 [db(A)]	Überschreitung Grenzwert [db(A)]	max. Immissionspegel im Prognose-Nullfall kein Ausbau [db(A)]	Verbesserung durch A3-Ausbau [db(A)]
335/16	SF001, DG Süd	49	50,1	1,1	56,8	6,7
335/8	SF002, DG Süd	49	50,3	1,3	56,2	5,9
335/5	SF003, DG Süd	49	50,1	1,1	55,8	5,7
335/34	SF005, DG Süd	49	49,2	0,2	54,1	4,9
335/59	SF007, DG Süd	49	49,8	0,8	54,5	4,7
335/24	SF037/1, DG Süd	49	49,9	0,9	56,6	6,7
335/27	SF038, DG Süd	49	49,5	0,5	56,4	6,9
335/29	SF039, DG Süd	49	50,5	1,5	56,7	6,2
335/57	SF040, DG Süd	49	49,9	0,9	56,3	6,4
335/35	SF041, DG Süd	49	49,9	0,9	55,6	5,7
335/13	SF042, DG Süd	49	50,4	1,4	56,7	6,3
335/43	SF043, DG Süd	49	49,6	0,6	54,6	5,0

Tabelle: Anwesen mit verbleibender Überschreitung Nachtgrenzwert im Bereich Schlüsselfeld

Auch an diesen Anwesen führt der Ausbau der A 3 verbunden mit den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen zu deutlichen Pegelreduzierungen, es bleiben jedoch noch Überschreitungen des Nachtgrenzwertes, für die passiver Lärmschutz notwendig wird. Die Eigentümer dieser Anwesen haben jedoch ihre Gebäude in Kenntnis der vorhandenen BAB A 3 einschließlich der vorhandenen Wirkungen, insbesondere deren Immissionsbeeinträchtigungen, errichtet. Nach den vorstehenden Ausführungen des BVerwG müssen sich die Eigentümer bzw. Einwender dieses anrechnen lassen, denn die tatsächliche und/oder plangebende Vorbelastung wirkt sich im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung insoweit schutzmindernd aus.

Der Ausbau der A 3 führt zu einer deutlichen Verringerung der Immissionsbelastung und stellt – auch bei Anwesen im Wohngebiet von Schlüsselfeld - durchgehend gesunde Lebensverhältnisse her. Das vom Vorhabenträger verfolgte Konzept mit aktiven und ergänzend passiven Maßnahmen ist daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch für den Bereich Schlüsselfeld nicht zu beanstanden.

#### 3.7.4.2.7 Lärmschutzkonzept Elsendorf, Warmersdorf und weitere

##### Lärmschutz Elsendorf:

Die Planfeststellungsunterlagen zeigen für den Bereich Elsendorf aktive Lärmschutzeinrichtungen in Form von Lärmschutzwällen und Lärmschutzwänden auf einer Länge von insgesamt 1.770 m. Die maximale Höhe beträgt dabei abschnittsweise bis zu 6 m über Gelände. Der Abstand der schützenswerten Bebauung von der A 3 beträgt ca. 450 m.

Die Grenzwerte für Wohngebiet und Mischgebiet werden durch die vorgesehenen aktiven Maßnahmen eingehalten. Es werden in Elsendorf an keinem Gebäude ergänzende passive Schutzmaßnahmen erforderlich.

Einwendungen in Bezug auf den Lärmschutz wurden nicht vorgebracht. Nähere Betrachtungen zum Lärmschutz sind daher an dieser Stelle nicht veranlasst.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestehen gegen das gewählte Lärmschutzkonzept bei Elsendorf keine Bedenken.

#### Lärmschutz Warmersdorf:

Das Lärmschutzkonzept des Vorhabenträgers zeigt für den Bereich Warmersdorf der Gemeinde Wachenroth (Mittelfranken) einen 260 m langen und 6 m hohen Lärmschutzwall und im weiteren Verlauf eine 410 m lange und 4 m hohe Lärmschutzwand.

Der Abstand der schützenswerten Bebauung von der A 3 beträgt zum Wohngebiet ca. 320 m und zum Mischgebiet ca. 340 m bzw. zum Sondergebiet ca. 500 m.

Die Grenzwerte für Wohngebiete und Mischgebiete werden durch die geplanten aktiven Maßnahmen eingehalten. Es werden in Elsendorf an keinem Gebäude ergänzende passive Schutzmaßnahmen erforderlich.

Einwendungen in Bezug auf den Lärmschutz wurden nicht vorgebracht. Es haben sich im Verfahren für die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte ergeben, dass an dem gewählten Lärmschutzkonzept für Elsendorf dem Grunde nach zu zweifeln wäre.

Die geplanten aktiven Lärmschutzanlagen erstrecken sich von Bau-km 346+350 bis 347+020, wobei hiervon der Abschnitt von Bau-km 346+350 bis Bau-km 346+628 im Umgriff des Planfeststellungsbereiches (Regierungsbezirk Oberfranken) liegt und von Bau-km 346+328 bis Bau-km 347+020 in Mittelfranken.

Nach den Planfeststellungsunterlagen hat der Vorhabenträger beantragt (siehe BV Nr. 158), dass der Lärmschutzwall von Bau-km 346+350 bis 346+610 als 6 m hoher Lärmschutzwall festgestellt werden soll. Nachrichtlich wurde unter BV Nr. 159 die Fortführung des aktiven Lärmschutzes in Form einer 4 m hohen Lärmschutzwand von Bau-km 346+610 über das Planfeststellungsende bei Bau-km 346+628 bis Bau-km 347+020 aufgeführt.

Es erscheint jedoch aus verwaltungstechnischen Gründen sinnvoll und angezeigt, auch die 4 m hohe geplante Lärmschutzwand auf oberfränkischer Seite von Bau-km 346+610 bis Bau-km 346+628 (Länge von 18 m) planfestzustellen, da im weiteren Verfahren (Mittelfranken) diesbezüglich bei

der Fortführung der 4 m hohen Lärmschutzwand ab Bau-km 346+628 (Planfeststellungsgrenze) keine Beteiligung mehr auf oberfränkischer Seite (z.B. Stadt Schlüsselfeld) erfolgen muss.

Daher wird mit diesem Beschluss die lfd.Nr. 159 BV für den Bereich Bau-km 346+610 bis Bau-km 346+628 planfestgestellt. Diesem Umfang wird mit der Auflage Teil A Ziffer 3.3.8 Rechnung getragen.

Unabhängig davon ist es weiterhin notwendig, dass auch im benachbarten Planfeststellungsabschnitt der Lärmschutzbereich von Warmersdorf (abschließend) betrachtet bzw. behandelt werden muss und die zum Schutz notwendigen aktiven Lärmschutzeinrichtungen im dortigen Verfahren im Regierungsbezirk Mittelfranken festgestellt werden müssen.

#### Weitere Lärmschutzberechnungen:

Weitere Lärmberechnungen wurden für den Autohof südlich von Bau-km 342+800 bis 343+050 und der Fa. Big südl. Bau-km 342+800 bis 343+350 durchgeführt. Der Abstand der A 3 von der schützenswerten Bebauung ist jedoch so groß, dass hier ebenso wie für die weiter entfernt liegenden Ortschaften keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden müssen, da gewährleistet ist, dass die jeweils maßgeblichen Tages- und Nachtgrenzwerte eingehalten sind.

#### 3.7.4.2.8 Lärmschutzkonzept Aussiedlerhof Heuchelheim 88

Das Einzelanwesen bei Bau-km 337+141 befindet sich südlich von Heuchelheim und der A 3 in einem Abstand von 145 m zur künftigen Autobahnachse. Der Vorhabenträger hat gemäß den Planfeststellungsunterlagen vorgesehen, dass mit Bezug auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz des § 41 Abs. 2 BImSchG aufwendige aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht geplant sind und verbleibende Überschreitungen des Nachtgrenzwertes mit passiven Maßnahmen ausgeglichen werden.

Der Eigentümer des Aussiedlerhofes bemängelt, dass zum Schutz seines Anwesens keine Lärmschutzwand entlang der A 3 geplant ist und fordert zur Reduzierung der Lärmbelastung aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand. Im Hinblick auf diese und weitere Forderungen ist folgendes auszuführen:

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (Gebot des aktiven Lärmschutzes). Dies gilt nicht, soweit die Kosten einer Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2

BlmSchG). Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte sind in der 16. BlmSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) geregelt.

Das Anwesen Heuchelheim befindet sich südlich der BAB A 3 (künftig) in einem Abstand von ca. 145 m zur geplanten Autobahnachse. Wie an anderer Stelle bereits ausgeführt, rückt die Achse der BAB A 3 durch den Ausbau im westlichen Abschnitt von den besiedelten Bereichen ab, kommt aber damit auch, wie vom Einwender vorgebracht, näher am Anwesen Heuchelheim 88 zu liegen.

Ein rechtlich maßgebender Bebauungsplan existiert nicht. Das Anwesen liegt im Außenbereich gemäß § 35 BauGB. Der Vorhabenträger hat richtigerweise entsprechend Nr. 10.2 (5) der Verkehrslärmschutzrichtlinien, Ausgabe 1997 (VLärmSchR 97) das Anwesen gemäß der tatsächlichen Nutzung der Schutzkategorie 3 (Mischgebiet) zugeordnet. Gemäß der 16. BlmSchV gelten somit die Grenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht.

Die schalltechnischen Berechnungen zeigen ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen folgende Ergebnisse:

Geschoß	berechneter Pegel (2025)		Überschreitung Grenzwert		Vorbelastung (2025)	
	tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]	tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]	tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]
1. OG	66,3	63,6	2,3	9,6	66,1	63,3
EG	65,6	62,8	1,6	8,8	65,0	62,2

Tabelle: Immissionspegel an Anwesen Heuchelheim 88 ohne Lärmschutzmaßnahmen

Ohne aktive Maßnahmen werden folglich der Taggrenzwert für Mischgebiete um bis zu 2,3 dB(A) und der Nachtgrenzwert um bis zu 9,6 dB(A) erheblich überschritten.

Aus der Tabelle wird auch deutlich, dass mit Bezug auf die berechnete Vorbelastung im Prognosenußfall (ohne Ausbau der A 3) sich der Pegel durch den Ausbau ohne weitere Schutzmaßnahmen sogar um bis zu max. 0,6 dB(A) (EG tags) erhöhen würde. Es ist auch festzustellen, dass bei dieser Immissionsbelastung gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse nicht mehr gegeben sind. Außerdem wird bei dieser Lösung nicht das Ziel des Vorhabenträgers erreicht, dass an allen Anwesen gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse geschaffen werden sollen. Besonders nachteilig ist dabei auch die Tatsache zu werten, dass sich die Lärmbelastung am Anwesen erhöht. Daher sind weitere Lösungen zu untersuchen.

Die Planfeststellungsunterlagen enthalten eine Lösung, bei der anstelle einer aufwendigen Lärmschutzwand eine 1,15 m hohe und 380 m lange Betonschutzwand vorgesehen ist. Diese ersetzt zum einen die ohnehin notwendige passive Schutzeinrichtung aus Stahl. Sie kommt am Rand des Standstreifens unmittelbar hinter dem Bordstein zu liegen und kann durch ihre

geschlossene massive Ausführung zu einer maßgeblichen Lärmreduzierung beitragen. Die schalltechnischen Berechnungen und Ergebnisse (siehe Anlage 1 zu Unterlage 11.1 T, Seite 20 T) stellen auf die immissionsmindernde Wirkung der Betonschutzwand ab und zeigen folgendes Ergebnis:

Geschoß	berechneter Pegel (2025)		Überschreitung Grenzwert		Vorbelastung (2025)	
	tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]	tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]	tags [dB(A)]	nachts [dB(A)]
1. OG	63,7	60,9	0,0	6,9	66,1	63,3
EG	62,4	59,7	0,0	5,7	65,0	62,2

Tabelle: Immissionspegel an Anwesen Heuchelheim 88 mit Betonschutzwand als Lärmschutzmaßnahme

Das Berechnungsergebnis zeigt, dass eine wirksame Lärminderung eintritt, die im EG sogar bis zu 3,2 dB(A) beträgt. Der Taggrenzwert für Mischgebiete von 64 dB(A) wird nicht mehr überschritten. Der maximale Pegel in der Nacht beträgt 60,9 dB(A) und liegt damit im Bereich, in welchem gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse noch vorliegen.

Im Vergleich zur Vorbelastung ergibt sich eine Verbesserung von max. 2,6 dB(A) im EG am Tag.

Für die verbleibenden Beeinträchtigungen wegen der Überschreitung des Nachtgrenzwertes hat der Vorhabenträger passive Maßnahmen vorgesehen.

Der Vorhabenträger hat den Bau einer Lärmschutzwand im Rahmen der Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen untersucht und lehnt diese mit Bezug auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz des § 41 Abs. 2 BImSchG ab.

Nach den Angaben in Pkt. 3.3 der Unterlage 11.1 T würden einen teilweisen Schutz bietende Lärmschutzwälle bzw. Lärmschutzwände in einer Höhe von ca. 2,5 m über Gelände mindestens 300.000 € kosten. Dies ist bereits ein großer Kostenaufwand bezogen auf den Schutz von nur einem Anwesen; dennoch wären ergänzend noch passive Lärmschutzmaßnahmen notwendig. Um einen Vollschutz für das Gebäude zu erreichen, wäre nach Stellungnahme des Vorhabenträgers vom 14.01.2011 eine 6 m hohe und 380 m lange Lärmschutzwand erforderlich, für die Kosten in einer Höhe von rd. 700.000 € anfallen würden.

Setzt man für die passiven Schutzmaßnahmen auch hier einen Kostenbetrag von 7.500 € pro Gebäude an, ergäbe sich beim Vollschutz ein Verhältnis von aktiv zu passiv von 93,3 : 1, bei der Variante einer 2,5 m hohen Konstruktion von 40 : 1.

Selbst wenn man annehmen würde, dass zum Schutz des (größeren) Anwesens mit einem höheren Aufwand an passiven Maßnahmen von

30.000 € zu rechnen wäre, ergäbe dies immer noch ein Verhältnis von 23,3 : 1 beim Vollschutz und von 10 : 1 bei der 2,5 m hohen Variante.

Außerdem ist im Hinblick auf die Forderung nach Vollschutz auch zu bedenken, dass die notwendige 6 m hohe Lärmschutzwand 700.000 € kosten würde und nur 1 Gebäude schützt, dies entspricht etwa 52 % der Kosten für die Lärmschutzwände, die für den Schutz der Ortslage von Heuchelheim auf der Nordseite der Autobahn vorgesehen sind. Dort werden aber anstatt eines Wohngebäudes 65 Wohngebäude geschützt, an denen ansonsten Grenzwertüberschreitungen auftreten würden.

Bezüglich des Einzelanwesens/Aussiedlerhofs merkt das LfU in seiner Stellungnahme lediglich an, dass dieses im Außenbereich um bis zu ca. 3 m tiefer liege als die A 3. Die mindernde Wirkung der als lärmindernde Maßnahme vorgesehenen Betonschutzwand sei schwer quantifizierbar, da gemäß RLS-90 Abschirmeinrichtungen unter 2 m Höhe nicht sinnvoll seien. Für den vollständigen aktiven Schutz dieses Gebäudes müssten Lärmschutzeinrichtungen errichtet werden, die in ihrer Höhe vergleichbar zu denen für Heuchelheim seien.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (Urteil vom 09.01.2006, Az. 9 B 21/05) kann ein offensichtliches Missverhältnis zwischen den Kosten für den aktiven und passiven Schallschutz ein Indiz für eine Unverhältnismäßigkeit im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG darstellen. Wie das BVerwG in seinem Urteil vom 15. März 2000 Az. 11 A 42/97 ausgeführt hat, hängt die für die Anwendbarkeit des § 41 Abs. 2 BImSchG maßgebliche Frage, ob die Kosten einer Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen, nicht davon ab, ob der Aufwand für den aktiven Schallschutz im Vergleich zu den Kosteneinsparungen im Bereich des passiven Lärmschutzes eine quantifizierbare "Verhältnismäßigkeitsschwelle" übersteigt. Entscheidend ist vielmehr, welcher Erfolg dem aktiven Lärmschutz im Einzelnen zuzuschreiben ist, was nicht allein an der Einsparung von Kosten für den passiven Lärmschutz zu messen ist. Allerdings kann ein offensichtliches Missverhältnis zwischen den Kosten für den aktiven und passiven Schallschutz ein Indiz für eine Unverhältnismäßigkeit im Sinne von § 41 Abs. 2 BImSchG darstellen. Im gegenständlichen Fall diene der Schallschutz lediglich einem einzigen Anwesen gegen ausschließlich zur Nachtzeit und nur in den Obergeschossen auftretende Grenzwertüberschreitungen, bei dem die Kosten für den aktiven Lärmschutz diejenigen des passiven um mehr als das 8-fache überstiegen haben.

An anderer Stelle wird in einem Urteil des Schleswig-Holsteinischen Verwaltungsgericht vom 17.03.2005 (Az. 12 A 153/02) im Verhältnis zu dem von § 41 Abs. 2 BImSchG angestrebten Schutzzweck – dem grundstücksbezogenen Schutz vor unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen – ein Kostenverhältnis aktiver zu passiver Maßnahmen von 10 : 1 als unverhältnismäßig angesehen.

Im Lichte dieser Entscheidungen kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass der Bau von aufwendigen Lärmschutzwällen bzw. -wänden als unverhältnismäßig angesehen werden kann. Das vom Vorhabenträger geplante Lärmschutzkonzept erfüllt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die gesetzlichen Vorgaben. Das Lärmschutzkonzept trägt bei wertender Betrachtung der Gesamtumstände somit insgesamt dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes in ausgewogener Weise Rechnung.

Einen Verstoß gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz entsprechend dem Grundgesetz kann nicht erkannt werden, da die gleichen gesetzlichen Vorgaben des BImSchG, insbesondere § 41 Abs. 2, für das Lärmschutzkonzept Heuchelheim 88 angewendet worden sind. Aus dem Gleichbehandlungsgrundsatz kann jedoch nicht abgeleitet werden, dass für jeden Betroffenen und in jedem Fall grundsätzlich Lärmschutzwände oder -wälle errichtet werden. Das geplante Lärmschutzkonzept entspricht den gesetzlichen Vorgaben, die für alle in einem Verfahren gleichermaßen angewendet werden, aber zu verschiedenen Ergebnissen führen können.

Für die Wahrung bzw. Schaffung der gesunden Wohn- und Lebensverhältnisse ist es allerdings notwendig, dass die lärmreduzierende Betonschutzwand hergestellt und während der Betriebsphase der A 3 dauerhaft vorhanden ist bzw. mit der in der Berechnung angesetzten Schutzwirkung erhalten bleibt. Der Auffassung des Vorhabenträgers in seinen Stellungnahmen insbesondere gegenüber dem Einwender und dem LfU, dass die geschlossene Betonschutzwand als freiwilliger aktiver Basislärmenschutz erfolgen soll und dies ohne Anerkennung einer Rechtspflicht geschehe, kann mit Bezug auf die vorstehenden Ausführungen von Seiten der Planfeststellungsbehörde nicht gefolgt werden. Die Betonschutzwand ist als wesentliches Element des Lärmschutzkonzeptes für das Anwesen Heuchelheim 88 konzipiert und in der Lärmberechnung angesetzt. Außerdem ist die Betonschutzwand – anders als bei vergleichbaren Maßnahmen für passive Schutzeinrichtungen nach den Richtlinien für passive Schutzeinrichtungen an Straßen (RPS) – im Bauwerksverzeichnis explizit unter der lfd.Nr. 9 aufgeführt mit den folgenden Regelungen:

"Der Straßenbaulastträger errichtet als Abkommensschutz eine 1,15 m hohe Betonschutzwand. Diese entfaltet auch einen Schutz vor Verkehrslärm für das südlich der BAB A 3 liegende Wohngebäude. (...) An der Nordseite des Gebäudes wird der Taggrenzwert eingehalten, jedoch der Nachtgrenzwert überschritten. Für schutzwürdige Räume besteht grundsätzlich ein Anspruch auf passive Schutzmaßnahmen." Im Hinblick auf die Bedeutung der planfestgestellten Unterlagen und deren Regelungen wurde – entsprechend einer Forderung des Einwenders (aber nicht 1,50 m hoch) – diesbezüglich eine entsprechende Auflage unter Teil A, Ziffer 3.3.6 aufgenommen.

Der Einwender - ebenso wie der Bayerische Bauernverband - führen weiterhin an, dass eine Beeinträchtigung zu prüfen sei, die durch die Schallreflexion auf der Rückseite des Hauses entstehe. Erschwerend käme dazu, dass sich

hinter dem Wohnhaus ein starker Geländeanstieg befinde. Um diese Reflexionen zu verhindern, sei ein aktiver Lärmschutz unmittelbar an der A 3 notwendig.

Dem ist zu entgegnen, dass die Lärmpegelwerte nach der RLS-90 ermittelt wurden, die die Verkehrslärmschutzverordnung nach § 3 Satz 1 als verbindliches Verfahren zur Beurteilung der Lärmimmissionen von Straßen festlegt. In dieses Berechnungsverfahren werden alle maßgeblichen Faktoren miteinbezogen, z.B. (prognostizierte) Verkehrsbelastung, Lkw-Anteil, Fahrbahnbelag, Steigungsverhältnisse, die zu Grunde gelegten Geschwindigkeiten, Höhenlage der Straße, insbesondere auch die jeweilige Topographie, meteorologische Faktoren, umgebende Bebauung, Reflexionen usw. Das LfU hat die Berechnungen überprüft und die Ergebnisse bestätigt.

Zur Forderung nach einem aktiven Lärmschutz an der A 3 ist festzuhalten, dass gemäß Lage der Betonschutzwand am Fahrbahnrand insoweit ein Schutz unmittelbar an der A 3 erfolgt und alle anfallenden Kosten (u.a. Bau, Erhaltung) auch vom Straßenbaulastträger getragen werden.

Es besteht für das Gebäude Heuchelheim 88 dem Grunde nach ein Anspruch auf Entschädigung der Aufwendungen für passiven Lärmschutz wegen der Überschreitung des Nachtgrenzwertes. Der genaue Umfang der notwendigen passiven Schutzmaßnahmen am Gebäude einschließlich der Festlegung der notwendigen Verbesserungen der Umfassungsbauteile wird nach der Stellungnahme des Vorhabenträgers i.d.R. erst während der Baumaßnahme festgelegt. Dabei werden alle Gebäudeseiten unter Berücksichtigung sämtlicher den Lärmpegel maßgeblich beeinflussender Faktoren überprüft. Sie schließt Belichtung (Fenster), Belüftung, notwendige Anpassungsarbeiten und Umfassungsbauteile (Wandaufbau) mit ein, ebenso einen etwaigen nicht schützbaren Außenwohnbereich. Ob dann wie gefordert eine volle Lärmisolation des gesamten Gebäudes erfolgen muss, ist derzeit nicht absehbar. Hierzu sind die einschlägigen Regelungen der Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 zu beachten. Beeinträchtigungen, die weder durch aktive noch durch passive Maßnahmen ausgeglichen werden können, werden in Geld ausgeglichen (Ziff. 23 VLärmSchR 97). Über die Höhe der Entschädigung wird nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden. Sie bleibt den nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Wie vom Vorhabenträger zugesagt, sollen hierfür die Beurteilungspegel ohne die schützende Wirkung der Betonschutzwand angesetzt werden. Diese Zusage ist bindend.

Die Forderung des Einwenders nach Lärmmessungen und der Verpflichtung zu Nachbesserungen werden zurückgewiesen. Auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.3 wird verwiesen. Zum Sachverhalt Wertverlust wird auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.11 verwiesen.

Das LfU hat in seiner Stellungnahme vom 30.11.2009 im Hinblick auf die mögliche Reflexion von geplanten Lärmschutzwänden darauf hingewiesen, dass in ungünstigen Fällen sich der Beurteilungspegel um bis zu 3 dB(A) erhöhen kann. Daher sollten die Lärmschutzwände hochabsorbierend ausgeführt werden.

Der Vorhabenträger hat dem Grunde nach zugesagt, die Lärmschutzwände hochabsorbierend auszuführen. Dies ist aber nur in solchen Bereichen angezeigt, in denen sich schützenswerte Bebauung befindet, die vor Pegelerhöhungen durch reflektierende Lärmschutzwände betroffen sein kann. Dies trifft lediglich für den Bereich des Anwesens Heuchelheim 88 zu.

Um einer Pegelerhöhung durch reflektierende Lärmschutzwände entgegenzuwirken, ist die Lärmschutzwand auf der Nordseite der BAB A 3 zum Schutz des Anwesens Heuchelheim 88 von Bau-km 336+980 bis Bau.km 337+400 hochabsorbierend auszuführen (Auflage unter Teil A, Ziffer 3.3.7).

Nach den vorstehenden Ausführungen des Vorhabenträgers ist es gerechtfertigt, den betroffenen Anwesen aus Gründen der Verhältnismäßigkeit über die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen hinaus einen passiven Lärmschutz zuzugestehen. Dieses Vorgehen erscheint auch angesichts der oben dargestellten Grundlagen als ausgewogen. Es ist daher zumutbar, die betroffenen Anwesen lediglich passiv zu schützen.

Wie bereits ausgeführt, ist die Frage, ob die vom Lärm betroffenen Grundstückseigentümer einen Anspruch auf aktive oder nur passive Schallschutzmaßnahmen haben, in den §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV geregelt. Sofern sich nach diesen Vorschriften ergibt, dass aktive Schallschutzmaßnahmen unverhältnismäßig sind, haben die Betroffenen Anspruch auf den Ersatz der Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen. Damit wird auch für diese sichergestellt, dass keine erheblichen Gefahren mehr für die Gesundheit der Bewohner durch den neu hinzukommenden Straßenlärm ausgehen.

Unter Würdigung o.g. Aspekte entspricht daher die festgestellte Regelung zum Schallschutz dem geltenden Recht und erscheint auch unter dem Gesichtspunkt des Gesundheitsschutzes als ausgewogen.

#### 3.7.4.2.9 Kein grundsätzlicher Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen

Mehrere Einwander aus Heuchelheim sowie Einzeleinwender aus Rambach und Thüngfeld haben für ihre Anwesen/Wohnhäuser Forderungen nach passivem Lärmschutz erhoben.

An den nachstehenden Anwesen besteht kein Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen, weil keiner der maßgebenden Grenzwerte überschritten ist:

- Einwender Fl.Nr. 32, Gemarkung Heuchelheim (Immissionsort HH001):

Gemäß den schalltechnischen Berechnungen beträgt der maximale Beurteilungspegel im 1. Obergeschoss 55,6 dB(A) tags und 52,8 dB(A) nachts. Der Abstand zur Achse der BAB A 3 beträgt ca. 180 m. Verbunden mit den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden die maßgebenden Immissionsgrenzwerte für Mischgebiet von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts nicht überschritten.

- Einwender/Eigentümer Fl.Nr. 30, Gemarkung Heuchelheim (Immissionsort HH002):

Gemäß den schalltechnischen Berechnungen beträgt der maximale Beurteilungspegel im 1. Obergeschoss 56,8 dB(A) tags und 54,0 dB(A) nachts. Der Abstand zur Achse der BAB A 3 beträgt ca. 122 m. Verbunden mit den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden die maßgebenden Immissionsgrenzwerte für Mischgebiet von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts nicht überschritten.

- Einwender/Eigentümer Fl.Nr. 29, Gemarkung Heuchelheim (Immissionsort HH003):

Gemäß den schalltechnischen Berechnungen beträgt der maximale Beurteilungspegel im 1. Obergeschoss 55,2 dB(A) tags und 52,4 dB(A) nachts. Der Abstand zur Achse der BAB A 3 beträgt ca. 145 m. Verbunden mit den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden die maßgebenden Immissionsgrenzwerte für Mischgebiet von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts nicht überschritten.

- Einwender/Eigentümer Fl.Nr. 26/3, Gemarkung Heuchelheim (Immissionsort HH004):

Gemäß den schalltechnischen Berechnungen beträgt der maximale Beurteilungspegel im 1. Obergeschoss 55,5 dB(A) tags und 52,7 dB(A) nachts. Der Abstand zur Achse der BAB A 3 beträgt ca. 118 m. Verbunden mit den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden die maßgebenden Immissionsgrenzwerte für Mischgebiet von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts nicht überschritten.

- Einwender/Eigentümer Fl.Nr. 15, Gemarkung Heuchelheim (Immissionsort HH022):

Gemäß den schalltechnischen Berechnungen beträgt der maximale Beurteilungspegel im 1. Obergeschoss 52,7 dB(A) tags und 49,9 dB(A) nachts. Der Abstand zur Achse der BAB A 3 beträgt ca. 184 m. Verbunden mit den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden die

maßgebenden Immissionsgrenzwerte für Mischgebiet von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts nicht überschritten.

- Einwender/Eigentümer Fl.Nr. 74, Gemarkung Heuchelheim (kein berechneter Immissionsort):

Der Abstand zur Achse der BAB A 3 beträgt ca. 560 m. Wegen des großen Abstandes zur A 3 hat der Vorhabenträger hier keine einzelne Lärmberechnung für das Anwesen durchgeführt. Verbunden mit den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden die maßgebenden Immissionsgrenzwerte für Mischgebiet von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts weit unterschritten. Es werden sogar die Grenzwerte für Wohngebiete eingehalten. Als Nachweis kann die Darstellung im Schalltechnischen Lageplan (Unterlage 11.2, Blatt 2 T) herangezogen werden. Dort ist als grüne Linie die Isophonenlinie für den Nachtgrenzwert von 49 dB(A) für Wohngebiete dargestellt. Diese verläuft in einem Abstand von rd. 130 m vom Anwesen des Einwenders. Der zu betrachtende Nachtgrenzwert liegt daher deutlich unter 49 dB(A), weshalb kein Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen besteht.

- Einwender/Eigentümer Fl.Nr. 37, Gemarkung Heuchelheim (kein berechneter Immissionsort):

Für die Fl.Nr. 37 wurde keine einzelne Lärmberechnung für das Anwesen durchgeführt. Offensichtlich ist das alte Anwesen abgebrochen und ein neues Haus errichtet worden.

Der Abstand zur Achse der BAB A 3 beträgt ca. 230 m. In etwa gleichem Abstand wie das (neue) Wohnhaus des Einwenders zur Autobahn liegt ca. 120 m westlich ein Wohnanwesen mit der Bezeichnung "Immissionsort HH017". Gemäß den schalltechnischen Berechnungen beträgt dort der maximale Beurteilungspegel 54,3 dB(A) tags und 51,6 dB(A) nachts. Verbunden mit den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden somit die maßgebenden Immissionsgrenzwerte für Mischgebiet von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts am Anwesen des Einwenders nicht erreicht, weshalb kein Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen besteht.

- Einwender/Eigentümer Fl.Nr. 39/1, Gemarkung Heuchelheim (kein berechneter Immissionsort):

Für die Fl.Nr. 39/1 wurde keine einzelne Lärmberechnung durchgeführt. Offensichtlich ist auf diesem Grundstück ein neues Haus errichtet worden.

Der Abstand zur Achse der BAB A 3 beträgt ca. 235 m. In etwa gleichem Abstand wie das (neue) Wohnhaus des Einwenders zur Autobahn liegt ca. 70 m westlich ein Wohnanwesen mit der Bezeichnung "Immissionsort

HH017". Gemäß den schalltechnischen Berechnungen beträgt dort der maximale Beurteilungspegel 54,3 dB(A) tags und 51,6 dB(A) nachts. Verbunden mit den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden somit die maßgebenden Immissionsgrenzwerte für Mischgebiet von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts am Anwesen des Einwenders nicht erreicht, weshalb kein Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen besteht.

- Einwender/Eigentümer Fl.Nr. 135, Gemarkung Thüngfeld (kein berechneter Immissionsort):

Der Abstand zur Achse der BAB A 3 beträgt ca. 580 m. Wegen des großen Abstandes zur A 3 hat der Vorhabenträger hier keine einzelne Lärberechnung für das Anwesen durchgeführt. In etwa gleichem Abstand wie das Wohnhaus des Einwenders zur Autobahn liegt ca. 200 m östlich an der Staatsstraße 2260 ein Wohnanwesen mit der Bezeichnung "Immissionsort SF015". Gemäß den schalltechnischen Berechnungen beträgt dort der maximale Beurteilungspegel im 1. Obergeschoss 51,9 dB(A) tags und 49,1 dB(A) nachts. Verbunden mit den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden somit die maßgebenden Immissionsgrenzwerte für Mischgebiet von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts am Anwesen des Einwenders bei weitem nicht erreicht, weshalb kein Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen besteht.

Durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind an allen Anwesen im Ortsteil Thüngfeld die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten und an keinem Anwesen besteht ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen.

- Einwender/Eigentümer aus Rambach auf Fl.Nr. 616/1 bzw. 609, Gemarkung Heuchelheim:

Der Einwendung vom 25.10.2009 können zwei Häuser zugeordnet werden.

- a) Haus an der Ortsdurchfahrt der Staatsstraße 2260 auf Fl.Nr. 609, Gemarkung Heuchelheim: Auf dieses Anwesen bezieht sich die Stellungnahme des Vorhabenträgers vom 14.01.2011. Der Abstand zur Achse der BAB A 3 beträgt ca. 434 m. Gemäß den schalltechnischen Berechnungen beträgt dort der maximale Beurteilungspegel im 1. Obergeschoss (bezeichnet als Immissionsort RA-13) 51,7 dB(A) tags und 49,0 dB(A) nachts. Verbunden mit den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden somit die maßgebenden Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts am besagten Anwesen bei weitem nicht erreicht, weshalb kein Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen besteht.

- b) Haus nordöstlich der Ortsdurchfahrt der Staatsstraße 2260 auf Fl.Nr. 616/1, Gemarkung Heuchelheim:

Hierzu hat der Vorhabenträger auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde am 10.10.2013 eine ergänzende Berechnung durchgeführt. Der Abstand zur Achse der BAB A 3 beträgt ca. 511 m. Der maximale Beurteilungspegel im 1. Obergeschoss beträgt 51,1 dB(A) tags und 48,3 dB(A) nachts. Verbunden mit den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden somit die maßgebenden Immissionsgrenzwerte für Mischgebiet von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts am besagten Anwesen bei weitem nicht erreicht, weshalb kein Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen besteht.

Durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind an allen Anwesen im Ortsteil Rambach die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten. An keinem Anwesen besteht ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen.

#### 3.7.4.2.10 Geschwindigkeitsbegrenzungen

Verschiedene Einwendungsführer forderten zum Schutz vor Lärm auch Geschwindigkeitsbegrenzungen im Ausbauabschnitt. Zur Ermittlung des zu erwartenden Verkehrslärms wird das prognostizierte Verkehrsaufkommen daher bei freier Geschwindigkeit (bei Autobahnen 130/80 km/h für Pkw/Lkw) in den einschlägigen Berechnungsverfahren nach RLS 90 in Ansatz gebracht (worst-case-Betrachtung) und wie im vorliegenden Fall die Lärmschutzanlagen dimensioniert. Erst bei Überschreitung von Immissionsgrenzwerten ist grundsätzlich über weitere Maßnahmen zu befinden, z.B. über Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Theoretisch können nach der Straßenverkehrsordnung (StVO), etwa nach § 5 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO, aus Gründen des Lärmschutzes Verkehrsbeschränkungen in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Schutze der Wohnbevölkerung ausgesprochen werden (vgl. Nr. 3.3 RLS-90; VG Würzburg, Urteil vom 26.03.2003, Az. W 6 K 02.805). Über die Anordnung von verkehrsregelnden Geschwindigkeitsbeschränkungen und die Ausstattung mit den notwendigen Verkehrszeichen als Zubehör der Straßen gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 3 FStrG kann unter Umständen aufgrund der Konzentrationswirkung auch in einem Planfeststellungsbeschluss entschieden werden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 07.07.2000, Az. 4 B 94.99, Juris - zu Ampel -; BVerwG, Urteil vom 23.11.2001, Az. 4 A 46/99, DVBl. 2002, 565; Klinger, Zur Zulässigkeit von Betriebsregelungen in eisenbahn- und fernstraßenrechtlichen Planfeststellungsbeschlüssen, UPR 2003, 342).

Vor Anordnung derartiger verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die Vor- und Nachteile gegeneinander abzuwägen (Nr. 3.3 RLS-90); dabei sind auch die

Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer sowie Grad und Ausmaß der Lärmbeeinträchtigung zu würdigen. Die Wesentlichkeitsmerkmale des § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 und S. 2 der 16. BImSchV gelten hierbei nicht unmittelbar, können aber als Orientierungspunkte für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze (Eingriffsschwelle - davon zu unterscheiden ist der durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung erreichbare Effekt, der ebenfalls bei 3 dB(A) beginnt -, deren Überschreitung die Behörde zur Ermessensausübung verpflichtet), herangezogen werden. Letztlich ist aufgrund einer Abwägung aller Umstände des Einzelfalles zu entscheiden (vgl. BayVGH, Urteil vom 18.02.2002, Az. 11 B 00.1769, BayVBl. 2003, 80 und Urteil vom 07.12.2006, Az. 11 CS 06.2450, BayVBl. 2007, 241 sowie OVG Münster, Beschluss vom 25.07.2007, Az. A 3113/06, DVBl. 2007, 752).

Allerdings bestimmen die Planfeststellungsrichtlinien weiter ausdrücklich, dass im Planfeststellungsbeschluss verkehrsrechtliche Regelungen nicht zu treffen sind, sofern sie nicht als konzeptioneller Teil der planfestzustellenden Straßen anzusehen sind (Nr. 32 Abs. 6 PlaFeR 07). Auch die aktuellen Lärmschutz-Richtlinien-StV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm vom 23.11.2007, VkBBl. 2007, 767) betonen, dass straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nicht isoliert zu betrachten, sondern in ein Konzept zur Lärmbekämpfung einzubinden sind. Vorliegend sind Geschwindigkeitsbeschränkungen aber gerade nicht als konzeptioneller Teil der Planung vorgesehen. Sie drängen sich auch nicht im Rahmen der Abwägung auf. Des Weiteren sind Beschränkungen des fließenden Verkehrs gemäß § 45 Abs. 9 S. 2 StVO nach dem Willen des Bundesgesetzgebers restriktiv nur anzuordnen, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung z.B. des Ruhebedürfnisses der Bevölkerung erheblich übersteigt und Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Schutz der Anwohner vor unzumutbarem Straßenverkehrslärm erfordert, um einer im Hinblick auf Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG relevanten Gesundheitsgefährdung zu begegnen.

Bei der hier zu entscheidenden Frage einer Geschwindigkeitsbeschränkung können für die Beurteilung der Frage der Zumutbarkeit einer Lärmbelastung unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes die bereits erwähnten Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 zur Orientierung herangezogen werden. Danach kommen verkehrsrechtliche Maßnahmen insbesondere dann in Betracht, wenn der rechnerisch ermittelte Mittelungspegel in reinen und allgemeinen Wohngebieten 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags bzw. in Mischgebieten 62 dB(A) nachts und 72 dB(A) tags überschreitet. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 bestimmen ausdrücklich, dass örtliche Schallmessungen nicht zu berücksichtigen sind, sondern die relevanten Beurteilungspegel nach den RLS-90 zu berechnen sind. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Lärmschutzes setzt nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 weiter voraus, dass neben der Höhe des Lärmpegels unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs

alle Umstände des Einzelfalles in die Abwägung einbezogen werden, wie z.B. die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit, die Schutzbedürftigkeit der Bevölkerung, die Funktion der Straße, das quantitative Ausmaß der Lärmbelastigungen usw. Demnach müssten die oben genannten Richtwerte an Wohnbebauung von erheblichem Umfang erreicht werden. Außerdem muss durch die verkehrsrechtliche Maßnahme eine Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) bewirkt werden (vgl. VGH Kassel, Beschluss vom 16.01.2006, Az. 2 TG 2606/05, UPR 2006, 241; BayVGH, Beschluss vom 07.12.2006, Az. 11 CS 06.2450, BayVBl. 2007, 241). Anderenfalls ist eine verkehrsbeschränkende Maßnahme nicht geeignet, den verfolgten Lärmschutzzweck zu erreichen und damit unverhältnismäßig.

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Planfeststellungsverfahren war nicht notwendig. Geschwindigkeitsbegrenzungen erfolgen üblicherweise nicht in Planfeststellungsbeschlüssen, die den Bau einer Straße zum Gegenstand haben, es sei denn, dies wäre zur Konfliktbewältigung schon im Planfeststellungsbeschluss geboten (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 03.07.1998, Az. 5 S 1/98, NVwZ-RR 1999, 165). Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Lärmschutz sind keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen i.S.v. § 41 Abs. 1 BImSchG, auf die die Lärmbetroffenen Anspruch haben. Verkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen sollen nur als Übergangslösungen dienen, bis ein baulicher dauerhafter Lärmschutz realisiert ist. Lösungen mittels einer Geschwindigkeitsbeschränkung sind daher nachrangig und subsidiär; planerische und bauliche Maßnahmen haben Vorrang. Selbst wenn man verkehrsregelnde Lärmschutzmaßnahmen in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Rahmen des § 41 BImSchG weitergehend zulassen wollte, würde deren Einbeziehung in die Regelungen einer Planfeststellung voraussetzen, dass die konkrete Verkehrsregelung als Dauermaßnahme der Funktion des Verkehrswegs noch ausreichend gerecht wird (vgl. Jarass, Neues von den Schwierigkeiten des Verkehrsimmissionsschutzes, in "Immissionsschutzrecht in der Bewährung, 25 Jahre Bundes-Immissionsschutzgesetz", Festschrift für Gerhard Feldhaus, herausgegeben von Czajka/Hansmann/Rabentisch, 1999, 235 ff.). Daran fehlt es hier. Die Verhältnismäßigkeit und damit die Rechtmäßigkeit der geforderten Geschwindigkeitsbeschränkung sind aber auch noch aus einem weiteren Grund fraglich. Es ist nämlich sehr zweifelhaft, ob punktuelle Überschreitungen der genannten Lärmrichtwerte überhaupt die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf einer Länge von mehreren Kilometern rechtfertigen können oder ob nicht der damit verbundene Eingriff in den widmungsgemäßen Straßenverkehr gegen das Übermaßverbot verstößt (vgl. VGH Kassel, Beschluss vom 16.01.2006, Az. 2 TG 2606/05, UPR 2006, 241). Denn auch die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 verweisen zu Recht auf den Vorbehalt des Straßenrechts und die straßenrechtliche Widmung; Bundesautobahnen sind integraler Bestandteil des Bundesfernstraßennetzes. Gerade auch bei ihnen hat deren besondere Verkehrsfunktion auch im Lichte der allgemeinen Freizügigkeit des Verkehrs

Vorrang. Außerdem betonen diese Richtlinien, dass straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen angeordnet werden sollen; sie sollen insbesondere kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche Maßnahmen sein. Auf eine entsprechende Auflage, welche die beschriebenen zu erwartenden Geschwindigkeitsbeschränkungen dem Vorhabenträger aufgeben, konnte verzichtet werden. Denn eine verkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen ist nicht erforderlich und damit unverhältnismäßig, wenn dem Lärm schon durch Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes begegnet werden kann (vgl. VGH Kassel, Beschluss vom 16.01.2006, Az. 2 TG 2606/05, UPR 2006, 241 sowie die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007). Letzteres ist hier mit den in der Planung vorgesehenen Maßnahmen gerade der Fall.

#### 3.7.4.2.11 Wertverlust

Mehrere Einwander brachten vor, dass mit zunehmender Belastung durch Lärm, Schadstoffe und Erschütterungen, die von der ausgebauten A 3 und dem Großparkplatz ausgehen und nicht genügend an ihren Entstehungsorten eingedämmt werden, sich der Wert der Grundstücke und Häuser verringere.

Im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaues sind umfangreiche Schutzvorkehrungen gegen Lärm und Schadstoffe vorgesehen. Durch die geplanten Lärmschutzanlagen wird sich die Situation für die besiedelten Bereiche deutlich verbessern.

Im Weiteren ist dazu auszuführen, dass der Staat keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen darf, die im Ergebnis einen nicht zu rechtfertigenden Eingriff in die durch die Grundrechte nach Art. 2 Abs. 2 S. 1 und Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG geschützten Rechtsgüter Gesundheit und Eigentum auslösen. Die Grenze für Lärmimmissionen, bei der ein solch schwerwiegender Eingriff in Betracht kommt, liegt dort, wo die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Bundesgerichtshofs übereinstimmend von einer sog. "enteignenden Wirkung" ausgeht; diese Schwelle ist für ein allgemeines Wohngebiet bei Werten von 70 bis 75 dB(A) tagsüber und von 60 bis 65 dB(A) nachts anzusetzen. Als Anhaltspunkt können hier insoweit auch die gemäß VLärmSchR 97 festgelegten Lärmsanierungswerte herangezogen werden. Gegebenenfalls sind in diesem Zusammenhang auch Ansprüche auf Übernahme von Anwesen durch den Straßenbaulastträger zu prüfen.

Im vorliegenden Fall ist - auch im Sinne einer Gesamtlärbetrachtung aller relevanten Lärmquellen - kein mittelbar enteignender bzw. gesundheitsschädigender Eingriff aufgrund der vom sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 ausgehenden Lärmimmissionen anzunehmen. Die von der Rechtsprechung zu Grunde gelegten Beurteilungspegel werden aufgrund der großen Entfernung möglicher Immissionsorte bzw. der vorgesehenen aktiven

Lärmschutzmaßnahmen in keinem bewohnten Bereich erreicht (vgl. Unterlagen 11.1 T und 11.2).

Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit zur Autobahn an Wert verliert, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers. Derartige Wertminderungen werden deshalb nicht von § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 3 Satz 3 BayVwVfG erfasst. Die darin liegende Beschränkung des finanziellen Ausgleichs ist mit Art. 14 GG vereinbar. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Kein Grundstückseigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfeldes vertrauen. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Ergibt eine Gesamtschau aller Beeinträchtigungen, dass eine weitere Nutzung des Grundstücks als unzumutbar erscheint, können die Betroffenen auf der Grundlage von § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG die Übernahme des Grundstücks verlangen (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 4.04, NVwZ 2005, 803; BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 402).

### 3.7.4.3 Behandlung weiterer Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Lärmschutz

#### 3.7.4.3.1 Verlegung PWC-Anlage aus Gründen des Lärmschutzes

Mehrere Einwander fordern die Verlegung der PWC-Anlage, um die zusätzlichen Lärm- und Luftschadstoffe für die Bewohner und den Ort zu minimieren.

Wie vorstehend ausgeführt, sind die Emissionen aus der geplanten PWC-Anlage gemäß den Vorgaben der RLS-90 ermittelt worden. Im Vergleich zu den Lärmemissionen von den durchgehenden Fahrbahnen der A 3 treten die Lärmemissionen von der geplanten PWC-Anlage jedoch in den Hintergrund und erhöhen den Beurteilungspegel kaum.

Um die Akzeptanz der geplanten PWC-Anlage zu erhöhen, hat der Vorhabenträger im Rahmen des Anhörungsverfahrens das nordseitige PWC gegenüber dem bisherigen Standort um ca. 200 m in Richtung Osten verschoben und die geänderte Planung als Tektur (Unterlagen vom 18.02.2011) eingebracht. Die Beurteilungspegel ändern sich durch das Abrücken des nördlichen Teiles der PWC-Anlage jedoch nur unwesentlich.

Insofern ist der Vorhabenträger der Forderung nach Verlegung der PWC-Anlage in gewissem Umfang nachgekommen, da sich dadurch der Abstand zur Ortschaft Heuchelheim vergrößert hat. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse am neuen Standort muss nach Stellungnahme des

Vorhabenträgers zukünftig allerdings auf die bisher gemäß den Richtlinien für Rastanlagen (RR) vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen für die Lkw-Stellplätze und Erholungsflächen für die Nutzer des Parkplatzes verzichtet werden. Damit reduziert sich der Ausstattungsstandard des nordseitigen PWC.

Die weiteren im Anhörungsverfahren erhobenen Forderungen und Einwendungen zum Problembereich Lärmschutz und sonstiger Immissionsschutz werden zurückgewiesen.

#### 3.7.4.3.2 Minderung der Wohn- und Lebensqualität

Mehrere Einwender, insbesondere auch die Bürgerinitiative aus Heuchelheim, befürchten eine Verminderung der Wohn- und Lebensqualität.

Die derzeitigen Wohn- und Lebensverhältnisse in Heuchelheim sind stark durch die mit einem Abstand von mind. 50 m unmittelbar in Dammlage angrenzende BAB A 3 sowie innerörtliche landwirtschaftliche und gewerbliche Nutzung (Spedition) geprägt. Es ist daher von einer vorhandenen Grundbelastung des Wohn- und Lebenswertes in Heuchelheim auszugehen.

Durch die vorgesehenen 8 m hohen Schallschutzkonstruktionen sowie die flankierenden Maßnahmen an der PWC-Anlage in Form einer Einwallung und Einzäunung kann sichergestellt werden, dass von der PWC-Anlage keine unzulässigen, die derzeitigen Wohn- und Lebensverhältnisse zusätzlich belastenden Wirkungen ausgehen. Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen reduzieren den derzeitigen Lärmpegel um bis zu 9 dB(A), was einer Halbierung des momentanen Lärmaufkommens entspricht.

In der Summe wird mit diesen Maßnahmen gewährleistet, dass in Heuchelheim erstmalig durchgängig gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse (Mischgebiet) erreicht werden können. Heuchelheim ist diejenige Ortschaft, in der sich die derzeitigen Immissionsbelastungen am stärksten verringern werden bzw. diejenige Ortschaft, die somit am meisten von den vorgesehenen Schutzmaßnahmen profitieren wird.

Der Behauptung, dass sich die Wohn- und Lebensverhältnisse in Heuchelheim durch die PWC-Anlage vermindern, kann daher nicht gefolgt werden.

#### 3.7.4.3.3 Außenwohnbereich/Garten, Aufenthalt im Wald

Mehrere Einwender, insbesondere auch die Bürgerinitiative Heuchelheim, befürchten neben der Beeinträchtigung der Wohn- bzw. Lebensqualität in hohem Maß auch eine starke Einschränkung der Nutzung des Gartens bzw. eine deutlich höhere Belastung beim Aufenthalt im Garten oder im angrenzenden Wald, da in der Lärmberechnung nur die Belastung innerhalb der Gebäude ermittelt worden sei. Es wird gefordert, auch die Belastung

außerhalb der Gebäude auf den Grundstücken darzulegen und geeignete Maßnahmen für deren Minderung zu ergreifen.

Die in den Ergebnistabellen der Unterlage 11.1 T dargestellten Beurteilungspegel wurden zutreffenderweise nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) außerhalb der Gebäude berechnet. Ausgehend von den Geländehöhen an den Gebäudeecken wurden die Lärmwerte in Höhe der Fensteroberkanten der jeweiligen Geschosse ermittelt. Die Berechnungsergebnisse lassen daher auch eine Beurteilung der Situation im Außenwohnbereich bzw. im Garten zu.

Aus den Berechnungsergebnissen geht hervor, dass für alle bewohnten Gebiete, insbesondere auch die gesamte Ortslage von Heuchelheim, die Werte für gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse (Mischgebiet) von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts eingehalten sind und damit sogar der für die Außenbereichsnutzung maßgebliche Taggrenzwert für Wohngebiete in Höhe von 59 dB(A) deutlich unterschritten wird. Somit ist eine uneingeschränkte Nutzung des Außenwohnbereiches gewährleistet. Eine uneingeschränkte Nutzung des Außenwohnbereiches ist sogar durch die Einhaltung des Taggrenzwertes für Mischgebiet von 64 dB(A) selbst für das Einzelanwesen (Immissionsort HH024) auf der Südseite der BAB A 3 gewährleistet.

Etwaige Entschädigungen wegen verbleibender Beeinträchtigungen infolge Überschreitung des Taggrenzwertes im Außenwohnbereich, wie z.B. vom Eigentümer der Fl.Nr. 259/6 Gemarkung Heuchelheim gefordert, können daher dem Vorhabenträger nicht auferlegt werden.

Dem im Weiteren angesprochenen Wald, der z.B. für die Erholung oder Sport benutzt wird, spricht der Gesetzgeber keine besondere Schutzbedürftigkeit im Hinblick auf Lärm zu. Natur- und Erholungsräume sowie sonstige ähnliche Flächen außerhalb von Baugebieten, die nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, fallen nicht unter den Begriff der Nachbarschaft i.S.d. Immissionsschutzrechtes.

#### 3.7.4.3.4 Forderung, den aktiven Lärmschutz für Thüngfeld zu verbessern

Ein Einwender aus Thüngfeld (Eigentümer der Fl.Nr. 135, Gemarkung Thüngfeld) bringt vor, dass der zum Schutz der Ortschaft Thüngfeld vorgesehene Lärmschutzwall innerhalb der Planung bzw. auf Dauer gesehen unzureichend sei. Er müsse deshalb in Art, Weise und Ausführung der tatsächlich zu erwartenden Belastung angepasst werden und dies auf Dauer gewährleisten.

Wie bereits vorstehend ausgeführt besteht kein Zweifel an der in der Berechnung angesetzten Prognose und den errechneten Ergebnissen. Ebenso war es nicht nötig, vorsorglich für den Fall der Überschreitung der Prognosewerte in der Zukunft im Planfeststellungsbeschluss festzulegen,

dass zusätzliche Schutzmaßnahmen in einem zeitlich festgelegten Rahmen ergriffen werden.

Zur Forderung eines verbesserten Lärmschutzes für Thüngfeld ist Folgendes auszuführen:

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (Gebot des aktiven Lärmschutzes). Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für den Verkehrslärm ergeben sich aus der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Diese Immissionsgrenzwerte werden nach den vorgelegten Berechnungen für die Ortslage von Thüngfeld überall eingehalten. Das geplante Schallschutzkonzept für den Ortsteil Thüngfeld erfüllt damit die gesetzlichen Anforderungen. Es besteht daher keine Veranlassung, den Vorhabenträger zu verpflichten, dass für Thüngfeld über das vorgesehene Konzept hinausgehende aktive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen wären. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

#### 3.7.4.3.5 Forderung, den aktiven Lärmschutz für Rambach zu verbessern

Ein Einwender aus Rambach (Eigentümer der Fl.Nr. 616/1, Gemarkung Heuchelheim) bringt vor, dass der zum Schutz der Ortschaft Rambach vorgesehene Lärmschutzwall unzureichend sei. Er müsse als Wall-/Wandkombination höher ausgeführt und in Richtung Heuchelheim fortgeführt werden.

Zur Forderung nach einem verbesserten Lärmschutz für Rambach ist Folgendes auszuführen:

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (Gebot des aktiven Lärmschutzes). Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für den Verkehrslärm ergeben sich aus der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Diese Immissionsgrenzwerte werden nach den vorgelegten Berechnungen für die Ortslage von Rambach überall eingehalten. Das geplante Schallschutzkonzept für den Ortsteil Rambach erfüllt damit die gesetzlichen Anforderungen. Es besteht daher keine Veranlassung, den Vorhabenträger zu verpflichten, dass für Rambach über das vorgesehene Konzept hinausgehende aktive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen wären. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

#### 3.7.4.3.6 Forderung nach besseren Lärmschutzmaßnahmen für nicht bebaute Grundstücke

Ein Einwender aus Heuchelheim hat mehrere Forderungen u.a. zu einem verbesserten Lärmschutzkonzept, höheren aktiven Maßnahmen, Geschwindigkeitsbegrenzungen im Hinblick auf zwei unbebaute Grundstücke Fl. Nr. 37/2 und 249/2, beide Gemarkung Heuchelheim vorgebracht. Zu den einzelnen vorgebrachten Anliegen, die in ihrem Text mit denen von mehreren anderen Einwendern nahezu wortgleich übereinstimmen, wird auf die Ausführungen an anderer Stelle verwiesen.

Es sind an dieser Stelle lediglich ergänzend Ausführungen zu einem etwaigen Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen im Hinblick auf die unbebauten Grundstücke Fl. Nr. 37/2 und 249/2 Gemarkung Heuchelheim veranlasst.

Das unbebaute Flurstück 37/3 liegt im westlichen Bereich von Heuchelheim innerhalb des Mischgebietes. In der Nachbarschaft befindet sich der Immissionsort HH017; dort beträgt der Pegel am Tag 54,3 dB(A) und in der Nacht 51,6 dB(A).

Die anzusetzenden Grenzwerte für Mischgebiet von 64 dB(A tags) und 54 dB(A) nachts werden nicht überschritten.

Das unbebaute Flurstück 249/2 liegt am nordöstlichen Rand von Heuchelheim nördlich der Gemeindeverbindungsstraße (siehe dazu auch Unterlage 11.2, Blatt 2 T). In der Nachbarschaft befindet sich ein bereits bestehendes Wohnhaus (Immissionsort HH032). Dort beträgt der Pegel vergleichsweise am Tag 53,5 dB(A) und in der Nacht 50,8 dB(A). Damit wäre der Nachtgrenzwert für eine vorhandene bauliche Anlage im Sinne der dargestellten Nutzung "Wohngebiet" von 49 dB(A) geringfügig überschritten.

Der Gesetzgeber stellt nach den Regelungen des § 42 Abs. 1 des BImSchG darauf ab, dass bei einer Überschreitung der festgelegten Immissionsgrenzwerte der Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage gegen den Träger der Baulast einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld hat. Dies gilt auch bei baulichen Anlagen, die bei Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren oder bei Auslegung des Entwurfs der Bauleitpläne mit ausgewiesener Wegeplanung bauaufsichtlich genehmigt waren.

Im Weiteren regelt die 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) in § 2 Abs. 4 Nr. 2, dass Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung nicht erforderlich sind, wenn eine bauliche Anlage bei der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren, bei Bekanntgabe der Plangenehmigung oder der Auslegung des Entwurfs der Bauleitpläne mit ausgewiesener Wegeplanung

noch nicht genehmigt war oder sonst nach den baurechtlichen Vorschriften mit dem Bau noch nicht begonnen werden durfte.

Der Eigentümer teilt in seinem Schreiben vom 15.02.2012 mit, dass die Grundstücke noch nicht bebaut seien. Es handle sich um erschlossene, bebaubare Grundstücke, die der Einwender als Bauland verkaufen wolle. Es wird nicht vorgebracht, dass bereits eine Baugenehmigung vorläge, wodurch mit dem Bau der (geplanten) baulichen Anlage bereits begonnen werden könne.

Folglich ist auf keinem der beiden Grundstücke zum Zeitpunkt der Planauslegung eine bauliche Anlage bereits vorhanden oder durch eine Baugenehmigung hinreichend konkretisiert.

Den Eigentümern lediglich baureifer Grundstücke kommen die gesetzlichen Lärmschutzregelungen nicht zugute (siehe Urteil OVG Lüneburg vom 27.03.2008, Az. 7 KS 158/04). Bei unbebauten, bebaubaren Grundstücken kann dagegen nur ein Anspruch aus enteignendem oder enteignungsgleichem Eingriff zum Tragen kommen, der hier aber nicht weiter betrachtet werden muss, weil er erst bei Werten von etwa 70-75 dB(A) tags und 60-65 dB(A) nachts diskutiert wird; solche Pegel werden im vorliegenden Fall keinesfalls erreicht.

Es besteht daher für die unbebauten Grundstücke Fl. Nr. 37/2 und 249/2 Gemarkung Heuchelheim kein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen.

#### 3.7.4.3.7 Versetzen der Lärmschutzwände in Richtung Autobahn

Mehrere Einwender fordern als Bestandteil eines verbesserten Lärmkonzeptes das Versetzen der Lärmschutzwände nahe an die Autobahn heran.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Aus betrieblichen Gründen sowie aus Gründen des Unterhalts und der Verkehrssicherheit ist eine Reduzierung des Mindestabstandes zwischen Fahrbahnrand und Lärmschutzwand des maßgeblichen Regelwerks (Richtzeichnungen für Lärmschirme außerhalb von Kunstbauten, RiZak-88) nicht möglich. Das Lärmschutzkonzept kann auch mit anderen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes in Form von Lärmschutzwänden oder Wall-/Wandkombinationen und einem damit verbundenen größeren Abstand der Lärmbeugungskante erfolgreich umgesetzt werden.

#### 3.7.4.3.8 Reduzierung des aktiven Lärmschutzes bei Schlüsselfeld, um Sicht zu einer Werbeanlage zu erhalten

Soweit die Einwender 1 und 17 geltend machen, dass durch die Errichtung einer Lärmschutzwand die Sicht auf ein Schnellrestaurant bzw. eine

Tankstellenanlage verdeckt werden, so dass mit Umsatzeinbußen zu rechnen ist, werden diese Einwendungen zurückgewiesen.

Zwar ist anzuerkennen, dass durch die freie Sicht auf die beiden Gewerbebetriebe die Möglichkeit besteht, dass Verkehrsteilnehmer die angebotenen Dienstleistungen entweder spontan in Anspruch nehmen oder dass sich die Existenz dieser Betriebe bei den Verkehrsteilnehmern dauerhaft einprägt und diese zu gegebener Zeit darauf zurückgreifen. Dies stellt einen erheblichen Lagevorteil dar. Dass die Verdeckung dieser freien Sicht zu nicht unerheblichen Umsatzeinbußen führen kann, entspricht insofern der allgemeinen Lebenserfahrung und kann als wahr unterstellt werden, wenn auch der bestehende Werbemast aufgrund seiner Höhe weiterhin teilweise sichtbar bleibt.

In der Rechtsprechung ist allerdings geklärt, dass es sich hierbei um lediglich faktische Lagevorteile handelt, die rechtlich nicht gesichert sind und die im Falle einer Umgestaltung der Umgebungssituation aus verkehrlichen Gründen ohne Ausgleichsansprüche hinzunehmen sind (vgl. OVG Lüneburg vom 20.03.2003, Az. 7 KS 4179/01; BayVGH vom 12.12.2001, Az. 8 A 00.40054; OVG Nordrhein-Westfalen vom 17.11.2006, Az. 11 B 607/06 AK). Dem steht auch das Grundrecht auf freie Berufsausübung nach Art. 12 Abs. 1 GG nicht entgegen, da hierdurch kein Recht auf Erhaltung eines bestimmten Geschäftsumfanges und auf Sicherung bestehender oder weiterer Erwerbsmöglichkeiten vermittelt wird.

Aus Kostengründen kommt hier auch eine Ausgestaltung der Lärmschutzwand aus transparenten Materialien nicht in Betracht. Nachdem davon auszugehen ist, dass dies einen erheblichen Mehraufwand mit sich brächte, steht die Verpflichtung des Staates zum sparsamen Umgang mit Haushaltsgeldern dem Fortbestand des Sichtkontaktes aus Werbegründen entgegen.

Der Vorhabenträger hat zum Schutz der Ortschaft Attelsdorf als aktive Maßnahmen einen 4 m hohen Lärmschutzwand und eine aufgesetzte 2 m hohe Lärmschutzwand (Gesamthöhe 6 m über der Gradiente) vorgesehen. Durch diese Maßnahmen wird den gesetzlichen Vorgaben in vollem Umfang entsprochen. Um die Sichtbeziehungen von der BAB A 3 zur Tankstelle bzw. dem Werbepylon aufrecht zu erhalten, müsste die Höhe der geplanten Schallkonstruktionen um ca. 2,5 m reduziert werden. Die damit einhergehende Zunahme der Anzahl und der Höhe der Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte stünde nicht mehr im Einklang mit den Regelungen der BImSchG. Die im Bereich der Gewerbebetriebe nördlich der Tankstelle vorhandene 7 m Lärmschutzwand reicht nicht aus, um die Bevölkerung gemäß den gesetzlichen Vorgaben vor dem Verkehrslärm der BAB A 3 zu schützen.

### 3.7.4.3.9 Sonstige Einwendungen zum Lärmschutz

Zurückzuweisen ist auch die Forderung zweier Einwender aus Schlüsselfeld (Fl.Nr 240/21 und 240/27, Gemarkung Schlüsselfeld) vom 14.10.2009, nach den neuesten Vorschriften der Europäischen Union vorzugehen und deren Lärmberechnungsmethoden zuzulassen. Dies betreffe "die vorläufig geänderten Berechnungsmethoden der Europäischen Union vom 06.08.2003 sowie zusätzlich die Richtlinie 2002/49/EG vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm".

Der Vorhabenträger hat die Lärmimmissionen zutreffend nach den einschlägigen Vorgaben des BImSchG und der 16. BImSchV ermittelt. Die angesprochene EU-Umgebungsrichtlinie ist hier für den zur Planfeststellung beantragten Ausbau nicht anwendbar.

Im Weiteren beantragen die beiden Einwender, gesundheitliche, angekündigte und eingetretene schwere Schäden an Herz und Erschöpfung bei einem der Einwender durch Schmerzensgeld und Schadensersatz zu vergüten, da diese durch die Lärmbelastung verursacht seien.

Das Anwesen der Einwender weist einen Abstand zur Achse von rd. 455 m auf. Die Flächennutzung von Schlüsselfeld ist zum überwiegenden Teil durch Mischgebietsnutzung, zu einem geringen Teil auch durch Wohngebietsnutzung bzw. durch innerörtliche Gewerbegebietsnutzung gekennzeichnet. Es werden nach dem Ausbau in den Mischgebieten von der gesamten Ortschaft Schlüsselfeld die einschlägigen Grenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts eingehalten. So wird sichergestellt, dass durch die im Rahmen der Ausbaumaßnahme vorgesehenen Schutzmaßnahmen wesentliche Verbesserungen gegenüber den derzeitigen Verhältnissen erreicht werden, die gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse ermöglichen. Erhöhte bzw. besondere Belastungen im Hinblick auf Luftschadstoffe sind ebenfalls nicht zu erkennen und auszuschließen.

Die vom Einwender vorgebrachten Forderungen nach Schmerzensgeld bzw. Schadensersatz stellen überdies keinen durch die vorliegende Planfeststellung zu regelnden Sachverhalt dar. Dem Einwender steht es frei, solche Forderungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geltend zu machen.

Weiterhin beantragen die Einwender die Lärmschutzmaßnahme zügig durchzuführen und Baulärm durch Schutzwände zu vermeiden.

Nach Aussage des Vorhabenträgers strebt dieser im eigenen Interesse eine zügige Bauabwicklung an. Der Forderung, Baulärm durch Schutzwände zu vermeiden, kann im Hinblick auf die Längenabwicklung der Linienbaustelle und die Vorbelastung durch den vorhandenen Verkehr (Bauen unter Verkehr) nicht nachgekommen werden. Durch den relativ großen Abstand des

Anwesens der Einwender zur künftigen Baustelle des Autobahnausbaus ist jedoch davon auszugehen, dass sich zusätzliche Belästigungen durch Baulärm kaum bzw. nur in geringem Umfang einstellen werden.

Auflagen, die zu einer lärmgeminderten Bauausführung beitragen sollen, sind in den Punkten A 3.3.4 und A 3.3.5 berücksichtigt worden.

Kostengünstigere Varianten bei einem privat finanzierten Ausbau

Zwei Einwender aus Schlüsselfeld brachten im Hinblick auf Ihr Anwesen in Heuchelheim (Fl.Nr. 249/1 Gemarkung Heuchelheim) Bedenken vor, dass bei einem gegebenenfalls privat finanzierten Ausbau kostengünstigere Varianten gewählt werden könnten.

Diese Bedenken sind unbegründet. Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Bauvorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt, es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Der Antragsteller ist an die festgestellte Planung und die getroffenen Auflagen gebunden. Es ist daher generell und auch im Besonderen im Hinblick auf das planfestgestellte Immissionsschutzkonzept nicht zu befürchten, dass aus Kostengründen zum Nachteil der Anwohner andere Varianten zur Ausführung kommen könnten. Die Lärmschutzwälle und -wände sind nach den planfestgestellten Unterlagen und Auflagen zu errichten. Für etwaige Planänderungen sowie Planergänzungen nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses und vor Fertigstellung des Vorhabens, ausgenommen Planänderungen und Planergänzungen von unwesentlicher Bedeutung, ist ein neues Planfeststellungsverfahren durchzuführen, bei dem die Betroffenen erneut zu beteiligen sind.

Für die Befürchtungen bzw. Behauptungen der Bürgerinitiative Heuchelheim, vorgetragen mit Einwendung vom 12.02.2012, dass die Parkplätze sofort gebaut werden sollen und der Ausbau der A 3 einschließlich der Lärmschutzanlagen auf unbestimmte Zeit verschoben werde, gibt es keine Anhaltspunkte. Ein diesbezüglicher Anstieg der Lärmbelastung ist daher nicht zu befürchten.

#### 3.7.4.4 Abwägung hinsichtlich Lärmschutz

Die dem festgestellten Plan zu Grunde liegenden schalltechnischen Berechnungen sind im Ergebnis ebenso wenig zu beanstanden wie die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen. Die Einhaltung der einschlägigen Grenzwerte für den Tag ist durch die Planung gesichert, was einen Vollschutz für den Tag im Prognosejahr 2025 bedeutet. Jedoch verbleiben einigen Anwesen Überschreitungen der maßgeblichen Nachtgrenzwerte. Hier wird der

Schutz der Betroffenen vor unzumutbaren Lärmimmissionen durch passive Schallschutzmaßnahmen sichergestellt.

Auch die unterhalb der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV liegende Verlärmung, insbesondere von Gebieten, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, ist mit entsprechendem Gewicht gegen die Baumaßnahme in die Abwägung einzustellen. Die Planung führt jedoch unter Einbeziehung der Lärmschutzmaßnahmen im Vergleich zur bestehenden Situation insgesamt zu einer deutlichen Entlastung der Betroffenen. Vor allem bewirken die vorgesehenen und in ihrem Umfang nicht zu beanstandenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen entlang der Strecke eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation im Vergleich zum Bestand und im Vergleich zur Situation ohne den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3. Insbesondere bei letzterem ist davon auszugehen, dass es zu deutlich mehr und auch höheren Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte kommen würde.

Zugunsten des Vorhabens ist auch zu berücksichtigen, dass der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 zu einer Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes und damit auch der umliegenden Ortschaften hinsichtlich des Durchfahrtsverkehrs führen wird. Den Belangen des Lärmschutzes kommt letztlich auch unter Berücksichtigung des Gesamtlärms kein solches Gewicht zu, als dass dies die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen könnte.

#### 3.7.4.5 Schadstoffbelastung

Das geplante 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 S. 1 BImSchG). Außerdem ist die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in der Abwägung auch dann zu berücksichtigen, wenn die einschlägigen Grenzwerte nicht überschritten werden. Die Verschlechterung der Luftqualität unterhalb dieser Immissionsgrenzwerte ist mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellen (§ 50 S. 2 BImSchG). Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes 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).

##### 3.7.4.5.1 Schadstoffeintrag in die Luft

Die verbindlichen, immissionsquellenunabhängigen Grenzwerte für Luftschadstoffe der 39. BImSchV sind eingehalten. Weitere

Orientierungswerte finden sich in der "Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft - TA Luft" und in der VDI-Richtlinie 2310. Bezieht man die durch den Straßenverkehr verursachten Immissionen auf ihren jeweiligen Grenzwert, dann stellen sich der NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert und der PM<sub>10</sub>-Tagesmittelwert als diejenigen Schadstoffparameter dar, deren Immissionen dem jeweils zugehörigen Immissionsgrenzwert am nächsten kommen.

Die Schadstoffbelastungen für die Verhältnisse nach Durchführung des geplanten Autobahnausbaus wurden ermittelt und mit den Immissionsgrenzwerten der 22. BImSchV verglichen (vgl. Unterlage 11.3). Die Werte der 39. BImSchV, die die 22. BImSchV zwischenzeitlich ersetzt hat, sind hiermit identisch.

Der Vorhabenträger hat die Immissionsbelastungen durch Luftinhaltsstoffe für den vorliegenden Planungsabschnitt des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 einschließlich der geplanten PWC-Anlage nach dem MLuS 02 (geänderte Fassung 2005) abgeschätzt. Die dabei gewonnenen Ergebnisse sind in Unterlage 11.3 der festgestellten Planunterlagen enthalten, worauf Bezug genommen wird (vgl. auch Unterlage 1 T, Kapitel 5.2). Demnach werden die einschlägigen Grenzwerte der 39. BImSchV durchgängig eingehalten.

Das LfU teilt diese Einschätzung, indem es mit Schreiben vom 30.11.2009 mitteilt, dass es nach Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach dem MLuS nicht davon ausgeht, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 22. BImSchV (ersetzt durch die 39. BImSchV) erreicht oder überschritten werden.

Das Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung von Oberfranken bestätigte in seinem Schreiben vom 23.11.2009 die Prognoseberechnungen des Vorhabenträgers im Ergebnis ebenfalls. Demnach ist nicht davon auszugehen, dass auf Grund von Kfz-Abgasen lufthygienische Orientierungswerte der TA-Luft oder der VDI-Richtlinie 2310 sowie der 22. BImSchV (ersetzt durch die 39. BImSchV) und der inzwischen aufgehobenen 23. BImSchV im Bereich der nächstgelegenen Anwesen erreicht oder überschritten werden.

Die Einwendungen, dass das Konzept zum Schutz vor Luftschadstoffen nicht ausreichend sei, sind daher zurückzuweisen. Gleiches gilt für den Einwand, dass die Schadstoffuntersuchungen zu vage seien oder eine dauerhafte zyklische Grenzwertüberschreitung und eine damit verbundene Beeinträchtigung der Gesundheit zu erwarten sei. Das im Grundgesetz verankerte Recht auf körperliche Unversehrtheit wird im Hinblick auf die nicht überschrittenen Grenzwerte auch nicht gefährdet.

Unbegründet sind schließlich aus denselben Gründen die Einwendungen eines Bürgers aus Heuchelheim (Fl.Nr. 40/1, Gemarkung Heuchelheim), der

bei seiner an Asthma bronchiale leidenden Tochter durch den Ausbau und den damit ansteigenden Verkehr eine Verschlechterung des Gesundheitszustandes erwartet und eine eingeschränkte Möglichkeit z.B. für die sportliche Betätigung im Freien befürchtet.

In diesem Zusammenhang ist zur Begründung anzuführen, dass der Vorhabenträger die Schadstoffuntersuchungen (siehe Unterlage 11.3, Punkt 3) und -berechnungen exemplarisch für einen Immissionsort in Heuchelheim durchgeführt hat, der sich in einem Abstand von 50 m zum Fahrbahnrand der BAB A 3 befindet. Die Überprüfung der für den Schutz der menschlichen Gesundheit festgesetzten Grenzwerte für den Jahresmittelwert berücksichtigt jedoch neben den verkehrsbedingten Emissionen auch eine vorhandene Vorbelastung durch andere Emittentengruppen wie z.B. Industrie, Verkehr, Hausbrand/Kleingewerbe.

Für den Jahresmittelwert von  $\text{NO}_2$  wurde eine Gesamtbelastung von  $27,5 \mu\text{m}^3$  ermittelt, die sich aus einer Vorbelastung von  $17,2 \mu\text{m}^3$  und einer verkehrsbedingten Zusatzbelastung von  $10,3 \mu\text{m}^3$  zusammensetzt. Der verkehrsbedingte Anteil beträgt dabei rund 37,5 %.

Für den Jahresmittelwert von  $\text{PM}_{10}$  (Feinstaub) wurde eine Gesamtbelastung von  $24,5 \mu\text{m}^3$  ermittelt, die sich aus einer Vorbelastung von  $21,8 \mu\text{m}^3$  und einer verkehrsbedingten Zusatzbelastung von  $2,7 \mu\text{m}^3$  zusammensetzt. Der verkehrsbedingte Anteil beträgt hier sogar nur rund 11,0 %.

Mit fortschreitendem Abstand von der Straße nehmen die verkehrsbedingten Immissionen ab. Außerhalb der Ortschaften in der freien Natur sind zugleich aber die Vorbelastungen niedriger als innerorts. Daher ergeben sich keinerlei Anhaltspunkte, dass etwaige Beeinträchtigungen der menschlichen Gesundheit, auch bei sportlicher Betätigung, zu befürchten seien.

Zurückzuweisen ist auch die Forderung des Einwenders aus Heuchelheim (Fl.Nr. 40/1, Gemarkung Heuchelheim), geeignete Maßnahmen zu treffen, damit die Emissionen über das komplette Jahr weit unter den Grenzwerten bleiben.

Der Gesetzgeber hat durch die Verabschiedung der 39. BImSchV die rechtlichen Rahmenbedingungen zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegt. Diesen Ansprüchen und Vorgaben wird die vorliegende Planung gerecht. Die ermittelte Luftschadstoffbelastung liegt deutlich unter den vom Gesetzgeber als zulässig angesehenen lufthygienischen Grenzwerten, so dass dem Vorhabenträger keine darüber hinausgehenden Maßnahmen auferlegt werden können.

Angesichts der zu erwartenden Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV in allen relevanten Bereichen ist hier lediglich ergänzend darauf hinzuweisen, dass das Bundesverwaltungsgericht (Urteil vom 26.05.2004, Az. 9 A 6.03,

DVBl. 2004, 1289) zudem ausdrücklich entschieden hat, dass diese keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens ist. Aus der 39. BImSchV ergibt sich keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV vorhabenbezogen sicherzustellen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 426). Eine solche Verpflichtung folgt auch nicht aus einem Umkehrschluss aus § 50 Satz 2 BImSchG (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.05.2004, Az. 9 A 6.03, DVBl. 2004, 1289; Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 5.04, DVBl. 2005, 908).

Gleichwohl ist die Verschlechterung der Luftqualität unterhalb der Immissionswerte ein abwägungserheblicher Belang gemäß § 50 Satz 2 BImSchG, wonach die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität bei der Abwägung zu berücksichtigen ist. Sollten wider Erwarten künftig Umstände eintreten, die ein Überschreiten der Immissionsgrenzwerte erwarten lassen, könnte dem noch durch Luftreinhaltepläne und Pläne für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen oder sonstige geeignete Maßnahmen der zuständigen Behörden entgegengewirkt werden (vgl. §§ 45 und 47 BImSchG bzw. §§ 27 ff. der 39. BImSchV). Die getroffene Abschätzung der Schadstoffbelastung schlägt sich in der Abwägung zwar zulasten des Vorhabens nieder, stellt aber auch angesichts der Vorbelastung weder dessen Ausgewogenheit noch die Vollzugsfähigkeit der getroffenen Zulassungsentscheidung in Frage. Hinzu kommt, dass sich aus heutiger Sicht nicht abschließend feststellen lässt, ob sich die genannten Belastungen bis zum Jahr 2025 tatsächlich im prognostizierten Ausmaß entwickeln werden. Technische Verbesserungen, wie z.B. bei der Abgastechnik lassen in Zukunft eher eine Abnahme der Immissionen erwarten. Außerdem können die in der Planung vorgesehenen Maßnahmen und Bepflanzungen sowie die angestrebte Verflüssigung des Verkehrs ebenfalls zu einer Verbesserung der Schadstoffsituation beitragen.

#### Verlegung der PWC-Anlage

Mehrere Einwander aus Heuchelheim fordern die Verlegung der PWC-Anlage, um zusätzliche Lärm- bzw. Luftschadstoffe zu minimieren. Außerdem trügen gemäß der Ausführung eines Einwenders aus Heuchelheim mit Unterschriftenliste die anfahrenden Lkw aus der PWC-Anlage zu einer zusätzlichen Luftschadstoffbelastung für die Ortschaft Heuchelheim bei.

Hierzu ist zu entgegnen, dass die berechneten Werte der Luftinhaltsstoffe auch auf die neu zu errichtende PWC-Anlage abstellen und diese entsprechend berücksichtigen. Die ermittelte zukünftige gesamte verkehrsbedingte maximale Luftschadstoffbelastung im Bereich Heuchelheim liegt deutlich unter den vom Gesetzgeber als zulässig angesehenen lufthygienischen Grenzwerten der 39. BImSchV. Damit sind auch im Hinblick auf die Lufthygiene keine Beeinträchtigungen der Gesundheit zu befürchten.

Dennoch ist der Vorhabenträger den vorgebrachten Einwendungen und Befürchtungen der Heuchelheimer Bürger insofern entgegen gekommen, dass der nördliche Teil der PWC-Anlage zur Vergrößerung des Abstandes von Heuchelheim um 200 m nach Osten verschoben wurde, was zu einer geringfügigen Verbesserung der lufthygienischen Situation führt.

#### Dichte Bepflanzung

Mehrere Einwander aus Heuchelheim fordern eine dichte Bepflanzung der Wälle, Wände und der verbleibenden Geländestreifen besonders zum Schutz vor Luftschadstoffen.

Das Berechnungsverfahren zur Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen sieht keinen (mindernden) Ansatz für Bepflanzungen entlang von Straßen vor. Nach den vorliegenden Abschätzungen ist nicht davon auszugehen, dass auf Grund von Kfz-Abgasen die einschlägigen lufthygienischen Orientierungswerte im Bereich der nächstgelegenen Anwesen erreicht oder überschritten werden. Unabhängig davon sind Pflanzmaßnahmen zur Einbindung des Straßenkörpers in die Landschaft vorgesehen, die auch zu einer Verbesserung der Schadstoffsituation beitragen können.

Der Umfang der geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen ist im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (Unterlage 12.3) dargestellt. Der Vorhabenträger hat darin u.a. vorgesehen, die Autobahnböschungen zu bepflanzen. Eine etwaige direkte Begrünung der Lärmschutzwände erschwert die Bauwerksprüfung nach DIN 1076 während der gesamten Lebensdauer der Lärmschutzwand und kann auch die Dauerhaftigkeit des Bauwerkes bzw. dessen Teile beeinträchtigen. Eine Begrünung der Lärmschutzwände kann dem Vorhabenträger nicht verpflichtend auferlegt werden. Diese liegt insoweit im freiwilligen Entscheidungsbereich des Vorhabenträgers. Es können die Lärmschutzwände jedoch auf der Anliegerseite durch Pflanzungen optisch abgeschirmt werden.

Im Bereich Heuchelheim ist geplant, die der Ortschaft Heuchelheim zugewandten Damm- bzw. Lärmschutzwallböschungen mit Gehölzen zu bepflanzen. Dort, wo die Größe der Böschung sowie die Sichtverhältnisse es zulassen, ist auf der Fahrbahnseite der A 3 auch (zwischen Bau-km 336+740 bis Bau-km 336+980) eine Bepflanzung vorgesehen. Außerdem wird die geplante PWC-Anlage entsprechend mit Gehölzpflanzungen und Einzelbäumen eingegrünt.

Gemäß Maßnahmenblatt im Erläuterungsbericht des landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12.1, Pkt. 5.2.2, Seite 48 Gestaltungsmaßnahmen) sind die vorgenannten Pflanzungen als Gestaltungsmaßnahme "G1" (Pflanzung von Hecken- und Gebüschiegeln) geplant und als eine Maßnahme des Immissionsschutzes vorgesehen.

#### 3.7.4.5.2 Schadstoffeintrag in den Boden

Neben dem Schadstoffeintrag in die Luft ist zu berücksichtigen, dass die vorhabenbedingten, insbesondere die mit den Kraftfahrzeugabgasen emittierten Schadstoffe auch zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen können. Für jeden, der auf den Boden einwirkt, besteht die Pflicht, sich so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden (§ 4 Abs. 1 BBodSchG). Dabei versteht man unter schädlichen Bodenveränderungen im Sinne dieses Gesetzes solche Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen (§ 2 Abs. 3 BBodSchG).

Der Begriff der schädlichen Bodenveränderung i.S.d. § 2 Abs. 3 BBodSchG deckt sich dabei insbesondere mit der Formulierung des § 3 Abs. 1 und des § 5 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 des BImSchG, soweit sie durch Immissionen verursacht wird.

Im Hinblick auf einen vorhabenbedingten Schadstoffeintrag in den Boden kann ausgeführt werden, dass gemäß den vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnissen vor allem im unmittelbaren Nahbereich der Trasse, etwa in einem Streifen von 10 m beiderseits der Trasse, mit nicht unerheblichen Schadstoffeinträgen in den Boden zu rechnen ist und dass diese Belastungen mit zunehmender Entfernung von der Trasse bzw. mit zunehmender Bodentiefe deutlich abnehmen. Veränderungen gegenüber der Situation vor Durchführung des Straßenbauvorhabens sind zwar nicht zu vermeiden. Für die hier zu treffende Entscheidung kann die Planfeststellungsbehörde allerdings auf vorliegende Untersuchungen zum Schadstoffeintrag in straßennahe Böden zurückgreifen, die die Zulässigkeit des geplanten Vorhabens mit den sich hieraus ergebenden Konsequenzen für Mensch und Tier nicht in Frage stellen. Eine Minimierung wird einerseits durch die Neuanlage von Wald und sonstigen Grünflächen mit in die Vertikale wirkenden Gehölzen als Staub- und Schadstofffilter, andererseits durch die trassenbegleitenden Erdaufschüttungen (Lärmschutzwälle) erreicht. Bepflanzungen sind ausweislich der landschaftspflegerischen Maßnahmenplanung (vgl. Unterlage 12.3) in weiten Teilen längs der Autobahn vorgesehen. Auch beginnt die landwirtschaftliche Nutzung infolge der vorhabenbedingten Dämme und Einschnitte in der Regel erst jenseits der o.g. Entfernung.

Schließlich sind die Schadstoffemissionen des einzelnen Fahrzeugs infolge gesetzlicher Maßnahmen bereits heute geringer, als sie dies zum oben angegebenen Referenzzeitraum waren, und werden künftig voraussichtlich noch weiter abnehmen. In der Gesamtschau ist daher davon auszugehen, dass die vorhabenbedingten Schadstoffeinträge in den Boden ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier bleiben werden. Schädliche Bodenveränderungen i.S.d. § 2 Abs. 3 BBodSchG sind demnach nicht zu

erwarten. Der mit nicht unerheblichem Gewicht gegen die Planung in die Abwägung einzustellende Aspekt der Schadstoffbelastung des Bodens vermag deshalb nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde die für die Planung sprechenden öffentlichen Belange auch angesichts der schon gegebenen Vorbelastung durch die bestehende BAB A 3 nicht zu überwiegen.

#### 3.7.4.5.3 Schadstoffeintrag in Gewässer

Schadstoffeinträgen in oberirdische Gewässer sowie Gefährdungen des Grundwassers im Bereich der planfestzustellenden Trasse wird aufgrund des Entwässerungskonzeptes, das den Planunterlagen zu Grunde liegt und in enger Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach entwickelt wurde, wirksam vorgebeugt. Erhebliche Schadstoffeinträge und somit nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind nicht zu erwarten (vgl. die Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie zum öffentlichen Belang Gewässerschutz). Außerdem ist auch zu berücksichtigen, dass durch die vorgesehenen Absetz- und Rückhaltebecken das Fahrbahnwasser künftig geklärt wird, was zu einer Minderung des Schadstoffeintrags in Grund- und Oberflächenwasser führt. Diese Minderung der Belastung des Wassers ist positiv für das Vorhaben in die Abwägung einzustellen. Der Belang des Schutzes der Gewässer vor Schadstoffeinträgen ist somit nicht geeignet, das Vorhaben angesichts seiner positiven Auswirkungen in Frage zu stellen.

#### 3.7.4.5.4 Abwägung hinsichtlich des Schadstoffeintrags

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

#### 3.7.4.6 Einwendungen zu Erschütterungen

Mehrere Einwender aus dem Gebiet Heuchelheim sowie die Bürgerinitiative Heuchelheim machen geltend, dass das Konzept zum Schutz vor Erschütterungen nicht ausreichend sei. Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 sei wegen hoher Grenzwertüberschreitungen nicht genehmigungsfähig.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Erschütterungen und sekundärer Luftschall sind ein zentrales Thema beim Bau oder der Änderung von Schienenbahnstrecken. Durch den raschen Kontaktwechsel Rad-Schiene und somit von Stahl auf Stahl, verursachen Schienenfahrzeuge Erschütterungen, die vom Gleis in das umgebende Erdreich oder Gestein eingeleitet werden und von dort über Oberflächen- oder Halbraumwellen Fundamente, Wände und Decken der Gebäude anregen. Es entstehen Erschütterungen und

sekundärer Luftschall, die vom Menschen in Abhängigkeit von der Amplitude und dem Zeitverlauf als störend und belästigend empfunden werden.

Beim gegenständlichen Vorhaben handelt es sich dagegen um eine Baumaßnahme des Straßenverkehrs. Der Verkehrsweg ist bereits vorhanden, etwaige Erschütterungen werden durch den Ausbau der BAB A 3 – wenn überhaupt – nur marginal erhöht. Die Befürchtung, dass durch die Erhöhung der Verkehrsbelastung auf dem vorhandenen Autobahnabschnitt besondere Belastungen durch Körperschall oder sekundären Luftschall entstehen könnten und die Schwelle schädlicher Umwelteinwirkungen überschritten werden könnte, ist offensichtlich unbegründet, so dass es insoweit keiner näheren Untersuchungen bedarf.

Allenfalls während der Bauzeit können sich eventuelle Erschütterungen ergeben, die temporär dann sehr begrenzt auftreten können und hinzunehmen sind. Da die neue sechsstreifige Fahrbahn von den bebauten Flächen abrückt und der Abstand sich weiter vergrößert, sind wegen der großen Abstände zur Bebauung spürbare und nachteilige Beeinträchtigungen durch Erschütterungen nicht zu befürchten.

#### 3.7.4.7 Einwendungen zu Beleuchtung der PWC-Anlage, "Lichtverschmutzung"

Einige Einwender aus Heuchelheim sowie die Bürgerinitiative Heuchelheim brachten vor, dass durch die stationäre Beleuchtung der Parkplätze und Fahrzeuglichter die Nachtruhe der Anwohner gestört werde. Weiterhin wurde angeführt, dass Lichtsmog die Menschen krank mache.

Öffentliche Parkplätze in der vorgesehenen Größenordnung sind - wie auch vergleichbare privat betriebene Parkplätze (Autohöfe) – u.a. aus Gründen der Verkehrssicherheit zu beleuchten. Dem Vorhabenträger sind etwaige Beschwerden über Störungen der Nachtruhe durch Lichtemissionen von Anwohnern, die in ähnlicher Lage zu beleuchteten Parkplätzen (z.B. Lomo Autohof in Rüdenhausen, Autohof Strohofer in Geiselwind) bzw. zu vergleichbaren Gewerbeflächen (z.B. Aral Autohofcenter in Attelsdorf) liegen, nicht bekannt.

Um eine eventuelle Beeinträchtigung von Heuchelheim durch Lichtemissionen soweit wie möglich zu minimieren, werden sämtliche Beleuchtungsanlagen blendfrei ausgebildet (siehe Auflage Teil A, Ziffer 3.3.10). Die Beleuchtung ist dabei nach unten gerichtet und in ihrer seitlichen Abstrahlung minimiert. Es ist davon auszugehen, dass allenfalls die diffuse Aufhellung der Umgebung durch Streulicht und Reflexionen von den ausgeleuchteten Flächen verbleibt.

Daher sind direkte Lichtemissionen von der Beleuchtung der PWC-Anlage in Richtung der Ortschaft Heuchelheim nicht zu erwarten.

Direkte Störungen der Heuchelheimer Bevölkerung durch Fahrzeuglichter sind ebenfalls nicht zu erwarten, da entlang der BAB A 3 sowie auch abschnittsweise entlang der PWC-Anlage aktive Lärmschutzanlagen und entsprechende Anpflanzungen vorgesehen sind, die einer direkten Sichtbeziehung entgegenwirken.

Die Einwendungen sind daher unbegründet und werden zurückgewiesen.

#### 3.7.4.8 Abwägung der Immissionsschutzbelange

Aufgrund der vorangegangenen Ausführungen lässt sich im Gesamten betrachtet festhalten, dass die Planung in Bezug auf den öffentlichen Belang Immissionsschutz (Schutz vor Lärm und Schadstoffbelastungen sowie Erschütterungen) ausgewogen erscheint. Es ist nicht zu verkennen, dass den Belangen des Lärmschutzes sowie der Vermeidung von Schadstoffbelastungen (Luftreinhaltung/Bodeneintrag/Gewässerschutz) ein sehr großes Gewicht beizumessen ist. Dabei sind auch solche Auswirkungen auf vom Straßenbau betroffene Gebiete zu berücksichtigen, die nicht mit einer Überschreitung bestehender Grenz- bzw. Orientierungswerte verbunden sind. Mit Rücksicht auf die vorangegangenen Ausführungen, aufgrund der in der Planung vorgesehenen Schutzmaßnahmen und der in diesem Beschluss angeordneten Nebenbestimmungen sowie angesichts der bestehenden Vorbelastung verlieren die Belange des Immissionsschutzes aber derart an Gewicht, dass die für den Plan sprechenden Argumente insgesamt gesehen schwerer wiegen.

#### 3.7.5 Naturschutz und Landschaftspflege

##### 3.7.5.1 Rechtsgrundlagen

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 FStrG). 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 des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe § 1 a BauGB und § 1 BBodSchG).

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich keine Naturschutzgebiete, keine europäischen Vogelschutzgebiete und keine FFH-Gebiete.

Das gesamte Untersuchungsgebiet befindet sich allerdings im Naturpark Steigerwald, tangiert Landschaftsschutzgebiete und gesetzlich geschützte Biotope.

#### 3.7.5.2 Eingriffsregelung

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 BNatSchG hat der Vorhabenträger, der einen Eingriff in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen) (§ 15 Abs. 2 BNatSchG).

Beeinträchtigungen sind dabei vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Soweit Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können, ist dies zu begründen (§ 15 Abs. 1 Satz 3 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 Bundesnaturschutzgesetzes steht selbstständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, UPR 1997, 329). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten.

##### 3.7.5.2.1 Vermeidbarkeit

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Falle eines

Eingriffs (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) zu unterlassen, striktes Recht dar (so BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, Az. 4 A 4.92, NVwZ 1993, 565). Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Die am Ort des Eingriffs selbst zwangsläufig hervorgerufenen Beeinträchtigungen nimmt das Naturschutzrecht als unvermeidbar hin. Das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG zwingt die Planfeststellungsbehörde auch nicht zur Wahl der ökologisch günstigsten Planungsalternative (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, UPR 1997, 329). Ob ein Vorhaben an einem bestimmten Standort zulässig ist, richtet sich nach den materiellen Vorgaben des Fachrechts. Die naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen ergänzen lediglich die fachrechtlichen Zulassungstatbestände. Dabei knüpft die in § 15 Abs. 1 BNatSchG normierte Verpflichtung an die gewählte Variante an, d.h. der Vermeidungsgrundsatz ist nicht bei der Auswahl der Alternativen anzuwenden, sondern nur auf die nach Fachplanungskriterien ausgewählte Variante.

#### 3.7.5.2.2 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Eine ausführliche Beschreibung des betroffenen Gebietes, des vorhandenen Bestandes von Natur und Landschaft sowie der Umweltauswirkungen findet sich bei den Ausführungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung unter Ziffer 2.3 dieses Beschlusses sowie in den festgestellten Unterlagen (Unterlagen 12 und 16), auf die für die Einzelheiten verwiesen wird.

Dort sind die Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt, unter Einbeziehung der einzelnen Biotoptypen und tierökologischen Funktionsräume, sowie auf das Landschaftsbild detailliert dargestellt. Die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft lassen sich zusammenfassend wie folgt beschreiben:

Durch das Ausbauvorhaben ergibt sich eine Versiegelung von ca. 45,31 ha, wobei die bisher versiegelten Flächen 31,45 ha betragen, so dass die Neuversiegelung 13,86 ha umfasst. Der Flächenbedarf für Straßenbegleitgrün wird von 53,85 ha auf 67,86 ha ansteigen (vgl. Flächenübersicht auf Seite 61 der Unterlage 12.1). 17,30 ha werden während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen und anschließend wieder rekultiviert.

Der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor für die Tier- und Pflanzenwelt, der über die direkte Flächeninanspruchnahme hinausgeht, wird

durch den Ausbau verbreitert und in Bereichen des bestandsfernen Ausbaus entsprechend verschoben. Hiervon betroffen sind vor allem die an die Baumaßnahme angrenzenden Wald- und Offenlandbereiche sowie ökologisch hochwertige Flächen im Umfeld des Planungsabschnittes.

Betriebs- oder unfallbedingter Eintrag von Schadstoffen (Tausalzölösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl etc.) ergibt sich vor allem im bereits stark belasteten Nahbereich der Trasse. Bei steigendem Verkehr ist mit einer Zunahme von verschmutztem Spritzwasser zu rechnen. Innerhalb von 5 m bis 10 m kann Tausalzölösung zu Beeinträchtigungen der Bodeneigenschaften im Randbereich der Straße führen. Eine Aufnahme der Schadstoffe aus dem Boden durch Vegetationsbestände ist möglich. Bauzeitlich ist die Gefahr von Schadstoffeinträgen durch den Baubetrieb gegeben.

Die bestehende Autobahntrasse stellt bereits im gegenwärtigen Zustand eine Barriere für flugunfähige, aber auch für viele flugfähige Arten, dar. Dennoch kann von einem Austausch flugfähiger Arten (z.B. hoch fliegende Vogelarten), aber auch von manchen schnelleren Säugern (Fuchs, Marder etc.) im Status quo in gewissem Umfang ausgegangen werden. Mit der Verbreiterung der Autobahntrasse ist gleichwohl eine Erhöhung des Trenn- und Barriereeffektes verbunden. Lärmschutzwälle und insbesondere Lärmschutzwände können für Tierarten, die eher empfindlich auf die Verbauung des offenen Horizonts reagieren, negativ wirken. Insgesamt wird die bestehende Trennwirkung durch die Aufweitung von drei Unterführungen verbessert werden.

Im Zuge der Bauarbeiten kann es zu vorübergehend erhöhten Beeinträchtigungen durch Lärm, Erschütterungen und Ausstoß von Luftschadstoffen im unmittelbaren Baubereich kommen.

Die nächstliegenden NATURA-2000 Gebiete sind 6 bzw. 7 km entfernt. Eine Betroffenheit dieser Gebiete ist auszuschließen.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf streng geschützte Arten wird auf die Ausführungen unter C 3.7.5.4 Bezug genommen.

In den vorgelegten Unterlagen ist eine sachangemessene ökologische Bestandsaufnahme enthalten. Die zeichnerische Darstellung einschließlich der genauen Lage im Untersuchungsgebiet findet sich im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 12.2). Grundlage der Eingriffsermittlung ist eine detaillierte Bilanzierung der vom Eingriff betroffenen Flächen und der damit verbundenen Funktionen, die in den landschaftspflegerischen Begleitplan, insbesondere in den Bestands- und Konfliktplan, eingeflossen ist. Zweifel daran, dass der Vorhabenträger 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. BVerwG, Urteil vom 15.01.2004, Az. 4 A 11.02, DVBl. 2004, 642) und wurden auch von keiner Seite vorgetragen.

#### 3.7.5.2.3 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Angesichts der vorgesehenen, bereits im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung skizzierten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen lässt sich festhalten, dass das Vorhaben dem naturschutzrechtlichen Gebot, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren, gerecht wird. Die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im Einzelnen im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1) und in den Angaben zur Umweltverträglichkeitsuntersuchung (Unterlage 16) beschrieben. Hierauf wird Bezug genommen.

Insbesondere sind folgende Maßnahmen anzuführen:

Der Flächenverbrauch wird durch Inanspruchnahme von Flächen des bestehenden Straßenkörpers minimiert. Durch die Abrückung der Trasse von den Ortschaften wird zusätzlich Raum für Lärmschutzmaßnahmen gewonnen. Mit der Errichtung von Absetz- und Rückhaltebecken wird die bisherige Belastung des natürlichen Gewässersystems verringert. Das asymmetrische Verschieben des Ausbaus nach Süden führt zu einem geringen Eingriff in das Überschwemmungsgebiet der Reichen Ebrach. Die Fläche für den Retentionsraumausgleich wird in das ökologische Ausgleichskonzept einbezogen. Durch Schaffung dreier Aufweitungen vorhandener Unterführungsbauwerke wird die Zerschneidungswirkung verringert. Die für den Baubetrieb nötige vorübergehende Flächeninanspruchnahme wird weitgehend auf Flächen des bestehenden Straßenkörpers und auf landwirtschaftliche Nutzfläche beschränkt. Sie wird anschließend rekultiviert.

Hinzu kommen die unter 3.5 angeordneten Auflagen, die auf dem Schreiben der höheren Naturschutzbehörde vom 21.10.2009 und der Stellungnahme der Antragstellerin vom 14.01.2011 basieren.

Die vorübergehende Inanspruchnahme von ökologisch wertvollen Flächen darf nur im unbedingt notwendigen Umfang stattfinden. Es ist nachvollziehbar, dass eine Unterlassung der vorübergehenden Inanspruchnahme bei km 342+600 Südseite erhebliche technische Probleme nach sich zöge, da dort ein Überführungsbauwerk der AS Schlüsselfeld vorgesehen ist.

Insbesondere der dort unter 2.4 geforderte Biotopschutzzaun wurde in die Nebenbestimmungen im Einverständnis mit dem Antragsteller (Schreiben vom 14.01.2012) aufgenommen. Die sonstigen unter den Ziffern 2.3 und 2.5 des Schreibens der höheren Naturschutzbehörde geforderten Schutzmaßnahmen

sind bereits in der Planung berücksichtigt und damit auch ohne gesonderte Festsetzung selbstverständlich durchzuführen.

#### 3.7.5.2.4 Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind gemäß § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG bzw. Art. 6a Abs. 1 BayNatSchG vom Verursacher des Eingriffs durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen).

Im Untersuchungsgebiet können sieben Konfliktbereiche abgegrenzt werden (vgl. Ziffer 4 des landschaftspflegerischen Begleitplans, Textteil). Die Konflikte bestehen in der Versiegelung landwirtschaftlicher Nutzfläche, der Versiegelung, Überbauung, vorübergehenden Inanspruchnahme, der mittelbaren Beeinträchtigung und des Verlusts des Biotopwerts infolge Verkleinerung von Offenlandbiotopen, der Versiegelung, Überbauung und mittelbaren Beeinträchtigung von Waldbiotopen und dem Verlust von Autobahnbegleitgrün.

Der mit dem Eingriff verfolgte Zweck kann am gleichen Ort nicht durch zumutbare Alternativen ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG) erreicht werden.

#### 3.7.5.2.5 Ausgleichsmaßnahmen

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

Die Pflicht zu möglichen Kompensationsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts striktes Recht (Urteil vom 30.10.1992, Az. 4 A 4.92, NVwZ 1993, 565; Urteil vom 01.09.1997, Az. 4 A 36.96, NuR 1998, 41). Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG statt (spezifische naturschutzrechtliche Abwägung), wenn die mit einem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Der Unterhaltungszeitraum ist durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen (§ 15 Abs. 4 Sätze 1 und 2 BNatSchG). Im vorliegenden Fall war der Unterhaltszeitraum auf unbestimmte Zeit festzulegen. Der sechsstreifige

Ausbau der A 3 führt zu dauerhafter Versiegelung der Eingriffsfläche und dauerhaftem Verlust ökologischer Strukturen. Das Kompensationsziel kann hier also nicht nach Ablauf einer bestimmten Zeitspanne erreicht werden, da der Eingriff fort dauert, solange die A 3 und die daraus resultierenden Beeinträchtigungen bestehen. Der dauerhaft wirkende Eingriff aus dem Bau und dem Betrieb der A 3 und der damit verbundene dauerhafte Flächen- und Strukturverlust können nur durch eine dauerhafte Bereitstellung der Ausgleichsflächen kompensiert werden. Die Ausgleichsflächen werden auch vom Vorhabenträger in ausreichender Form rechtlich gesichert (vgl. hierzu Unterlage 14).

#### 3.7.5.2.6 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, Az. 4 A 18.99, DVBl. 2001, 386). Ausgehend von der Konfliktsituation bzw. Eingriffssituation wird eine Beurteilung der Ausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen vorgenommen. 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.

Auf die tabellarische "Gegenüberstellung Eingriff/Ausgleich" in Anhang 1 der Unterlage 12.1 wird Bezug genommen. Dort wird der Eingriff in einzelne Beeinträchtigungen für die jeweiligen Elemente des Naturhaushalts (betroffener Bestand) unterteilt, kurz beschrieben und zu den Konfliktbereichen K 1 bis K 7 in Beziehung gesetzt. Dem folgen Angaben zur jeweils beeinträchtigten Fläche, die aus dem Eingriff in den Naturhaushalt resultieren. Anschließend wird für die jeweilige eingriffsbedingte Beeinträchtigung - bezogen auf die davon jeweils beeinträchtigte Fläche - nach den genannten Kriterien die Ausgleichbarkeit ermittelt.

Neben dem Naturhaushalt ist das Landschaftsbild zu betrachten, das zwar nach der Verwirklichung des Vorhabens in seiner ursprünglichen Form nicht wiederhergestellt, aber entsprechend den rechtlichen Vorgaben im Sinne eines Ausgleichs weitgehend landschaftsgerecht neu gestaltet werden kann. In dem betroffenen Landschaftsraum soll ein Zustand geschaffen werden, der in gleicher Art, mit gleichen Funktionen und ohne Preisgabe wesentlicher Faktoren des optischen Beziehungsgefüges den vorher vorhandenen Zustand in größtmöglicher Annäherung fortführt. Dabei ist nicht erforderlich, dass alle optischen Eindrücke unverändert erhalten bleiben. Zwar müssen auch bei einer landschaftsgerechten Neugestaltung die ursprünglichen landschaftsästhetischen Funktionen und Werte wieder vorhanden sein; gegenüber dem Ausgangszustand sind aber auch visuell wahrnehmbare Veränderungen möglich, sofern der grundsätzliche Landschaftscharakter

gewahrt bleibt. Zum anderen sind die Ausgleichsmaßnahmen zu nennen, die neben ihren Funktionen für den Naturhaushalt auch die Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild in landschaftsgerechter Weise auffangen sollen. Die Einzelmaßnahmen in ihrer Gesamtheit tragen zur landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes und zur vollständigen Ausgleichbarkeit des Eingriffs in das Landschaftsbild bei. Im Ergebnis lässt sich zusammenfassend festhalten, dass der vorhabenbedingte Gesamteingriff in Natur und Landschaft vollständig ausgleichbar ist und mit der Realisierung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen auch ausgeglichen wird.

Die unter lfd.Nr. 61 BV vorgesehene Seitenentnahme, die zu einer Abflachung einer natürlichen Geländeerhöhung um bis zu 10 m führt, ist zwar eine Veränderung der Landschaft; diese ist aufgrund der späteren vollständigen Rekultivierung des Geländes nach Abschluss der Bauarbeiten nicht mehr bemerkbar und wirkt sich auf das Landschaftsbild als solches kaum aus.

#### 3.7.5.2.7 Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichsflächen

Die Ermittlung des Flächenbedarfs für die Ausgleichsflächen erfolgt auf der Basis der "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" vom 21.06.1993 (künftig: "Grundsätze") gemäß der gemeinsamen Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern und des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen. Für die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs sind dabei maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen der Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss sowie auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Nach diesen "Grundsätzen" sind für bestimmte, dort näher umschriebene Eingriffsarten je nach Intensität des Eingriffs Flächen für den Ausgleich oder Ersatz vorgesehen, deren Umfang nach bestimmten Faktoren zu bemessen ist. Da wissenschaftlich anerkannte Methoden zur Ermittlung des Ausgleichs derzeit nicht vorliegen, geben die "Grundsätze" im Interesse einer einfachen und gleichmäßigen Beurteilung Grundsätze und Richtwerte für die Ermittlung des Umfangs der Flächen an, auf denen die zur Erreichung des Ausgleichs erforderlichen Maßnahmen durchzuführen sind. Die "Grundsätze" ermöglichen die Ermittlung für den Ausgleichsumfang im Einzelfall auf der Grundlage vereinfachter standardisierter fachlicher Gesichtspunkte und gewährleisten im Regelfall einen flächenmäßig ausreichenden Ausgleich. Für die Planfeststellungsbehörde besteht kein Anlass, die genannten Grundsätze und Richtwerte in Frage zu stellen, zumal in besonderen Einzelfällen von den Grundsätzen und Richtwerten abgewichen werden kann, sofern hierfür eine stichhaltige und individuelle Begründung vorgelegt wird. Die Heranziehung dieser "Grundsätze" wird in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes ausdrücklich nicht beanstandet (vgl. BVerwG,

Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, 1154; Urteil vom 15.01.2004, Az. 4 A 11.02, DVBl. 2004, 642). Die Bayerische Kompensationsverordnung, mit der bayernweit einheitliche Standards für die Anwendung der Eingriffsregelung festgelegt werden, tritt erst zum 01.09.2014 in Kraft.

In der Unterlage 12, Anhang 1, auf die verwiesen wird, ist das Kompensationserfordernis konkret ermittelt. Danach errechnet sich ausgehend von einer insgesamt durch den Eingriff betroffenen Fläche ein flächenmäßiger Kompensationsbedarf von 14,26 ha (8,68 ha für Offenlandbereiche, 5,58 ha für Waldflächen).

Der Bau einer Grünbrücke innerhalb der Steigerwaldquerung (AS Wiesentheid bis östlich Schlüsselfeld) kann im vorliegenden Planungsabschnitt als funktionale Ausgleichsmaßnahme in Ansatz gebracht werden, denn im Benehmen mit den jeweiligen Fachbehörden werden die mit dem Ausbau der Autobahn verbundenen Beeinträchtigungen vorliegend nicht alleine durch klassische Ausgleichsflächen kompensiert, sondern mit einem Anteil von 30 % am ermittelten Ausgleichsbedarf auch durch die Wiederherstellung eines überregionalen Biotopverbundes in Form einer Grünbrücke. Der o.g. Ausgleichsbedarf reduziert sich daher für Offenland auf 6,08 ha (entspricht 70 % von 8,68 ha, Anteil für Grünbrücke demnach 2,60 ha) und für Waldflächen auf 3,91 ha (entspricht 70 % von 5,58 ha, Anteil für Grünbrücke 1,67 ha). Tatsächlich vorgesehen sind somit in nicht zu beanstandender Weise 7,11 ha an Offenland-Ausgleichsflächen und 4,96 ha an Wald-Ausgleichsflächen (zusammen 12,07 ha).

Soweit der Bayerische Bauernverband mit Schreiben vom 26.11.2009 gefordert hat, vorrangig Böschungen, Randstreifen und Straßenbegleitgrün als Ausgleichsflächen zu berücksichtigen, ist anzuführen, dass nach allgemeiner naturschutzfachlicher Praxis Ausgleichsflächen außerhalb des Beeinträchtigungskorridors der Autobahn, d.h. mehr als 50 m vom Fahrbahnrand entfernt, und möglichst in zusammenhängenden größeren Einheiten zu verwenden sind. Nur so stellt sich die angestrebte ökologische Wirksamkeit auch ein. Ein atypischer Ausnahmefall im Sinne der o.g. Grundsätze ist vorliegend nicht zu erkennen. Insgesamt entspricht der Flächenverbrauch dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz und der langjährigen Verwaltungspraxis bei straßenbaulichen Planfeststellungen.

Bei den Ausgleichsmaßnahmen in einem anrechenbaren Umfang von 12,07 ha bleibt das Landschaftsbild außer Betracht. Als Ausgleich für das Landschaftsbild sind insbesondere Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen (vgl. Unterlage 12.3 und Unterlage 12.1, Kapitel 5.3). Die in erster Linie naturschutzfachlich begründeten Ausgleichsmaßnahmen übernehmen insoweit jedoch eine wichtige komplementäre Funktion. Die Naturschutzbehörden haben der landschaftspflegerischen Begleitplanung im Hinblick auf den flächenmäßigen Umfang zugestimmt oder zumindest

dahingehend keine Einwendungen erhoben (höhere Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 21.10.2009).

Soweit die höhere Naturschutzbehörde in der Stellungnahme vom 21.10.2009 angeregt hat, Magerstandorte zugunsten der Zauneidechse und der Sandgrasnelke durch Rohbodenböschungen auf folgenden Flächen zu schaffen:

- Böschung Bau-km 337+000 bis +300 (Südseite),
- Böschung an der Ostseite des PWC Heuchelheim Süd,
- Böschung von Bau-km 339+200 bis +400 (Südseite) und
- Böschung von Bau-km 346+000 bis +500 (Nordseite),

hat die Antragstellerin mit Schreiben vom 14.01.2011 ausgeführt, dass dies teilweise nicht oder nur eingeschränkt möglich ist. Bei den unter dem ersten und zweiten Spiegelstrich vorgeschlagenen Standorten scheidet dies am Siedlungsbereich von Heuchelheim bzw. der landwirtschaftlichen Einbindung der PWC-Anlage.

Bei der Fläche, die unter dem dritten Spiegelstrich aufgeführt wird, kann aufgrund der geologischen Verhältnisse erst im Bau entschieden werden, ob eine Gestaltung mit Rohböden möglich ist. Daher wurde eine entsprechende Formulierung der Auflage gewählt. Die unter dem vierten Spiegelstrich bezeichnete Fläche kann auch nach Auffassung der Antragstellerin als Magerstandort angelegt werden. Die Verfügung einer entsprechenden Auflage ist daher ohne Weiteres verhältnismäßig.

Die weiteren gestalterischen Anforderungen betreffend die Anlegung eines Tümpels für Amphibien auf den Gestaltungsflächen G4 und die Errichtung eines Zaunes beim PWC Heuchelheim Süd zum Wald wurden als Auflage in diesen Beschluss übernommen. Die Forderung, die Regenrückhaltebecken als Erdbecken mit geschwungenen Uferlinien zu gestalten, wurde ebenso in die Nebenbestimmungen übernommen. Eine weitergehende naturnahe Gestaltung - zu denken wäre an abgeflachte Uferböschungen etc. - ist aufgrund der sonstigen Anforderungen an die Regenrückhaltebecken, insbesondere aufgrund der Tatsache, dass diese in regelmäßigen Abständen maschinell geräumt werden müssen, nicht möglich.

#### 3.7.5.2.8 Beschreibung, Lage, Umfang und Ausführung der Ausgleichsmaßnahmen

Die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen (wie auch die vorgesehenen sonstigen landschaftspflegerischen Maßnahmen) werden im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan, der Bestandteil des festgestellten landschaftspflegerischen Begleitplanes ist, im Einzelnen dargestellt (vgl. Unterlagen 12.3 sowie 12.1, Kapitel 5). Dort findet sich auch eine zeichnerische Darstellung der Ausgleichsmaßnahmen und ihre genaue Lage und Abgrenzung.

Konkret sind als Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen:

- Wald-Ausgleich "Sauleiten": Entwicklung eines standortheimischen Laubwaldes im Anschluss an bestehenden Wald, 2,02 ha
- Wald-Ausgleich "Schwalbenzabl": Entwicklung eines standortheimischen Laubwaldes im Anschluss an bestehenden Wald, 1,34ha
- Wald-Ausgleich "Ochsenholz": Entwicklung eines standortheimischen Laubwaldes im Anschluss an bestehenden Wald, 1,60 ha
- Offenland-Ausgleich "Ochsenholz und Schwalbenzabl": Entwicklung von extensivem Grünland, Pflanzung von Einzelbäumen, 0,72 ha
- Offenland-Ausgleich "Rambach Nord": Erhaltung und Entwicklung von feuchtem Grünland mit Hochstaudenarten und Beständen des Großen Wiesenknopfes als Trittsteinhabitat, 0,67 ha (Ausgleichswert 0,64 ha)
- Offenland-Ausgleich "Rambach Süd": Erhaltung und Entwicklung von feuchtem Grünland bzw. Nasswiesen mit Hochstaudenarten und Beständen des Großen Wiesenknopfes als Trittsteinhabitat, 0,33 ha (Ausgleichswert 0,19 ha)
- Offenland-Ausgleich "Heuchelheim": Schaffung von Retentionsraum durch Geländeabtrag; Renaturierung der Reichen Ebrach mit Ausbildung von Mäandern und differenzierter Böschungsneigung; Entwicklung von extensivem Grünland etc., 5,39 ha

Soweit das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Bayreuth fordert, dass für Ausgleichsmaßnahmen möglichst Flächen herangezogen werden, die aus landwirtschaftlicher Sicht nicht mehr wirtschaftlich zu bearbeiten sind, wie z.B. kleine Grundstücke und Hangflächen, ist dem zu entgegnen, dass insbesondere die Anlage der Wiesenbrüter-Ausgleichsflächen aus naturschutzfachlichen und artenschutzrechtlichen Gründen im Talgrund der Weiten Ebrach nötig ist. Dabei muss es sich um eine möglichst große zusammenhängende Fläche im ausgewiesenen Wiesenbrütergebiet handeln. Diese Flächen sind zugleich für den hydraulischen Ausgleich nötig.

Da durch die oben aufgeführten Maßnahmen sämtliche Eingriffe in vollem Umfang ausgeglichen werden, sind keine Ersatzmaßnahmen vorgesehen.

Darüber hinaus werden zum Ausgleich für Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes Gestaltungsmaßnahmen an Straßennebenflächen durchgeführt (vgl. Unterlagen 12.1, Ziffer 5.2.2).

Der Vorhabenträger hat, um eine rasche Wirksamkeit der Ausgleichsmaßnahmen zu gewährleisten, entsprechend den Vorgaben der höheren Naturschutzbehörde gemäß deren Schreiben vom 21.10.2009 die

nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen spätestens ein Jahr nach Verkehrsfreigabe fertigzustellen.

Gestaltung und Pflege der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind mit der unteren sowie der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Nachdem ein Einwender, dessen Grundstück an die Wald-Ausgleichsmaßnahme "Ochsenholz" angrenzt, entsprechende Einwendungen erhoben hat, hat die Autobahndirektion Nordbayern zugesichert, zum Grundstück mit der Fl.Nr. 345/2 der Gemarkung Heuchelheim hin einen Pflanzabstand von 5 m einzuhalten, der sich als unbepflanzter Waldsaum entwickeln soll. Darüber hinaus ist ein mindestens 4 m breiter Waldrandstreifen vorgesehen, der nur mit heimischen Straucharten bepflanzt werden soll. Demnach ergibt sich für hoch wachsende Waldbäume ein Pflanzabstand von mindestens 9 m zur Grundstücksgrenze. Damit sind auch nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde keine erheblichen Beeinträchtigungen für das Nachbargrundstück zu befürchten.

#### 3.7.5.2.9 Funktion und Eignung der Ausgleichsflächen

Auch die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Schluss, dass die Eignung der einzelnen Ausgleichsmaßnahmen und das vorgesehene Ausgleichskonzept in seiner Gesamtheit nicht zu beanstanden sind. Gegenteilige Anhaltspunkte wurden auch von keinem Beteiligten vorgetragen.

Schließlich werden auch die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch geeignete Maßnahmen grundsätzlich ausgeglichen. Konkret erfolgt vorliegend eine landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes nach einem einheitlichen Konzept durch verschiedene optisch wirksame Maßnahmen, die zusammenwirken und sich gegenseitig ergänzen. Dabei dienen die Ausgleichsmaßnahmen aufgrund ihrer räumlichen Nähe zum Eingriffsort und der Art der geplanten Maßnahme über ihre Funktionen für den Naturhaushalt hinaus der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes im Sinne eines Ausgleichs (Doppelfunktion, vgl. Grundsatz 9). Die vorgesehenen Flächen werden in Bezug auf das Landschaftsbild in höherwertige Flächen so umgewandelt, wie sie für den ursprünglichen Naturraum typisch sind. Sie haben auch eine das Landschaftsbild optisch belebende und damit ausgleichende Bedeutung für Störungen im Beziehungsgefüge des Landschaftsbildes.

In der Planung ist eine Vielzahl von Festsetzungen getroffen, die auf einen Ausgleich für die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zielen. Ausschlaggebend ist nicht eine mathematische oder formalistische Sichtweise, sondern die Benennung von konkret optisch wirksamen Maßnahmen in einer qualitativen Betrachtung. Die Veränderungen durch den Eingriff in das Landschaftsrelief sowie die visuellen Zerschneidungs- und

Trennwirkungen bzw. deren Verstärkungen können insbesondere durch die landschaftsgerechte Einbindung der Trasse bzw. ihrer Erweiterung in die umgebende Landschaft durch Maßnahmen wie z.B. geeignete Gehölzpflanzungen zur Einbindung der Bauwerke und die Neugestaltung von Straßenbegleitflächen sowie der Gestaltung von Ausgleichsflächen in einer für den ursprünglichen Naturraum typischen Weise aufgefangen werden. Im Ergebnis wird das Landschaftsbild durch die gesamten Regelungen, die für das Landschaftsbild relevant sind, im Sinne eines Ausgleichs landschaftsgerecht neu gestaltet, zumal es vorliegend um den Ausbau einer bestehenden, das Landschaftsbild prägenden Autobahn geht.

#### 3.7.5.2.10 Erforderlichkeit der Ausgleichsmaßnahmen, Enteignungsmöglichkeit

Die Erforderlichkeit der vorgesehenen Ausgleichs- sowie der Gestaltungsmaßnahmen wird von den Beteiligten nicht grundsätzlich in Zweifel gezogen. Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen sind integrierter Bestandteil der Planfeststellung und daher fachlich und rechtlich notwendig. Ihre Eignung, den Eingriff in adäquater Weise funktional gleichartig im Sinne eines Ausgleichs zu kompensieren, muss in einem besonderen Schritt überprüft werden. Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sind, bezogen auf die jeweiligen ausgleichbaren Beeinträchtigungen, nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ zum Ausgleich geeignet. Der Vorhabenträger hat die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen erläutert (vgl. Unterlage 12.1). Auch die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Schluss, dass die Eignung der einzelnen Ausgleichsmaßnahmen und das vorgesehene Ausgleichskonzept in seiner Gesamtheit nicht zu beanstanden sind. Die vorgesehenen Maßnahmen sind mit den Naturschutzbehörden abgestimmt und im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan, Unterlage 12.3, zeichnerisch dargestellt (vgl. auch Unterlage 12.1, Kapitel 5.2). Die Ausgleichsflächen sind nach der landschaftspflegerischen Zielsetzung sowohl nach Größe und Standort als auch qualitativ im zeitlichen Zusammenhang zur Funktionsübernahme im ökologischen Wirkungsgefüge geeignet.

Soweit die Einwenderin 24 geltend macht, die Fl.Nr. 503 und 505 der Gemarkung Heuchelheim seien für Ausgleichsmaßnahmen nicht zwingend erforderlich, ist dem zu entgegen, dass nach dem Konzept des Vorhabenträgers die Fläche erforderlich ist, um zusammen mit der vorgesehenen aufgeweiteten Unterführung einen Lebensraumverbund zwischen naturnahen Bereichen beidseits der Autobahn herzustellen. Demnach ist ein Verzicht auf die Flächen nicht möglich. Die Auswahl der Flächen ist aus fachlichen Gründen nicht beliebig.

Da das Vorhaben in der Regel nur zugelassen werden darf, wenn die Durchführung der Kompensationsmaßnahmen rechtlich sichergestellt ist, besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Möglichkeit bzw. Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, Az. 4 A

29.95, DVBl. 1997, 68; Beschluss vom 17.02.1997, Az. 4 VR 17.96, LKV 1997, 328; Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 542). Was für Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen gilt, beansprucht gleichermaßen Geltung für Vermeidungsmaßnahmen, die als erste Stufe ein integraler Bestandteil der Eingriffsregelung sind (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 542). Die von dieser Enteignungsmöglichkeit im Einzelnen betroffenen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Unterlage 14) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (vgl. z.B. Art. 76 BayVwVfG). Auf die Belange der Eigentümer wird dabei Rücksicht genommen.

### 3.7.5.2.11 Zwischenergebnis

Insgesamt ist als Zwischenergebnis festzuhalten, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen die durch die Baumaßnahme verursachten unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft gemäß § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG vollständig ausgeglichen werden. Zudem nehmen die Ausgleichsmaßnahmen nur im notwendigen Umfang land- und forstwirtschaftliche Flächen in Anspruch, § 15 Abs. 3 S. 1 BNatSchG. Demnach ist der Eingriff in Natur und Landschaft im Ergebnis naturschutzrechtlich zulässig.

### 3.7.5.3 Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft

#### 3.7.5.3.1 Naturpark "Steigerwald"

Das Untersuchungsgebiet liegt vollständig im Naturpark "Steigerwald", der durch die Verordnung über den "Naturpark Steigerwald" vom 8. März 1988 (GVBl. 1988, S. 95 zuletzt geändert durch die Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Naturpark Steigerwald vom 03.07.2006) - im Folgenden: SteigwNatPV - festgesetzt wurde. Im Untersuchungsgebiet beinhaltet es im Westen die Waldbereiche des "Kessel Stutz", "Erloher", und "Heuchelheimer Leiten" sowie die Offenlandbereiche "Weilersgrund", den Talabschnitt der Reichen Ebrach, den Waldbestand "Krackengrund", "Schottengrund", "Roter Steig" sowie die Wald- und Offenlandbereiche "Tiefengraben" und "Tannenberg" bei Schlüsselfeld südlich der Autobahn. Im östlichen Untersuchungsgebiet schließt das Landschaftsschutzgebiet den Mündungsbereich der Haslach in die Reiche Ebrach, Waldbereiche der Hochstraße westlich von Warmersdorf sowie Wald- und Offenlandbereiche von "Gleißberg" und "Geiersberg" ein.

Die Verordnung über den Naturpark Steigerwald gilt hinsichtlich der Festsetzung von Schutzzonen nach Art. 15 Abs. 2 BayNatSchG als Rechtsverordnung über Landschaftsschutzgebiete weiter.

Der Erlaubnis bedarf u.a., wer beabsichtigt, innerhalb der Schutzzone bauliche Anlagen im Sinn der Bayerischen Bauordnung (BayBO) zu errichten (§ 7 Abs. 1 Nr. 1 SteigwNatPV), Straßen zu errichten oder wesentlich zu ändern (§ 7 Abs. 1 Nr. 2 SteigwNatPV) oder auch Gewässer, deren Ufer, den Zu- und Ablauf des Wassers oder den Grundwasserbestand zu verändern oder neue Gewässer herzustellen (§ 7 Abs. 1 Nr. 5 SteigwNatPV). Des Weiteren bedarf der Erlaubnis, wer beabsichtigt, Erstaufforstungen vorzunehmen (§ 7 Abs. 1 Nr. 6 SteigwNatPV), und landschaftsbestimmende Bäume, Hecken, oder sonstige Gehölze außerhalb des Waldes oder Felsblöcke zu beseitigen (§ 7 Abs. 1 Nr. 7 SteigwNatPV). Erlaubnispflichtig ist es schließlich auch, außerhalb von Straßen, Wegen oder Plätzen mit Kraftfahrzeugen aller Art zu fahren oder diese abzustellen (§ 7 Abs. 1 Nr. 8 SteigwNatPV).

Die Erlaubnis ist zu erteilen, wenn das Vorhaben keine der in § 6 SteigwNatPV genannten Wirkungen hervorrufen kann oder diese Wirkungen durch Nebenbestimmungen ausgeglichen werden können. § 6 SteigwNatPV verbietet in der Schutzzone alle Handlungen, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem in § 4 Nr. 3 SteigwNatPV genannten Schutzzweck zuwiderlaufen, insbesondere alle Handlungen, die geeignet sind, die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, das Landschaftsbild, den Naturgenuss oder den Zugang zur freien Natur zu beeinträchtigen. Schutzzweck nach § 4 Nr. 3 SteigwNatPV ist es, in der Schutzzone die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts zu erhalten und dauerhaft zu verbessern, insbesondere erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu verhindern, den Wald wegen seiner besonderen Bedeutung für den Naturhaushalt zu schützen und die heimischen Tier- und Pflanzenarten sowie ihre Lebensgemeinschaften und Lebensräume zu schützen. Zudem sollen nach § 4 Nr. 3 SteigwNatPV die Vielfalt, Eigenart und Schönheit des für den Steigerwald typischen Landschaftsbildes bewahrt sowie eingetretene Schäden behoben oder ausgeglichen werden. Schließlich kann nach § 9 SteigwNatPV von den Verboten des § 6 SteigwNatPV eine Befreiung nach § 67 BNatSchG erteilt werden.

Im vorliegenden Fall berührt das plangegenständliche Vorhaben die vorgenannten Erlaubnistatbestände durch die Erweiterung der BAB A 3, die Errichtung von Lärmschutzwällen und/oder -wänden sowie die Änderungen bzw. Anpassungen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz. Relevant sind auch die Anlage von Regenrückhalte- und Absetzbecken. Weiterhin soll es im Rahmen des plangegenständlichen Vorhabens zur Beseitigung von Bäumen, Hecken und anderen Gehölzen außerhalb des Waldes kommen. Außerdem wird es im Rahmen der Bauausführung notwendig sein, außerhalb der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen mit Kraftfahrzeugen aller Art zu fahren oder diese dort abzustellen. Weiter werden zur Ausführung Bauwasserhaltungen notwendig sein. Die verfahrensgegenständliche Maßnahme kann indes unter Berücksichtigung der planmäßig vorgesehenen

landschaftspflegerischen Maßnahmen sowie der Zusagen und Auflagen keine der in § 6 SteigwNatPV genannten Wirkungen hervorrufen.

Die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes wird insofern nicht vermindert, da die Eingriffe vollständig ausgeglichen werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Naturpark schon durch die bestehende Autobahn entsprechend vorbelastet ist. Insofern ist nicht damit zu rechnen, dass die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts in erheblichem Umfang vermindert wird, der Naturgenuss beeinträchtigt werden könnte oder das Landschaftsbild (weiter) verunstaltet wird. Vor allem die Gestaltungsmaßnahmen sorgen für eine Einbindung der A 3 in die Landschaft und eine positive Gestaltung des Landschaftsbildes (vgl. zu den Gestaltungsmaßnahmen insbesondere Unterlage 12.1, Kapitel 5.3 und Unterlage 12.3). Nach alledem liegen die Tatbestandsvoraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis nach § 7 SteigwNatPV vor.

Im Übrigen wären auch die Voraussetzungen für eine Befreiung von den Verboten der Landschaftsschutzgebietsverordnung erfüllt, insbesondere weil überwiegende Gründe des Allgemeinwohls die Befreiung erfordern (Art. 67 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BNatSchG).

#### 3.7.5.3.2 Gesetzlich geschützte Biotope

Im Untersuchungsraum finden sich des Weiteren mehrere Flächen, die dem Schutz des § 30 Abs. 2 BayNatSchG unterliegen. Diese sind dem unter 12.2 der Antragsunterlagen zeichnerisch dargestellt bzw. auf Seite 10 der Unterlage 12.1 aufgelistet. Maßnahmen, die zu einer Zerstörung oder sonstigen erheblichen Beeinträchtigung solcher Biotope führen können, sind unzulässig (§ 30 Abs. 2 BNatSchG). Eine erhebliche Beeinträchtigung oder gar eine Zerstörung sonstiger Biotope kann ausnahmsweise zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können (§ 30 Abs. 3 BNatSchG). Soweit in diese eingegriffen werden muss, lässt die Planfeststellungsbehörde insofern eine Ausnahme zu, da die Eingriffe nach § 15 BNatSchG ausgeglichen werden können. Ungeachtet dessen ergäbe eine Abwägung, dass das Vorhaben aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist.

Soweit seitens verschiedener Einwender geltend gemacht wurde, dass durch den Bau einer PWC-Anlage Auwald betroffen wird, ist hiermit wohl das Biotop "Sumpfwald" (WQ 10 im landschaftspflegerischen Begleitplan) gemeint. Dieses befindet sich in randlicher Lage der Reichen-Ebrach-Niederung und ist umgeben von landwirtschaftlichen Nutzflächen mit einer gering ausgeprägten Anbindung an die Reiche Ebrach durch schmale, amtlich biotopkartierte Strukturen. Durch die Verschiebung des nordseitigen PWC kann eine Beeinträchtigung des Biotops ausgeschlossen werden.

### 3.7.5.3.3 Zwischenergebnis

Im Hinblick auf den Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft bestehen somit keine rechtlichen Bedenken gegen die Zulässigkeit der Maßnahme. Für die diesbezügliche Ausgewogenheit der Maßnahme spricht auch der Umstand, dass von Seiten der beteiligten Stellen keine Einwendungen erhoben wurden.

### 3.7.5.4 Allgemeiner und besonderer Artenschutz

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

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

Dem allgemeinen Artenschutz dienen die in § 39 Abs. 5 BNatSchG niedergelegten Vorschriften des Lebensstättenrechtes. Nach § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG ist es insbesondere verboten, Bäume in bestimmter Lage, Hecken, lebende Zäune, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden oder auf den Stock zu setzen mit Ausnahme schonender Form- und Pflegeschnitte zur Gesunderhaltung der Bäume. Zudem ist gem. Art. 16 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BayNatSchG, § 39 Abs. 7 BNatSchG verboten, in der freien Natur Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze oder -gebüsche zu roden, abzuschneiden, zu fällen oder auf sonstige Weise zu beeinträchtigen. Auch ist nicht gänzlich auszuschließen, dass im Zuge der Realisierung der Maßnahme sonstige Lebensstätten, die dem gesetzlichen Schutz des § 39 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG oder des Art. 16 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 BayNatSchG unterliegen, beeinträchtigt werden. Gem. § 39 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG gelten diese Verbote jedoch nicht für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft. Mit der Abarbeitung der Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird den betroffenen Artenschutzbelangen durch entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzverpflichtungen bereits Rechnung getragen (so Begründung des angenommenen Änderungsantrags BT-Drs. 16/13430). Das verfahrensgegenständlich Bauvorhaben ist ein nach § 15 BNatSchG zulässiger Eingriff.

Zudem lägen die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung gem. § 67 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG vor. Die Maßnahme ist aufgrund der mit ihr verbundenen positiven Auswirkungen aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt. Dem Vorhabenträger wurden entsprechende Vorgaben gemacht, die einen Mindestschutz in

Anlehnung an § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG sicherstellen. Zudem wird der mit der Baumaßnahme verbundene Eingriff in vollem Umfang kompensiert.

#### 3.7.5.4.2 Besonderer Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht stellt für den Bau der verfahrensgegenständlichen Straße kein rechtliches Hindernis dar.

Die Prüfung des speziellen Artenschutzes (§§ 44, 45 BNatSchG) ist grundsätzlich Voraussetzung für die naturschutzrechtliche Zulassung eines Vorhabens. Sie soll die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten (alle europäischen Vogelarten gemäß Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie – VRL – 79/409/EWG sowie Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie 92/43/EWG) ermitteln und darstellen sowie prüfen, ob die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme von den Verboten gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG gegeben sind.

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

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

Welche zu den besonders oder streng geschützten Arten gehören, bestimmt § 7 Abs. 2 Nr. 13 und Nr. 14 BNatSchG. Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft gelten die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nur nach folgenden Maßgaben: Sind in Anhang IVa der FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind,

betroffen, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). An der ökologischen Gesamtsituation des von dem Vorhaben betroffenen Bereichs darf 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. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden.

Hierzu ließ der Antragsteller die Unterlage 12.1, Anlage SaP erstellen (spezielle artenschutzrechtliche Prüfung).

Zugrunde gelegt wurden dabei die "Fachlichen Hinweise zur Aufstellung der Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)" der Obersten Baubehörde. Das methodische Vorgehen der vom Vorhabenträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung orientiert sich an diesen Hinweisen. Das zu prüfende Artenspektrum wurde mit der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Bamberg sowie mit der höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberfranken abgestimmt. Die vorgelegte Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab.

Der Gutachter des Büros ANUVA Stadt- und Umweltplanung kam dabei zu dem Schluss, dass durch den Bau der planfestzustellenden Straße keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 mit Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden. Hinsichtlich der im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen bzw. potenziell vorkommenden Tierarten, ihrer Lebensräume und ihrer Lebensgewohnheiten wird insoweit zu den nachfolgenden Ausführungen auf Unterlage 12.1, Anlage 7 (saP), Bezug genommen.

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

- Fledermäuse: Großer Abendsegler, Bechsteinfledermaus, Braunes Langohr, Fransenfledermaus, Graues Langohr, Kleiner Abendsegler, Mückenfledermaus, Flughautfledermaus, Wasserfledermaus
- Sonstige Säugetiere: Luchs, Wildkatze

- Reptilien: Zauneidechse, Kammmolch, Knoblauchkröte, Laubfrosch, Springfrosch
- Tagfalter. Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling
- Europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie: Baumpieper, Bekassine, Braunkehlchen, Eisvogel, Feldlerche, Flussuferläufer, Greifvögel und Eulen, Kiebitz, Mauersegler, Mehlschwalbe, Rauchschwalbe, Rebhuhn, Schlagschwirl, Uhu, Wachtel, Wiesenschafstelze, Waldwasserläufer, Wachtelkönig, Weißstorch, Wendehals

Ein Verstoß gegen das Schädigungs- und Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG wurde für die beiden Wiesenbrüterarten Bekassine und Wachtelkönig in Erwägung gezogen, da es während der Bauzeit zu erheblichen Beeinträchtigungen des Brutgeschäfts dieser störungsempfindlichen Arten kommen kann.

Allerdings liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Schädigungsverbot) dann nicht vor, wenn und soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). An der ökologischen Gesamtsituation des von dem Vorhaben betroffenen Bereichs darf 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. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden (§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG).

Für beide Arten ist daher vorgesehen, dass Alternativbruthabitate im Anschluss an die bestehenden entlang der Reichen Ebrach geschaffen werden (vgl. Ausführungen auf Seite 30 des Textteils zum LBP). Diese sind vor Beginn der Baumaßnahme zu schaffen, da nur dann die ökologische Funktionalität der Fortpflanzungs- und Ruhestätten aufrechterhalten werden kann. Für beide Arten wird durch den neu gebauten Lärmschutz die Störung gegenüber dem Status quo geringer. Für die spätere Betriebsphase werden keine Verbotstatbestände prognostiziert.

Nachdem es keine Anhaltspunkte gegen die Richtigkeit dieses Gutachtens gibt und die höhere Naturschutzfachbehörde die Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung bestätigt hat, macht sich die Planfeststellungsbehörde die dort getroffenen Aussagen zu eigen und schließt sich dessen Aussagen an. Dem Vorhaben stehen artenschutzrechtliche Belange daher nicht entgegen.

### 3.7.5.5 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Im Bereich des Untersuchungsgebietes befinden sich gesetzlich geschützte Biotope i.S.d. § 30 Abs. 2 BNatSchG. Soweit die Baumaßnahme diesbezüglich zu Beeinträchtigungen führt, werden die dafür erforderlichen naturschutzrechtlichen Ausnahmeentscheidungen und Befreiungen von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung erfasst (Art. 23 Abs. 3 Satz 2 BayNatSchG, Art. 56 Satz 3 BayNatSchG).

Im Bereich des Untersuchungsgebiets befinden sich auch Lebensstätten gem. § 39 Abs. 5 BNatSchG bzw. § 39 Abs. 7 BNatSchG i.V.m. Art. 16 Abs. 1 BayNatSchG. Auch diesbezüglich sind Befreiungen von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung erfasst (Art. 16 Abs. 2 i.V.m Art. 23 Abs. 3 Satz 2 BayNatSchG, Art. 56 Satz 3 BayNatSchG). Das erforderliche Benehmen bzw. Einvernehmen mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde wurde insofern hergestellt, dass diese im Verfahren ordnungsgemäß beteiligt wurde und in ihrem Schreiben vom 28.03.2011 diesbezüglich keine Einwendungen gemacht hat.

Von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst werden schließlich auch eventuell nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderliche Ausnahmen von den Verboten des § 44 BNatSchG.

### 3.7.5.6 Abwägung

Abschließend lässt sich feststellen, dass die durch das Bauvorhaben zum Teil erheblich beeinträchtigten Belange von Naturschutz und Landschaftspflege angesichts der vom Vorhabenträger vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen und bei Berücksichtigung seiner Zusagen bzw. der ihm auferlegten Nebenbestimmungen nicht in der Lage sind, die für die Planung sprechenden Argumente aufzuwiegen. Dabei wird nicht verkannt, dass die Straßenbaumaßnahme einen durchaus schweren Eingriff in Natur und Landschaft mit sich bringt, dem - auch im Hinblick auf die negativen Wechselwirkungen vor allem im Hinblick auf den Menschen - im Rahmen der Abwägung ein ganz erhebliches Gewicht gegen die geplante Baumaßnahme zukommt. Allerdings ist das mit den Naturschutzbehörden abgestimmte landschaftspflegerische Konzept in seiner Gesamtheit geeignet, den Eingriff in Natur und Landschaft in vollem Umfang auszugleichen.

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.

### 3.7.6 Bodenschutz

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten und die Herstellung und Unterhaltung der Anlage kann nach BBodSchG zugelassen werden. Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens. Die Bodenfunktionen sind grundsätzlich gleichrangig. Nachdem hier ein bestandsorientierter Ausbau mit zwei zusätzlichen Fahrstreifen angrenzend an die bestehenden Fahrbahnen der BAB A 3 mit Einbindung der vorhandenen Einrichtungen und Querungen erfolgt, trägt das planfestgestellte Bauvorhaben dem Gebot des sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden (Art. 141 Abs. 1 S. 3 der Bayerischen Verfassung) Rechnung.

### 3.7.7 Wasserwirtschaft/Gewässerschutz

#### 3.7.7.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z.B. für den Ausbau von Gewässern, für den Straßenbau im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Reichen Ebrach und der Haslach (jeweils Gewässer II. Ordnung), sowie für Baumaßnahmen an Gewässern, die Ableitung des Oberflächenwassers, usw. mit erfasst. Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser sind im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung dargestellt und bewertet; auf die diesbezüglichen Ausführungen wird verwiesen. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt. Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

#### 3.7.7.2 Straßenentwässerung

Für die gesamte Straßenentwässerung sind insgesamt 10 Entwässerungsabschnitte mit den zugehörigen Einleitungsstellen geplant. Das auf den befestigten (Verkehrs-)Flächen des Planfeststellungsabschnittes anfallende Wasser wird in Mulden und Rohrleitungen gesammelt und - um die Gewässerbelastung zu minimieren - in 10 Absetz- und Rückhaltebecken gereinigt, zwischengespeichert und gedrosselt den Vorflutern zugeführt. Die Ableitung des gedrosselt abfließenden Wassers aus den Rückhaltebecken erfolgt - mit Ausnahme des bei Bau-km 340+360 neu herzustellenden Grabens (vgl. lfd.Nr. 68 BV) - über vorhandene Gräben. Das auf den Brückenbauwerken anfallende Wasser wird über Rohrleitungen an die Streckenentwässerung angebunden. Die Berechnung der Wassermengen und die Bemessung der Absetz- und Rückhaltebecken sind in der Unterlage 13.1.1 dargestellt. Die Rückhaltebecken werden generell mit einem Erddamm vom

Absetzbecken abgetrennt und als Trockenbecken ausgeführt (siehe Unterlage Nr. 13.3).

Das auf der beidseitigen PWC-Anlage "Heuchelheim" (Bau-km 338+400 bzw. 338+200) anfallende Oberflächenwasser wird über Entwässerungsrinnen und -mulden, Ablaufschächte und Rohrleitungen dem Absetz- und Rückhaltebecken Nr. 337-1L (Entwässerungsabschnitt 1) zugeführt (Ifd.Nr. 26 T und 29 BV sowie Ifd.Nr. 23 und 24 BV). Das Abwasser der WC-Anlagen wird über eine neu zu verlegende Leitung in das Ortskanalisationsnetz der Stadt Schlüsselfeld eingeleitet (Ifd.Nrn. 26 T, 29 und 31 T BV).

Das aus den Absetz- und Regenrückhaltebecken abfließende Wasser gelangt über Gräben in die Reiche Ebrach, die auf der gesamten Abschnittslänge als leistungsfähiger Vorfluter zur Verfügung steht.

Durch die vorgesehenen entwässerungstechnischen Maßnahmen werden das Grundwasser sowie die Vorfluter vor Verunreinigungen und wassergefährdenden Stoffen, die durch den Straßenverkehr freigesetzt werden könnten, geschützt.

#### 3.7.7.2.1 Überschwemmungsgebiete der Reichen Ebrach und der Haslach

Vom Beginn des Planfeststellungsabschnittes bei Bau-km 336+180 bis ca. Bau-km 344+000 verläuft auf der Nordseite der BAB die Reiche Ebrach in Parallellage zur BAB A 3 und kreuzt bei ca. Bau-km 342+410 die Staatsstraße 2261. Ab Bau-km 344+000 schwenkt die Reiche Ebrach in Richtung Norden ab. Bei der Reichen Ebrach handelt es sich um ein Gewässer II. Ordnung. Für die Reiche Ebrach existiert im Planungsbereich ein amtlich festgesetztes Überschwemmungsgebiet. Die entsprechenden Hochwassergrenzen sind in der Unterlage Nr. 7.1 für ein 100-jährliches Hochwasserereignis (HQ100) entsprechend dargestellt. Die der BAB am nächsten gelegene Grenze dieses Überschwemmungsgebietes liegt in einer durchschnittlichen Entfernung von 70 m bis 150 m zur bestehenden BAB A 3. Im Bereich von ca. Bau-km 342+290 bis Bau-km 343+015 reicht diese Grenze bis unmittelbar an den vorhandenen Autobahnkörper bzw. an die nordwestlichen Verbindungsrampen (vgl. Ifd.Nrn. 89 und 91 BV) der Anschlussstelle Schlüsselfeld sowie an die Ostflanke des nördlich der BAB A 3 gelegenen Anpassungsbereiches der Staatsstraße 2261 heran. Im Bereich der Anschlussstelle Schlüsselfeld kreuzt die von Südwesten zufließende Haslach bei ca. Bau-km 342+770 zunächst die Staatsstraße 2261 und bei ca. Bau-km 343+325 die BAB A 3, um sich im Anschluss mit der Reichen Ebrach zu vereinigen. Zusätzlich zu diesen Gewässerkreuzungen befinden sich in der Staatsstraße 2261 bei ca. Bau-km 0+660 (der Staatsstraße; Ifd.Nr. 104 BV) und im Autobahndamm bei ca. Bau-km 342+930 (Ifd.Nr. 113 BV) entsprechende Flutöffnungen für die Haslach. Bei der Haslach handelt es sich gleichfalls um ein Gewässer II. Ordnung. Für die Haslach

existiert im Planungsbereich ebenfalls ein festgesetztes Überschwemmungsgebiet. Die entsprechenden Hochwassergrenzen sind in der Unterlage Nr. 7.1 für ein 100-jährliches Hochwasserereignis (HQ100) dargestellt. Die Grenzen des Überschwemmungsgebietes der Haslach reichen von der Staatsstraße 2261 bis zum Kreuzungsbauwerk mit der BAB A 3 bei Bau-km 343+325 (vgl. lfd.Nr. 119 BV) unmittelbar an die Südseite des Autobahndammes heran. Dies ist auch im Bereich der Staatsstraße 2261 der Fall. Hier verläuft die Hochwassergrenze des HQ100 entlang des gesamten Anpassungsbereiches der Staatsstraße.

Der planfestgestellte Ausbau der BAB greift wie folgt in die festgesetzten Überschwemmungsgebiete der beiden Gewässer ein:

- Durch den Umbau des nordwestlichen Quadranten der Anschlussstelle Schlüsselfeld (lfd.Nrn. 89 bis 91 BV) wird in geringem Umfang Retentionsraum der Reichen Ebrach freigesetzt. Die mit der Umgestaltung der Anschlussstelle einhergehenden Anpassungen an der Staatsstraße 2261 nördlich der BAB A 3 sowie die Errichtung eines Lärmschutzwalles von ca. Bau-km 342+500 bis Bau-km 342+930 (lfd.Nr. 60 BV) und der beiden Absetz- und Rückhaltebecken 342-1L bei Bau-km 342+940 (lfd.Nr. 110 BV) und 342-2L bei ca. Bau-km 342+980 (lfd.Nr. 115 BV) bewirken einen Verlust von Retentionsraum in Höhe von ca. 3.160 m<sup>3</sup> im Wirkungsbereich der Reichen Ebrach.
- Der Retentionsraum der Haslach wird durch die Anpassungen an der Staatsstraße 2261 südlich der BAB A 3 (lfd.Nr. 96 BV) sowie durch die Verbreiterung und Verschiebung des Autobahndammes in Richtung Süden reduziert. Durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Wirkungsbereich der Reichen Ebrach gehen ca. 3.160 m<sup>3</sup> und im Überschwemmungsgebiet der Haslach ca. 13.400 m<sup>3</sup> an Retentionsraum verloren.

Dieser Gesamtverlust in Höhe von ca. 16.560 m<sup>3</sup> ist gemäß den wasserrechtlichen Vorgaben an geeigneter Stelle auszugleichen. Der Ausgleich erfolgt in der Regel entsprechend den wasserwirtschaftlichen Erfordernissen durch flächenhaften Geländeabtrag an hydraulisch geeigneten Stellen in Gewässernähe. Als hydraulisch geeignete Abtragsflächen bzw. Flächen, die den wasserwirtschaftlichen Erfordernissen entsprechen, wurden von der Wasserwirtschaftsverwaltung die im Überschwemmungsgebiet der Reichen Ebrach gelegenen Grundstücke Fl.Nrn. 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222 und 223 Gemarkung Heuchelheim sowie Teilflächen aus den Grundstücken Fl.Nrn. 195, 196, 197, 198 und 199 Gemarkung Heuchelheim vorgegeben. Diese Flächen werden nach den Vorgaben des Wasserwirtschaftsamtes Kronach derart gestaltet, dass der Retentionsraumverlust entsprechend ausgeglichen werden kann. Hierzu erfolgt entlang der Reichen Ebrach, Fl.Nr. 136 Gemarkung Heuchelheim, nordseitig ein flächenhafter Geländeabtrag um durchschnittlich 1 m. Dadurch

gelingt es, ca. 10.800 m<sup>3</sup> Retentionsraum auszugleichen. Um die hydraulische Verbindung der Reichen Ebrach/Haslach zu diesen Abtragsflächen herzustellen, werden zusätzlich Mäander auf den unmittelbar an die Reiche Ebrach angrenzenden Flächen angelegt. Hierzu wird zwischen den Fl.Nrn. 222 und 223 Gemarkung Heuchelheim eine Uferrehne neu errichtet (siehe Unterlage Nr. 7.1 Blatt-Nrn. 2 T und 3 T, Unterlage 13.2 Blatt-Nrn. 2 T und 3 T; lfd.Nr. 38 BV). Damit gelingt es, den verbleibenden Ausgleichsbedarf in Höhe von ca. 5.600 m<sup>3</sup> abzudecken und die Funktionsfähigkeit der einzelnen Ausgleichsflächen zu gewährleisten. Die einzelnen Flächen werden zusätzlich zu diesen hydraulischen Erfordernissen durch eine unterschiedliche Ausbildung der Böschungsneigung und mittels verschiedener Abtragshöhen naturnah gestaltet und entsprechend bepflanzt (vgl. Unterlage Nr. 13.3). Dadurch können diese Flächen zusätzlich zu ihrer wasserwirtschaftlichen Ausgleichsfunktion zugleich als naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahme verwendet werden (Ausgleichsmaßnahme A4; siehe Unterlage Nr. 12.1 der planfestgestellten Unterlagen). Durch die geplanten Maßnahmen zum Retentionsraumausgleich ist mit einer erhöhten Häufigkeit von Überschwemmungen auf den Grundstücken nördlich der Ausgleichsfläche, insbesondere auf den Grundstücken Fl.Nrn. 195 bis 199 der Gemarkung Heuchelheim zu rechnen.

#### 3.7.7.2.2 Einwendungen gegen die Retentionsfläche

Die gegen die teilweise oder völlige Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Grundstücken (Fl.Nrn. 195, 216 bis 223 Gemarkung Heuchelheim) für die hydraulische Ausgleichsmaßnahme gemäß lfd.Nr. 38 BV gerichteten Einwendungen werden zurückgewiesen. Der durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 eintretende Verlust an Retentionsraum im Überschwemmungsgebiet der Reichen Ebrach und der Haslach in Höhe von ca. 16.560 m<sup>3</sup> ist umfangs-, funktions- und zeitgleich auszugleichen. Der Ausgleich erfolgt entsprechend den wasserwirtschaftlichen Erfordernissen durch flächenhaften Geländeabtrag (durchschnittlich 1 m) an hydraulisch geeigneten Stellen in Gewässernähe. Die im Überschwemmungsgebiet gelegenen Ausgleichsflächen wurden vom Vorhabenträger im Einvernehmen und auf Empfehlung des amtlichen Sachverständigen (Wasserwirtschaftsamt Kronach) aufgrund ihrer besonderen Eignung für den hydraulischen Ausgleich ausgewählt. Gleichwertig geeignete Flächen, insbesondere im Hinblick auf das Kriterium des funktionsgerechten Ausgleichs, sind im Planfeststellungsabschnitt nicht vorhanden. Auch die Einwendungsführer zeigen nicht konkret auf, dass dem Vorhabenträger zur Zweckerreichung zumindest gleich oder besser geeignete Flächen zur Verfügung stünden. Es ist zu beachten, dass die hydraulische Ausgleichsmaßnahme in hohem Maße standortgebunden ist und besondere Ansprüche gerade an die Lage der in Frage kommenden Grundstücksflächen stellt. Es liegt auf der Hand, dass das verfolgte Ziel des hydraulischen Ausgleichs nicht auf weitab von Gewässern inmitten der Feldflur gelegenen Grundstücken verwirklicht werden kann. Nicht näher begründete Zweifel an der Notwendigkeit der Maßnahme im

planfestgestellten Umfang sind unbegründet. Es besteht für die Planfeststellungsbehörde kein Anlass, die Richtigkeit der wassertechnischen Berechnungen (Unterlage Nr. 13.1 T Seiten 7 bis 9 und Unterlage Nr. 13.3) in Frage zu stellen. Der Antrag, die hydraulische Ausgleichsfläche zu reduzieren und auf die Grundstücke Fl.Nrn. 222 und 223 Gemarkung Heuchelheim zu verzichten, wird daher abgelehnt. Außerdem ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass die für die Verwirklichung der hydraulischen Ausgleichsmaßnahme benötigten Flächen zugleich auch für die naturschutzrechtlich gebotene Kompensationsmaßnahme A 4 (CEF) Offenland-Ausgleich "Heuchelheim" herangezogen werden. Diese "Doppelnutzung" verdeutlicht in anschaulicher Weise, dass Eingriffe in das (Grund-) Eigentum Dritter auf das unvermeidbare Maß beschränkt und gerade auf agrarstrukturelle Belange in besonderer Weise geachtet wurde. Durch die Kombination von wasserwirtschaftlichen mit naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen konnte eine noch höhere Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen vermieden werden.

#### 3.7.7.3 Anlagen im 60-m-Bereich von Gewässern zweiter Ordnung

Die Gewässerkreuzungen mit Brücken- und Durchlassbauwerken mit den oberirdischen Gewässern Reiche Ebrach und Haslach (Gewässer zweiter Ordnung) sind nach § 36 WHG i.V.m. Art. 20 BayWG genehmigungspflichtig. Das Wasserwirtschaftsamt Kronach hat sein Einverständnis erklärt, weil bei plangemäßer Bauausführung und Berücksichtigung der Nebenbestimmungen das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird und die fachlichen Anforderungen der Wasserwirtschaft eingehalten werden. Die Genehmigung für die Errichtung der Bauwerke kann daher als Bestandteil der vorliegenden Planfeststellung mit erteilt werden (§ 17 FStrG, Art. 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 BayVwVfG).

#### 3.7.7.4 Grundwasser

Gemäß dem Baugrundgutachten liegt der Grundwasserspiegel im verfahrensgegenständlichen Bereich unterhalb des Erdplanums der zukünftigen Fahrbahn. Durch den sechsstreifigen Ausbau wird somit nicht dauerhaft und nicht in größerem Umfang in die Grundwasserverhältnisse eingegriffen.

Es sind daher keine dauerhaft spürbaren Veränderungen in der Wasserführung und in den Grundwasserverhältnissen zu erwarten.

#### 3.7.7.5 Zwischenergebnis

Die im Überschwemmungsgebiet der Haslach und der Reichen Ebrach vorgesehenen Eingriffe können unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen zum Retentionsraumausgleich zugelassen werden, da der Eingriff ausgeglichen wird. Bei allen Maßnahmen, die in Gewässer

eingreifen, sind die Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (EU-WRRL) zwingend zu beachten. Dies gilt auch für hydraulische Ausgleichsmaßnahmen. Hierdurch sollen einerseits Veränderungen der Hochwassersituation vermieden und andererseits Grundwasserspiegelabsenkungen aufgrund der Sohleintiefung von Gewässern verhindert werden. Die dauerhafte Sicherung erforderlicher hydraulischer Ausgleichsmaßnahmen ist zwingend erforderlich, um eine Verschlechterung der Hochwassersituation für den Talraum auszuschließen. Eine Überführung der hydraulischen Ausgleichsflächen in die öffentliche Hand ist auch aus Gründen der ordnungsgemäßen Unterhaltung entsprechend der hydraulischen Berechnungen anzustreben, aber auch um die Gewässerdynamik zu erhalten.

Nach der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Kronach ist durch die geplanten Maßnahmen zum Retentionsraumausgleich mit einer erhöhten Häufigkeit von Überschwemmungen auf den Grundstücken nördlich der Ausgleichsfläche, insbesondere auf den Grundstücken Fl.Nrn. 195, 196, 197, 198 und 199 Gemarkung Schlüsselfeld zu rechnen. Die Planfeststellungsbehörde folgt aber nicht der daraus abgeleiteten Empfehlung, dass eine privatrechtliche Regelung mit den Grundstückseigentümern zu treffen sei oder die genannten Grundstücke vom Straßenbaulastträger erworben werden sollten. Die genannten Flächen liegen bereits derzeit und auch künftig im Überschwemmungsgebiet der Reichen Ebrach. Sollte sich eine retentionsraumausgleichsbedingte erhöhte Überschwemmungshäufigkeit auf den genannten Grundstücken einstellen, so wird diese im Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren geregelt.

Unterhaltsverpflichtungen für Gewässer werden dem Vorhabenträger gemäß § 40 WHG, Art. 22, 23 BayWG insoweit auferlegt, als der Aufwand für die Unterhaltung durch die planfestgestellte Straßenbaumaßnahme verursacht wird. Im Rahmen der zu treffenden Ermessensentscheidung hält es die Planfeststellungsbehörde für erforderlich und angemessen, dem Vorhabenträger im öffentlichen Interesse zur Stabilisierung des Gewässersystems, das durch das Straßenbauvorhaben Eingriffen ausgesetzt ist, wasserwirtschaftliche Unterhaltsverpflichtungen in dem in den Nebenbestimmungen definierten Umfang aufzuerlegen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich dabei im Wesentlichen an der schlüssigen und nachvollziehbaren gutachterlichen Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Kronach orientiert, das in dieser Frage in der Regel verursachergerechte, zumutbare und verhältnismäßige Festlegungen vorschlägt.

#### 3.7.7.6 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnis

Eine Ausnahme von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung bilden gemäß § 19 Abs. 1 WHG die wasserrechtlichen Erlaubnisse und

Bewilligungen. Die im Zusammenhang mit dem Straßenbauvorhaben erforderlichen Erlaubnisse werden daher gesondert ausgesprochen.

Sowohl das Einleiten von Oberflächenwasser in Gewässer als auch das Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser stellen Gewässerbenutzungen dar (§ 9 Abs. 1 Nrn. 4 und 5 WHG). Derartige Benutzungen von Gewässern bedürfen der behördlichen Erlaubnis oder der Bewilligung im Sinne des § 10 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). Die Gestattungen können gemäß §§ 10 und 57 WHG und Art. 15 BayWG sowohl in Form der gehobenen Erlaubnis (für die Abwassereinleitungen in den einzelnen Entwässerungsabschnitten) als auch in Form der beschränkten Erlaubnis (für die Wasserhaltungen während der Bauzeit) erteilt werden.

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 Gewässerveränderungen sind gemäß § 3 Nr. 10 WHG Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem WHG, aus aufgrund des WHG erlassenen oder sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben. Der Begriff des Wohls der Allgemeinheit ist weit zu verstehen. Unabhängig von konkreten Nutzungsabsichten oder Bewirtschaftungszielen sollen schädliche Verunreinigungen ebenso wie sonstige nachteilige Veränderungen der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verhütet werden, damit dieses äußerst sensible Umweltmedium über den gegenwärtigen Bedarf hinaus als intaktes Grundwasserreservat auch für die Zukunft erhalten bleibt. Ist zu erwarten, dass die Benutzung auf das Recht eines anderen nachteilig einwirkt und erhebt der Betroffene Einwendungen, so darf die gehobene Erlaubnis nur erteilt werden, wenn die nachteiligen Wirkungen durch Inhalts- oder Nebenbestimmungen vermieden oder ausgeglichen werden. Ist dies nicht möglich, so darf die gehobene Erlaubnis erteilt werden, wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit dies erfordern; der Betroffene ist zu entschädigen (§ 14 Abs. 3 i.V.m. § 15 Abs. 2 WHG).

Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt ist entwässerungstechnisch in zehn Entwässerungsabschnitte mit den zugehörigen Einleitungsstellen eingeteilt. Das auf den befestigten Flächen des Planfeststellungsabschnittes anfallende Wasser wird in Mulden und Rohrleitungen gesammelt und, um die Gewässerbelastung zu minimieren, in Absetz- und Rückhaltebecken gereinigt, zwischengespeichert und gedrosselt den Vorflutern zugeführt. Die Ableitung des gedrosselt abfließenden Wassers aus den Rückhaltebecken erfolgt über vorhandene Gräben oder neu herzustellende Gräben. Die Rückhaltebecken

werden mit einem Erddamm mit Absetzbecken abgetrennt und als Trockenbecken ausgeführt (vgl. Unterlage Nr. 13.3). Die Berechnung der Wassermengen und die Bemessung der Absetz- und Rückhaltebecken sind in der Unterlage Nr. 13.1 T enthalten. Die Einzelheiten des Entwässerungskonzeptes können der Unterlage 13 entnommen werden.

Bei Beachtung der unter A Ziffer 3.6 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind schädliche Gewässerveränderungen oder die Nichterfüllung anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen (§ 12 Abs. 1 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§ 14 Abs. 3 und 4 i.V.m. § 15 Abs. 2 WHG) nicht zu erwarten. Die festgesetzten Inhalts- und Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG. Das Landratsamt Bamberg als untere Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG i.V.m. Art. 63 Abs. 1 BayWG unter Einhaltung der fachlichen Vorgaben des Wasserwirtschaftsamtes Kronach erklärt.

#### Verfahrensvorbehalt

Soweit von verschiedener Seite die Aufnahme eines "Verfahrensvorbehalts nach § 10 WHG" gefordert wird, ist dieser Einwand zurückzuweisen. Im Falle nachteiliger Wirkungen sind Inhalts- und Nebenbestimmungen nach § 13 Abs. 1 WHG von Gesetzes wegen auch nachträglich zulässig, so dass ein entsprechender Auflagenvorbehalt nicht erforderlich ist. Der Auflagenvorbehalt nach § 10 WHG alter Fassung, nunmehr geregelt in § 14 Abs. 5 WHG, regelt den Fall, dass sich im Zeitpunkt der Erteilung der Bewilligung nicht feststellen lässt, ob und in welchem Maße nachteilige Wirkungen eintreten werden; diese müssen aber zumindest plausibel dargetan sein. Solange dies nicht der Fall ist, ist die pauschale Aufnahme eines Verfahrensvorbehalts nicht erforderlich. Die nicht auszuschließende Möglichkeit behaupteter Nachteile begründet keinen Regelungsanspruch. Ein rein vorsorglich verfügter Entscheidungsvorbehalt wäre rechtswidrig (vgl. Sieder/Zeitler/Dahme, Wasserhaushaltsgesetz Abwasserabgabengesetz, Bd. 1, Rd.Nr. 144 u. 148 zu § 14 WHG -Anlage-).

#### 3.7.7.7 Abwägung

Den Belangen der Wasserwirtschaft, insbesondere des Gewässerschutzes, wird durch die verfahrensgegenständliche Planung sowie die ergänzend angeordneten Nebenbestimmungen hinreichend Rechnung getragen. Durch die Anlage von Entwässerungseinrichtungen einschließlich der Regenrückhaltebecken und der damit verbundenen 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 die

beantragte Straßenbaumaßnahme. Sie sind daher nicht geeignet, die für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt sprechenden Belange zu überwiegen.

### 3.7.8 Landwirtschaft

Die Belange der Landwirtschaft sind sowohl unter agrarstrukturellen Gesichtspunkten als auch im Hinblick auf die individuelle Betroffenheit einzelner Betriebe berührt. Ursächlich hierfür ist der vorhabenbedingte Verbrauch bisher landwirtschaftlich genutzter Flächen. Hinzu kommen weitere mittelbare Auswirkungen insbesondere infolge von Flächenanschneidungen sowie das Entstehen von Umwegen im landwirtschaftlichen Wegenetz.

#### 3.7.8.1 Flächenverlust

Der gesamte Flächenbedarf für das planfestgestellte Bauvorhaben beträgt rd. 125,2 ha. Nachdem darin rd. 85,3 ha bereits derzeitige Straßenflächen (einschl. Begleitgrün) enthalten sind, werden letztlich rd. 39,9 ha Fläche aus Privateigentum benötigt. In dieser Fläche sind allerdings der Bedarf für das landschaftspflegerische Kompensationskonzept sowie für den Retentionsraumflächenausgleich enthalten. Der Bayer. Bauernverband forderte in seinem Schreiben vom 26.11.2009, den durch das planfestgestellte Straßenbauvorhaben verursachten Flächenverbrauch zu minimieren. Er zog die Notwendigkeit der PWC-Anlage in Zweifel. Es sei zu prüfen, ob nicht die Parkplätze Geiselwind und Steigerwald entsprechend erweitert werden könnten. Zwischen der planfestgestellten PWC-Anlage Steigerwaldhöhe bei Geiselwind (Bau-km 326+850) und der bestehenden Tank- und Rastanlage Steigerwald (Bau-km 349+700), die im Übrigen um 171 zusätzliche Lkw-Stellplätze vergrößert werden soll, besteht eine Parkplatz-Versorgungslücke von 23 km Länge. Nach dem oben im Einzelnen dargestellten, nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde in sich schlüssigen und nachvollziehbaren Konzept des Vorhabenträgers zur Deckung des Stellplatzbedarfs für Lkw wird aufgrund der extrem hohen Lkw-Belastung auf der BAB A 3 als Ziel angestrebt, in einem regelmäßigen Abstand von ca. 10 bis 15 km ausreichende und verkehrssichere Parkmöglichkeiten anzubieten. Um diesen den bereits bestehenden und künftigen Verkehrsverhältnissen angepassten Versorgungsstandard zu erreichen, ist daher die Errichtung der PWC-Anlage "Heuchelheim" erforderlich. Falls der Bayer. Bauernverband mit dem "Parkplatz Steigerwald" nicht die PWC-Anlage Steigerwaldhöhe bei Geiselwind, sondern den privaten Autohof in Geiselwind (Strohhofer) meinen sollte, so ist dem entgegen zu halten, dass bei der bundesweiten Stellplatzzählung im März 2008 dieser Autohof – trotz der Überlastung der Rastanlagen unmittelbar an der BAB A 3 – mit einem Leerstand von bis zu 60 % nur teilweise ausgelastet war. Im Übrigen wäre mangels Rechtsgrundlage bei dem privat betriebenen Autohof dessen Erweiterung ohnehin rechtlich nicht durchsetzbar. Mit dem vom Bayer. Bauernverband geforderten Ausbau der bestehenden vier unbewirtschafteten Parkplätze mit

insgesamt 17 Lkw-Parkplätzen im Planfeststellungsabschnitt lässt sich weder das Stellplatzdefizit beseitigen noch die Parkplatzversorgungslücke zwischen der planfestgestellten PWC-Anlage Steigerwaldhöhe (Bau-km 326+850 bzw. 327+500) und der bestehenden Tank- und Rastanlage Steigerwald (Betr-km 349+700) schließen. Im Übrigen wird die Fläche des bestehenden Parkplatzes "Heuchelheim" südlich der BAB A 3 (Bau-km 338+100) in die gemäß lfd.Nr. 29 BV neu zu errichtende PWC-Anlage (Süd) einbezogen. Der Ausbau der bestehenden Parkplätze "Schwarze Föhren" (Bau-km 346+500) und Elsendorf (Bau-km 345+900) scheitert bereits aufgrund des geringen Abstandes zur Tank- und Rastanlage Steigerwald.

#### 3.7.8.2 Seitenentnahme

Die Forderung, im Bereich der vorgesehenen Seitenentnahme (lfd.Nr. 61 BV) zur Beweissicherung ein pflanzensoziologisches Gutachten zu erstellen, wird zurückgewiesen. Das pflanzensoziologische Gutachten sei nach Ansicht des Bayer. Bauernverbandes erforderlich, um den derzeitigen Zustand und die Ertragsfähigkeit des vorhandenen Bodens festzustellen. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Bayreuth hält ein pflanzensoziologisches Gutachten nicht für geeignet, um die geforderten Feststellungen zu treffen. Der Vorhabenträger hat auf den von der Seitenentnahme betroffenen Grundstücken Fl.Nrn. 483 bis 487 und 490 Gemarkung Thüngfeld bereits Bodenerkundungen durchgeführt und die Bodenverhältnisse in einem geotechnischen Gutachten erfasst. Darüber hinausgehende Gutachten lehnt der Vorhabenträger als nicht notwendig ab. Die Planfeststellungsbehörde hält es jedoch für erforderlich, dem Vorhabenträger ergänzend bzw. hilfsweise aufzugeben, den Bodenzustand zum Zwecke der Beweissicherung vor Beginn der Massenentnahme zu dokumentieren, soweit diese Feststellungen im Hinblick auf die weitere land- oder forstwirtschaftliche Bodennutzung der von der Seitenentnahme betroffenen Flächen nicht bereits in dem vorgenannten geotechnischen Gutachten enthalten sind. Soweit der Bayer. Bauernverband gefordert hat, die Mächtigkeit des vorhandenen Humus und des Oberflächenmaterials vor Beginn der Baumaßnahme festzustellen, ist dem entgegenzuhalten, dass der Vorhabenträger die Baugrundverhältnisse und die Mächtigkeit des vorhandenen Oberbodens im Bereich der geplanten Erdmassenentnahmestelle bereits im Vorfeld der Planung untersucht hat. Mit Aufnahme der entsprechenden Nebenbestimmungen wurde der Forderung des Bayer. Bauernverbandes nachgekommen, dass das abgeräumte Oberflächenmaterial gesondert gelagert werden müsse und nicht mit anderem Bodenmaterial der Baumaßnahme vermischt werden dürfe. Zu Beginn der Baumaßnahme wird der Oberboden in der vorhandenen Dicke abgetragen und seitlich in Mieten gelagert. Nach Abschluss der Entnahme wird die gestaltete Fläche so aufbereitet, dass der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt wird. Das abgeräumte Oberflächenmaterial und der abgeräumte Humusboden werden gesondert gelagert und nicht mit Bodenmaterial der Baumaßnahme vermischt.

Die Befürchtung, dass nach der Rekultivierung der Seitenentnahme die Wasserdurchlässigkeit des Bodens nicht mehr gegeben ist, teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Bei der vorgesehenen Rekultivierung ist der Untergrund auf einer Tiefe von mindestens 0,7 m vollflächig aufzulockern. Der zwischengelagerte Überlagerungs- und Oberboden ist anschließend in einer Gesamtdicke von 0,5 bis 0,8 m aufzubringen und die Fläche anschließend nochmals aufzulockern und ein Bodenschluss zum Untergrund hin herzustellen. Zurückzuweisen ist die Forderung des Bayer. Bauernverbandes, dass Ertragsminderungen im Bereich der rekultivierten Flächen der Seitenentnahme vom Vorhabenträger bereits durch in diesem Beschluss enthaltene Regelungen zu entschädigen seien, denn dabei handelt es sich um die Regulierung mittelbarer Folgen des planfestgestellten Vorhabens, die im Entschädigungsverfahren zu behandeln und daher im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses nicht zu entscheiden sind. Aus demselben Grund ist die Forderung zurückzuweisen, dass Nachentschädigungen vom Vorhabenträger zu leisten seien für den Fall, dass innerhalb von 10 Jahren nach Durchführung der Baumaßnahmen Folgeschäden auftreten sollten. Auch das Verlangen, dass der Vorhabenträger für mindestens 3 Jahre nach Durchführung der Baumaßnahmen für Ertragsminderungen Entschädigungen zu leisten habe, ist ausschließlich im Entschädigungsverfahren zu behandeln. Eine Regelung der Beweislastumkehr erachtet die Planfeststellungsbehörde nicht für geboten, da in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden und deshalb die begehrte Regelung unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen des Zivilrechts nicht erforderlich ist.

#### 3.7.8.3 Holzlagerplatz

Der Bayer. Bauernverband sowie mehrere private Einwender machen geltend, dass durch den Ausbau der BAB A 3 der Holzlagerplatz im Bereich des Grundstückes Fl.Nr. 483 und auf dem Grundstück Fl.Nr. 369 jeweils Gemarkung Heuchelheim zum Teil entfalle und somit die Lagermöglichkeiten für die Zwischenlagerung von Brennholz verloren gingen. Damit wäre die Energiesicherung der Betroffenen, die ihre Heizungen auf erneuerbare Energien umgestellt hätten und mit Holz heizen würden, gefährdet. Der Vorhabenträger sei zu verpflichten, für gleichwertigen Ersatz zu sorgen und die evtl. notwendige Umschichtung vorhandenen Holzes wegen der Bauarbeiten auf seine Kosten durchzuführen. Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Durch die aus immissionsschutztechnischen Gründen vorgenommene Abrückung der Trasse der BAB A 3 weg von der Bebauung von Heuchelheim in Richtung Süden müssen die Holzlagerflächen teilweise durch den zukünftigen Autobahnkörper in Anspruch genommen werden. Eine Vermeidung oder Reduzierung der Inanspruchnahme ist nicht möglich. Bei der Forderung nach angemessenen Ersatzflächen bzw. Kostenübernahme der Umschichtung evtl. vorhandenen Holzes handelt es sich um eine Entschädigungsangelegenheit, über die im Planfeststellungsverfahren nicht zu

entscheiden ist. Dessen ungeachtet wird sich die Autobahndirektion Nordbayern im Rahmen des Grunderwerbsverfahrens gemeinsam mit den betroffenen Eigentümern bemühen, qualitativ gleichwertige Ersatzflächen zur Verfügung zu stellen, sofern die verbleibenden Restflächen der Holzlagerflächen für die bisher ausgeübte Nutzung nicht mehr ausreichend sein sollten.

#### 3.7.8.4 Eingriff in den bestehenden Waldrand (Waldsaum)

Der Forderung des Bayer. Bauernverbandes, dass der Vorhabenträger Windwurfschäden, die durch den Aufriss des Waldmantels zustande kommen, zu entschädigen habe, wird mit Aufnahme der entsprechenden Nebenbestimmung in dem von der Planfeststellungsbehörde für erforderlich gehaltenen Umfang Rechnung getragen. Zurückzuweisen ist jedoch das Verlangen, dass im Planfeststellungsbeschluss festzustellen sei, welcher Flächenbedarf für den künftigen Waldsaum benötigt wird, da diese Fläche dann wegen der damit verbundenen Ertrags- und Aufwuchsminderung bei der Entschädigung dem Grunde nach zu berücksichtigen sei. Mit den auf den Einschnittsböschungen vorgesehenen Gehölzpflanzungen wird der aufgerissene Waldrand langfristig wieder geschlossen. Es wird somit kein Waldsaum angelegt, der beim Grunderwerb zu berücksichtigen ist.

#### 3.7.8.5 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d.h. sie lässt den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen. Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten. Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein.

#### 3.7.8.6 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung. Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also nach denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen,

Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z.B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nrn. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann. Die Frage der Ersatzlandbereitstellung hat im Rahmen der planerischen Abwägung rechtlich Bedeutung, insbesondere wenn ein landwirtschaftlicher Betrieb durch die Planung in seiner Existenz gefährdet ist oder vernichtet würde und Ersatzland zur Verfügung steht, um die Gefährdung oder Vernichtung zu vermeiden. Wird die betriebliche Existenz weder vernichtet noch gefährdet, kann der Eigentümer auf das nachfolgende Entschädigungsverfahren verwiesen werden.

#### 3.7.8.7 Umwege

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit als möglich aufrecht zu erhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen. Zur Beurteilung von Entschädigungsansprüchen ist zusätzlich festzustellen, dass Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG Auflagen vorschreibt, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Anderer erforderlich sind. § 8a Abs. 4 FStrG schützt nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken. Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 BayStrWG gilt nichts anderes. Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG betroffen. Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung eintretende Nachteile gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege gering gehalten, die Erschließung der Grundstücke auf jeden Fall jedoch sichergestellt. § 8a FStrG garantiert nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Zuständen zumutbare Erreichbarkeit.

#### 3.7.8.8 Nachteile durch Bepflanzung und Bauwerke für Nachbargrundstücke

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt nicht nur für Bauwerke, sondern auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

Die Straßenbepflanzung gehört zum Zubehör der Bundesautobahn (§ 1 Abs. 4 Nr. 3 FStrG). Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich.

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayerischen Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB gelten nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt (Art. 50 Abs. 1 AGBGB). Eine Entschädigung kommt erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht (§ 8a Abs. 7 FStrG). Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar, solange sie sich im Rahmen des Zumutbaren bewegt (Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen.

#### 3.7.8.9 Haftungsregelungen

Die Forderungen, dass der Vorhabenträger für alle Schäden und nachteiligen Folgen, deren Verursacher nicht ermittelt werden könnten, zu haften habe, werden zurückgewiesen. Für eine derart weitreichende schadensurheber- und verschuldensunabhängige "Garantiehftung" bietet die fernstraßenrechtliche Planfeststellung keinen Raum. Der Vorhabenträger hat grundsätzlich nur für solche Schäden haftungsrechtlich einzustehen (und diese zu regulieren), die ihm nach den allgemeinen zivilrechtlichen Haftungsgrundsätzen zuzurechnen sind. Die Forderungen gehen selbst weit über den Rahmen dessen hinaus, was in den Fällen der gesetzlichen Gefährdungshaftung (z.B. § 7 Straßenverkehrsgesetz, § 114 Bundesberggesetz, § 833 Satz 1 BGB, etc.) zugunsten der jeweils Geschädigten geregelt ist.

#### 3.7.8.10 Veränderung der Grundwasserverhältnisse und Beweissicherungsverfahren

Gemäß dem Baugrundgutachten liegt der Grundwasserspiegel im gesamten Planungsabschnitt deutlich unterhalb des Erdplanums der zukünftigen Fahrbahn. Durch den sechsstreifigen Ausbau wird somit nicht dauerhaft und nicht in größerem Umfang in diese Grundwasserverhältnisse eingegriffen. Die Planung ist im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach erfolgt und genügt damit sämtlichen wasserwirtschaftlichen Anforderungen einschließlich einer evtl. Grundwassernutzung. Das Vorhaben entspricht nach dem derzeitigen Kenntnisstand dem in § 13 Abs. 1 WHG objektiv-rechtlich ausgestalteten Rücksichtnahmegebot. Mit einem Versiegen oder einer wesentlichen Beeinträchtigung von Wasserversorgungsanlagen oder erheblichen Auswirkungen auf die land- und forstwirtschaftliche Nutzbarkeit von Grundstücken ist nicht zu rechnen. Ein rechtlicher Schutz gegen diese Auswirkungen besteht über das Rücksichtnahmegebot. Das öffentliche Wasserrecht vermittelt über die §§ 13 und 10 WHG und Art. 15 BayWG eingeschränkte Berücksichtigungspflichten, weil das Grundwasser keinen eigentumsrechtlichen Schutz genießt (§ 4 Abs. 2, Abs. 3 WHG). Weder

Erlaubnis oder Bewilligung noch erlaubnisfreie Benutzungen (§ 46 WHG) vermitteln ein Recht auf Zufluss von Wasser bestimmter Menge und Beschaffenheit (§ 10 Abs. 2 WHG). Da keine dauerhaft spürbaren baubedingten Veränderungen in der Wasserführung und in den Grundwasserverhältnissen zu befürchten sind, besteht keine Notwendigkeit, dem Vorhabenträger ein Beweissicherungsverfahren aufzuerlegen.

#### 3.7.8.11 Erhöhte Windwurfgefahr, Entschädigungspflicht und Beweislastumkehr

Die Forderungen, bei Schäden durch Windwurf in den angeschnittenen Waldrändern eine Entschädigungspflicht und/oder eine Beweislastumkehr zugunsten der betroffenen Waldeigentümer anzuordnen, werden zurückgewiesen, soweit sie über die in den Nebenbestimmungen getroffene Regelung hinausgehen. Die Beweislastumkehr wäre eine Ausnahme von dem Grundsatz, dass der Geschädigte die Voraussetzungen seines Anspruchs darlegen und (bei Bestreiten) nachweisen muss. Eine die Beweislastumkehr rechtfertigende typische Beweisnotlage des geschädigten Waldeigentümers vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Im Schadensfall dürfte vom Geschädigten in nicht unzumutbarer Weise der Beweis zu erbringen sein, dass das vorhabenbedingte Anschneiden des Waldrandes (Waldtraufes) kausal einen Schaden durch Windwurf herbeigeführt hat. Zudem ist in den Nebenbestimmungen zugunsten der Waldeigentümer eine Beweiserleichterung enthalten, nämlich dass in der Zeit bis zum Aufbau eines stabilen neuen Waldmantels in künftigen Waldrandbereichen entstehende Sturmschäden, die darauf zurückgeführt werden können (nicht: zurückzuführen sind), dass der neue Waldmantelbereich noch nicht ausreichend wirksam ist, vom Straßenbaulastträger zu entschädigen sind. Weiter ist in der genannten Nebenbestimmung geregelt, dass im Schadensfall die notwendigen Feststellungen das örtlich zuständige Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten trifft, sofern der Geschädigte das wünscht.

#### 3.7.8.12 Grundinanspruchnahme

Die durch den Ausbau der BAB A 3 einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen entstehenden Auswirkungen auf das Grundeigentum (Grundverlust, Folgeschäden) zählen in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen; sie wurden insbesondere bei der Frage, ob und wie die Maßnahme gebaut und ausgestaltet wird, berücksichtigt. Eine schonendere Trassierung zur Verringerung der Grundinanspruchnahme oder anderer Auswirkungen ist wegen des Vorranges anderer Belange nicht möglich. Wie bereits dargestellt, ist das planfestgestellte Ausbauvorhaben einschließlich des vorgesehenen landschaftspflegerischen Ausgleichskonzeptes sowie des Ausgleiches des eintretenden Retentionsraumverlustes erforderlich. Das bedeutet gleichzeitig, dass der damit verbundene Flächenbedarf aus Grundstücken Privater in dem in den planfestgestellten Planunterlagen dargestellten Ausmaß notwendig ist.

Die Belange privater Betroffener, insbesondere wegen des Eingriffs in das Eigentum, wurden im Rahmen der erhobenen Einwendungen gewürdigt und in die Abwägung eingestellt. Insgesamt sind diese Belange nicht in einem Maße betroffen, dass ein Absehen von dem Vorhaben gerechtfertigt wäre. Das Vorhaben ist ohne die Inanspruchnahme von überwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzten und im Eigentum Dritter stehender Grundstücksflächen nicht zu verwirklichen. Unter Berücksichtigung aller Belange, insbesondere der öffentlichen Belange des Straßenverkehrs, des Natur- und Landschaftsschutzes, der Belange der Wasserwirtschaft und der überwiegend privaten Interessen an einer möglichst ungeschmälerter Erhaltung des Besitzstandes bzw. der derzeit land- und forstwirtschaftlich genutzten Grundstücke, war das öffentliche Interesse an dem planfestgestellten Ausbau der BAB A 3 höher zu bewerten. Die sich aus der Flächeninanspruchnahme für den Einzelnen ergebenden Nachteile sind von den Betroffenen im Interesse des Gemeinwohles hinzunehmen. Eine annehmbare Alternativlösung, die die land- bzw. forstwirtschaftlich genutzten Grundstücke nicht oder in geringerem Umfang bzw. in anderer, schonenderer Weise in Anspruch nehmen würde, ohne dabei andere Grundstücke nicht mindestens in gleichem Umfang zu beeinträchtigen oder andere zu berücksichtigende öffentliche Belange schwerwiegend zu beeinträchtigen, ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu verwirklichen.

#### 3.7.8.13 Landwirtschaftliches Wegenetz

- Unterführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges mit Vorflutgraben (BV-Nr. 52)

Der verlegte öffentliche Feld- und Waldweg (BV-Nr. 50) kreuzt die BAB A 3 bei Bau-km 339+550 und wird mit einem Bauwerk unterführt, welches zugleich die Funktion einer Wildquerungsmöglichkeit erfüllt. Am südlichen Bauwerksportal wird eine 2,5 m hohe Irritationsschutzwand errichtet und seitlich 50 m weit in die vorgesehene Begleitpflanzung eingebunden (Ild.Nr. 59 BV). Sie dient dem Schutz der die Unterführung nutzenden Tiere vor verkehrlichen Irritationen (optische und akustische Störreize). Die Örtlichkeit ist für Tierquerungen besonders gut geeignet, da großflächige, naturnahe Lebensräume der Reichen Ebrach sehr nah an diese Unterführung heranreichen. Der Bayer. Bauernverband hält die Unterführung des öffentlichen Feld- und Waldweges mit der zusätzlichen Funktion einer Wildquerungsmöglichkeit nicht für sinnvoll. Unmittelbar nach der Unterführung verlaufe quer zum Wildwechsel die Gemeindeverbindungsstraße Rambach-Heuchelheim, die stark frequentiert sei. Ein Wildwechsel an dieser Stelle sei nicht nur gefährlich für das Wild, sondern würde auch zu einer Verkehrsgefährdung führen. Von der geplanten Unterführung für Tierwanderungen sollte aus diesem Grund Abstand genommen werden. Es sei damit zu rechnen, dass durch die vorgesehene Maßnahme die Tierverluste ansteigen. Die Planfeststellungsbehörde teilt diese Besorgnis nicht. Die

Gemeindeverbindungsstraße Heuchelheim-Rambach ist durch ihre Trassierung insbesondere im Bereich des aufgeweiteten Bauwerks W 03\_B 339, 936 nicht zum schnellen Fahren ausgelegt. Gerade auf Gemeindeverbindungsstraßen muss der Verkehrsteilnehmer jederzeit mit Wildwechsel rechnen. Ein ggf. geringfügig erhöhtes Wildwechselrisiko durch die aufgeweitete Unterführung ist durch die Verkehrsteilnehmer zu beachten. Sofern sich nach der Fertigstellung und der Verkehrsfreigabe in diesem Bereich eine erhöhte Wildwechselgefahr einstellen sollte, kann der Baulastträger der Gemeindeverbindungsstraße eine Beschränkung der Geschwindigkeit anordnen. Um die bestehende Zerschneidungswirkung der BAB A 3, welche durch den sechsstreifigen Ausbau tendenziell erhöht wird, zu verringern, werden an drei Stellen Aufweitungen vorhandener Unterführungsbauwerke vorgesehen. Damit wird der "Studie zur Zerschneidung von Lebensräumen durch Verkehrswege in Bayern" des Bayer. Landesamtes für Umwelt entsprochen, wonach für Tiere mit großen Raumansprüchen (Luchs, Wildkatze) sowie für die lokalen und regionalen Austauschbeziehungen von Wildtieren die Durchlässigkeit dieses Streckenabschnitts insgesamt verbessert werden soll. Im Sinne des vorgenannten Konzeptes des Bayer. Landesamtes für Umwelt wird die Feldwegeunterführung bei Rambach auf ca. 15 m lichte Weite aufgeweitet. Zwischen dem unterführten Entwässerungsgraben und dem unterführten Weg verbleibt ein ca. 7,0 m breiter Streifen, um Tierwanderungen zu ermöglichen. Die ökologische Funktionsfähigkeit wird mit der gleichzeitigen Unterführung des querenden Grabens erhöht. Zudem öffnet sich geländebedingt die lichte Höhe talseitig, so dass insgesamt eine verbesserte Belichtung der Unterführung erreicht wird. Als weitergehende Maßnahme zur Optimierung dieser Unterführung wird über dem hangseitigen Portal eine 2,5 m hohe Irritationsschutzwand vorgesehen und seitlich 50 m weit in die vorgesehene Begleitpflanzung eingebunden. Talseitig ist ein Irritationsschutz durch die vorgesehene Lärmschutzwand gewährleistet. Damit wird der Bereich um diese Unterführung optisch und akustisch beruhigt und damit insgesamt die Attraktivität für die querende Fauna erhöht. Besonders für Tiergruppen wie Amphibien, Libellen oder Tag- und Nachtfalter verbessert die Aufweitung der Unterführungen mit offenem Verlauf von kleinen Fließgewässern den Austausch der Populationen auf beiden Seiten der Autobahn. Die Gräben, die auf die Durchlässe hinführen, werden dabei als Nahrungs- und Fortpflanzungsraum sowie als Ausbreitungskorridore genutzt. Die Einschätzung des Bayer. Bauernverbandes, dass die Maßnahme eher zu einer Schlechterstellung für das Wild führen werde, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu teilen.

- Wiederherstellung der Unterführung "Bernhardsklinge/Altes Wasserhaus" (Bauwerk W 03\_B 337, 709; lfd.Nr. 16 BV)

Zahlreiche Einwendungsführer forderten, auf die Beseitigung des Unterführungsbauwerkes W 03\_B 337, 709 zu verzichten. Zur Begründung

wurde vorgetragen, dass im Falle des Wegfalls der Unterführung die Bewirtschaftung der dort liegenden landwirtschaftlichen Grundstücke und Wälder massiv erschwert werde, da große Umwege gefahren werden müssten bzw. der vorgesehene Ersatzweg eine steile Auffahrt zur Ortsverbindungsstraße nach Burghaslach erhalte. Die bestehende Unterführung habe sich seit Bestehen der Autobahn zu einem hoch frequentierten Wildwechsel entwickelt. Deshalb sei es notwendig, dass weiterhin für das Wild entsprechende Quermöglichkeiten bestehen und sich die erwünschte Artenvielfalt entwickeln könne. Außerdem verschlechtere sich der Naherholungswert für die Bewohner Heuchelheims massiv. Wanderer und Sporttreibende könnten nur noch durch die vielbefahrene Unterführung zum Dreifrankenstein auf die andere Seite der Autobahn gelangen.

Der im Bauwerk W 03\_B 337, 709 unterführte Weg verläuft südseitig der BAB A 3 parallel zu ihr. Aufgrund der ungünstigen Geländeverhältnisse endet der Weg sowohl in westlicher als auch in östlicher Richtung als Sackgasse. In westlicher Richtung dient der Weg der Erschließung einer unmittelbar an die Unterführung angrenzenden größeren landwirtschaftlichen Nutzfläche, in östlicher Richtung erschließt der Weg mehrere forstwirtschaftlich genutzte Steilhänge. Der Weg ist derzeit nicht ausgebaut und bietet keine Wendemöglichkeiten. Die Nutzbarkeit des Weges ist dadurch, insbesondere bei Niederschlägen, deutlich eingeschränkt. Durch die aus immissionsschutztechnischen Gründen vorgesehene Abrückung der Trasse der BAB A 3 weg von der Bebauung von Heuchelheim in Richtung Süden und die zukünftige Reduzierung der Höhenlage der Autobahn um 0,5 m würde das Bauwerk W 03\_B 337, 709 (Ifd.Nr. 16 BV) zukünftig nahezu vollständig auf dem auf der BAB-Südseite ansteigenden Gelände zu liegen kommen. Der bereits im derzeitigen Zustand in Teilbereichen sehr steile Weg würde durch die genannte südliche Abrückung und die Reduzierung der Höhenlage teilweise noch steiler werden. Die schon bisher stark eingeschränkte Befahrbarkeit dieses Weges würde sich damit noch weiter verschlechtern, eine vernünftige Nutzung des wiederherzustellenden Weges durch den land- bzw. forstwirtschaftlichen Verkehr könnte trassierungstechnisch nicht sichergestellt werden. Weiterhin hätte die Herstellung eines derartigen Weges aufgrund der ungünstigen Geländeverhältnisse zusätzlich zu den für die Autobahnverbreiterung zwingend erforderlichen Flächeninanspruchnahmen weitere unvermeidbare Eingriffe in land- bzw. forstwirtschaftliche Nutzflächen auf der BAB-Südseite zur Folge. Es wird daher aus Gründen der Eingriffsminimierung auf eine Wiederherstellung des Bauwerkes bzw. des Weges verzichtet (Ifd.Nr. 16 BV). Ersatzweise wird zur Erschließung der an das Bauwerk W 03\_B 337, 709 auf der BAB-Südseite angrenzenden Grundstücke ein zusätzlicher, annähernd geländegleich geführter und damit flächenschonender öffentlicher Feld- und Waldweg hergestellt (Ifd.Nr. 13 BV) und an das bestehende Wegenetz (Gemeindeverbindungsstraße Heuchelheim-Haslach) angebunden. Der Ersatzweg wird gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau,

Ausgabe 1999 (RLW 99) in Verbindung mit dem allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS Nr. 28/2003 über die "Grundsätze der Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen" des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) auf 3,0 m befestigte Breite ausgebaut und zukünftig vom Bauwerk W 03\_B 337, 180 (Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße Heuchelheim-Freihaslach; lfd.Nr. 10 BV) zum Bauwerk W 03\_B 338, 634 (Unterführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges; lfd.Nr. 40 BV) durchgeführt. Damit ist seine uneingeschränkte Eignung für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr und seine durchgängige Befahrbarkeit ohne Sackgassen sichergestellt. Dieser Ersatzweg stellt aus verkehrlicher Sicht gegenüber dem heutigen Zustand eine erhebliche Verbesserung dar. Die Querung der Autobahn in Richtung Süden im Bereich Heuchelheim erfolgt dann zukünftig über das Bauwerk W03\_B 337, 180 (Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße Heuchelheim-Freihaslach). Die mit diesem Ersatzweg einhergehende Mehrlänge an Fahrtweg beträgt bezogen auf den Ortskern von Heuchelheim 170 m einfach. Eine unzumutbare Erschwernis in der Bewirtschaftung der an das Bauwerk im Süden angrenzenden land- und forstwirtschaftlich genutzten Grundstücke ist daher nicht erkennbar. Das Bauwerk W 03\_B 337, 180 (lfd.Nr. 10 BV) wird von derzeit 7,50 m auf zukünftig 11,50 m einschließlich eines von der Fahrbahn abgesetzten 1,50 m breiten Gehwegs erweitert. Eine sichere Benutzung dieser Unterführung ist damit auch für Fußgänger und Erholungssuchende gewährleistet.

Die Forderung, als Ersatz für die Beseitigung des Unterführungsbauwerks W 03\_B 337,709 einen Röhrendurchgang für Fußgänger, Wanderer und Radfahrer zu erstellen, wurde vom Vorhabenträger geprüft. Im Ergebnis ist festzustellen, dass – bedingt durch den sechsstreifigen Querschnitt der BAB A 3 – eine sehr lange Unterquerung entstünde. Das für Fußgänger und Radfahrer benötigte, verringerte Lichtraumprofil würde dazu führen, dass sich in dem Röhrendurchgang ungünstige Licht- und Luftverhältnisse einstellen (Tunneleffekt). Wie die Erfahrungen zeigen, ist die Akzeptanz solcher Unterführungsmöglichkeiten gering, insbesondere bei Frauen und Kindern. Attraktivitätsfördernde Maßnahmen, wie z.B. Beleuchtungseinrichtungen, führen in der Regel zu unwirtschaftlichen Lösungen. Zudem wäre eine zusätzliche vermeidbare Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen erforderlich (für den Fall, dass der Röhrendurchgang auch für Radfahrer benutzbar sein sollte).

Angesicht der mit dem geförderten Röhrendurchgang verbundenen Nachteile und dem Umstand, dass mit dem verbreiterten Unterführungsbauwerk W 03\_B337,180 eine geeignete und zumutbare Querungsmöglichkeit für den nichtmotorisierten Verkehr geschaffen wird, ist die Einwendung zurückzuweisen.

Um die Zunahme der Trennwirkung durch den sechsstreifigen Ausbau zu minimieren, werden einige Unterführungen im Planfeststellungsabschnitt gegenüber dem derzeitigen Querschnitt aufgeweitet. In besonderer Weise wird die Feldwegeunterführung bei Rambach (Ifd.Nr. 52 BV) gestaltet. Auf die vorstehenden Ausführungen wird Bezug genommen. Auch mit der Aufweitung der Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße Gleißenberg-Elsendorf (Ifd.Nr. 126 BV) werden die Austauschbeziehungen von Tieren ermöglicht. Insgesamt wird mit den in den Planunterlagen dargestellten Maßnahmen den Belangen der Biotopvernetzung in ausreichendem Maße Genüge getan.

- Sperrung von öffentlichen Feld- und Waldwegen und Gemeindeverbindungsstraßen während der Bauzeit

Die gegen die Sperrung von öffentlichen Feld- und Waldwegen und Gemeindeverbindungsstraßen während der Bauzeit gerichteten Einwendungen werden zurückgewiesen. Zur Begründung wurde vorgetragen, dass die Sperrungen zu unzumutbaren Belastungen der betroffenen Landwirte führen würden. Die vorgesehenen Sperrungen seien auf die vegetationsarme Zeit zu begrenzen. Während der Vegetation und insbesondere während der Erntezeiten (Grünlandschnitt, Getreide- und Maisernte) sei es für die betroffenen Landwirte unzumutbar, ihre Flächen nur über kilometerlange Umwege zu erreichen. Alternativ seien Ersatzbauwerke zur Verfügung zu stellen, deren lichte Weite so zu bemessen sei, dass ein Begegnungsverkehr landwirtschaftlicher Maschinen und Traktoren mit Anbaugeräten gefahrlos möglich sei. Auf die Sperrung der Gemeindeverbindungsstraße Heuchelheim-Freihaslach sowie der Gemeindeverbindungsstraße Elsendorf-Gleißenberg während der Bauzeit sei zu verzichten. § 8a Abs. 4 FStrG schützt nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken. Der Anlieger einer Straße hat keinen Anspruch darauf, dass die bisher gegebene Verkehrslage aufrechterhalten bleibt. Hat eine Planung die Verschlechterung der für ein Grundstück bisher bestehenden günstigen Verkehrsverhältnisse zur Folge, so wird der Anlieger dadurch grundsätzlich nicht in seinen Rechten verletzt. Dies gilt im vorliegenden Fall umso mehr, als es sich um zeitlich befristete, auf die Dauer der Bauausführung beschränkte Sperrungen handelt. Auch wenn kein Rechtsanspruch auf die uneingeschränkte Benutzung von Gemeindeverbindungsstraßen und von öffentlichen Feld- und Waldwegen besteht, ist der Vorhabenträger bemüht, die Beeinträchtigungen bei der Bewirtschaftung landwirtschaftlich genutzter Grundstücke so gering wie möglich zu halten. So wird angestrebt, mindestens immer eines der im Bereich Heuchelheim vorhandenen Unterführungsbauwerke (Bauwerk W 03\_B 337, 180; Ifd.Nr. 10 BV und Bauwerk W 03\_337, 709; Ifd.Nr. 16 BV) für den Verkehr geöffnet zu halten. Ergänzend dazu wird die zentral zwischen Heuchelheim und Schlüsselheld bei Rambach gelegene

Unterführung (Bauwerk W 03\_B 339, 639; lfd.Nr. 52 BV) durch den Einbau eines Provisoriums während der Bauzeit auf Dauer als Umleitungsstrecke bereitgestellt. Im Übrigen besteht die Pflicht zur Erschaffung eines angemessenen Ersatzes für den Straßenbulasträger erst dann, wenn Zufahrten oder Zugänge auf Dauer unterbrochen werden. Im Umkehrschluss gilt daher, dass nur vorübergehende, insbesondere kurzzeitige Unterbrechungen der Zufahrtsmöglichkeit hinzunehmen sind.

- Ausbaustandard von landwirtschaftlichen Ersatzwegen

Der Bayer. Bauernverband verlangte, dass bei der Anbindung bestehender Feldwege an das Ersatzwegenetz darauf zu achten sei, dass die Wege, insbesondere bei Steilstrecken, einen entsprechenden fahrbaren Belag erhielten. Um Auswaschungen des Weges und der Wegebefestigungen zu vermeiden, sei der Oberflächenbelag im Steigungsbereich entweder in Asphalt-, Beton- oder Pflasterbauweise auszuführen. Die Planung der land- und forstwirtschaftlichen Ersatzwege erfolgt nach den Richtlinien für den ländlichen Wegebau, Ausgabe 1999 (RLW 99, i.V.m. dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau – ARS - Nr. 28/2003 über die "Grundsätze der Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen" des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung). Die Befestigung der Ersatzwege richtet sich dabei nach den vorgenannten Richtlinien. Damit werden Ersatzwege hergestellt, die weiterhin die Bewirtschaftung der Grundstücke gewährleisten. Die RLW stellen den gültigen Stand der Technik dar und sehen erst bei Steigungen von größer als 8 % eine bituminöse Befestigung vor.

#### 3.7.8.14 Funktionsfähigkeit der Grundstücksentwässerung einschließlich Drainagen

Soweit Grundstücksdrainagen, Entwässerungsgräben und Vorfluter während und nach der Baudurchführung berührt werden, ist sichergestellt, dass eine ordnungsgemäße Grundstücksentwässerung gewährleistet ist und auch nach Fertigstellung der Maßnahme keine Verschlechterung gegenüber den bisherigen Verhältnissen verbleibt.

#### 3.7.8.15 Abfluss des Oberflächenwassers

Derzeit wird das Oberflächenwasser von der Bundesautobahn A 3 über die bestehenden Entwässerungseinrichtungen in vorhandene Vorfluter, aber zum Teil auch über Bankett- und Böschungsfächen ungeordnet in die angrenzenden Grundstücke abgeleitet. Im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus ist vorgesehen, das Oberflächenwasser über Rinnen, Mulden und Rohrleitungen zu sammeln und den vorgesehenen Absetzbecken mit nachgeschalteten Regenrückhaltebecken zuzuführen. In diesen Beckenanlagen wird das Autobahnwasser gereinigt werden und die Abflussspitzen zurückgehalten. Anschließend wird das Oberflächenwasser

den vorhandenen Vorflutern (gedrosselt) zugeführt. Durch diese Maßnahmen werden sowohl die landwirtschaftlichen Grundstücke als auch die bestehenden Vorflutgräben von verschmutztem Autobahnwasser entlastet, so dass gegenüber den derzeitigen Verhältnissen durch den sechsstreifigen Ausbau eine deutliche Verbesserung eintreten wird. Am Oberflächenwasserabfluss des natürlichen Geländes, außerhalb der Fahrbahnen werden keine Veränderungen vorgenommen, die das Abflussverhalten dauerhaft negativ beeinträchtigen. Es sind daher keine negativen Auswirkungen durch Oberflächenwasser auf bewirtschaftete Flächen zu befürchten. Im Übrigen ist dem Vorhabenträger aufgegeben, den Abfluss des Oberflächenwassers entsprechend den festgestellten Planunterlagen so auszugestalten, dass sich keine nachteiligen Auswirkungen auf benachbarte Flächen ergeben.

#### 3.7.8.16 Veränderungen der Grundwasserverhältnisse

Gemäß dem vom Vorhabenträger in Auftrag gegebenen Baugrundgutachten liegt der Grundwasserspiegel im gesamten Planfeststellungsabschnitt deutlich unterhalb des Erdplanums der zukünftigen Fahrbahn. Durch den sechsstreifigen Ausbau wird somit nicht dauerhaft und nicht in größerem Umfang in diese Grundwasserverhältnisse eingegriffen. Die Planung ist weiterhin im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach erfolgt und genügt damit sämtlichen wasserwirtschaftlichen Anforderungen, einschließlich einer evtl. Grundwassernutzung. Es sind daher keine dauerhaft spürbaren Veränderungen in der Wasserführung und in den Grundwasserverhältnissen zu befürchten.

#### 3.7.8.17 Landwirtschaftliche Existenzgefährdungen

Soweit der Einwander 7 geltend macht, durch die Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 242 der Gemarkung Heuchelheim in der Existenz gefährdet zu sein, ist dieser Einwand zurückzuweisen. Nach dem dargestellten Umfang der Milchkuhhaltung handelt es sich zweifelsfrei um einen Nebenerwerbsbetrieb. Dieser bietet keine gesicherte alleinige Existenzgrundlage für einen beachtlichen Zeitraum und ist agrarstrukturell von geringerem Gewicht als ein Vollerwerbsbetrieb. In einem derartigen Fall wiegt die Flächeninanspruchnahme für das Straßenbauvorhaben wesentlich weniger schwer, da hierdurch nicht die Gefahr besteht, dass dem Inhaber die wirtschaftliche Existenzgrundlage genommen werden könnte. Selbstverständlich ist allerdings der Wert des in Anspruch genommenen Eigentums zu ersetzen. Soweit möglich, wird der Vorhabenträger sich im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen auch um Ersatz- oder Tauschflächen bemühen. Eine entsprechende Verpflichtung kann im Rahmen der vorliegenden Entscheidung allerdings nicht ausgesprochen werden.

Soweit die Einwander 11 und 12 vortragen, aufgrund der Flächeninanspruchnahme in ihrer Existenz gefährdet zu werden, ist aufgrund

einer Bewirtschaftung von aktuell 12 ha Fläche lediglich von einem landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetrieb auszugehen. Durch die Verschiebung der PWC-Anlage Heuchelheim steigt der Flächenbedarf an der Fl.Nr. 278 der Gemarkung Heuchelheim zwar von 1,63 ha auf 3,1 ha an, wodurch die Einwender 26,1 % der landwirtschaftlichen Grundfläche verlieren. Es wird nicht verkannt, dass dieser Anteil einen Flächenentzug in einer Dimension darstellt, der bei einem Vollerwerbsbetrieb zur Annahme einer Existenzgefährdung führen würde und mit erheblichem Gewicht in die Entscheidung einzufließen hätte. Nachdem es sich derzeit aber nur um einen Nebenerwerbsbetrieb handelt, wiegt die anteilmäßig hohe Flächeninanspruchnahme vorliegend nicht derart schwer. Selbst wenn durch die Maßnahme der Nebenerwerbsbetrieb nicht mehr rentierlich betrieben werden könnte, wäre dies angesichts der Bedeutung des Vorhabens für die Allgemeinheit nach Abwägung der betroffenen Interessen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde hinzunehmen, da der Betrieb nicht die alleinige wirtschaftliche Einkommensquelle sein kann. Dennoch hat der Vorhabenträger auch in diesem Fall zugesagt, sich im Rahmen der Abwicklung des Grunderwerbs um Ersatz- und Tauschflächen zu bemühen.

Der Vortrag des Einwenders 46, er werde durch die Baumaßnahme in seiner landwirtschaftliche Existenz gefährdet, wird zurückgewiesen. Wie der Stellungnahme der Autobahndirektion Nordbayern zu entnehmen ist, werden vorliegend keine Flächen betroffen, die im Eigentum des Einwenders stehen. Die Grundstücke werden im Rahmen des vorliegenden Verfahrens grundsätzlich durch die Grundstückseigentümer repräsentiert. Anders verhält es sich dann, wenn ein Betrieb über Pachtflächen verfügt, die langfristig gesichert sind. Hierunter ist grundsätzlich ein Zeitraum von ca. 5 Jahren zu verstehen. Wenn der Einwender in seinem Schreiben vom 20.02.2012 angibt, dass er über die Flächen teilweise seit Jahrzehnten ohne langfristigen Vertrag verfüge, so ändert dies nichts an der Tatsache, dass eine rechtliche Sicherung, auf die sich der Pächter verlassen kann, hierdurch nicht gegeben ist.

Soweit der Einwender 46 moniert, dass der nördliche Zugang zum Grundstück Fl.Nr. 422 der Gemarkung Heuchelheim abgeschnitten wird, trifft dies zu. Die Autobahndirektion Nordbayern hat allerdings in der Stellungnahme vom 14.01.2011 zugesichert, dass in Abstimmung mit dem Grundstückseigentümer eine neue Zufahrt angelegt wird. Diese Vorgehensweise wird seitens der Planfeststellungsbehörde als zumutbar bewertet.

Der Einwender 41 macht ebenfalls geltend, durch die geplante Maßnahme in seiner wirtschaftlichen Existenzfähigkeit betroffen zu sein. Er ist Vollerwerbslandwirt und bewirtschaftet einen Betrieb mit 80 ha bzw. nach den Ermittlungen der Autobahndirektion Nordbayern sogar 84,7 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche. Der Flächenbedarf aus dem Betrieb beträgt nach den Angaben des Landwirts 3,89 ha Eigentumsflächen sowie 2,05 ha

Pachtflächen. Insgesamt verlöre der Betrieb nach dessen Angaben 5,94 ha an reiner Wiesenfläche, was einem Anteil von 23,7 % entspräche.

Der Einwand ist zurückzuweisen, da nach den Berechnungen des Vorhabenträgers der Bedarf an Eigentumsflächen des Einwenders geringer ausfällt. Die im Folgenden genannten Flächen wurden seitens des Vorhabenträgers im Rahmen der Stellungnahmen konkret und schlüssig aufgelistet. Anhaltspunkte, dass die Zuordnung der Flächen fehlerhaft wäre, liegen nicht vor. Von den 5,15 ha Flächen, die vom Einwender benötigt werden, stehen lediglich 2,3 ha in seinem Eigentum. Weitere 0,48 ha sind längerfristig gesicherte Pachtflächen. 2,37 ha stellen nicht langfristig gesicherte Pachtflächen dar und fallen somit im Rahmen dieses Verfahrens nicht verstärkt ins Gewicht, da der Pächter mit ihrem Verlust stets rechnen muss. Basierend auf diesem Zahlenmaterial ergibt sich eine Betroffenheit von 2,78 ha (Eigentum und längerfristige Pacht), was im Verhältnis zum Betrieb einen Prozentsatz von 3,3 ergibt. Damit liegt die Flächeninanspruchnahme unterhalb der von der Rechtsprechung anerkannten Bagatellgrenze von 5 %, unterhalb derer eine landwirtschaftliche Existenzgefährdung auch ohne Einholung eines gesonderten Gutachtens in der Regel verworfen werden kann.

#### 3.7.8.18 Abwägung

Insgesamt sind die angesprochenen privaten Belange - vor allem aber der private Belang des Eigentumsschutzes, der durch die Flächeninanspruchnahme unmittelbar und erheblich beeinträchtigt wird - mit sehr hohem Gewicht auf Seiten der gegen das Vorhaben streitenden Belange in die Abwägung einzustellen, ohne jedoch angesichts der überwiegenden für das Vorhaben sprechenden Belange die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage zu stellen.

#### 3.7.9 Belange der Jagd

Die Forderung der beteiligten Jagdgenossenschaften Heuchelheim, Schlüsselfeld und Thüngfeld nach Festsetzung eines Entschädigungsanspruches dem Grunde nach für vorhabenbedingte Jagdwertminderungen sind zurückzuweisen, ebenso wie die Forderung nach Errichtung von Wildschutzzäunen und die Schaffung weiterer Wildquerungsmöglichkeiten. Der Jagdpächter des Gemeinschaftsjagdreviers Heuchelheim hat sich der Forderung nach Errichtung von Wildschutzzäunen ebenfalls angeschlossen.

Die Frage der Wertminderung eines Jagdgebietes im Zuge des Baues von Straßen (z.B. Störung des Wildes durch die Baumaßnahme, den Straßenlärm und die zu erwartenden Wildverluste durch den Straßenverkehr aufgrund des zunehmenden Verkehrsaufkommens) ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im entschädigungsrechtlichen Verfahren zu

klären. Eine entsprechende Festsetzung im Planfeststellungsbeschluss ist daher nicht geboten. Wegen evtl. eintretender nachteiliger Folgen des Bauvorhabens steht den betroffenen Jagdgenossenschaften kein weitergehender Entschädigungsanspruch aufgrund der Beeinträchtigung ihres Jagdausübungsrechtes zu. Mit dem Jagdrecht ist weder ein Anspruch auf einen bestimmten Wildbestand noch auf einen bestimmten Jagdertrag verbunden. Nachteile, die die Jagdausübungsberechtigten etwa infolge einer Vergrämung des Wildes oder dadurch erleiden, dass nach dem Bau der Straße Hege- oder Bejagungseinrichtungen verändert werden müssen, konkretisieren lediglich die Situationsgebundenheit der ihnen zustehenden Befugnisse und begründen daher keinen eigenen Entschädigungstatbestand. Ohne dem Ergebnis im entschädigungsrechtlichen Verfahren vorgreifen zu wollen, hält die Planfeststellungsbehörde jedoch die behauptete wesentliche Beeinträchtigung der Jagdreviere für nicht sehr wahrscheinlich. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird sich gegenüber dem derzeitigen Zustand, der vom Vorhandensein der vierstreifigen BAB A 3 geprägt ist, die Situation für Wildtiere insgesamt verbessern. Zum einen wird durch die Aufweitung von Unterführungsbauwerken (Bauwerk W03\_B337, 180; Bauwerk W03\_B339, 639 und Bauwerk W03\_B343, 799) der Lebensraumverbund verbessert. Zum anderen wird durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzeinrichtungen auch der Lebensraum der Wildtiere beruhigt. Eine unvermeidliche Störung des Wildes während der Bauzeit kann zwar nicht ausgeschlossen werden, sie ist aber im Vergleich zu den bestehenden Beeinträchtigungen als unerheblich zu bewerten.

Schutzmaßnahmen zur Vermeidung verkehrsbedingter Wildverluste und zur Aufrechterhaltung vorhandener Wildwechselbeziehungen waren im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht anzuordnen; die Forderung nach Errichtung von Wildschutzzäunen und zusätzlichen Wilddurchlässen war daher im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses zurückzuweisen. Wildschutzzäune sind regelmäßig nicht als Schutzmaßnahmen i.S. des Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG zu behandeln und stellen auch keine Verkehrseinrichtungen oder -anlagen i.S. des § 1 Abs. 4 Nr. 3 FStrG dar. Unabhängig von dem durchgeführten Planfeststellungsverfahren erfolgt die Planung und Errichtung von Wildschutzzäunen in der Regel als freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers nach bestimmten Kriterien – wie etwa Wilddichte, Wildwechsel, Wildverhalten – unter Beteiligung der zuständigen Jagdbehörden und unter Anwendung der Wildschutzzäunrichtlinien (WSchuZR).

### **3.8 Gesamtergebnis der Abwägung**

Abschließend und zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Vorhaben auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum durch 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 sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 im planfestgestellten Abschnitt in ihrer Gesamtheit erscheint für das öffentliche Wohl unverzichtbar. Die Belange, die für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Planfeststellungsabschnitt sprechen, überwiegen im Rahmen der Abwägung und der Gesamtbetrachtung aller einzustellenden öffentlichen und privaten Belange, insbesondere wegen zahlreicher begleitender Maßnahmen, die mit unterschiedlichem Gewicht gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belangen sowie die Umweltauswirkungen. Diese konnten durch verschiedene Regelungen, die dem Vorhabenträger aufzuerlegen waren, und durch diverse Zusagen des Vorhabenträgers derart abgemildert werden, dass unter Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes die Planungsentscheidung zugunsten des Bauvorhabens ausgewogen erscheint und die entscheidungserheblichen Konflikte gelöst sind. Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich, die gesetzlichen Optimierungsgebote sind beachtet. Unter Beachtung aller Umstände ist keine Alternative ersichtlich, die sich bei gleicher Verkehrswirksamkeit gegenüber der plangegenständlichen Variante des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen würde. Damit ist der vorgelegte Plan in der mit diesem Beschluss festgelegten Form auch unter Berücksichtigung der Planungsvarianten unter allen Gesichtspunkten ausgewogen.

#### **4 Straßenrechtliche Entscheidungen**

Eine Straße erhält die Eigenschaft einer Bundesfernstraße durch Widmung (§ 2 Abs. 1 FStrG). Voraussetzung für die Widmung ist, dass der Träger der Straßenbaulast Eigentümer des der Straße dienenden Grundstücks ist, oder der Eigentümer und ein sonst zur Nutzung dinglich Berechtigter der Widmung zugestimmt hat, oder der Träger der Straßenbaulast den Besitz durch Vertrag, durch Einweisung nach § 18f Abs. 1 FStrG oder in einem sonstigen gesetzlichen Verfahren erlangt hat (§ 2 Abs. 2 FStrG).

Die Entscheidung über die Widmung kann 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 (§ 2 Abs. 6 S. 2 FStrG). Wird eine Bundesfernstraße, wozu auch Autobahnen zählen (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 FStrG), verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt, so gilt der neue Straßenteil durch die Verkehrsübergabe als gewidmet, sofern die Voraussetzungen des Abs. 2 vorliegen (§ 2 Abs. 6a S. 1 FStrG). Wird im Zusammenhang mit einer vorgenannten Maßnahme der Teil der Bundesfernstraße dem Verkehr auf Dauer entzogen, so gilt dieser Straßenteil durch die Sperrung als eingezogen (§ 2 Abs. 6a S. 2 FStrG). Die aufzulassenden Teile der BAB A 3 werden also

mit ihrer Sperrung eingezogen, die neuen Teile mit der Verkehrsübergabe gewidmet.

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung der von der Planung betroffenen Straßen und Wege (Staatsstraßen, Gemeindeverbindungsstraßen, Feld- und Waldwege) folgen aus Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 oder Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

Auf die Ausführungen in den Planunterlagen (vgl. Unterlage 7.2) sowie die Bestimmungen unter A 5 wird ergänzend verwiesen.

## **5 Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des Kostengesetzes.

Von der Zahlung einer Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Satz 1 Nr. 1 KG befreit.

## **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig schriftlich erhoben werden. Sie 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 Tatsachen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlung entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 17e Abs. 5 FStrG, § 87b Abs. 3 VwGO).

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

Vor dem Bundesverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies

gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird.

Prozessbevollmächtigter kann ein Rechtsanwalt oder eine sonst nach § 67 Abs. 4 VwGO und nach § 5 RDGEG zur Vertretung berechnigte Person oder Organisation sein.

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung (§ 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG). Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung bzw. Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem o.g. Gericht gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen auf, welche eine Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann ein hierauf gestützter Antrag innerhalb einer Frist von einem Monat gestellt werden. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, an dem der Beschwerter Kenntnis von den Tatsachen erlangt (§ 17e Abs. 4 FStrG).

#### **Hinweis zur Auslegung des Plans**

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Nummer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen beim Markt Wachenroth und der Stadt Schlüsselfeld zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Zeit und Ort dieser Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Diese Auslegung hat allerdings keinen Einfluss auf den Lauf der Rechtsmittelfrist, soweit der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt worden ist.

Witton  
Oberregierungsärztin

Regierung von Oberfranken 

