

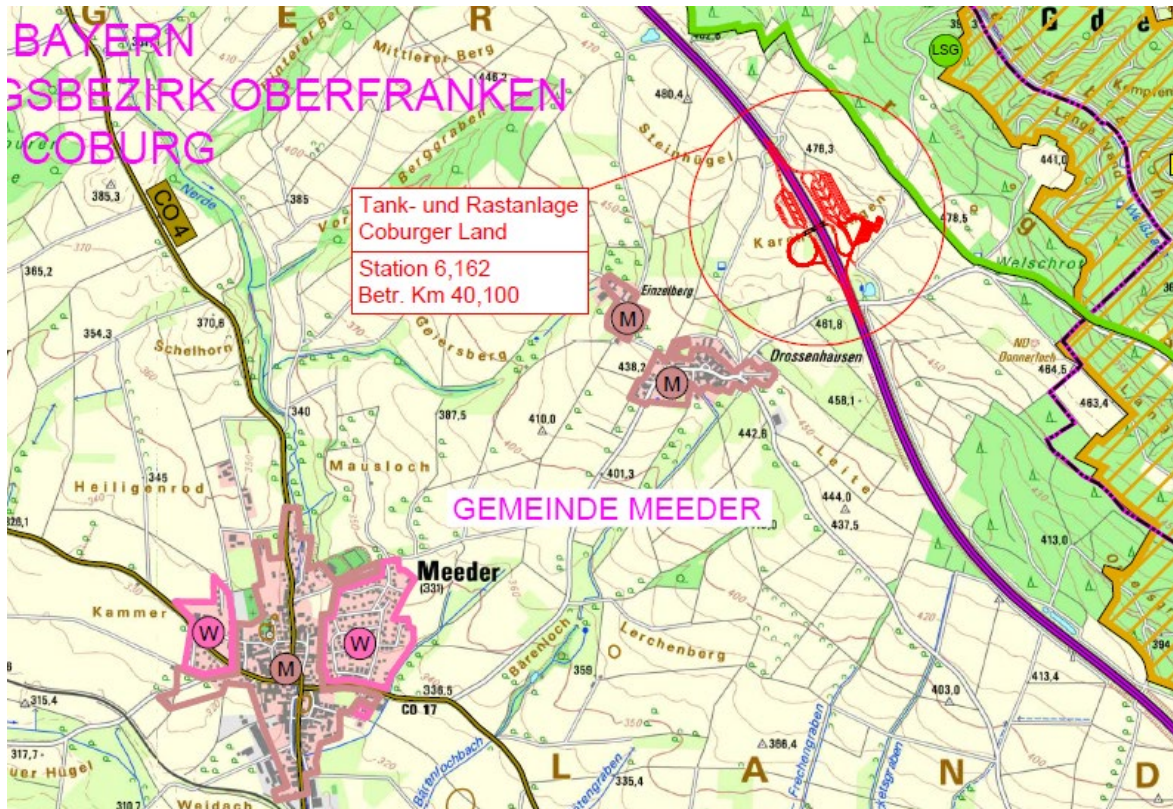


## Planfeststellungsbeschluss

für den

Neubau der Tank- und Rastanlage "Coburger Land" bei Betr.-  
km 40,100 (Abschnitt 100, Station 6, 162) der Bundesautobahn  
A 73 "Suhl-Nürnberg" im Gebiet der Gemeinde Meeder,  
Landkreis Coburg

## Übersichtsplan



Copyright: Bayerische Vermessungsverwaltung, Geobasisdaten 2019  
(Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet)  
Copyright: Bayerisches Landesamt für Umwelt, [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>ÜBERSICHTSPLAN .....</b>	<b>2</b>
<b>INHALTSVERZEICHNIS .....</b>	<b>3</b>
<b>ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS .....</b>	<b>6</b>
<b>A. ENTSCHEIDUNG .....</b>	<b>9</b>
<b>1 FESTSTELLUNG DES PLANS .....</b>	<b>9</b>
<b>2 FESTGESTELLTE UNTERLAGEN .....</b>	<b>9</b>
<b>3 NEBENBESTIMMUNGEN .....</b>	<b>10</b>
3.1 Unterrichtungspflichten .....	10
3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu den Erlaubnissen).....	11
3.3 Natur- und Landschaftspflege, Artenschutz .....	13
3.4 Verkehrslärmschutz .....	16
3.5 Landwirtschaft, Fischerei .....	16
3.6 Sonstige öffentliche Belange, Belange der Leitungsträger .....	17
3.7 Private Belange .....	19
3.8 Zusagen des Vorhabenträgers, Entscheidungen über Einwendungen...	19
<b>4 WASSERRECHTLICHE ERLAUBNISSE .....</b>	<b>21</b>
4.1 Gegenstand/Zweck.....	21
4.2 Plan .....	21
4.3 Erlaubnisbedingungen und –auflagen.....	21
<b>5 KOSTENENTSCHEIDUNG .....</b>	<b>23</b>
<b>B. SACHVERHALT .....</b>	<b>24</b>
<b>1 ANTRAGSTELLUNG .....</b>	<b>24</b>
<b>2 BESCHREIBUNG DES VORHABENS .....</b>	<b>24</b>
2.1 Planerische Beschreibung: .....	24
2.2 Straßenbauliche Beschreibung.....	27
<b>3 VORGESCHICHTE DER PLANUNG UND VORGÄNGIGE PLANUNGSSTUFEN .....</b>	<b>31</b>
<b>4 ABLAUF DES PLANFESTSTELLUNGSVERFAHRENS .....</b>	<b>33</b>
4.1 Auslegung .....	33

<b>4.2</b>	<b>Beteiligung der Träger öffentlicher Belange .....</b>	<b>33</b>
<b>4.3</b>	<b>Online-Konsultation .....</b>	<b>35</b>
<b>C. ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE .....</b>		<b>36</b>
<b>1</b>	<b>VERFAHRENSRECHTLICHE BEWERTUNG.....</b>	<b>36</b>
<b>1.1</b>	<b>Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung) .....</b>	<b>36</b>
<b>1.2</b>	<b>Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen.....</b>	<b>37</b>
<b>2</b>	<b>UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG .....</b>	<b>41</b>
<b>2.1</b>	<b>Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG) .....</b>	<b>41</b>
2.1.1	Beschreibung des Vorhabens .....	42
2.1.2	Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens .....	43
2.1.3	Geprüfte Varianten und wesentliche Auswahlgründe im Rahmen der UVP.....	48
2.1.4	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	48
2.1.4.1	Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen .....	48
2.1.4.2	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen .....	55
<b>2.2</b>	<b>Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 25 UVPG).....</b>	<b>56</b>
2.2.1	Schutzgut Mensch.....	57
2.2.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt .....	57
2.2.3	Schutzgut Fläche und Boden .....	59
2.2.4	Schutzgut Wasser .....	60
2.2.5	Schutzgut Luft und Klima .....	60
2.2.6	Schutzgut Landschaft.....	64
2.2.7	Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter .....	64
2.2.8	Wechselwirkungen .....	65
<b>2.3</b>	<b>Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen.....</b>	<b>65</b>
<b>3</b>	<b>MATERIELL-RECHTLICHE WÜRDIGUNG .....</b>	<b>68</b>
<b>3.1</b>	<b>Rechtsgrundlagen der Planfeststellung .....</b>	<b>68</b>
<b>3.2</b>	<b>Rechtswirkungen der Planfeststellung.....</b>	<b>68</b>
<b>3.3</b>	<b>Planungsermessen .....</b>	<b>69</b>
<b>3.4</b>	<b>Planrechtfertigung/Erforderlichkeit .....</b>	<b>70</b>
3.4.1	Notwendigkeit der Maßnahme .....	70
3.4.2	Defizite des Bestands und Planungsziele .....	71
<b>3.5</b>	<b>Würdigung und Abwägung der öffentlichen Belange und Belange von öffentlichem Interesse .....</b>	<b>75</b>
3.5.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	75
3.5.2	Planungsvarianten .....	76
3.5.2.1	"Null-Variante" .....	77
3.5.2.2	Planfestgestellte Variante .....	77
3.5.2.3	Andere Planungsvarianten.....	77
3.5.2.4	Beurteilung der Umweltverträglichkeit der Varianten: .....	79
3.5.2.5	Einwendungen zur planfestgestellten Variante .....	79
3.5.2.6	Ergebnis des Variantenvergleichs.....	81

3.5.3	Ausbaustandard, Dimensionierung und Ausgestaltung.....	81
3.5.4	Immissionsschutz, Bodenschutz, Lichtimmissionen.....	83
3.5.4.1	Verkehrslärmschutz .....	83
3.5.4.2	§ 50 BImSchG – Trassierung, Gradiente: .....	84
3.5.4.3	Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge.....	84
3.5.4.4	Berechnungsgrundlagen und Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen.....	86
3.5.4.5	Beurteilung und Ergebnis .....	87
3.5.4.6	Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Lärmschutz .....	87
3.5.4.7	Schadstoffbelastung.....	89
3.5.4.8	Bodenschutz .....	90
3.5.4.9	Lichtimmissionen.....	91
3.5.5	Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz .....	92
3.5.5.1	Schutzgebiete, geschützte Flächen, Biotop, Ausnahmen .....	92
3.5.5.2	Allgemeiner Artenschutz .....	93
3.5.5.3	Besonderer und strenger Artenschutz.....	94
3.5.5.4	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung) .....	102
3.5.6	Klimaschutz.....	110
3.5.7	Gewässerschutz.....	113
3.5.7.1	Wasserversorgung, Schmutzwasserentsorgung .....	113
3.5.7.2	Entwässerungsplanung für Niederschlagswasser.....	114
3.5.7.3	Bewirtschaftungsziele der §§ 27 und 47 WHG.....	116
3.5.7.4	Einwendungen im Zusammenhang mit Gewässerschutz.....	118
3.5.8	Landwirtschaft als öffentlicher Belang.....	121
3.5.8.1	Vorhabenauswirkungen und Schutzvorkehrungen.....	122
3.5.8.2	Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Land- und Forstwirtschaft .....	122
3.5.9	Bezirk Oberfranken - Fachberatung für Fischerei .....	126
3.5.10	Sonstige öffentliche Belange.....	127
3.5.10.1	Träger von Versorgungsanlagen.....	127
3.5.10.2	Denkmalschutz .....	128
3.5.10.3	Belange der Gemeinde Meeder .....	128
3.5.10.4	Belange der Gemeinde Lautertal .....	128
<b>3.6</b>	<b>Würdigung und Abwägung privater Belange .....</b>	<b>129</b>
3.6.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden .....	129
3.6.1.1	Bedarf/Kabinenschlafverbot .....	129
3.6.1.2	Finanzierung der Kläranlage .....	129
3.6.1.3	Wasserversorgung .....	130
3.6.1.4	Mangelnde Rentabilität und mangelnde Möglichkeit der Verpachtung .....	130
3.6.1.5	Baustellenzufahrt während der Bauphase .....	131
3.6.1.6	Fehlende Ladestationen für Elektrofahrzeuge und Fahrzeuge mit alternativem Antrieb, Einsatz regenerativer Energien bei der Gebäudetechnik.....	131
3.6.2	Grunderwerb, vorübergehend beanspruchte Flächen und dauernd belastete Grundstücke ....	132
3.6.3	Flächenverlust, Existenzgefährdung .....	133
3.6.4	Einzelne Einwender .....	134
3.6.4.1	Einwender P 1 bis P 20.....	134
3.6.4.2	Einwender P 16.....	135
<b>3.7</b>	<b>Gesamtergebnis der Abwägung.....</b>	<b>136</b>
<b>4</b>	<b>BEGRÜNDUNG DER WASSERRECHTLICHEN ERLAUBNIS .....</b>	<b>137</b>
<b>5</b>	<b>KOSTENENTSCHEIDUNG .....</b>	<b>140</b>
	<b>RECHTSBEHELFSBELEHRUNG .....</b>	<b>141</b>

## Abkürzungsverzeichnis

A/E – Flächen	Ausgleichs-/Ersatzflächen
ABSP	Arten- und Biotopschutzprogramm
AD	Autobahndreieck
AK	Autobahnkreuz
Art.	Artikel
AS	Anschlussstelle
ASK	Artenschutzkartierung
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BayKompV	Bayerische Kompensationsverordnung
BayLfD	Bayerischer Landesbeauftragter für Datenschutz
BayLplG	Bayerisches Landesplanungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMB	Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGh	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bek	Bekanntmachung
Betr.-km	Betriebskilometer
BGBI	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Verkehrslärmschutzverordnung)
39. BImSchV	39. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
BMDVI	Bundesminister für Digitales und Verkehr
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BT-Drs.	Bundestagsdrucksache
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
CEF	vorgezogene funktionserhaltende Ausgleichsmaßnahmen
dB(A)	A-Bewertung des Schallpegels
DIN	Deutsche Industrienorm

DVBI	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
DWA	Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.
DWA-A-117	Arbeitsblatt "Bemessung von Regenrückhalteräumen"
ERS	Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen
EuGH	Europäischer Gerichtshof
FCS	Maßnahme zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustandes
FFH-Gebiet	Flora-Fauna-Habitat-Gebiet
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
Fl.Nr.	Flurstücksnummer
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrBAG	Fernstraßen-Bundesamt-Ermächtigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
FWK	Flusswasserkörper
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
Gmkg.	Gemarkung
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
ha	Hektar
hNB	Höhere Naturschutzbehörde
Inv.Nr.	Inventarnummer
KG	Bayerisches Kostengesetz
KSG	Klimaschutzgesetz
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LEP	Landesentwicklungsprogramm Bayern
LfU	Bayerisches Landesamt für Umwelt
NuR	Natur und Recht, Zeitschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OGewV	Oberflächengewässerverordnung
PIK	Produktionsintegrierte Kompensation
PlanSiG	Planungssicherstellungsgesetz
PWC	Parkplatz mit WC
RAA	Richtlinie für die Anlage von Autobahnen
RAS-Ew	Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Entwässerung
RAS-LP4	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege Abschnitt 4
Rdnr.	Randnummer
REwS 2021	Richtlinien für die Entwässerung von Straßen, Ausgabe 2021
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen

RLuS	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen - RLuS 2012, Fassung 2020-
ROG	Raumordnungsgesetz
RRHB	Regenrückhaltebecken
RV	Regelungsverzeichnis
saP	spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
St	Staatsstraße
StMUV	Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz
THG	Treibhausgas
TR	Tank- und Rastanlage
TÖB	Träger öffentlicher Belange
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VDI	Verband Deutscher Ingenieure
VLärmSchR	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WP	Wertpunkte
WWA	Wasserwirtschaftsamt
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie



Die Regierung von Oberfranken erlässt folgenden Planfeststellungsbeschluss:

## A. Entscheidung

### 1 Feststellung des Plans

Der Plan für den Neubau der Tank- und Rastanlage "Coburger Land" bei Betr.-km 40,100 (Abschnitt 100, Station 6,162) der Bundesautobahn A 73 "Suhl-Nürnberg" im Gebiet der Gemeinde Meeder, Landkreis Coburg, wird mit den sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss ergebenden Änderung und Ergänzungen festgestellt.

### 2 Festgestellte Unterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlagen	Blatt	Bezeichnung	Maßstab
<b>1</b>		<b>Erläuterungsbericht</b> Anlage 1: UVP-Bericht Anlage 2: Tabellarische Gegenüberstellung zum Vergleich der Standorte	
<b>2</b>		<b>Übersichtskarte</b>	1 : 100 000
<b>3</b>		<b>Übersichtslagepläne</b>	
	1	Übersichtslageplan	1 : 25 000
	2	Luftbildübersichtslageplan	1 : 5 000
<b>4</b>		<b>Übersichtshöhenplan</b>	entfällt
<b>5</b>		<b>Lageplan</b>	1 : 1.000
<b>6</b>		<b>Höhenpläne</b>	
	1	Höhenplan Ein- und Ausfahrt West (Achse 310)	1 : 1 000/100
	2	Höhenplan Bus-Umfahrt West (Achse 320)	1 : 1.000/100
	3	Höhenplan PKW-Umfahrt West (Achse 330)	1 : 1.000/100
	4	Höhenplan Überführung Süd (Achse 340)	1 : 1.000/100
	5	Höhenplan Ein- und Ausfahrt Ost (Achse 410)	1 : 1.000/100
	6	Höhenplan Großraum- u. Schwertransport- Umfahrt Ost (Achse 420)	1 : 1.000/100
	7	Höhenplan LKW-Umfahrt (Achse 430)	1 : 1.000/100
	8	Höhenplan Bus-Umfahrt (Achse 440)	1 : 1.000/100
	9	Höhenplan Überführung Nord (Achse 450)	1 : 1.000/100
<b>7</b>		<b>Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen</b>	<b>entfällt</b>
<b>8</b>		<b>Entwässerungsmaßnahmen</b>	
	1	Lageplan der Einzugsgebiete T+R	1 : 2.500
	2	Detailplan Absetz- und Regenrückhaltebecken 40-1	1 : 200
	3	Systemplan Absetz- und Regenrückhaltebecken 40-1	1 : 500 und 1 : 100
<b>9</b>		<b>Landschaftspflegerische Maßnahmen</b>	
<b>9.1</b>		<b>Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan</b>	
	1	Tank- und Rastanlage	1 : 1.000
	2	Suchraum Lebensraumoptimierung für Feldbrüter	1 : 25.000
<b>9.2</b>		<b>Maßnahmenblätter</b>	

<b>9.3</b>		<b>Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation</b>	
<b>10</b>		<b>Grunderwerb</b>	
<b>10.1</b>		<b>Grunderwerbsplan</b>	1 : 1.000
<b>10.2</b>		<b>Grunderwerbsverzeichnis</b>	
<b>11</b>		<b>Regelungsverzeichnis</b>	
<b>12</b>		<b>Widmung, Umstufung, Einziehung</b>	entfällt
<b>14</b>		<b>Straßenquerschnitt</b>	
<b>14.1</b>		<b>Regelquerschnitte</b>	
	1	Regelquerschnitt PWC-Westseite	1 : 50
	2	Regelquerschnitt T+R-Ostseite	1 : 50
<b>14.2</b>		<b>Sonderquerschnitte – Kennzeichnende Querschnitte</b>	
	1	Kennzeichnender Querschnitt 6,062	1 : 200
	2	Kennzeichnender Querschnitt 6,162	1 : 200
	3	Kennzeichnender Querschnitt 6,242	1 : 200
<b>16</b>		<b>Lageplan Ver- und Entsorgung</b>	1 : 1.000
<b>17</b>		<b>Immissionstechnische Unterlagen</b>	
<b>18</b>		<b>Wassertechnische Unterlagen</b>	
<b>18.1</b>		<b>Wassertechnische Untersuchungen</b>	
<b>18.2</b>		<b>Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie</b>	
<b>19</b>		<b>Umweltfachliche Untersuchungen</b>	
<b>19.1.1</b>		<b>Textteil zum Landschaftspflegerischer Begleitplan</b>	
<b>19.1.2</b>		<b>Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan</b>	1 : 2.000
<b>19.1.3</b>		<b>Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)</b>	
<b>19.2</b>		<b>FFH-Vorprüfung</b>	

sämtlich gefertigt bzw. aufgestellt von der Autobahndirektion Nordbayern, Nürnberg, unter dem Datum 26.04.2019.

### **3 Nebenbestimmungen**

Der Bundesrepublik Deutschland -Bundesstraßenverwaltung- werden außer den sich aus Spalte 5 des Regelungsverzeichnisses -RV- ergebenden Verpflichtungen folgende weitere Verpflichtungen auferlegt:

Hinweis:

Nachstehende Auflagen und Nebenbestimmungen gehen jeder zeichnerischen oder schriftlichen Darstellung in den festgestellten Plänen vor.

#### **3.1 Unterrichtungspflichten**

Der Zeitpunkt des Baubeginns und der voraussichtliche Bauablauf sind folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekannt zu geben:

- 3.1.1 der Deutschen Telekom Technik GmbH, Technik Niederlassung Süd, Memmelsdorfer Str. 209a, 96052 Bamberg
- 3.1.2 der SÜC Energie und H<sub>2</sub>O GmbH, 96419 Coburg
- 3.1.3 dem Fischereiberechtigten in der Lauter (vgl. Ziff. 3.5.3.1)
- 3.1.4 dem Landratsamt Coburg – Wasserrechtsbehörde – sowie dem Wasserwirtschaftsamt Kronach
- 3.1.5 dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege **fünf Monate** vor Baubeginn (s.a. Ziffern 3.6.1)
- 3.1.6 Der Vorhabenträger hat den Beginn der Baustelleneinrichtung, den Beginn der Baumaßnahme, den Beginn der landschaftsgestaltenden Maßnahmen und deren jeweilige Beendigung der Planfeststellungsbehörde, der höheren Naturschutzbehörde und der unteren Naturschutzbehörde mit einem Vor- bzw. Nachlauf von **zwei Wochen** anzuzeigen.

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

- 3.2.1 Die in dem Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberfranken vom 31.07.2000 (Nr. 225-4354.10-2/98) unter 4.4, 4.7, 4.15 festgesetzten Nebenbestimmungen sind weiterhin zu beachten, soweit hier keine spezielleren Regelungen getroffen werden.

- 3.2.2 **Abweichend** von der Darstellung in den Plänen 8.1, 8.2 und 8.3 sowie dem Fachbeitrag unter 18.1 wird festgesetzt, dass – wie vom Vorhabenträger freiwillig zugesagt-, in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach das Rückhaltevolumen des RRHB 40-1 auf eine 0,1/a Wiederkehrhäufigkeit (**10-jähriges Regenerignis**) dimensioniert wird. Dabei sind zur Dimensionierung des Regenrückhalteriums auch auf Grundlage der REwS 2021 die maximalen Ansätze nach Arbeitsblatt DWA-A-117 in den Berechnungen anzusetzen. Somit wird ein Rückhaltevolumen von 2.675 m<sup>3</sup> umgesetzt.

Hierbei wird davon ausgegangen, dass dieser Rückhalt durch Absenken des Dauerstaus im RRHB 40-1 und Anpassung der Auslaufbauwerke erreicht werden kann und somit kein zusätzlicher Flächenbedarf notwendig wird. Die sich ergebenden Änderungen sind in ergänzenden Planunterlagen vorzulegen und müssen vor Baubeginn durch die Fachbehörde geprüft sein.

- 3.2.3 Der direkte Zulaufgraben vor der Regenwasserbehandlungsanlage ist für eine Versickerung des gesammelten Niederschlagswassers nicht geeignet, da der Abfluss des Niederschlagswassers aus dem Planungsbereich der Tank- und Rastanlage "Coburger Land" stärker belastet ist, als dem Schutzbedürfnis des aufnehmenden Gewässers angemessen ist. Damit ist eine Behandlung des Niederschlagswassers erforderlich, die erst im Absetzbecken sichergestellt

wird. Da im Zulaufgraben keine Versickerung stattfinden darf, **ist dieser Grabenbereich abzudichten**. In den oberhalb geplanten Gräben und Mulden, die das Oberflächenwasser aus den angrenzenden Bereichen (Banketten und Böschungen, usw.) sammeln, kann eine Versickerung durch die Oberbodenschicht stattfinden. Die notwendige Dicke der Oberbodenschicht ergibt sich dann aus den qualitativen Nachweisen für die Teilbereiche, sie muss jedoch mindestens 10 cm betragen.

3.2.4 **Ergänzend** zu den Planunterlagen wird festgesetzt, dass das anfallende Niederschlagswasser aus dem Gefahrstoffbereich der Tankstelle gesondert zu sammeln und zu behandeln ist. Der Tankstellenbereich ist entsprechend abzugrenzen. Für die Behandlung dieses Niederschlagswassers ist eine Abscheidungsanlage erforderlich. Die Einleitung muss in die geplante Schmutzwasserkanalisation erfolgen. Die entsprechenden Planunterlagen dazu sind mit den Unterlagen für das erforderliche Baugenehmigungsverfahren dem Landratsamt Coburg vorzulegen. Die Beachtung dieser Auflage ist einem evtl. künftigen Konzessionsnehmer ebenfalls aufzuerlegen.

3.2.5 Beim **Umgang mit wassergefährdenden Stoffen** ist folgende Festlegung zu beachten:

Im Havariefall mit wassergefährdenden Stoffen ist unverzüglich die Polizei, das Wasserwirtschaftsamt Kronach sowie die Fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft am Landratsamt Coburg zu informieren. Die sich ansammelnden wassergefährdenden Stoffe sind umgehend schadlos und hinsichtlich ihrer abfallrechtlichen Bestimmungen zu beseitigen.

In Bereichen, die nicht an die zu errichtende Abscheideeinrichtung angeschlossen sind, dürfen wassergefährdende Stoffe weder umgeschlagen noch verwendet werden.

Bei Anschlüssen an die Regenwasserkanäle ist sicherzustellen, dass es nicht zu unzulässigen Fehlan schlüssen kommt. Diese Verpflichtung ist auch dem künftigen Konzessionsnehmer aufzuerlegen.

3.2.6 Es ist sicherzustellen, dass bei Bauten im erfassten Bereich kupfer-, zink- und bleigedackte Dachflächen (>500 m<sup>2</sup>) vermieden werden oder in entsprechend dauerhaft beschichteter Ausführung verwendet werden, die hohe Metallkonzentrationen im ersten Regenabfluss verhindern.

3.2.7 Vorhandene Entwässerungseinrichtungen und Seitengräben im Umgriff des Vorhabens, müssen entsprechen angepasst werden. Bereiche, auf denen wild abfließendes Oberflächenwasser auftreten kann, muss schadlos abgeleitet werden.

3.2.8 Es ist ein Bodenschutzkonzept zu erstellen und eine bodenkundliche Baubegleitung durchzuführen.

3.2.9 Weitere Bedingungen und Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen sollten, bleiben vorbehalten, insbesondere falls sich die bestehenden Verhältnisse ändern.

### **3.3 Natur- und Landschaftspflege, Artenschutz**

3.3.1 Vermeidungsmaßnahmen und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF):

3.3.1.1 Die notwendigen Rodungsarbeiten dürfen nur außerhalb der Vogelbrutperiode (1. März bis 30. September eines Jahres) durchgeführt werden (vgl. § 39 Abs. 5 BNatSchG).

3.3.1.2 Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze dürfen nicht auf ökologisch wertvollen Flächen erfolgen. Zum Schutz von wertvollen Biotopstrukturen, insbesondere bei der biotopgeschützten Hecke auf im Ökoflächenkataster verzeichneten Fläche Fl.Nr. 327 Gmkg. Drossenhausen (1.1 V), und bei dem westlich der Autobahnunterführung befindlichen, biotopkartierten Feldgehölz 5631-0097-0009 sind die Schutzmaßnahmen gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4 (Zäune um Hecken und Gehölze) anzuwenden. Die Tabuflächen für den Baubetrieb sind im Gelände durch Bretterzaun zu kennzeichnen und zu beachten.

3.3.1.3 Weitere Schutz- und Minimierungsmaßnahmen gemäß LBP:

Reptilienschutzzaun, Abfangen und Umsiedlung von Zauneidechsen:

Durch den Neubau geht auch ein Bereich mit Zauneidechsen dauerhaft verloren. Als CEF-Maßnahme wird deshalb festgesetzt, die Tiere vor Baubeginn abzufangen (3 V) und auf ein Ersatzhabitat im Nordosten der Rastanlage umzusiedeln (6 A<sub>CEF</sub>). Bei der Ersatzfläche handelt es sich um artenreiches Grünland, welches mit geeigneten Strukturen (Einbau von Steinriegeln, Sandflächen, Totholz) als Zauneidechsenlebensraum zu optimieren ist.

3.3.1.4 Durch den Neubau werden 11 Brutreviere der Feldlerche und 1 Brutrevier der Wiesenschafstelze direkt überbaut. Der Ausgleich dafür soll auf geeigneten Flächen innerhalb des Suchraums erfolgen (7 A<sub>CEF</sub>).

Zur artenschutzrechtlichen Bewältigung dieses Konfliktes sind die drei Maßnahmen-Varianten des Merkblattes "Feldlerche" des LfU (Arbeitshilfe zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung - Feldlerche, Oktober 2017), in der Fassung der Hinweise des StMUV 63b-U8645.4-2 vom 22.02.2023 "CEF-Maßnahmen für die Feldlerche in Bayern" anzuwenden: Lerchenfenster mit Blüh- oder Brachestreifen oder Blühfläche/-streifen mit Ackerbrache oder erweiterter Saatreihenabstand bzw. Kombination(en) der drei Varianten (siehe Nr. 7.2.2 bis 7.2.4 des Merkblatts). Die Umsetzung erfolgt hier durch produktionsintegrierte Kompensation (PIK) auf wechselnden Flächen; die Umsetzung ist durch sogenannte "institutionelle Sicherung" vertraglich sichergestellt.

- 3.3.1.5 Die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (6 A<sub>CEF</sub> für Zauneidechsen und 7 A<sub>CEF</sub> für Feldbrüter) müssen so früh wie möglich durchgeführt werden und zum Zeitpunkt des Baueingriffs wirksam sein. Der Vorhabenträger hat in einem Bericht gemäß § 17 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG an die Sachgebiete 32 und 51 die Wirksamkeit der CEF-Maßnahmen zu Baubeginn und 10 Jahre danach nachzuweisen.

Die AE/CEF-Maßnahmen auf wechselnden Flächen müssen mindestens 25 Jahre wirksam und gesichert sein. Zusätzliche Festsetzungen bleiben vorbehalten für den Fall, dass die institutionelle Sicherung der PIK-Maßnahmen auf wechselnden Flächen ausfallen sollte.

- 3.3.2 Auflagen zum landschaftspflegerischen Begleitplan

- 3.3.2.1 Der Vorhabenträger hat im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens folgende landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) in einem Gesamtumfang von 379.583 Wertpunkten nach der BayKompV durchzuführen:

A/E-Maßnahme	Beschreibung	Wertpunkte
5.1.A	Extensivgrünland "Lange Berge"	22.855
5.2 A	Extensivgrünland "Höhnsäcker"	332.728
7 A <sub>CEF</sub>	Lebensraumoptimierung für Feldbrüter	24.000
	<b>Summe</b>	<b>379.583</b>

Die entstehende Überkompensation von 10.054 WP ist ins Ökokonto der Autobahn GmbH aufzunehmen, um bei zukünftigen Baumaßnahmen Berücksichtigung durch Anrechnung gewährleisten zu können.

- 3.3.2.2 Auflagen der unteren Naturschutzbehörde

- 3.3.2.2.1 Böschungflächen und Flächen für extensive Wiesen

Die vorgenannten Flächen sind jeweils ohne Oberbodenandekung zu belassen, wenn technisch möglich.

- 3.3.2.2.2 Flächen für artenreiches Grünland

Die Flächen sind jährlich jeweils nur zur Hälfte zu mähen, um Strukturen für Insekten, Vögel und Kleinsäuger zu schaffen und zu erhalten. Soweit in den Maßnahmenblättern (UI 9.2) davon abweichende differenzierte Hinweise zur Pflege und Unterhaltung angegeben sind, ist die Pflege im Detail noch mit den Naturschutzbehörden abzustimmen.

- 3.3.2.2.3 Ansaat extensives Grünland

Zur Ansaat ist eine gebietseigene Gras-Kräutermischung mit mindestens 50 % Kräuteranteil zu verwenden.

#### 3.3.2.2.4 Ausgleichsfläche Nr. 5.2 A

Aus naturschutzfachlicher Sicht werden für eine strukturreiche Fläche, die den Ausgleichsanforderungen entsprechen soll, folgende Maßnahmen notwendig:

- Abtrag des nährstoffreichen Oberbodens auf mindestens der Hälfte der Fläche. Der Boden kann als flache Geländemodellierungen auf der Fläche bleiben.
- Ansaat der Fläche im Heublumenverfahren von Spenderflächen (z.B. Fl.Nrn. 658 und 661, Gmkg. Grattstadt)
- Belassen von mindestens 10 Meter breiten Saumbereichen, die nur sporadisch gemäht werden (alle drei bis vier Jahre), um Insekten die Überwinterung zu ermöglichen
- Schaffung zusätzlicher Strukturen durch Totholzhaufen, Wurzelstöcke und Lesesteinhaufen, ggf. flacher Bodenmulden als Wassertümpel, zumindest in den Randbereichen der Ausgleichsfläche
- Am Rand der Fläche im Übergang zur PWC Fläche sind ein Geländehügel und dichte Abpflanzung vorzusehen, um Störungen und Beeinträchtigungen durch anthropogene Einflüsse zu minimieren.

Als Anregung zur Gestaltung der Fläche werden die Beispiele der Ausgleichsflächen auf den Grundstücken der Fl.Nrn. 397 und 406 der Gmkg. Ahlstadt und der Fl.Nr. 646 der Gmkg. Grattstadt empfohlen.

#### 3.3.2.2.5 CEF-Flächen für Eidechsen Nr. 6 A und Extensivgrünland Nr. 5.1 A

Die Flächen sind an den Rändern dicht mit Gehölzen abzapflanzen, um anthropogene Störungen zu minimieren.

#### 3.3.2.2.6 Beleuchtungskonzept

Die notwendige Beleuchtung der Verkehrswege ist mit insektenfreundlicher Beleuchtung (Lichtfarbe) zu gestalten. Die Beleuchtungsintensität ist auf ein möglichst geringes Maß zu reduzieren. Lichtabstrahlung der Beleuchtung darf nur nach unten, zum Boden erfolgen. Eine Abstrahlung zum Himmel sowie zu nicht beleuchtungsrelevanten Arealen (v.a. Richtung Waldgebiet Weisbachsgrund) ist zu vermeiden.

Während der Nachtstunden ist eine nochmalige Reduzierung vorzusehen. Eine Beleuchtung der Gebäudewände ist möglichst zu unterlassen. Auf beleuchtete Werbeanlagen sollte verzichtet werden.

Diese Auflagen sind auch dem künftigen Konzessionsnehmer mitzuteilen.

- 3.3.2.3 Die A/E-Flächen sind im Rahmen der Ausführungsplanung im Detail noch mit den Naturschutzfachbehörden abzustimmen. Der Vorhabenträger übermittelt den Naturschutzfachbehörden hierzu die Gestaltungs- und Pflegepläne.
- 3.3.2.4 Die A/E-Flächen sind spätestens 1 Jahr nach der Verkehrsfreigabe fertig zu stellen. Die Ausgleichsflächen sind vom Vorhabenträger bis zu diesem Zeitpunkt auch dem Ökoflächenkataster zu melden. Auf den A/E-Flächen sind autochthone Gehölze und nach Möglichkeit Naturgemische (Mähgutübertragung aus einer geeigneten Spenderfläche) zu verwenden.
- 3.3.2.5 Die A/E-Flächen sind solange zu pflegen und zu unterhalten, wie der Eingriff wirkt.
- 3.3.2.6 Eine Nachbesserung des Ausgleichskonzepts bleibt vorbehalten, wenn die prognostizierten Zielzustände (Biotop- und Nutzungstypen) nicht erreicht werden können.

#### **3.4 Verkehrslärmschutz**

- 3.4.1 Die einschlägigen Vorschriften zum Schutz gegen Bau-, Geräte- und Maschinenlärm sowie über die Zulässigkeit von Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeit sind zu beachten.

#### **3.5 Landwirtschaft, Fischerei**

- 3.5.1 Ggf. Fachauflagen

Die betroffenen Landwirte sind möglichst rechtzeitig (15. Mai eines Jahres) vor Baubeginn in geeigneter Weise (z.B. ortsübliche Bekanntmachung durch die jeweilige Gemeinde) 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 gewährten 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, es sei denn, die Rückforderung der Subventionszahlung hat der Subventionsempfänger selbst zu vertreten.

- 3.5.2 Landwirtschaftlich genutzte Flächen, die vorübergehend für die Durchführung der Baumaßnahme 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.

### 3.5.3 Fischerei

3.5.3.1 Der betroffene Fischereiberechtigte in der Lauter ist von den geplanten Baumaßnahmen und der Niederschlagswassereinleitung zu informieren.

3.5.3.2 Der Fischereiberechtigte ist im Interesse der Schadensminderungspflicht durch die Unternehmerin unverzüglich von allen Vorkommnissen zu unterrichten, die zu Fischereischäden bzw. Fischsterben im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen und der Niederschlagswassereinleitung führen könnten.

3.5.3.3 Bei der Abwicklung der Baumaßnahmen ist eine Verschmutzung des fraglichen Gewässerabschnittes des „Graben zur Lauter“ und der Lauter zu vermeiden. Wenn bei der Baumaßnahme Sedimentablagerungen in den betroffenen Gewässerbereichen auftreten (insbesondere in den Staubereichen), sind diese auf Kosten der Vorhabenträgerin wieder zu beseitigen. Diese Beseitigung von Sedimentablagerungen muss auch dann erfolgen, wenn diese im laufenden Betrieb auftreten.

3.5.3.4 Bei der Durchführung der Baumaßnahmen ist darauf zu achten, dass bei der Verwendung von frischem Beton eine pH-Erhöhung durch Kalkausschwemmungen im „Graben zur Lauter“ und in der Lauter nicht eintritt. Erforderlichenfalls sind Auffangbecken für das ablaufende Wasser aus den betonierten Strukturen zu schaffen.

3.5.3.5 Infolge der Baumaßnahmen und der Niederschlagswassereinleitung darf sich der ökologische Zustand des FWK 2\_F105 nicht weiter verschlechtern.

3.5.3.6 Alle Anforderungen an den guten ökologischen Zustand gemäß OGewV dürfen in der Lauter durch die Einleitung nicht beeinträchtigt werden. Die einschlägige Einstufung des FWK 2\_F105 nach OGewV hinsichtlich der Fischgemeinschaften ist Sa-HR (Gewässertyp 9.1\_K; vgl. Wasserkörper-Steckbrief).

3.5.3.7 Fisch- bzw. Fischnährtier-schädliche Stoffe dürfen nicht in die Lauter gelangen. Zum dauerhaften Erhalt der Fischfauna und der Fischnährtiere darf es durch die Einleitung sowohl im Einleitungsbereich als auch unterhalb nicht dauerhaft zu einer Verschlechterung des chemischen Zustandes gemäß EU-WRRL oder der Wassergüte gemäß OGewV kommen.

3.5.3.8 Weitere Auflagen zur Wahrung weiterer schutzwürdiger fischereibiologischer Belange bleiben vorbehalten.

## 3.6 Sonstige öffentliche Belange, Belange der Leitungsträger

### 3.6.1 Denkmalschutz

Im Planungsraum befindet sich die Vermutung eines Bodendenkmals im östlichen Bereich der zukünftigen Raststätte gemäß folgendem Auszug aus der Denkmalliste der Bodendenkmäler:

Gemeinde Meeder, Landkreis Coburg

Vorgeschichtliche Siedlung

Inv.Nr. V-4-563 1-0001

Fl.Nrn. 281; 314; 315; 315/1; 315/2; 321 der Gmkg. Drossenhausen

Soweit es durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der -ausführung möglich ist, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

Der Vorhabenträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Vermutungen/Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabenbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf von **5 Monaten** in seinen Bauablauf ein.

Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabenträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten für eine wissenschaftliche Auswertung der Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

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

### 3.6.2 Polizei

Zur Errichtung jeweils einer Radlastwaage auf der TR Coburger Land und dem PWC Coburger Land sind zwei Einfräsungen für die Einfassung der Radlastwaage vorzusehen. Diese sind zwischen der Autobahn GmbH und der VPI Coburg abzustimmen.

### 3.6.3 Behindertenbeauftragte/r des Landkreises Coburg

Als Grundlage für die Ausführungen der Gesamtplanung soll DIN 18040 - Teil 1 und 3, Gebäude und Freiflächen im öffentlichen Raum, dienen. Vorzusehen sind an jedem WC-Bereich drei Behinderten-PKW-Stellplätze. Im Raststättenbereich soll ebenfalls ein barrierefreies WC möglichst ebenerdig eingebaut werden.

Blindenleitsysteme sind entsprechend DIN-Norm vorzusehen und umzusetzen. Bordabsenkungen der Randsteine sind ebenfalls der DIN entsprechend mit einem Höhenunterschied von etwa 2 cm in den Übergangsbereichen vorzusehen.

Sollten Rampen erforderlich sein, ist die Mindestneigung von 6 % nicht zu überschreiten.

Diese Auflagen sind auch einem künftigen Konzessionsnehmer mitzuteilen.

Der/Die Behindertenbeauftragte/r des Landkreises ist bei den weiteren Planungsschritten zu beteiligen.

### 3.6.4 Belange der Gemeinde Meeder

#### 3.6.4.1

Der derzeitige Zustand der im Zuge der Baumaßnahme zu benutzenden Gemeindeverbindungs- und Ortsstraßen sowie der öffentlichen Feld- und Waldwege in der Baulast der Gemeinde Meeder ist vor Baubeginn für Zwecke der Beweissicherung zu dokumentieren. Die Beweissicherung erfolgt unter Beteiligung der jeweiligen Eigentümer und Bewirtschafter vor Baubeginn und nach Abschluss der Bauarbeiten bzw. Wiederherstellung der Grundstücke. Dabei festgestellte Schäden sind durch den Vorhabenträger zu dessen Lasten zu beseitigen.

## 3.7 Private Belange

### 3.7.1

Fragen der Entschädigung, insbesondere wegen vorübergehender Inanspruchnahme von Grundstücken als Logistikfläche für den Baubetrieb und als Arbeitsfläche für die Verlegung von Kabeln und Entwässerungsleitungen sowie aufgrund von baulichen Schäden an Eigentum aufgrund von Baumaßnahmen bleiben nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten.

## 3.8 Zusagen des Vorhabenträgers, Entscheidungen über Einwendungen

Regelungen und Maßnahmen, über die die Vorhabenträgerin im Verfahren Zusagen gemacht bzw. über die sie mit Dritten Vereinbarungen getroffen hat, sind zu beachten und durchzuführen. Sie sind jedoch nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen oder im verfahrensgegenständlichen Schriftverkehr gefunden haben und sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss nichts Anderes ergibt.

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, durch Planänderungen oder Zusagen des Vorhabenträgers im Verfahren Berücksichtigung gefunden oder sich im Anhörungsverfahren auf andere Weise erledigt haben.

### 3.8.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen

Folgende Stellungnahmen und Einwendungen wurde durch Regelungen unter Punkt 3 Rechnung getragen:

- Auflagen zur Berücksichtigung naturschutzfachlicher Belange (insbesondere vorgeschlagen von den beteiligten Naturschutzbehörden).
- Auflagen zur Berücksichtigung wasserwirtschaftlicher Belange (insbesondere vorgeschlagen vom Wasserwirtschaftsamt Kronach).
- Auflagen zur Berücksichtigung der Belange weiterer Träger öffentlicher Belange und privater Betroffener

### 3.8.2 Zurückweisungen

Folgende Einwendungen und Forderungen werden zurückgewiesen:

- Grundsätzliche vorhabenbezogene Einwände (insbesondere vorgetragen von einzelnen Trägern öffentlicher Belange, von Umweltvereinigungen und von einigen privaten Einwendern)
- Einwendungen zum Bedarf, zum Standort, zur Ausgestaltung und Dimensionierung des Bauvorhabens
- Forderungen nach weitergehenden Ausbaumaßnahmen,
- Forderungen nach weitergehenden Maßnahmen zum Natur- und Landschaftsschutz, ausgenommen die Auflagen unter Punkt 3.3.
- Forderungen nach Maßnahmen zum Immissionsschutz, soweit sie über die Auflage unter Punkt 3.4 hinausgehen
- Forderungen nach weiteren Schutzvorkehrungen zum Gewässerschutz, soweit über die Planung und die Auflagen unter Teil A Ziffern 3.2 und 3.5.3 hinausgehend
- Forderungen nach Regelungen zum bzw. Verzicht auf Inanspruchnahme von Privatgrund und zur Entschädigung. Diese Rechtsverhältnisse sind Gegenstand des nachfolgenden Entschädigungsverfahrens
- Forderungen nach zusätzlichen landwirtschaftlichen Auflagen, soweit über die Planung sowie über die Auflagen unter Teil A Ziffer 3.5 hinausgehend

- Forderungen von beteiligten Trägern öffentlicher Belange, soweit über die Planung sowie die Auflagen unter Teil A Ziffer 3.6 hinausgehend
- Verfahrensrechtliche Anträge

Die im Laufe des Verfahrens gestellten und noch nicht verbeschiedenen Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

## **4 Wasserrechtliche Erlaubnisse**

### **4.1 Gegenstand/Zweck**

Der Bundesrepublik Deutschland -Bundesstraßenverwaltung- wird gemäß den §§ 8 Abs. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4, 15 Abs. 1 und 19 Abs. 1 WHG die **bis 31.07.2043 befristete** gehobene Erlaubnis erteilt, das aus den Einzugsgebieten der Straßenentwässerungsanlagen der A 73 und der neu anzulegenden Park- und Rastanlage gesammelte Oberflächenwasser sowie anfallendes Geländewasser – vorbehandelt in dem bestehenden Regenrückhaltebecken RRHB 40-1 – mit einem Drosselabfluss von 132 l/s in den Vorfluter "Graben zur Lauter" einzuleiten und von den Straßenflächen abfließendes Wasser über Bankette, Böschungen, Gräben und Mulden breitflächig in den Untergrund zu versickern.

Die der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung - mit Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberfranken vom 31.07.2000, Az. 225-4354.10-2/98 unter Kapitel III. Ziff. 5 für den hier gegenständlichen Entwässerungsabschnitt erteilte gehobene Erlaubnis wird insoweit abgeändert.

Von dieser Erlaubnis ausgenommen ist der unmittelbare Gefahrstoffbereich der zu errichtenden Tankstelle. Für die Behandlung dieses Niederschlagswassers ist eine Abscheideanlage erforderlich. Die Einleitung muss in die geplante Schmutzwasserkanalisation erfolgen. Die entsprechenden Planunterlagen dazu sind noch dem Landratsamt Coburg vorzulegen. Die Beachtung dieser Auflage ist einem evtl. künftigen Konzessionsnehmer ebenfalls aufzuerlegen.

### **4.2 Plan**

Den erlaubten Gewässerbenutzungen liegen die unter Ziffer 2 der Entscheidung festgestellten Planunterlagen zugrunde.

### **4.3 Erlaubnisbedingungen und –auflagen**

#### **4.3.1 Rechtsvorschriften**

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den

nachfolgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

Die Gewässerbenutzung dient der Beseitigung des abzuleitenden Niederschlagswassers aus dem Verkehrs- und Stellflächen der Tank- und Rastanlage "Coburger Land" anfallende Oberflächenwasser gemeinsam mit dem im Entwässerungsabschnitt der A 73 (Abschnitt 100/Station 5,202 bis 6,497) anfallenden Oberflächenwassers in einen Graben zur Lauter und in das Grundwasser.

#### 4.3.2 Einleitungsstelle und –mengen

Die Planfeststellung erfasst folgende Einleitungsstelle:

Einleitungsstelle	Vorfluter	Einleitungs- menge Drossel- abfluss max. (l/s)	Fl.Nr./Gmkg.	RV-Nr.
E1	"Graben zur Lauter"	132 l/s	317/Drossenhausen	2.1

4.3.3 Eingeleitet werden darf nur das auf den Verkehrs- und Dachflächen anfallende Niederschlagswasser

4.3.4 Es ist sicherzustellen, dass bei Bauten im erfassten Bereich kupfer-zink- und bleigedachte Dachflächen (> 500 m<sup>2</sup>) vermieden werden oder in entsprechend dauerhaft beschichteter Ausführung verwendet werden, die hohe Metallkonzentrationen im ersten Regenabfluss verhindern.

4.3.5 Der direkte Zulaufgraben vor der Regenwasserbehandlungsanlage ist für eine Versickerung des gesammelten Niederschlagswassers nicht geeignet, da der Abfluss des Niederschlagswassers aus dem Planungsbereich der Tank- und Rastanlage "Coburger Land" stärker belastet ist, als dem Schutzbedürfnis des aufnehmenden Gewässers angemessen ist. Damit ist eine Behandlung des Niederschlagswassers erforderlich, die erst im Absetzbecken sichergestellt wird. Da im Zulaufgraben keine Versickerung stattfinden darf, ist dieser Grabenbereich abzudichten. In den oberhalb geplanten Gräben und Mulden, die das Oberflächenwasser aus den angrenzenden Bereichen (Banketten und Böschungen, usw.) sammeln, kann eine Versickerung durch die Oberbodenschicht stattfinden. Die notwendige Dicke der Oberbodenschicht ergibt sich dann aus den qualitativen Nachweisen für die Teilbereiche, sie muss jedoch mindestens 10 cm betragen.

4.3.6 Die Änderungen an der bestehenden Behandlungsanlage RRHB 40-1 sind nach den genehmigten Plänen unter Beachtung der Modifikationen oben unter Ziff. A 3.2.2 auszuführen.

4.3.7 Der Oberboden im versickerungsrelevanten Bereich im Graben zur Lauter muss mindestens 10 cm betragen.

- 4.3.8 Bei Planung, Ausführung, Betrieb und Unterhaltung der Entwässerungseinrichtungen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik zu beachten.
- 4.3.9 Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen ist unverzüglich das zuständige Landratsamt Coburg, das Wasserwirtschaftsamt Kronach und die zuständige Polizeidienststelle zu informieren. Die sich ansammelnden wassergefährdenden Stoffe sind umgehend schadlos und hinsichtlich ihrer abfallrechtlichen Bestimmungen zu beseitigen.
- 4.3.10 Der Vorhabenträger hat das Auslaufbauwerk der Rückhalteeinrichtung sowie die Einleitungsstelle in den benutzten Vorfluter bis 5 m unterhalb der Einleitungsstelle im Einvernehmen mit Unterhaltungsverpflichteten zu sichern und zu unterhalten. Die Leistungsfähigkeit des Grabens zur Lauter ist regelmäßig zu überprüfen und sicherzustellen.
- 4.3.11 Das einzuleitende Wasser darf keine für das Gewässer schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen sowie keine mit den Augen wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen.
- 4.3.12 Die Anforderungen an die Abwassereinleitung dürfen nicht durch Verfahren erreicht werden, bei denen Umweltbelastungen in andere Umweltmedien wie Luft oder Boden entgegen dem Stand der Technik verlagert werden.
- 4.3.13 Änderungen der erlaubten Art des eingeleiteten Niederschlagswassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise, soweit sie sich auf die Ablaufqualität auswirken können, sind unverzüglich der Kreisverwaltungsbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig eine erforderliche bau- und wasserrechtliche Genehmigung bzw. Erlaubnis mit den entsprechenden Unterlagen zu beantragen.
- 4.3.14 Weitere Bedingungen und Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen sollten, bleiben vorbehalten, insbesondere falls sich die bestehenden Verhältnisse ändern.

## **5 Kostenentscheidung**

Die Kosten des Planfeststellungsverfahrens trägt der Freistaat Bayern.

Für diesen Planfeststellungsbeschluss werden keine Gebühren erhoben.

## B. Sachverhalt

### 1 Antragstellung

Die Autobahndirektion Nordbayern, Flaschenhofstraße 55, 90402 Nürnberg – jetzt: Die Autobahn GmbH des Bundes - (Vorhabenträger) hat mit Schreiben vom 24.05.2019, bei der Regierung eingegangen am 27.05.2019, die Planfeststellung für den Neubau der Tank- und Rastanlage "Coburger Land" an der BAB A 73 Suhl-Nürnberg (Abschnitt 100, Station 6,162) beantragt.

### 2 Beschreibung des Vorhabens

#### 2.1 Planerische Beschreibung:

##### 2.1.1 Standort:

Die geplante Tank- und Rastanlage befindet sich relativ mittig zwischen der Anschlussstelle Eisfeld im Norden (6,3 km entfernt) und der Anschlussstelle Coburg-Nord im Süden (6,4 km entfernt).

##### 2.1.2 Angaben zu Art, Umfang und Größe des Vorhabens:

Die auf der Ostseite (Fahrtrichtung Suhl) der Autobahn liegende Tank- und Rastanlage (mit Tankstelle und Rasthaus) wird kombiniert mit einem unbewirtschafteten Parkplatz (mit WC-Gebäude) auf der Westseite (Fahrtrichtung Nürnberg). Durch ein Überführungsbauwerk ist die Tank- und Rastanlage auch von der Fahrtrichtung Nürnberg erreichbar.

Für die ostseitige Tank- und Rastanlage werden vorgesehen:

- 87 Pkw-Stellplätze
- 48 Lkw-Stellplätze
- 176 m Stellplätze für Busse/Pkw mit Anhänger/ Caravan
- 140 m + 110 m Stellplätze für Großraum-/Schwertransport

Für die westseitige PWC-Anlage werden vorgesehen:

- 30 Pkw-Stellplätze
- 16 Lkw-Stellplätze
- 100 m Stellplätze für Busse/Pkw mit Anhänger/Caravan
- 130 m + 100 m Stellplätze für Großraum-/Schwertransport

Für den Bau der Tank- und Rastanlage werden entlang des ca. 0,6 km langen Abschnittes der A 73 neben den dortigen Autobahnbegleitflächen ostseitig ca. 7,3 ha und westseitig ca. 6,0 ha landwirtschaftliche Nutzfläche in Anspruch genommen.



### 2.1.3 Bedeutung im Verkehrsnetz

Nach dem Fall der Mauer, der Öffnung der Grenzen zwischen den ehemals beiden deutschen Staaten und mit der Herstellung der deutschen Einheit am 3. Oktober 1990 war sehr schnell deutlich geworden, dass der Aufbau einer modernen Verkehrsinfrastruktur eine der wichtigsten Aufgaben im vereinten Deutschland sein würde, um das seinerzeit sprunghaft ansteigende Verkehrsaufkommen in den neuen Ländern dauerhaft zu bewältigen. Diese Notwendigkeit erkennend hat das Bundeskabinett schon am 9. April 1991 die 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – davon 7 Fernstraßenprojekte – und deren vordringlichen Bedarf beschlossen. Mit dem Erlass des Gesetzes zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrswege in den neuen Ländern sowie im Land Berlin (VerkPBG) vom 16. Dezember 1991 wurden darüber hinaus die notwendigen rechtlichen Voraussetzungen für eine möglichst zügige Realisierung dieser Verkehrsprojekte Deutsche Einheit geschaffen. Als eines dieser Projekte wurde der Neubau der A 71/A 73 als Projekt Nr. 16 in den Katalog der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) aufgenommen und im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 1993 als „Vordringlicher Bedarf“ ausgewiesen.

Das VDE Nr. 16 beinhaltet den vierstreifigen Neubau der Bundesautobahnen A 71 Erfurt – Schweinfurt und A 73 Suhl – Lichtenfels und stellte sich auf der Landkarte in Form eines auf den Kopf gestellten „Y“ dar. Diese „Y-Lösung“ war das Ergebnis eines sehr aufwendigen Linienfindungsprozesses, in dessen Verlauf eine Vielzahl von Varianten und Varianten-Kombinationen untersucht wurde mit dem Ziel, die beste, d.h. die verkehrlich sinnvollste, raumordnerisch effektivste und ökologisch verträglichste Lösung zu finden. Das Bundesverkehrsministerium, die Straßenbauverwaltungen von Thüringen und Bayern und die DEGES als extra gegründete Projektmanagementgesellschaft haben sich schließlich in großer Übereinstimmung auf die Realisierung dieses Projektes in der nunmehr auch baulich verwirklichten Form verständigt. Die Planungen für das Gesamtprojekt VDE Nr. 16 begannen im Sommer 1991, die durchgeführten Raumordnungsverfahren wurden im April bzw. im Juni 1994 abgeschlossen, die Linienbestimmung durch den Bundesminister für Verkehr erfolgte dann im Mai/Juni 1995. Nach Durchführung der erforderlichen Planfeststellungsverfahren wurde ab Dezember 2000 mit der baulichen Umsetzung dieses neuen Fernstraßenprojektes begonnen.

Die A 73 ist – wie bereits ausgeführt – originärer Bestandteil des VDE Nr.16. Sie beginnt am AD Suhl (A 71/A 73) im Freistaat Thüringen und endet nach rd. 70 km an der AS Lichtenfels (A 73/ehemalige B 173) im Freistaat Bayern. Ab hier führt die zur Autobahn A 73 ausgebaute und aufgestufte ehemalige Bundesstraße B 173 bis Bamberg zum dortigen Autobahnkreuz und der Verknüpfung mit der weiterführenden BAB A 70. Mit der Freigabe der letzten Teilstücke der A 73 in Thüringen und Bayern im Sommer 2008 ist das insgesamt rd. 223 km lange VDE-Projekt Nr. 16 vollständig in Betrieb. Die in Bayern liegenden Planfeststellungs- und Bauabschnitte von der Landesgrenze Thüringen/Bayern bis westlich der AS Coburg (B 4) mit einer Länge von 12,3 km – festgestellt mit

Planfeststellungsbeschluss vom 31.07.2000 – wurden in den Jahren zwischen Dezember 2000 und Dezember 2002, von der AS Coburg (B 4) bis zur AS Ebersdorf b. Coburg (B 303) mit einer Länge von 12,0 km – festgestellt mit Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2002 – in der Zeit von September 2003 bis Oktober 2007 sowie von der AS Ebersdorf b. Coburg bis zur AS Lichtenfels (ehem. Anschluss B 173) mit einer Länge von 12,5 km – festgestellt mit Planfeststellungsbeschluss vom 20.03.2002 – in der Zeit von Juli 2004 bis September 2008 hergestellt. Nach einer baulichen Ertüchtigung der zweibahnigen B 173 zwischen Lichtenfels und dem Autobahnkreuz Bamberg A 70/A 73 wurde die B 173 zum 1. Januar 2008 zwischen der AS Lichtenfels und dem Autobahnkreuz (AK) Bamberg zur A 73 aufgestuft und damit Teil des Autobahnnetzes. Mit der Fertigstellung der A 73 Suhl – Lichtenfels wurde die B 173 zwischen der AS Lichtenfels und dem AK Bamberg Teil der neuen Verkehrsverbindung Erfurt – Suhl – Lichtenfels – Bamberg – Nürnberg.

Im Verlauf der neuen A 73 auf bayerischem Gebiet wurde bisher als einziger Rastplatz mit WC die PWC-Anlage Coburger Forst im mittleren Abschnitt zwischen AS Coburg und der AS Ebersdorf b. Coburg in der Nähe von Rohrbach, Gemeinde Grub a. Forst errichtet. Die beidseitige Anlage verfügt über insgesamt 44 Stellplätze für Pkw, Caravans und Busse sowie über 16 Stellplätze für Lkw. Bereits im Planungsprozess für den Neubau der A 73 bestand die Überlegung, im nördlichen Abschnitt der A 73 zwischen der Landesgrenze Thüringen/Bayern bis Coburg künftig etwa auf halber Strecke zwischen Coburg und der Landesgrenze eine neue Tank- und Rastanlage zu errichten. Diese Überlegung kam allerdings im Planungsprozess und in der anschließenden Bauphase für den Neubau der A 73 (noch) nicht zur Ausführung.

Nach einem mehrjährigen Vorbereitungs- und Planungsprozess ist nunmehr seitens der Bundesrepublik Deutschland – Die Autobahn GmbH des Bundes – als Baulast- und Vorhabenträgerin vorgesehen, an der A 73 im Abschnitt 100 bei Station 6,162 nördlich von Coburg im Gemeindegebiet von Meeder eine Rastanlage "Coburger Land" neu zu errichten. Dieses Vorhaben umfasst den Neubau einer Tank- und Rastanlage (TR) an der Ostseite der A 73 in Fahrtrichtung Suhl sowie den Neubau einer PWC-Anlage an der Westseite in Fahrtrichtung Nürnberg. Diese beiden Anlagen werden mit einem Überführungsbrückenbauwerk verbunden, so dass ein Wechseln der beiden Anlagenseiten mit dem motorisierten Verkehr möglich ist. Somit wird ein Andienen der Tank- und Rastanlage auch in Fahrtrichtung Nürnberg ermöglicht.

Die Tank- und Rastanlage ist im Gesamtkonzept zur Ausstattung der Bundesautobahnen mit Nebenbetrieben enthalten und trägt somit zur Verbesserung des Stellplatzangebotes an der A 73 bei. Es wird seitens der Autobahn GmbH des Bundes eine baldige Realisierung der geplanten Maßnahmen im Rahmen des laufenden Investitionsprogramms für den Neu- und Ausbau von Tank- und Rastanlagen an Bundesautobahnen angestrebt.

## 2.2 Straßenbauliche Beschreibung

### 2.2.1 Standort

Die geplante Anlage befindet sich an der A 73 zwischen der Landesgrenze Thüringen/ Bayern im Norden und der Anschlussstelle Coburg im Süden. In nachfolgender Tabelle sind die Abstände zu den nächstgelegenen Tank- und Rast- sowie unbewirtschafteten PWC-Anlagen angegeben.

Richtung	Name der Anlage	Abstand	Bemerkung
Nürnberg	PWC Coburger Forst	13,9 km	
Nürnberg	TR Regnitztal West	79,9 km	Geplant
Suhl	PWC Werratal	10,6 km	In Thüringen
Suhl (A 71)	TR Thüringer Wald	61,4 km	In Thüringen

Die geplante Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ schließt eine bisher vorhandene Versorgungslücke im Zuge der A 73. Sie ist im Netzkonzept der Rastanlagen an Bundesautobahnen als einseitig bewirtschaftete Rastanlage enthalten. Die Lage der bewirtschafteten Rastanlage an der Richtungsfahrbahn Suhl wurde auf die Lage der nächsten geplanten Tank- und Rastanlage Richtung Nürnberg (TR Regnitztal) bzw. Richtung Suhl (TR Thüringer Wald, A 71) abgestimmt.

Die Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ auf der Ostseite der A 73 wird kombiniert mit einer unbewirtschafteten PWC-Anlage auf der gegenüberliegenden Seite. Für die Neubauplanung können bereits vorhandene, bundeseigene Flächen genutzt werden, so dass für die Verkehrsanlagen keine zusätzlichen, dauerhaft zu beanspruchende Privatflächen benötigt werden. Derzeit sind im Bereich der geplanten Tank- und Rastanlage jeweils für beide Richtungsfahrbahnen die Ein- und Ausfädelungsspuren baulich vorhanden. Die Länge der Baumaßnahme beträgt zwischen den Ein- und Ausfädelungsspuren 0,5 km.

### 2.2.2 Gestaltung der Anlage

#### 2.2.2.1 Allgemein

Die Besonderheit der Anlage ist, dass das einseitige in Fahrtrichtung Suhl gelegene Tank- und Rastgebäude durch ein Überführungsbauwerk auch von der Fahrtrichtung Nürnberg angefahren werden kann. Auch sind die baulichen Anlagen für eine Fahrtrichtungsumkehr des Betriebsdienstes nutzbar.

Die einseitige Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ erhält ostseitig eine Tankstelle und ein Restaurantgebäude. Der Tankstellenbereich ist nach den ERS

2011 konzipiert und erhält inkl. der parallel vorbeiführenden Durchfahrtsgasse eine Breite von 47,60 m. Die Tankstelle wird in Seitenlage ausgebildet und erhält drei Pkw- und zwei Lkw-Zapfinseln, welche beidseitig bedienbar ausgebildet sind. Vor den Betankungsplätzen ist eine Mindesttiefe von 54 m für Lkw und 18 m für Pkw als Stauraumfläche gegeben. Angrenzend an das Rasthaus wird ein Betriebshof ausgebildet der von der Tankstelle erschlossen wird.

Die Planung, der Bau und die Gestaltung der Tankstelle und des Restaurantgebäudes liegen nicht in der Zuständigkeit der Bundesstraßenverwaltung, sondern erfolgen durch einen zukünftigen Konzessionär. Die Vergabe der Konzession erfolgt nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens.

Die Westseite der Tank- und Rastanlage erhält ein standardisiertes WC-Gebäude, deren bauliche Gestaltung ebenfalls nicht Bestandteil der Planfeststellung ist.

Die Gestaltung der neuen Rastanlage wurde nach den "Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen" (ERS 2011) vorgenommen. Durch die Schrägaufstellung verschiedener Fahrzeugarten in den Parkständen ist ein optimales und zügiges Ein- und Ausfahren von und in die durchgehenden Fahrgassen möglich.

Es wird auf eine barrierefreie Ausführung der beidseitigen Verkehrsanlagen mit taktilen Bodenelementen für sehbehinderte bzw. blinde Personen insbesondere im Bereich der Bus- und Pkw-Stellflächen sowie im Zulaufbereich zu der Raststätte bzw. des WC-Gebäudes geachtet. An Parkständen für Rollstuhlbenutzer angrenzende Borde und Gehwege werden ausreichend abgesenkt.

#### 2.2.2.2 Ostseite

Die Ostseite erhält eine Tankstelle in Seitenlage, die nach der Ausfahrt aus Richtung Nürnberg angeordnet wird. Die Zu- und Abfahrt an den Tankplätzen erfolgt für alle Fahrzeuge über eine Fahrgasse. Das Tank- und Rastgebäude befindet sich am Kopf des Tankstellenbereiches. Südöstlich davon angrenzend ist die Anlage eines Wirtschaftshofes vorgesehen. Im nördlichen Anschlussbereich an die Tankstelle befinden sich die Parkflächen für die unterschiedlichen Fahrzeugarten. Hier werden die entsprechenden Stellplätze für Pkw, Bus und Lkw errichtet.

Der gesamte ostseitige Bereich nimmt zusätzlich neben der Tank- und Rastanlage und den beschriebenen Stellplätzen auch eine Spur für den Großraum- und Schwertransport auf sowie die erforderlichen Rampen für das Überführungsbauwerk.

Im Bereich der Pkw-Parkstände sind vier Parkplätze für Frauen und drei Parkplätze für Behinderte vorgesehen. An den Kurzzeitparkständen, unmittelbar neben der Raststätte, ist ein weiterer Parkplatz für Behinderte angeordnet. Durch die Anlage von Gehwegen mit möglichst direkten Führungen zur geplanten

Raststätte, ist eine sichere Führung der Fußgänger gewährleistet. Eine ausreichende Beleuchtung der Anlage wird sichergestellt. Die Erschließung der Pkw-Parkstände erfolgt über eine Durchfahrtgasse. Die Parkstände für Busse werden parallel zur Fahrgasse ausgebildet. Für Lkw, Last- und Sattelzüge ist die Regelaufstellung als Schrägaufstellung mit einem Aufstellwinkel von 50 gon und der Zufahrt über eine Fahrgasse vorgesehen. Parallel zur Autobahn wird eine durchgehende Fahrgasse für den Großraum- und Schwertransport geplant. Bedingt durch die Rampen unterteilt sich der Haltestreifen in zwei aufeinanderfolgende Abschnitte.

Für die Entwässerung der Verkehrsflächen wird die bestehende Regenwasserbehandlungsanlage südlich der geplanten Rastanlage genutzt. Diese Beckenanlage nimmt bereits das Oberflächenwasser der Fahrbahn der A 73 auf und wurde in Vorausschau auf die Errichtung der Tank- und Rastanlage dimensioniert. Die Beckenanlage ist in den vorhandenen Umrissen grundsätzlich in der Lage, das zusätzliche Wasser aus der neu geplanten Rastanlage aufzunehmen und schadlos abzuführen. Das aus dem Gelände in Richtung Tank- und Rastanlage fließende Oberflächenwasser wird über Mulden und Gräben gefasst und an der Anlage vorbei in Richtung Vorflut geleitet.

Zusätzlich ist eine bestehende Betriebsumfahrt gegeben, welche an das untergeordnete Wegenetz angeschlossen ist. Diese Betriebsumfahrt wird zukünftig erhalten. Die Einmündungen in die Aus- bzw. Einfahrtspuren der A 73 werden an die verkehrssicherheitstechnischen Anforderungen angepasst und an das Ende der Ausfahrtspur der Richtungsfahrbahn Nürnberg vor die Gabelung versetzt.

An der Ausfahrt aus der A 73 wird aus dem nachgeordneten Wegenetz eine Zufahrt für Löschfahrzeuge geschaffen. Um unbefugtes Auffahren auf die Raststätte und Autobahn zu verhindern, wird die Zufahrt durch ein Tor gesichert. Die zuständige Feuerwehr erhält einen Schlüssel für die Toranlage. Im Zufahrtsbereich zur Rastanlage ist ein Baufenster für den Nebenbetrieb bestehend aus einer Tankstelle mit einem Rasthaus vorgesehen. Die Fläche für das Rasthaus mit Tankshop ist stirnseitig am Tankstellenbereich mit drei Pkw- und zwei Lkw-Zapfinseln (beidseitig bedienbare Zapfstellen) vorgesehen. Der Wirtschaftshof auf der Ostseite der Raststätte wird durch eine rückwärtige Erschließung von der Gemeindestraße mittels einer befestigten Zufahrt angeschlossen. Eine westlich an das zukünftige Rasthaus angrenzende Terrasse mit einem Kinderspielfeld gehört ebenfalls zu den Betriebsflächen eines zukünftigen Konzessionärs.

Im südöstlichen Bereich der Anlage wird ein ca. 150 m langer Lärmschutzwall mit einer Höhe von 4,00 m ausgebildet.

### 2.2.2.3 Westseite

Die unbewirtschaftete Rastanlage auf der Westseite entspricht im Wesentlichen dem Musterplan A1 der ERS 2011. Mittels einer Verbindung mit einem Überführungsbauwerk kann der Verkehrsteilnehmer in Fahrtrichtung Nürnberg die gegenüberliegende Seite mit Rasthaus und Tankstelle nutzen. Es sind getrennte Parkstände für Pkw, Busse und Lkw vorgesehen. Die Pkw-Stellflächen werden über eine Fahrgasse zentral erschlossen. Für die Busse, Lkw, Last- und Sattelzüge erfolgt die Erschließung über eine weitere Durchfahrtsgasse. Dabei werden die Busse in Längsaufstellung parkiert. Die Lkw, Last- und Sattelzüge erhalten eine Schrägaufstellung mit einem Aufstellwinkel von 50 gon. Parallel zur Autobahn verläuft eine durchgehende Fahrgasse, an die ein Längsparkstreifen für Großraum- und Schwertransporte angeordnet wird. Die Fahrgasse dient zudem der Zufahrt zum Überführungsbauwerk für die Tank- und Rastanlage auf der Ostseite der A 73. Parallel zur Autobahn wird ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 4,00 m ausgebildet. In einem Teilbereich der Anlage wird dieser auf eine Höhe von 2,50 m reduziert. Zwei Parkplätze für Behinderte sind in der Nähe des WC-Gebäudes vorgesehen. Im Bereich der Behindertenparkplätze werden notwendige Bordsteinabsenkungen berücksichtigt.

### 2.2.3 Größe der Anlage

Die Stellplatzkapazitäten für den Neubau der Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ wurden in Abstimmung mit dem damaligen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der ehemaligen Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern festgelegt.

Im Netzkonzept für die Schaffung von Lkw-Stellplätzen für den o.g. Streckenabschnitt sind für die Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ folgende Stellplatzzahlen vorgesehen:

	Ostseite	Westseite	Gesamt
Pkw	87	30	117
Lkw	48	16	64
Busse und Pkw m. Anh., Caravan	176	100	276
Großraum- und Schwertransport	140 m + 110 m	130 m + 100 m	480 m

Die für die Entwässerung der Verkehrsflächen südöstlich der Rastanlage dargestellte Regenwasserbehandlungsanlage (RRHB 40-1) wurde bereits mit Beschluss der Regierung von Oberfranken vom 31.07.2000 Az. 225-4354.10-2/98 planfestgestellt und ist grundsätzlich in der Lage, auch das zusätzliche Wasser aus der Tank- und Rastanlage aufzunehmen.

Die Gestaltung der neuen Rastanlage wurde nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) in Verbindung mit den "Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen" (ERS 2011) vorgenommen.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Planfeststellungsunterlagen (vgl. insbesondere Unterlage 1, Erläuterungsbericht) Bezug genommen.

### **3 Vorgeschichte der Planung und vorgängige Planungsstufen**

Die Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ ist im Ausbauprogramm zur Verbesserung des Parkflächenangebotes an Tank- und Rastanlagen der Bundesautobahnen (eingeführt mit Schnellbrief BMV vom 03.04.1994 Az: StB18/38.72.00/32 Va 94 II) enthalten.

Auf dem über 140 km langen Streckenabschnitt der A 73 zwischen der bayrisch/thüringischen Landesgrenze im Norden und der Tank- und Rastanlage „Feucht“ an der A 9 im Süden, ist derzeit keine weitere Tank- und Rastanlage vorhanden.

Nach den ERS 2011 sind zur Versorgung der Verkehrsteilnehmer im Abstand zwischen 50 bis 80 km Nebenbetriebe an Autobahnen vorzusehen.

Im Rahmen einer von der Autobahndirektion Nordbayern durchgeführten großräumigen Voruntersuchung im Jahr 2002, wurde der Neubauabschnitt der A 73 Suhl-Lichtenfels im Bereich Lichtenfels (B173) bis Eisfeld Nord (B4) auf einen möglichen Standort für eine Tank- und Rastanlage hin überprüft. Aus trassierungstechnischen, naturschutzfachlichen und topographischen Gründen konnten bereits im Vorfeld andere Rastanlagenstandorte westlich von Eisfeld, östlich von Drossenhausen und nordöstlich von Rohrbach ausgeschlossen werden.

Bei näherer Untersuchung wurde der Standort westlich von Eisfeld aufgrund der unmittelbarer Nähe des Anschlussstellenzubringers B89/B4 zur A 73, des daraus resultierenden zu geringen Platzangebotes und wegen des geringen Abstands zur Wohnbebauung von 300 m ausgeschlossen. Der Standort nordöstlich von Rohrbach stellte sich in der Voruntersuchung aufgrund des hohen Erdmassenbedarfs und der daraus resultierenden Mehrkosten als ungeeignet dar. Im Zuge des Neubaus der A 73 wurde nordöstlich von Rohrbach die PWC Anlage Coburger Forst mit einem geringeren Erdmassenbedarf, der aus dem Streckenbereich gewonnen wurde, hergestellt. In der Gesamtabwägung aller untersuchten Standorte ergab die Voruntersuchung, dass der Standort nordöstlich von Drossenhausen als der geeignetste beurteilt wurde.

In 2013 führte die Autobahndirektion Nordbayern einen interdisziplinären Gestaltungswettbewerb für die Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ am Standort Drossenhausen durch. Hierdurch konnte eine optimale Lösung aufgezeigt werden, der die Anlage auf dem zur Verfügung stehenden Areal gut in die Land-

schaft einbindet und dabei gleichzeitig den unterschiedlichen verkehrlichen, gestalterischen, naturschutzfachlichen und funktionalen Anforderungen gerecht wird.

Dem Standortkonzept hat das damalige BMVI mit Schreiben vom 16.07.2014, AZ: StB12/7436.3/073/073-Lange Berge/2239138 abschließend zugestimmt.

Der Vorentwurf wurde mit Schreiben vom 08.01.2019 durch das BMVI genehmigt.

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013 (Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern - LEP - vom 22.08.2013, GVBl 16/2013, 550, zuletzt geändert durch Verordnung vom 16.05.2023, GVBl. S. 213) sind in Kapitel 4 die für das Verkehrswesen im Allgemeinen und den Straßenbau im Besonderen betreffenden fachlichen Ziele und Grundsätze behandelt. Danach soll die Verkehrsinfrastruktur, insbesondere das Netz der Bundesfernstraßen, leistungsfähig erhalten und durch Aus- und Umbaumaßnahmen nachhaltig und bedarfsgerecht ergänzt werden. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll hierbei die Einbindung Bayerns in das internationale und nationale Verkehrswegenetz verbessern. Zum Konzept der überregionalen Verkehrswege gehören Tank- und Rastanlagen an Bundesautobahnen. Der Ausbau der Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ stellt somit einen Beitrag zum bedarfsgerechten Ausbau der A 73 dar und entspricht deshalb dem vorgenannten Ziel der Landesplanung.

Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens ist nicht erforderlich, weil das Vorhaben den Zielen der Raumordnung nicht entgegensteht und der Bau der Rastanlage keine raumbedeutsamen Auswirkungen nach sich zieht (siehe hierzu auch § 15 Abs.1 ROG).

Der Ausbau des vorliegenden Planungsabschnittes der A 73 ist im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG) nicht mehr enthalten. Das Netz der Bundesfernstraßen wird grundsätzlich nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgebaut, § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG. Einzelne Verbesserungsmaßnahmen bleiben jedoch unberührt, § 3 FStrAbG. Im vorliegenden Fall handelt es sich um die Verbesserung eines bestehenden Streckenabschnittes der A 73-Bestandsstrecke durch Anbau von Stellplätzen und deren Zufahrtswege, einer PWC-Anlage sowie einer Tank- und Rastanlage als Nebenbetrieb, zur weiteren Gewährleistung einer verkehrsgerechten und dauerhaft sicheren Verkehrsabwicklung im bundesweiten Fernstraßennetz.



## **4 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

### **4.1 Auslegung**

Nach Beantragung der Planfeststellung durch den Vorhabenträger mit Schreiben vom 24.05.2019, eingegangen am 27.05.2019, und Einleitung des Verfahrens mit Schreiben vom 27.06.2019 lagen die Planfeststellungsunterlagen nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung bei der Gemeinde Meeder vom 02.08.2019 bis 02.09.2019 zur allgemeinen Einsicht aus.

Der Bekanntmachungstext erhielt einen Hinweis darauf, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Meeder oder der Regierung von Oberfranken bis spätestens einen Monat nach Ende der Auslegungsfrist schriftlich, zur Niederschrift oder in elektronischer Form mit einer qualifizierten elektronischen Signatur erhoben werden können und spätere Einwendungen gegen den Plan ausgeschlossen sind, sofern sie nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen (§ 21 Abs. 4 Satz 1 UVPG). Hingewiesen wurde schließlich auch darauf, dass das Vorhaben UVP-pflichtig ist, da die Umweltverträglichkeitsprüfung vom Vorhabenträger beantragt wurde und von der Regierung von Oberfranken als zuständiger Planfeststellungsbehörde für zweckmäßig erachtet wurde. Die Einwendungsfrist endete somit gemäß § 21 Abs. 2 UVPG am 02.10.2019.

Zudem wurde der Plan zeitgleich zur öffentlichen Auslegung auf den Internetseiten der Regierung von Oberfranken veröffentlicht (Art. 27a Abs. 1 Satz 4 BayVwVfG).

Namentlich bekannte, nicht ortsansässige Betroffene wurden, soweit dies geboten erschien, von der beteiligten Gemeinde Meeder auf die Möglichkeit, die Planunterlagen einzusehen und Einwendungen hiergegen zu erheben, hingewiesen.

### **4.2 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**

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

- Landratsamt Coburg
- Wasserwirtschaftsamt Kronach
- Gemeinde Meeder
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Abteilung B – Stabstelle Lineare Projekte, München
- Amt für Ländliche Entwicklung (ALE) Oberfranken, Bamberg

- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Bayreuth
- Staatliches Bauamt Bamberg
- Bezirk Oberfranken, Fachberatung für Fischerei, Bayreuth
- Bayer. Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Oberfranken, Bamberg
- Deutsche Telekom Technik GmbH, Bamberg
- Polizeipräsidium Oberfranken, Bayreuth
- Städtische Überlandwerke Coburg GmbH, Coburg

Außerdem wurden die Sachgebiete 24 (Raumordnung, Landes- und Regionalplanung), 34 (Städtebau), 50 (Technischer Umweltschutz), 51 (Naturschutz), 52 (Wasserwirtschaft) und 60 (Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft) der Regierung von Oberfranken beteiligt.

Die Gemeinde Meeder übersandte 12 Einwendungsschreiben, die innerhalb der Einwendungsfrist abgegeben wurden, sowie eine mit 71 Unterschriften versehene "Stellungnahme von Bürgerinnen und Bürgern der Gemeinde Meeder". Letztere wurde mit Schreiben vom 09.10.2019 an die Gemeinde zurückgegeben, da es sich nach Überprüfung um keine Einwendung im Sinne des Art. 73 BayVwVfG handelt, da sie u. a. nicht den in der öffentlichen Bekanntmachung des Vorhabens genannten Formvorschriften genügt. So wurde weder ein verantwortlicher Ansprechpartner genannt, noch waren die Namen und die Wohnorte der Unterzeichner ersichtlich. Weiter richtete sich die Stellungnahme schon nach dem Einleitungssatz "an alle Gemeinderäte der Gemeinde Meeder" und appelliert an diese, "sich noch einmal intensiv mit der Thematik (der geplanten Tank- und Rastanlage) im Gemeinderat zu beschäftigen mit dem Ziel, "das Planfeststellungsverfahren zu stoppen und das Bauvorhaben zu verhindern". Bei der Regierung sind in dieser Zeit weitere 12 Einwendungen formgerecht eingegangen.

Nach Ablauf der jeweiligen Einwendungs- und Äußerungsfristen hat die Regierung von Oberfranken die Autobahndirektion Nordbayern, Dienststelle Bayreuth, gebeten, sich zu den eingegangenen Einwendungen und zu den eingegangenen Stellungnahmen zu äußern.

Die Autobahndirektion Nordbayern hat mit Schreiben vom 23.07.2020 die Stellungnahmen zu den Einwendungen und TÖB-Stellungnahmen übersandt, die jeweils an die Einwender und Träger öffentlicher Belange weitergegeben wurden.

### 4.3 Online-Konsultation

Die im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen und die gegen die Planung erhobenen Einwendungen wurden mit den Beteiligten im Rahmen einer Online-Konsultation gemäß § 5 Abs. 2 und 4, § 6 Abs. 1 Satz 1 und § 1 Nr. 17 des Planungssicherstellungsgesetzes (PlanSiG) vom 20. Mai 2020 (BGBl I Seite 1041) in der Zeit vom 09.12.2020 bis 30.12.2020 behandelt.

In dieser Zeit konnten sich alle Berechtigten zu den eingestellten Unterlagen schriftlich oder per E-Mail äußern. Die Durchführung der Online-Konsultation wurde im Amtsblatt der Gemeinde Meeder am 01.12.2020 gemäß § 5 Abs. 3 Satz 2 PlanSiG i.V.m. Art. 73 Abs. 6 Satz 2 BayVwVfG bekannt gemacht. Der Inhalt dieser Bekanntmachung konnte auch auf der Internetseite der Regierung von Oberfranken unter dem Link [www.reg-ofr.de/pfs](http://www.reg-ofr.de/pfs) sowie auf der Internetseite der Gemeinde Meeder eingesehen werden. Im Rahmen der Online-Konsultation sind 13 Rückäußerungen von Privatleuten und Trägern öffentlicher Belange eingegangen.

Die Einwendungen und Stellungnahmen sowie die Erwiderung der Vorhabenträgerin flossen zusammen mit den in der Online-Konsultation getätigten Äußerungen und erneuten Rückäußerungen der Vorhabenträgerin vom 22.12.2021 in die Prüfung der Planfeststellungsbehörde ein.

Zur Konkretisierung der im "Suchraum" durchzuführenden Maßnahmen für feldbrütende Vogelarten hat die Autobahn GmbH des Bundes mit Schreiben vom 22.12.2021 eine Pflegevereinbarung für die institutionelle Sicherung durch "Die Deutsche Landschaften GmbH", einer vom LfU zertifizierten Flächenagentur, vorgelegt.

Mit Schreiben vom 28.02.2023 teilte die Gemeinde Meeder mit, dass nach entsprechenden Verhandlungen mit der Autobahn GmbH des Bundes die gemeindlichen Einwendungen aus den Schreiben vom 21.09.2021 und 23.12.2020 zurückgezogen werden.

## C. Entscheidungsgründe

Der Plan der Autobahndirektion Nordbayern, Dienststelle Bayreuth- jetzt: Die Autobahn GmbH des Bundes wird entsprechend ihrem Antrag, jedoch mit verschiedenen Nebenbestimmungen, festgestellt. Das Vorhaben ist im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung. Sie ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt. Sie berücksichtigt die in den geltenden Gesetzen zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote bzw. kann jedenfalls auf der Grundlage entsprechender Ausnahmen zugelassen werden. Die Planung entspricht schließlich auch den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### 1           **Verfahrensrechtliche Bewertung**

#### 1.1         **Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung)**

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

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

Bei der Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ handelt es sich um einen Nebenbetrieb an einer Bundesautobahn i.S.v. § 15 Abs. 1 FStrG. Der Betrieb einer solchen Anlage wird lediglich im Rahmen eines Konzessionsvertrages auf Dritte übertragen (vgl. § 15 Abs. 2 Satz 2 FStrG), gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 5 FStrG ist der Nebenbetrieb straßenrechtlich als Bestandteil der Autobahn einzuordnen. Die Verkehrsanlagen - also die Parkflächen, Fahrgassen und Erholungsfläche - als Teil des Straßenkörpers und somit Bestandteil der Autobahn nach § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG - liegen ohnehin im alleinigen Zuständigkeitsbereich der Straßenbauverwaltung. Deren Errichtung oder wesentliche Änderung löst die Planfeststellungspflicht nach § 17 Satz 1 FStrG aus.

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (§ 17 FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach §§ 8, 10, 15 WHG. Aufgrund von § 19 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis zusammen mit diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden.

Straßenrechtliche Widmungen hingegen werden mit diesem Beschluss nicht getroffen. Solche wurden vorliegend nicht beantragt. Die Zuständigkeit hierfür würde überdies beim Fernstraßenbundesamt liegen (§ 2 Abs. 6 S.1 FStrG).

## **1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen**

### **1.2.1 Umweltverträglichkeitsprüfung**

Bei der Planfeststellung sind die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange, einschließlich der Umweltauswirkungen, zu berücksichtigen (§ 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG).

Bei dem Neubau der Tank- & Rastanlage "Coburger Land" handelt es sich um die Änderung und Erweiterung der A 73 um Stellplätze und Fahrspuren sowie um einen Nebenbetrieb im Sinne des § 15 FStrG. Das Vorhaben ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens als unselbständiger Teil des Verfahrens (§ 4 UVPG) einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu unterziehen. Für das Verfahren besteht eine Verpflichtung zur Durchführung einer UVP (§ 9 Abs. 4 i.V.m. § 7 Abs. 3 UVPG), da sie vom Vorhabenträger beantragt wurde und von der Regierung von Oberfranken für zweckmäßig erachtet wurde. Das Vorhaben führt zu einer Neuversiegelung von Flächen in einem Umfang von 5,7 ha im bauplanungsrechtlichen Außenbereich, was per se bereits für eine UVP spricht. Da zudem in den artenschutzrechtlichen Fachbeiträgen verschiedene Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahmen) für streng geschützte Arten (insbesondere Zauneidechse sowie Feldlerche) vorgesehen wurden, sprach auch dieser Umstand dafür, letztlich von einer Vorprüfung des Einzelfalls abzusehen und dafür eine vollständige Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Das Vorhaben ist damit UVP-pflichtig (§ 7 Abs. 3 Satz 2 UVPG).

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

Hierzu hat der Vorhabenträger nach § 16 UVPG einen entsprechend aussagekräftige Bericht zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen des zu beurteilenden Vorhabens (UVP-Bericht) vorgelegt, der die nach § 16 Abs. 1 Ziffern 1 bis 7 UVPG aufgezählten Angaben enthält. Auf diese Unterlagen (insbesondere Planunterlagen 1 -Erläuterungsbericht- mit Anlage 1 -UVP-Bericht-, 17 -Immissionstechnische Untersuchungen-, 18 -Wassertechnische Untersuchungen- und 19 -Umweltfachliche Untersuchungen-) wird in Ergänzung zu den Ausführungen unter Teil C.2 der Gründe Bezug genommen.

Den Anforderungen des § 16 Abs. 1 Nr. 6 UVPG ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt keine förmliche UVP für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine "Beschreibung der vernünftigen Alternativen, die für das Vorhaben und seine spezifischen Merkmale relevant und vom Vorhabenträger geprüft worden sind, und die Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl unter Berücksichtigung der jeweiligen Umweltauswirkungen". Auch § 17 Absatz 1 FStrG verlangt insoweit nicht mehr. Das heißt, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung ausschließlich projektbezogen erfolgt und sie letztlich auf die Variante beschränkt werden darf, die nach dem aktuellen Planungsstand noch ernstlich in Betracht kommt. Die Prüfung von echten Alternativen zum beantragten Vorhaben ist damit allein Gegenstand der sich aus § 17 FStrG ergebenden fachplanerischen Alternativenprüfung und deren Abwägung.

Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 18 Abs. 1 UVPG i.V.m. § 21 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17a FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG i.V.m. den Vorschriften des Planungssicherstellungsgesetzes (PlanSiG). Gemäß § 5 Abs. 2 des PlanSiG vom 20. Mai 2020 (BGBl. I S. 1041), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.03.2023 (BGBl. I S. 88), genügt die Durchführung einer Online-Konsultation nach Absatz 4, wenn in Verfahren nach den in § 1 PlanSiG genannten Gesetzen die Durchführung eines Erörterungstermins oder einer mündlichen Verhandlung angeordnet ist, auf die nach den dafür geltenden Vorschriften nicht verzichtet werden kann. Das Verfahren nach dem FStrG ist in § 1 Satz 1 Nr. 17 PlanSiG aufgeführt.

Die verfahrensrechtlichen Anträge des Bund Naturschutz in Bayern auf Aussetzung des Verfahrens bzw. Ersetzung der Online-Konsultation durch einen regulären Erörterungstermin werden zurückgewiesen. Der Aussetzungsantrag bis zur Entscheidung des BVerwG im Verfahren Az. 4 VR 2.20 (Einstweiliger Rechtsschutz gegen die Entscheidung der Bundesnetzagentur zur Bestimmung eines Trassenkorridors für die Höchstspannungsleitung SuedOstLink) hat sich erledigt, denn jener Antrag wurde durch Beschluss des BVerwG vom 24.03.2021 rechtskräftig abgelehnt (BVerwG Beschl. v. 24.3.2021 – 4 VR 2.20, BeckRS 2021, 12243). Auf die aufgeworfene Rechtsfrage, ob das Planungssicherstellungsgesetz (PlanSiG) mit höherrangigem Recht vereinbar ist, ist das BVerwG dabei nicht eingegangen. Das Bundesverwaltungsgericht hatte u.a. auch im Verfahren 7 VR 1.23, Beschl. v. 10.2.2023, BeckRS 2023, 4021, die Gelegenheit, sich mit der Vereinbarkeit dieser Vorschrift mit höherrangigem

Recht zu befassen, hat die Vorschrift jedoch unbeanstandet gelassen. Anderweitige Anhaltspunkte für eine Ungültigkeit der Vorschrift sind nicht erkennbar. Insbesondere ist die Durchführung eines Erörterungstermins auch nicht europarechtlich vorgeschrieben.

Im Rahmen der Durchführung der Online-Konsultation wurden die Rechte der Antragsteller hinreichend gewahrt. Die Planunterlagen, die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, einschließlich derjenigen der Umweltverbände sowie die jeweiligen Stellungnahmen der Autobahndirektion wurden den Einsichtsberechtigten online zur Verfügung gestellt.

Die Wahl der Online-Konsultation statt eines Erörterungstermins stand im Ermessen der Planfeststellungsbehörde. Im Dezember 2020 wäre die Durchführung eines Erörterungstermins aufgrund der grassierenden Corona-Pandemie nicht ohne Gesundheitsgefährdung von Teilnehmern durchführbar gewesen. Die Wahl der Online-Konsultation war deshalb ermessensgerecht.

### 1.2.2 Verträglichkeitsprüfung in Natura 2000-Gebieten

Durch das europäische Recht (FFH-Richtlinie) wird für Projekte und Pläne vor ihrer Zulassung oder Durchführung eine Überprüfung auf die Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen von Natura 2000-Gebieten gefordert.

Das zum beabsichtigten Bauvorhaben nächstgelegene Natura 2000-Gebiet, das FFH-Gebiet DE 5631-371.10 "Muschelkalkzug von den Langen Bergen bis nach Weißenbrunn vorm Wald" befindet sich mind. ca. 500 m östlich der BAB 73. Anlage- und betriebsbedingte unmittelbare Auswirkungen durch die Rastanlage können ausgeschlossen werden.

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

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

#### Phase 1: FFH-Vorprüfung

Die FFH-Vorprüfung hat die Frage zu beantworten, ob die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich ist oder nicht. Es kommt im Sinne einer Vorabschätzung hier nur darauf an, ob ein Vorhaben im konkreten Einzelfall

überhaupt geeignet ist, ein Natura 2000-Gebiet erheblich beeinträchtigen zu können (Möglichkeitsmaßstab). Ist die Möglichkeit einer erheblichen Beeinträchtigung nicht auszuschließen, dann ist eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen (vgl. Nr. 4.1 Leitfaden FFH-VP).

#### Phase 2: FFH-Verträglichkeitsprüfung

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

#### Phase 3: FFH-Ausnahmeprüfung

Ergibt die FFH-Verträglichkeitsprüfung, dass das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist es grundsätzlich unzulässig (§ 34 Abs. 2 BNatSchG). Es kann nur dann ausnahmsweise bzw. im Wege einer Befreiung zugelassen werden, wenn das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist (§ 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG), zumutbare Alternativen, die den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreichen, nicht gegeben sind (§ 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG) und die zur Sicherung des Zusammenhangs des Europäischen ökologischen Netzes Natura 2000 notwendigen Maßnahmen durchgeführt werden (§ 34 Abs. 5 BNatSchG).

Im vorliegenden Fall wurde vom Vorhabenträger im Rahmen der vorstehend beschriebenen Phase 1 eine FFH-Verträglichkeitsabschätzung vorgenommen, die in den festgestellten Planunterlagen als Planunterlage 19.2 enthalten ist.

Demnach sind indirekte Auswirkungen auf die Arten oder Lebensraumtypen in Form von bauzeitlichem Lärm oder Emissionen möglich, jedoch nicht signifikant, da verkehrsbedingte Beeinträchtigungen der Autobahn als Vorbelastung bereits bestehen und durch den Baubetrieb nicht wesentlich verstärkt werden. Durch die geplante Rastanlage erhöhen sich weder die Verkehrszahlen noch die Geschwindigkeit, so dass betriebsbedingte Auswirkungen auf die Lebensraumtypen oder die Arten (insbes. Nr. 1308 –Mopsfledermaus- und Nr. 1324 -Großes Mausohr-) ausgeschlossen werden können. Das Vorhaben greift nicht in den Flugkorridor der Arten ein. Des Weiteren weist der Eingriffsbereich keine geeigneten Habitate für die genannten FFH-Arten auf. Zur Re-



duktion der Anziehung von Insekten als Beutetiere wird die Beleuchtung so gestaltet, dass die Abstrahlung zum Himmel sowie zu nicht beleuchtungsrelevanten Arealen (v.a. Richtung Waldgebiet Weisbachsgrund) vermieden wird (vgl. auch Auflage 3.3.2.2.6).

Teile der geplanten Rastanlage entwässern an der Ostseite der A 73 in einen namenlosen Graben, der nach einer gewissen Versickerungsstrecke im weiteren Verlauf zum Einzugsgebiet des Ortelsgrabens gehört, der in die Lauter mündet. Abwasser der Autobahn gelangt hingegen nicht direkt in den Graben, sondern die Entwässerungsgräben führen jeweils in das Regenrückhaltebecken RRHB 40-1, in welchem eine Vorbehandlung des Wassers erfolgt. Somit ist nicht damit zu rechnen, dass ein zunehmender Salz- oder Schadstoffeintrag in den Ortelsgraben und somit in das FFH-Gebiet erfolgt. Damit finden auch künftig keine betriebsbedingten Beeinträchtigungen der dort befindlichen FFH-Waldlebensraumtypen statt. Die FFH-Verträglichkeitsabschätzung kommt daher zum Ergebnis, dass durch die Verwirklichung des planfestgestellten Autobahnausbauvorhabens erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des betroffenen FFH-Gebietes auszuschließen sind.

Diese Einschätzung wurde von der höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberfranken in einer Stellungnahme vom 13.08.2019 geteilt.

Nachdem im Untersuchungsgebiet bzw. in dem vom Straßenausbau betroffenen Raum weder ein weiteres Schutzgebiet nach der FFH-Richtlinie noch ein festgesetztes Schutzgebiet nach der EU-Vogelschutzrichtlinie vorliegt, ist von keiner Betroffenheit eines Natura 2000-Gebietes auszugehen. Insofern kann auf die Durchführung der oben genannten weiteren Verfahrensphasen (FFH-Verträglichkeitsprüfung bzw. FFH-Ausnahmeprüfung) verzichtet werden (§ 34 Abs. 1 S. 1 BNatSchG).

## **2 Umweltverträglichkeitsprüfung**

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

Bei dem Neubau der Tank- & Rastanlage "Coburger Land" handelt es sich um die Änderung und Erweiterung der A 73 um einen Nebenbetrieb im Sinne des § 15 FStrG. Nach den Ausführungen oben unter Ziffer C.1.2.1 ist dessen Anlage im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens als unselbständiger Teil des Verfahrens (§ 4 UVPG) einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Für das Verfahren besteht eine Verpflichtung zur Durchführung einer UVP (§ 9 Abs. 4 i.V.m. § 7 Abs. 3 UVPG), da sie vom Vorhabenträger beantragt wurde und von der Regierung von Oberfranken für zweckmäßig erachtet wurde.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung umfasst neben der Beschreibung des Vorhabens u. a. auch die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG

aufgeführten Schutzgüter Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, auf Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie auf die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Die Planfeststellungsbehörde erarbeitet auf der Grundlage des vom Träger des Vorhabens vorgelegten UVP-Berichtes, der behördlichen Stellungnahmen nach § 17 Abs. 2 UVPG sowie der Äußerungen der Öffentlichkeit nach § 21 UVPG eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens, der Merkmale des Vorhabens und des Standorts, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen, und der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen, sowie der Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in Natur und Landschaft.

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 (§ 25 UVPG).

#### 2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Seitens der Bundesrepublik Deutschland – Die Autobahn GmbH des Bundes – als Baulast- und Vorhabenträger ist vorgesehen, an der A 73 im Abschnitt 100 bei Station 6,162 nördlich von Coburg im Gemeindegebiet von Meeder eine Tank- und Rastanlage "Coburger Land" neu zu errichten. Die Länge der Baumaßnahme beträgt zwischen den Ein- und Ausfädelungsspuren 0,5 km.

Die geplante Tank- und Raststätte befindet sich relativ mittig zwischen der Anschlussstelle Eisfeld im Norden (6,3 km entfernt) und der Anschlussstelle Coburg-Nord im Süden (6,4 km entfernt). Die auf der Ostseite (Fahrtrichtung Suhl) der Autobahn liegende Tank- und Rastanlage (mit Tankstelle und Rasthaus) wird kombiniert mit einem unbewirtschafteten Parkplatz (mit WC-Gebäude) auf der Westseite (Fahrtrichtung Nürnberg). Durch ein Überführungsbauwerk ist die Tank- und Rastanlage auch von der Fahrtrichtung Nürnberg erreichbar. Für die ostseitige Tank- und Rastanlage werden vorgesehen:

- 87 Pkw-Stellplätze
- 48 Lkw-Stellplätze
- 176 m Stellplätze für Busse/Pkw mit Anhänger/Caravan
- 140 m + 110 m Stellplätze für Großraum-/Schwertransport

Für die westseitige PWC-Anlage werden vorgesehen:

- 30 Pkw-Stellplätze
- 16 Lkw-Stellplätze
- 100 m Stellplätze für Busse/Pkw mit Anhänger/Caravan

- 130 m + 100 m Stellplätze für Großraum-/Schwertransport

Für den Bau der Tank- und Raststätte werden entlang des ca. 0,6 km langen Abschnittes der A 73 neben den dortigen Autobahnbegleitflächen ostseitig ca. 7,3 ha und westseitig ca. 6,0 ha landwirtschaftliche Nutzfläche in Anspruch genommen.

Zur Reduzierung des Flächenbedarfs werden die naturschutzrechtlich erforderlichen Kompensationsmaßnahmen mit den aus artenschutzrechtlichen Gründen erforderlichen Maßnahmen kombiniert.

Zur Behandlung des Fahrbahnwassers der Tank- und Raststätte kann das seit dem Bau der Autobahn A 73 vorhandene Absetz- und Regenrückhaltebecken genutzt werden.

Lärmschutz:

An der westseitigen PWC-Anlage werden zum Schutz der LKW-Fahrer insbesondere im Bereich der Großraum- und Schwertransporte Lärmschutzwälle mit bis zu 4,00 m Höhe auf einer Länge von ca. 300 m errichtet. An der Rasthausseite übernehmen zum Teil auch die notwendigen Verbindungsrampen der Überfahrt die Lärmschutzfunktion. Der Abstand der nächstliegenden Wohnbebauung von Drossenhausen zur A 73 beträgt rd. 380 m.

Für die Errichtung der Verkehrsflächen, Lärmschutzwälle und Freianlagen sind umfangreiche Erdbewegungen erforderlich. Der geringfügige Erdmassenüberschuss wird zur Modellierung im Bereich der Gestaltungs- und Erholungsflächen verwendet.

Die neu geplanten Ausbaulängen und Querschnitte werden im Einzelnen in der Planunterlage 1 -Erläuterungsbericht- in Verbindung mit den Lage-, Höhen- und Querschnittsplänen (Planunterlage 5, Planunterlage 6 und Planunterlage 14), im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans mit Anlagen (Planunterlage 19.1.1) sowie in der Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Anlage 1 zu Planunterlage 1) beschrieben. Auf diese Unterlagen wird verwiesen.

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

Das Untersuchungsgebiet befindet sich innerhalb der Planungsregion Oberfranken-West. Naturräumlich ist es der Naturraum-Haupteinheit der „Mainfränkischen Platten“ zuzuweisen und gehört zur Naturraum-Untereinheit (gem. ABSP) „Lange Berge“. Der Höhenzug „Lange Berge“ liegt an der Grenze von Bayern und Thüringen im Norden, der Gemeinde Lautertal (an der Lauter) im Osten, Coburg (an der Itz) im Süden und Bad Rodach (an der Rodach) im Westen. Die Landschaft leitet nach Westnordwesten in den Naturraum Hildburghäuser Muschelkalkberge über. Nach Südosten und Süden fällt sie in die Wiesentfeld-Coburger Niederung und nach Südwesten in den Rodachgrund ab. Nach

Nordwesten und Norden fällt sie in die Untereinheit Hildburghäuser Vorland ab, und nach Nordosten und Osten leitet sie in die Untereinheit Schalkauer Plateau über.

Das Untersuchungsgebiet liegt am westlichen Rand im Projektgebiet zum Naturschutzgroßprojekt GRÜNES BAND Rodachtal – Lange Berge – Steinachtal, allerdings außerhalb des 3.916 ha großen Kerngebietes, das zum großen Teil Naturschutzgebiet, FFH-Gebiet und auch ABSP- Projektgebiet ist.

Das ländlich strukturierte Untersuchungsgebiet mit den benachbart liegenden Ortschaften Drossenhausen und Einzelberg im Westen und dem Landschaftsschutzgebiet Weisbachsgrund im Osten stellt einen Ausschnitt aus einer zumeist intensiv ackerbaulich genutzten Landschaft dar.

In der Nachbarschaft der geplanten Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ liegen die Ortsteile Drossenhausen und Einzelberg der Gemeinde Meeder in einer Entfernung von ca. 450 m zur geplanten Verbindungsrampe. Der Abstand der nächstliegenden Wohnbebauung zur A 73 beträgt rd. 380 m.

Der Höhenzug „Lange Berge“ ist für naturgebundene Erholungs- und Freizeitfunktionen insgesamt gut geeignet. Ein örtlicher Wanderweg der Gemeinde Lautertal verläuft im Süden durch die Autobahnunterführung. Dieser bindet im Norden an weitere Wanderwege des Landkreises Coburg an, die entlang der Wälder des Weisbachsgrundes verlaufen. Auch ein Mountainbike-Weg ist ausgewiesen. Im Nordosten grenzt in ca. 100 m Entfernung das Landschaftsschutzgebiet LSG-00239.02 „Weisbachsgrund“ an.

Das Areal bzw. das Umfeld der geplanten Tank- und Rastanlage ist allerdings - wie jeder unmittelbare Nahbereich einer Autobahn - durch den Autobahnverkehr stark beeinträchtigt und damit für die naturgebundene Erholungsnutzung nur bedingt geeignet.

Pflanzen und Lebensräume:

Der Einwirkungsbereich ist durch intensiv genutzte Ackerflächen und z. T. durch extensiv genutztes artenreiches Grünland geprägt. Gehölze befinden sich nur kleinräumig im Plangebiet. An den Rändern der Flurwege wachsen mäßig artenreiche Säume trocken-warmer Standorte.

Im Rahmen den Sonderkartierungen zur Erhebung des Tierbestandes wurden die Artengruppen Avifauna, Fledermäuse, Reptilien, Amphibien erfasst. Dabei wurden Nachweise wertgebender und damit planungsrelevanter Arten festgestellt.

Die landwirtschaftlichen Nutzflächen fungieren als Brut- und Nahrungshabitate für feldbrütende Vogelarten. In 2017 konnte im Plangebiet eine relativ hohe Dichte an Feldbrütern, vor allem Feldlerchen, nachgewiesen werden, dazu Rebhuhn, Wachtel und Wiesenschafstelze. Im gesamten Untersuchungsgebiet, das

93 ha umfasste, ist von mindestens 50 Feldlerchenrevieren und mindestens 8 Revieren der Wiesenschafstelze auszugehen. Die Wachtel (Einzelnachweis) und das Rebhuhn (Paarbeobachtung) gelten als möglicherweise brütend. Weitere nachgewiesene Vogelarten waren u.a. Baumpieper, Bluthänfling, Goldammer und Neuntöter.

Die südlich der geplanten Tank- und Rastanlage gelegene Straßenunterführung wird von Fledermäusen aus vermutlichen Quartieren in Drossenhausen zum Unterfliegen der Autobahn in geeignete Jagdhabitats östlich der Autobahn genutzt. Bei den Untersuchungen mittels Batcorder wurden acht Arten festgestellt: Wasser-, Fransen-, Bart-, Mops-, Breitflügelfledermaus, Großes Mausohr und Kleiner Abendsegler sowie Zwergfledermaus. Es ist davon auszugehen, dass sich Quartiere der Fledermäuse in Drossenhausen im Westen und die Jagdhabitats westlich und östlich der A 73 befinden. Das Rückhaltebecken auf der Ostseite der Autobahn dürfte als Jagdhabitat dienen.

Im Bereich des westlichen Autobahngrundstücks wurden auf einer kleinen, temporären Bodenlagerfläche einzelne Zauneidechsen nachgewiesen. Zur Klärung der Frage, ob es sich hierbei um eine beständige kleine Population handelt, wurde der Bereich in 2019 noch einmal untersucht. Die Nachkartierung ergab eine beständige kleine Population.

Die Kartierungen zu Amphibien ergaben Vorkommen der drei häufigen Arten Erdkröte, Teichfrosch und Bergmolch im Bereich des Regenrückhaltebeckens. Insbesondere bei der Erdkröte kann von einem Wanderbezug zwischen Fortpflanzungs- und Landlebensraum in Richtung Osten ausgegangen werden.

Im Osten grenzt in ca. 100 m an das Untersuchungsgebiet das Landschaftsschutzgebiet 239.02 „Weisbachsgrund“ und im Abstand von mind. 500 m erstreckt sich das FFH-Gebiet DE 5631-371 „Muschelkalkzug von den Langen Bergen bis nach Weißenbrunn vorm Wald“. Es wurde hierzu eine FFH-Verträglichkeitsabschätzung durchgeführt, die zu dem Ergebnis kam, dass erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele auszuschließen sind und das Vorhaben somit mit dem Schutzzweck bzw. den Erhaltungszielen verträglich ist. Auf die sich hierauf beziehenden Ausführungen oben unter Ziffer 1.2.2 der Gründe wird verwiesen.

Etwa 600 m südöstlich außerhalb des Planungsgebiets befindet sich das Naturdenkmal Doline "Donnerloch". Das Naturdenkmal ist von der Planung nicht betroffen. Einige der Saumstrukturen innerhalb des Plangebietes sind als wärmeliebende Säume (Biotoptyp K121-GWooBK) zu charakterisieren, die nach § 30 BNatSchG geschützt sind. Weitere Schutzgebiete nach BNatSchG sind im Plangebiet oder dessen näherem Umfeld nicht vorhanden.

Im Osten des Plangebietes befindet sich nach dem Ökoflächenkataster eine "Ankaufsfläche" (ID21695) auf der Fl.Nr. 327 Gmkg. Drossenhausen. Die Fläche, auf der sich u.a. naturschutzfachlich wertvolle Heckenstrukturen befinden,

wird durch das Bauvorhaben nicht in Anspruch genommen und mit entsprechenden Schutzvorkehrungen versehen.

Vorbelastungen auf die Fauna des Gebiets sind durch die bestehende Autobahn und die damit verbundenen Emissionen sowie Zerschneidungswirkungen vorhanden.

Das Schutzgut Fläche und Boden ist in erster Linie durch die vorhabenbedingte Bodenversiegelung bzw. den Bodenverbrauch betroffen. Der Bodenverbrauch beschreibt sowohl eine Überbauung, als auch temporäre Beeinträchtigungen sowie betriebsbedingte Beeinträchtigungen. Mit dem Bau der Tank- und Rastanlage werden ostseitig beansprucht:

- 1,6 ha Autobahngrundstück (Autobahnbegleitgrün) und
- 7,3 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen.

Mit dem Bau der PWC-Anlage werden westseitig beansprucht:

- 1,3 ha Autobahngrundstück (Autobahnbegleitgrün) und
- 6,0 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen.

Hiervon werden Flächen in einer Größe von 5,7 ha für die Anlage der Verkehrs- und Wegeflächen versiegelt.

Beim Boden im Untersuchungsgebiet ist Muschelkalk vorherrschend, auf dem sich vorwiegend flachgründige (Para-) Rendzinen bindiger Bodenart entwickelt haben. Laut geotechnischem Bericht sind schwere bzw. tonige Lehme oder Tone vorherrschend. Im Plangebiet befinden sich keine schützenswerten Bodentypen. Durch die anthropogene Überformung der Böden ist die biotische Lebensraumfunktion eher als gering einzustufen. Die Speicher- und Reglerfunktion, d.h. die Fähigkeit des Bodens, Stoffe zu binden, bevor diese ins Grundwasser gelangen, ist bei den vorkommenden lehmigen und tonigen Bodenarten als hoch einzustufen. Die Ackerzahlen der von der Tank- und Rastanlage überbauten Böden liegen zwischen 32 bis 47. Der Durchschnittswert des Landkreises Coburg liegt bei 39. Vorbelastungen der Ackerböden ergeben sich vor allem durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung (mechanische Beanspruchung, Einträgen aus Düngung und Pflanzenschutzmittel).

Bezüglich des Schutzgutes Wasser ist festzuhalten, dass auf den „Langen Bergen“ von einem hohen Grundwasser-Flurabstand ausgegangen wird. Grundwasservorkommen von überörtlicher Bedeutung sind nicht vorhanden. Der im Bereich der Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ zu betrachtende Grundwasserkörper „Bruchschollenland - Coburg (2\_G035\_TH)“ weist einen mengenmäßig „guten“ und einen „schlechten“ chemischen Zustand auf. Der Grundwasserkörper besitzt eine Gesamtfläche von 401,8 km<sup>2</sup>. Es sind keine Wasserschutzgebiete ausgewiesen.

Im Plangebiet sind - außer dem Absetz- und Rückhaltebecken an der Autobahn - keine Stehgewässer vorhanden. Das anfallende Oberflächenwasser und auch der Ablauf aus dem Rückhaltebecken wird versickert bzw. über den „Graben zur Lauter“ und den Ortelsgraben der Lauter zugeführt. Der „Graben zur Lauter“ stellt in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach kein zu berücksichtigendes Gewässer i.S. der WRRL dar. Die „Lauter“ gehört zum Flusswasserkörper „Itz von Coburg-Cortendorf bis Mündung in den Main, Lauter (zur Itz), Rodach von Bad Rodach bis Mündung in die Itz“ (2\_F105). Der ökologische Gewässerzustand ist mit „mäßig“ angegeben. Maßgeblich in der Nachweisführung nach WRRL ist die „Lauter“.

Hinsichtlich des Schutzgutes Klima und Luft ist zu bemerken, dass das Klima im Plangebiet sommerwarm und trocken ist. Die Jahresmitteltemperatur liegt bei 7,5°C, die Jahresniederschlagssumme liegt zwischen 700 und 900 mm. Lokalklimatisch fungieren die Acker- und Grünlandflächen aufgrund ihrer niedrigen Vegetationsdecke als Kaltluftentstehungsgebiete.

Die bestehende Autobahn kann sich kleinklimatisch, meist nur auf die unmittelbaren Fahrbahnrandbereiche auswirken.

Zur **Landschaft** ist auszuführen, dass die dortige Landschaftsbildeinheit durch offene, relativ ebene Flächen geprägt ist, die nach Nordosten zum Rottenbachtal und zum Oberen Lautertal abfallen und nur durch wenige Gehölzstrukturen gegliedert sind. In östliche Richtung sorgen die Wälder des Weisbachsgrunds für eine Raumbildung. Vor allem in südliche und westliche Richtung bieten sich vom Standort der Tank- und Rastanlage aus weite Blickbeziehungen über das Coburger Land und auch zur Coburger Veste. Das Plangebiet liegt im landschaftlichen Vorbehaltsgebiet des Regionalplans Oberfranken-West, Nr. 9 Lautergrund-Froschgrund-Thanner Grund/Lange Berge. In landschaftlichen Vorbehaltsgebieten kommt den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege besonderes Gewicht zu. Vorbelastungen bestehen aufgrund der bereits vorhandenen A 73. Durch die offene Lage auf dem Hochplateau der Langen Berge ist die Autobahn vielfach sichtbar und so wird auch künftig die Rastanlage sichtbar sein.

Im Plangebiet sind keine Baudenkmäler bekannt. Bezüglich **Bodendenkmälern** gibt es nach Mitteilung des Landesamts für Denkmalpflege eine Vermutung, die sich auf Flächen im östlichen Bereich der zukünftigen Raststätte bezieht. Die Vermutung lautet:

Vorgeschichtliche Siedlung:

Inv.Nr. V-4-5631-0001

Fl.Nrn. 281; 314; 315; 315/1; 315/2; 321 [Gmkg. Drossenhausen]

Die Fläche wurde als "sehr hohe" Vermutung beurteilt, da sich ca. 350 Meter östlich einzelne Grabhügel befinden, die zu einem größeren Friedhof gehören können, der sich bis in den Planungsraum fortsetzt.

Sonstigen Kultur- und sonstige Sachgüter kommen nicht vor.

### 2.1.3 Geprüfte Varianten und wesentliche Auswahlgründe im Rahmen der UVP

Grundsätzlich war die Planfeststellungsbehörde nicht verpflichtet, jede mögliche Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kamen, für die weitere Detailprüfung ausgeschlossen werden (BVerwG, Beschluss vom 24. April 2009, Az. 9 B 10.09, NVwZ 2009, S. 986, Rdnr. 5). Ist der Planungsbehörde mithin bei der Betrachtung von Planungsalternativen ein gestuftes Vorgehen gestattet, so ist es ihr nicht verwehrt, im Fortgang des Verfahrens die Umweltverträglichkeitsprüfung auf diejenige Variante zu beschränken, die nach dem jeweils aktuellen Planungsstand noch ernsthaft in Betracht kommt (BVerwG, Urteil vom 25. Januar 1996, Az. 4 C 5/95, DVBl. 1996, S. 677). Es ist somit als ausreichend anzusehen, wenn die Planfeststellungsbehörde die (förmliche) Umweltverträglichkeitsprüfung auf die Variante beschränkt, die vom Vorhabenträger beantragt wurde (BVerwG, Beschluss vom 24. September 1997, Az. 4 VR 21/96, NVwZRR 1998, S. 297).

Im vorliegenden Fall ging es dem Vorhabenträger in erster Linie darum, einen Standort für die Tank- und Rastanlage zu finden, der zum einen mit möglichst geringen Eingriffen in Natur und Landschaft auskommt sowie Beeinträchtigungen geschützter Arten und Lebensräume größtmöglich zu vermeiden, andererseits aber auch die vorgenannten anderen Schutzgüter weitest möglich zu berücksichtigen. So wurden im Vorfeld verschiedene Standortvarianten untersucht; die hier zur Planfeststellung beantragte hat sich hierzu als der günstigste Standort herausgestellt. Die Detaildarstellung erfolgt unten unter 3.5.2.

### 2.1.4 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

#### 2.1.4.1 Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen

##### 2.1.4.1.1 Schutzgut Mensch, menschliche Gesundheit

###### Lärmschutz:

Die lärmtechnischen Untersuchungen wurden für die zur Autobahn und der TR nächstgelegene Wohnbebauung durchgeführt. Dies sind im Westen der A 73 die Ortsteile Drossenhausen und Einzelberg der Gemeinde Meeder mit einem Abstand von ca. 450 m. Der genannte Bereich liegt im Außenbereich und wird als Dorf- und Mischgebiet eingestuft und befindet sich im Einwirkungsbereich der Tank- und Raststätte sowie der A 73. Der Hauptverursacher der Lärmemission stellt die Autobahn dar.



Der Berechnung wurden folgende Daten zugrunde gelegt:

A 73:

Verkehrsbelastung DTV 2015/2030:	Lkw-Anteile (Tag/Nacht):	Zulässige Geschwindigkeit (Pkw/Lkw)	Straßenoberfläche $D_{\text{StR0}}$
13.901/16.681 Kfz/24 h	12,5/26,3 %	130/80 km/h	- 2 dB(A) (Betonbauweise mit Jutetuch - Längstexturierung) - 2 dB(A) (Splittmastixasphalt) $\pm 0$ dB(A) (innerhalb der T+R-Anlage)

Tank- und Rastanlage „Coburger Land“:

Die Berechnung der Emissionen aus den Parkflächen erfolgte nach RLS 90 Ziffer 4.5 unter Berücksichtigung der Stellplatzanzahl, -art (Pkw, Lkw/Bus) und der Anzahl der Stellplatzwechsel. Entsprechend den stündlichen Stellplatzwechselvorgängen wurden die Belastungen der Zufahrtsstraßen hergeleitet.

Die Tank- und Raststätte ist so konzipiert, dass es möglich ist, die BAB A 73 zu queren. Dies ermöglicht es den Fahrzeugen, welche auf der westlichen Seite in die Rastanlage einfahren, die nur auf der östlichen Seite der Rastanlage vorhandene Tankstelle und das Restaurant zu nutzen. Hier wurde von einer Frequentierung von 70 Kfz/24 h mit einem Schwerlastanteil von 14 % ausgegangen. Die Aufteilung auf die Tag- und Nachtzeit erfolgte anhand der Vorgaben der RLS 90. Weiter wurde davon ausgegangen, dass die Tank- und Rastanlage in der Regel nicht zum Wechsel der Fahrtrichtung genutzt wird. Für die Berechnung wurden für die Ortsteile Drossenhausen und Einzelberg insgesamt vier Immissionsorte festgelegt. Es wurde geprüft, ob sich durch den erheblichen baulichen Eingriff die Beurteilungspegel um 3 dB(A) im Vergleich zum Bestand erhöhen. Der Unterlage 17 ist zu entnehmen, dass die zukünftige Nutzung der geplanten Rastanlage an den relevanten Immissionsorten zu einer geringfügigen Erhöhung der Beurteilungspegel führt. Diese ist allerdings deutlich geringer als 3 dB(A). Die Grenzwerte von 70 dB(A) zur Tagzeit und 60 dB(A) zur Nachtzeit werden nicht überschritten.

Eine wesentliche Änderung im Sinne des §1 Abs. 2, Nr. 2 der 16. BImSchV liegt somit nicht vor. Ergänzende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der benachbarten Wohnbebauung sind daher nicht erforderlich. Zur Einhaltung der Grenzwerte auf den Lkw-Stellflächen für den Groß- und Schwertransport entlang der Durchfahrts Spuren sind keine Lärmschutzeinrichtungen erforderlich. Weitere Angaben sind der Unterlage 17 zu entnehmen.

Um die Massenbilanz innerhalb der Anlage auszugleichen und die Lärmsituation für Lkw-Fahrer zu verbessern, werden jedoch auf beiden Anlagenteilen

Lärmschutzwälle angelegt. Diese dienen zudem als Blendschutz für die parkenden Verkehrsteilnehmer. Insgesamt kann hierdurch die Aufenthaltsqualität auf den Anlagenteilen verbessert werden.

Am östlichen Anlagenteil wird im Bereich von Station 5,971 bis 6,123 links ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 4,00 m über der Gradiente der A 73 angelegt. An der westlichen PWC-Anlage steigt der Lärmschutzwall von Station 6,014 bis Station 6,049 rechts, auf einer Länge von 35 m von 2,50 m auf 4,00 m Höhe an. Im weiteren Verlauf erhält der Lärmschutzwall von Station 6,049 bis 6,315 auf einer Länge von 266 m eine durchgehende Höhe von 4,00 m über der parallel verlaufenden Stellfläche für Großraum- und Schwertransporte. Zwischen Station 6,169 und 6,195 rechts, wird der Brückenpfeiler der Bauwerke 01a und 01b in den Lärmschutzwall eingebunden.

Luftschadstoffe:

Die Luftschadstoffbelastung für den Ortsteil Drossenhausen wird in erster Linie durch den Verkehr auf der A 73 bestimmt. Die „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ (RLuS 2012) lassen eine Abschätzung der Immissionskonzentration nur bis zu einem Abstand von 200 m beiderseits des Schadstoffemittenten zu. Bei größeren Abständen, wie es bei der Ortschaft Drossenhausen der Fall ist, geht die RLuS 2012 davon aus, dass die vorhandene Grundbelastung durch zusätzliche Schadstoffbelastungen aus der Autobahn und der Tank- und Rastanlage nicht erhöht wird. Eine Verschlechterung der derzeitigen Schadstoffsituation ist daher nicht gegeben und führt zu keiner Überschreitung der Immissionswerte der 39. BImSchV.

#### 2.1.4.1.2 Schutzgut Natur und Landschaft, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

In Bezug auf die Nutzung und Gestaltung von Natur und Landschaft sind baubedingte Projektwirkungen zu verzeichnen durch Schadstoffemissionen von Baufahrzeugen und Baumaschinen, durch Staubemissionen während der Lade-, Transport- und Schüttarbeiten sowie Lärmemissionen und Erschütterungen durch die Bauarbeiten, Baufahrzeuge und Baumaschinen. Diese zeitweisen Beeinträchtigungen finden Berücksichtigung bei der Berechnung des Kompensationsbedarfes nach der BayKompV.

Das Bauvorhaben verursacht durch die Neuerrichtung von Straßen- und Parkplatzflächen, von Tank- und Raststättengebäude und Außenanlagen, eine dauerhafte Inanspruchnahme von Biotopnutzungstypen und einen Verlust der auf den in Anspruch genommenen Flächen vorhandenen Lebensräume. Auf geeigneten Ausgleichsflächen können Lebensraumfunktionen durch landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahmen wiederhergestellt werden. Bei Versiegelungen ist ein vollständiger und dauerhafter Verlust der auf den in Anspruch genommenen Flächen vorhandenen Lebensräume gegeben. Die anlagenbeding-

ten Beeinträchtigungen finden Berücksichtigung bei der Berechnung des Kompensationsbedarfes nach der BayKompV. Aufgrund artenschutzrechtlicher Vorgaben werden Ausgleichsmaßnahmen für Tierarten, die auf spezielle Habitats angewiesen sind, notwendig. Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos konnte allerdings durch die getroffenen Maßnahmen ausgeschlossen werden (vgl. spezielle artenschutzrechtliche Prüfung - saP- gemäß Planunterlage 19.1.3). Zur Darstellung der Vermeidungs- und der FCS-Maßnahmen wird zusätzlich auf den Erläuterungsbericht Planunterlage 1, Kap. 6.4 in Verbindung mit Anlage 1 zu Planunterlage 1 - UVP-Bericht sowie Kap.19.1.1 -Textteil zum Landschaftspflegerischen Begleitplan- verwiesen.

Folgende landschaftsplanerischen Vermeidungsmaßnahmen (V) sind vorgesehen:

<b>Nummer</b>	<b>V – Vermeidungsmaßnahmen</b>	<b>Umfang</b>
1 V	Schutzzäune	
1.1 V	Biotopschutzzäun Angrenzend an das Baufeld liegende, naturnahe Flächen werden durch das Errichten und Vorhalten von Biotopschutzzäunen vor Schäden während der Bauzeit geschützt.	ca. 670 lfm
1.2 V	Reptilienschutzzäun Aufstellen von Reptilienschutzzäunen als Umgrenzung des Ersatzlebensraums für Zauneidechsen im Norden des Plangebiets auf der Ostseite der A 73.	ca. 150 lfm
2 V	Bauzeitenregelung	
2.1 V	Zeitlich beschränkte Rodung von Gehölzen (außerhalb der Brutzeit von Vögeln) ---	
2.2 V	Zeitliche Beschränkung von Erdarbeiten (kein Arbeitsbeginn während der Brutzeit von Feldbrütern) ---	
3 V	Abfang und Umsiedlung von Zauneidechsen ab Anfang April bis August/September. Umsiedeln der Tiere auf eine optimierte Fläche – Maßnahmenfläche 6 A <sub>CEF</sub> -	

Eine umweltfreundliche Beleuchtung (z.B. LED-Technik) soll zum einen nutzungsentensive Bereiche ausreichend ausleuchten und zum anderen nachtaktive Tierarten (Insekten) möglichst wenig beeinträchtigen.

Die Tank-und Rastanlage soll für die Verkehrsteilnehmer – neben der Versorgung durch Tankstelle/Rasthaus/WC - eine attraktive und angenehme Rastmöglichkeit darstellen. Das Gestaltungskonzept umfasst folgende Ziele:

- Differenzierung der Freiflächen nach deren Frequentierung in nutzungsentensive und nutzungsextensive Bereiche
- Angebot von Flächen mit hoher Aufenthaltsqualität durch Picknick- und Sitzmöglichkeiten, Fitness- und Spielbereiche

- Einbindung der Tank- und Rastanlage in die Landschaft

Die Gestaltungsziele werden mit folgenden landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen (G) erreicht:

4 G	Gestaltung der Rastanlage – Maßnahmenkomplex	
4.1 G	Ansaat von Gebrauchsrasen	rd. 2,0 ha
4.2 G	Ansaat von artenreichem Extensivgrünland	rd. 6,8 ha
4.3 G	Pflanzung von Einzelbäumen und Baumgruppen	378 St.
4.4 G	Pflanzung von Baum- und Strauchhecken	2.750 m <sup>2</sup>

Die Freiflächengestaltung und insbesondere die Randbepflanzungen mit umfangreichen Baumpflanzungen bewirken eine Einbindung der Tank- und Raststätte in die umgebende Landschaft. Damit kann insbesondere das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet werden und dauerhafte Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes teilweise vermieden werden.

Weiterhin sind folgende Ausgleichsmaßnahmen (A) vorgesehen:

5 A	Extensivgrünland – Maßnahmenkomplex	
5.1 A	Extensivgrünland "Lange Berge"	3.320 m <sup>2</sup>
5.2 A	Extensivgrünland "Höhnsäcker"	48.485 m <sup>2</sup>

Bezüglich streng geschützter Arten sind folgende CEF-Maßnahmen vorgesehen:

6 A <sub>CEF</sub>	Ersatzlebensraum Zauneidechsen	ca. 1.125 m <sup>2</sup>
7 A <sub>CEF</sub>	Lebensraumoptimierung für Feldbrüter im Suchraum	12.000 m <sup>2</sup>

Die Antragsunterlagen wurden hinsichtlich des Maßnahmenkonzeptes zur artenschutzrechtlichen Bewältigung des Verlustes von 11 Brutrevieren der Feldlerche und 1 Brutrevier der Wiesenschafstelze (7 A<sub>CEF</sub>) entsprechend den fachlichen Vorgaben des Merkblattes „Feldlerche“ des LfU in Abstimmung mit der hNB angepasst. Zur artenschutzrechtlichen Bewältigung dieses Konfliktes werden die drei Maßnahmen-Varianten des Merkblattes "Feldlerche" des LfU (Arbeitshilfe zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung - Feldlerche, Oktober 2017), in der Fassung der Hinweise des StMUV 63b-U8645.4-2 vom 22.02.2023 "CEF-Maßnahmen für die Feldlerche in Bayern" angewendet: Lerenfenster mit Blüh- oder Brachestreifen oder Blühfläche/-streifen mit Ackerbrache oder erweiterter Saatreihenabstand bzw. Kombination(en) der drei Varianten (siehe Nr. 7.2.2 bis 7.2.4 des Merkblatts). Nach Ziff. 2.1.2 der Anlage zum UMS Az. 63b-U8645.4-2 vom 22.02.2023 wird bei Blühflächen/Blühstreifen

mit angrenzender Ackerbrache ein Flächenbedarf pro Revier Feldlerche von 0,5 ha/Brutpaar angegeben. Die Größe der Blühfläche(n) sollten max. über 3 ha verteilt werden. Eine Kombination mit extensivem Getreidebau und erweitertem Saatreihenabstand vergrößert den Flächenbedarf. Für diese Maßnahme beträgt der Flächenbedarf pro Revier 1 ha je Brutpaar und sollte einen Mindestflächenumfang von 1 ha haben. Da die Artenschutzmaßnahmen sich auf 12 Brutpaare auswirken sollen und diese auf einer arrondierten Fläche von 9,2 ha langfristig umgesetzt werden können, wird eine möglichst hohe Diversifizierung des Strukturangebotes für die Feldlerchen angestrebt, um eine höhere Revierdichte durch Optimalhabitate zu erzielen. Insbesondere durch die Flächen- und Maßnahmenaufteilung der Dreifelderbewirtschaftung in Kombination mit Weideflächen wird ein attraktives Angebot für Feldlerchenreviere und die gesamte Ackerbiozönose langfristig möglich sein. Dadurch entstehen mehr Grenzlinien, Übergangsbereiche und Kleinstrukturen mit zeitweilig niedriger und lückiger Vegetation. Die unterschiedlichen Bearbeitungsvorgänge auf den Ackerschlägen für Winterung, Sommerung, Ernte und Stoppel- und Blühbrachenbearbeitung in Kombination mit Beweidung und optimierten Ruhezeiten werden sich positiv auf die Habitatqualität und Dichte der Feldlerchenreviere (und auch des Reviers der Wiesenschafstelze) auswirken.

Die Maßnahmen werden mittels institutioneller Sicherung umgesetzt. Mit Schreiben vom 22.12.2021 hat die Autobahn GmbH des Bundes eine Pflegevereinbarung für die institutionelle Sicherung durch "Die Deutsche Landschaften GmbH", einer vom LfU zertifizierten Flächenagentur, vorgelegt. So ist sichergestellt, dass die PIK-Maßnahmen nach der BayKompV auch tatsächlich durchgeführt und langfristig aufrechterhalten werden können. Im Rahmen eines Ortstermins am 22.07.2021 erfolgte eine Abstimmung der Autobahn des Bundes GmbH mit der unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Coburg und der höheren Naturschutzbehörde, SG 51 der Regierung von Oberfranken, zur Eignung der Flächen und der durchzuführenden Maßnahmen.

Die CEF-Maßnahmen werden im Landkreis Coburg auf einer Gesamtfläche von 9,2 ha auf der Fl.Nr. 1057 der Gmkg. Meeder umgesetzt. Es erfolgt ein regelmäßiger Umbruch, um den Ackerstatus zu erhalten. Eine Teilfläche wird auf Vorschlag der höheren Naturschutzbehörde als mäßig extensiv genutztes Grünland beweidet und mit den übrigen drei Teilflächen im Wechsel als extensive Äcker mit Herbstansaat (Winterung) und Frühjahrsansaat (Sommerung) mit jeweils erweitertem Saatreihenabstand oder kurzzeitiger Blühbrache entwickelt. Dadurch werden gleichzeitig sehr gute Entwicklungsmöglichkeiten für den Artenschutz von Feldvögeln und die Stärkung oder Ansiedlung einer artenreichen Segetalflora ermöglicht. Durch den vollständigen Verzicht auf mechanische, thermische Unkrautbekämpfung, Düngemittel und Pflanzenschutz sowie Leguminosenanbau wird sich in wenigen Jahren eine völlig andere Ackerbiozönose entwickeln. Bei Bedarf kann durch Einbringung von autochthonem Ackerwildkrautsamen das Artenangebot zusätzlich verbessert werden.

Von einer Planfeststellung des älteren Konzeptes (12 Blühstreifen von je 10 m Länge und 100 m Breite) wird mangels wissenschaftlicher Evidenz abgesehen. Dies wäre nur noch in Verbindung mit einem mehrjährigen Monitoring möglich, das den Erfolg der Maßnahme "10 m Blühstreifen" durch eine Brutbestandszunahme der Feldlerche auf den Langen Bergen im geforderten Umfang sicher nachweist.

#### 2.1.4.1.3 Schutzgüter Fläche und Boden

In Bezug auf die Nutzung und Gestaltung von Boden ergibt sich baubedingt eine Nutzung von Flächen als Baustreifen, Baustelleneinrichtungsplätzen, Lagerplätzen und Baustraßen. Abschieben, Überschüttungen und Befahren mit Baufahrzeugen führen zu einer Zerstörung der Vegetation bzw. zu einer Bodenverdichtung. Die zeitweisen Beeinträchtigungen finden allerdings Berücksichtigung in der Berechnung des Kompensationsbedarfs nach der BayKompV.

Die dauerhaften Auswirkungen durch Bodenversiegelungen sowie Verdichtungen und Überbauung finden ebenfalls Berücksichtigung in der Berechnung des Kompensationsbedarfes nach der BayKompV.

Im Rahmen eines interdisziplinären Wettbewerbs wurde die Planung der vorliegenden Tank- und Raststätte u.a. deshalb mit einem 1. Preis gewürdigt, weil bei diesem Konzept insgesamt sparsam mit dem Verbrauch von Fläche und Boden umgegangen wird. Die für die landschaftliche Einbindung der Tank- und Rastanlage erforderlichen Flächen erfüllen in den Randbereichen zur offenen Feldflur zum Teil gleichzeitig Funktion als Ausgleichsmaßnahmen. Die erforderliche Ausgleichsfläche Fl.Nr. 305 Gmkg. Drossenhausen kann weiterhin extensiv landwirtschaftlich genutzt werden (z. B. Beweidung). Die CEF-Maßnahmen für die Feldbrüter innerhalb des Suchraums werden im Zuge von produktionsintegrierten Maßnahmen (PIK) realisiert. Damit ist Vorgabe der BayKompV, wonach im regionalen Vergleich überdurchschnittlich ertragreiche Böden nicht vorrangig für Kompensationsmaßnahmen herangezogen werden sollen, erfüllt.

#### 2.1.4.1.4 Schutzgut Wasser

Die mit der Baumaßnahme verbundene Zunahme der Flächenversiegelung führt zu einer Verringerung der Grundwasserneubildung und einem verstärkten Abfluss im „Graben zur Lauter“. Durch das Ableiten der Fahrbahnwässer aus der Tank- und Rastanlage in das vorhandene Absetz- und Rückhaltebecken, in dem eine Vorbehandlung erfolgt, kann eine schädliche Gewässeränderung jedoch ausgeschlossen werden. Die möglichen Auswirkungen der Maßnahme auf den Gewässerzustand, insbesondere die Auswirkungen von Chlorid-haltigen Einleitungen in oberirdische Gewässer infolge von Tausalzeinsatz zur wasserrechtlichen Beurteilung nach §§ 12, 27 WHG gemäß dem „Gemeinsamen Schreiben OBB-StMUV, Az. IIB2-4400-001/15, 58c-U4401-2016/1-41 vom 15.11.2017“ sowie die Auswirkungen von Einträgen aus der Straßenentwässerung in das Grundwasser zur wasserrechtlichen Beurteilung nach § 47 WHG,

wurden untersucht und sind in Unterlage 18.2 „Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie“ dargestellt. Es ist von keiner Verschlechterung des Gewässerzustandes der „Lauter“ durch Chloride auszugehen, da der Orientierungswert von 200 mg/l deutlich unterschritten ist. Durch die vorhandene Beckenanlage ist aufgrund der abgedichteten Ausführung auch von keinem signifikanten Eintrag von Chloriden in das Grundwasser „Bruchschollenland - Coburg (2\_G035\_TH)“ auszugehen.

#### 2.1.4.1.5 Luft und Klima

Das Gestaltungskonzept der Tank- und Rastanlage sieht umfangreiche landschaftsplanerische Maßnahmen vor, die sich positiv auf die kleinklimatische und lufthygienische Situation auswirken. Insbesondere die zur Pflanzung vorgesehenen Bäume und Sträucher bremsen extreme Luftbewegungen, filtern die Luft, tragen in der Vegetationszeit zur Sauerstoffproduktion bei, spenden Schatten und wirken bei Extremtemperaturen ausgleichend.

#### 2.1.4.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Das naturschutzfachliche Ausgleichskonzept leitet sich von den beeinträchtigten Funktionen ab und zielt auf die Multifunktionalität von naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen und artenschutzrechtlichen Maßnahmen (CEF-Maßnahmen) ab.

Folgende Ausgleichsmaßnahmen (A) sind vorgesehen:

Nummer A – Ausgleichsmaßnahmen Umfang:

5 A	Extensivgrünland	
5.1 A	Extensivgrünland „Lange Berge“	3.320 m <sup>2</sup>
5.2 A	Extensivgrünland „Höhnsäcker“	48.485 m <sup>2</sup>
6 A <sub>CEF</sub>	Ersatzlebensraum für Zauneidechsen	1.125 m <sup>2</sup>
7 A <sub>CEF</sub>	Lebensraumoptimierung für Feldbrüter - Suchraum	12.000 m <sup>2</sup>

Naturschutzrechtlicher Ausgleich:

Auf den beiden Ausgleichsflächen (5.1 A und 5.2 A) im Nordosten und Westen der Tank- und Rastanlage ist die Ansaat von artenreichem Grünland vorgesehen. Neben dem Ziel der Extensivierung wird damit auch das Nahrungsangebot für die feldbrütenden Vogelarten verbessert.

Artenschutzrechtlicher Ausgleich:

Für den Lebensraumverlust von 12 Brutpaaren feldbrütender Vogelarten (11 Brutpaare Feldlerche und 1 Brutpaar Wiesenschafstelze) wird ein artenschutzrechtlicher Ausgleich notwendig. Der Ausgleich für die 12 Brutreviere soll auf geeigneten Flächen innerhalb eines Suchraums erfolgen (Unterlage 9.1

Blatt 2), welcher die intensiv genutzte, offene Agrarflur der Gemarkungen Drosenhausen, Moggenbrunn, Mirsdorf, Ottowind und Meeder umfasst (7  $A_{CEF}$ ). Auf die detaillierten Ausführungen hierzu oben unter Ziff. 2.1.4.1.2 wird verwiesen. Die Umsetzung erfolgt hier durch produktionsintegrierte Kompensation (PIK) auf wechselnden Flächen; die Umsetzung ist durch institutionelle Sicherung sichergestellt.

Für den Verlust des im westlichen Autobahngrundstück gelegenen Zauneidechsenhabitats wird auf der Ostseite (am nördlichen Rand der Tank- und Rastanlage) die Ausgleichsmaßnahme 6  $A_{CEF}$  (Bau von „Zauneidechsenmeilern“ und Einbringen von Reisighaufen) vorgesehen, so dass die Tiere vor Baubeginn aus dem Baufeld abgefangen und dorthin umgesiedelt werden können.

Das Vorhaben erfüllt unter Berücksichtigung der vorgesehenen konfliktvermeidenden Maßnahmen sowie der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG.

Unter Berücksichtigung der genannten Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen verbleiben keine erheblichen Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen.

Mit Anwendung der BayKompV ergibt sich durch den Bau der Tank- und Rastanlage ein Kompensationsbedarf in Höhe von 369.529 Wertpunkten. Mit den Ausgleichsmaßnahmen 5.1 A, 5.2 A und 7  $A_{CEF}$  wird ein Kompensationsumfang von 379.583 Wertpunkten erreicht. Der Eingriff in Natur und Landschaft wird somit vollständig ausgeglichen. Der Überhang von rund 10.054 Wertpunkten soll für künftigen Kompensationsbedarf Verwendung finden.

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

Die in § 25 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Nr. 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung für Straßenbauvorhaben bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen gemäß Nr. 0.6.1.2 Abs. 3 UVPVwV nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08. Juni 1995, Az. 4 C 4.95, UPR 1995, S. 391). Dabei ist die Vorbelastung einzubeziehen (vgl. Nr. 0.6.1.3 Abs. 3 UVPVwV). Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes sowie Wechselwirkungen nach sich ziehen, erfolgt



als Umweltrisikoaabschätzung anhand einer dreistufigen Skala mit den Begriffen "mittel", "hoch" und "sehr hoch". Diese Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, insbesondere in die Abwägung, ein (§ 25 Abs. 2 UVPG, § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG).

Die vorgenommene Gesamtbewertung der zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen erfolgt schutzgutbezogen, allerdings unter Berücksichtigung der unter vorstehender Ziffer 2.1.4 der Gründe aufgeführten Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

### 2.2.1 Schutzgut Mensch

Für das Schutzgut Menschen verbleiben bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen im Bereich des Ortsteils Drossenhausen und Einzelberg. Während der Bautätigkeit ergeben sich temporäre Beeinträchtigungen durch Baulärm, Erschütterungen und Staubbelastungen. Anlagebedingt ist nicht mit erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch zu rechnen. Nach der schalltechnischen Berechnung beeinflusst der Betrieb der Rastanlage den Lärmpegel nicht signifikant, der im Wesentlichen durch den Verkehr auf der Autobahn bestimmt ist. Die Werte im Sinne des § 1 Abs. 2, Punkt 2 der 16. BImSchV werden nicht überschritten. Die Maßnahme stellt im Ergebnis keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV dar. Durch den Bau der TR wird auch keine Verkehrszunahme auf der Autobahn bewirkt.

Die Schadstoffbelastung für den Ortsteil Drossenhausen wird in erster Linie durch den Verkehr auf der A 73 bestimmt und führt durch den Bau der Tank- und Raststätte zu keiner Überschreitung der Immissionswerte der 39. BImSchV.

Für die Erholung ist das Untersuchungsgebiet aufgrund seiner Lage an der A 73 und der damit verbundenen Vorbelastung von untergeordneter Bedeutung. Die Führung von Rad- und Wanderwegen wird nicht betroffen.

Es kommt insgesamt zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen.

### 2.2.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Umweltauswirkungen ergeben sich durch die bau- und anlagenbedingte Inanspruchnahme von Biotopstrukturen, die aufgrund ihrer Vegetationsausstattung jedoch als mittel- bis langfristig wiederherstellbar einzustufen sind. Der Wirkungsbereich ist durch intensiv genutzte Ackerflächen und z. T. durch extensiv genutztes artenreiches Grünland geprägt. Gehölze befinden sich nur kleinräumig im Plangebiet. An den Rändern der Flurwege wachsen mäßig artenreiche Säume trocken-warmer Standorte. Es kommt zur Neuversiegelung von Flächen in einer Größe von 5,7 ha für die Anlage der Verkehrs- und Wegeflächen. Durch

den Bau der Tank- und Raststätte werden auch Vegetationsstrukturen mit Biotopfunktion (artenreiches Grünland, Saumstrukturen) versiegelt (18.018 m<sup>2</sup>), dauerhaft überbaut (22.835 m<sup>2</sup>) und vorübergehend beansprucht (3.884 m<sup>2</sup>).

Es wird hierfür eine Kompensation durch die vorgesehenen Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen für Offenlandbiotope (5.1 A, 5.2 A, 7 A<sub>CEF</sub>) erreicht.

Bezogen auf die Tierwelt kommt es bei den Vogelarten des Offenlandes (insbesondere Feldlerche) und in geringerem Umfang auch bei Heckenvögeln (insbesondere Goldammer, Neuntöter) vorhabenbedingt zu einer bau- und anlagenbedingten Flächeninanspruchnahme von Strukturen, die den aufgeführten Arten als Brutstandorte dienen können.

Durch ein umweltschonendes Baukonzept (Vermeidungsmaßnahmen 2.1 V, 2.2 V) sowie den Schutz von empfindlichen Biotop- und Gehölzstrukturen (Vermeidungsmaßnahme 1.1 V) wird die Beeinträchtigung bei den Heckenbrütern auf ein Mindestmaß reduziert. Vorsorglich wird durch die Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit (Vermeidungsmaßnahme 2.2 V) eine potenzielle Inanspruchnahme von geschützten Fortpflanzungs- oder Ruhestätten sowie eine damit in Verbindung stehende Verletzung oder Tötung sicher ausgeschlossen.

Bei Vogelarten des Offenlandes und der Kulturlandschaften kommt es vorhabenbedingt zu einer bau- und anlagenbedingten Flächeninanspruchnahme, die den Arten als Brutstandorte dienen. Bei der Feldlerche kommt es zu einem anlagebedingten Verlust von 11-12 Brutpaaren auf der Eingriffsfläche, bei der Wiesenschafstelze zum Verlust von 1 Brutpaar.

Der Ausgleich für diese Brutreviere erfolgt auf geeigneten Flächen innerhalb eines geeigneten Suchraums, welcher die intensiv genutzte, offene Agrarflur der Gemarkungen Drossenhausen, Moggenbrunn, Mirsdorf, Ottowind und Meeder umfasst (7 A<sub>CEF</sub>). Die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen werden im Landkreis Coburg auf einer Gesamtfläche von 9,2 ha auf der Fl.Nr. 1057 der Gmkg. Meeder umgesetzt. Es erfolgt ein regelmäßiger Umbruch, um den Ackerstatus zu erhalten. Eine Teilfläche wird auf Vorschlag der höheren Naturschutzbehörde als mäßig extensiv genutztes Grünland beweidet und mit den übrigen drei Teilflächen im Wechsel als extensive Äcker mit Herbstansaat (Winterung) und Frühjahrsansaat (Sommerung) mit jeweils erweitertem Saatreihenabstand oder kurzzeitiger Blühbrache entwickelt. Über diese vorgesehenen Strukturoptimierungen wird insbesondere das Nahrungsangebot für alle im Raum vorkommenden Bodenbrüter erheblich verbessert, so dass mit einem dadurch deutlich verbesserten Bruterfolg insgesamt die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Feldbrüter im Umfeld gewahrt werden kann.

Bei den Fledermäusen erfolgt bau- und anlagebedingt die Inanspruchnahme von Nahrungshabitaten von Arten im Offenland. Die Flächen sind jedoch nicht

von essenzieller Bedeutung für Fledermausarten, da diese einen größeren Aktionsradius aufweisen und die Baumaßnahme nur einen kleinen Teil des gesamten Nahrungsgebietes betrifft.

Durch das Vorhaben wird bau- und anlagebedingt ein kleiner Zauneidechsenlebensraum westlich der A 73 zerstört. Es ist davon auszugehen, dass es sich um eine Fortpflanzungs- und Ruhestätte des Reptils handelt. Um die damit verbundene Verletzung oder Tötung der Individuen zu vermeiden, ist im Bereich der künftigen Ausgleichsmaßnahme 6 A<sub>CEF</sub> ein Ersatzlebensraum zu optimieren; die betroffenen Zauneidechsen sind zu fangen und dorthin umzusiedeln (Vermeidungsmaßnahme 3 V).

Unter der Voraussetzung, dass die vorgenannten vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF) und Vermeidungsmaßnahmen (V) durchgeführt werden, sind durch das geplante Bauvorhaben keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG gegeben.

In Bezug auf die unvermeidbaren Beeinträchtigungen der biologischen Vielfalt durch Versiegelung und Überbauung sowie durch zeitlich vorübergehende bzw. betrieblich bedingte Beeinträchtigungen wird eine Kompensation durch die vorgesehenen Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen für Gehölz- und Offenlandbiotope erreicht.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastungen und der getroffenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen für das Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt verbleiben.

### 2.2.3 Schutzgut Fläche und Boden

Durch den Baubetrieb wird Boden im Bereich der Arbeitsstreifen und auf den Baustelleneinrichtungsflächen durch das Befahren mit Baumaschinen temporär beansprucht.

Bei der Ausführung des planfestgestellten Vorhabens kommt es zur Neuversiegelung einer Fläche von ca. 5,7 ha. Mit dem Bau der TR werden - neben den bestehenden Autobahnbegleitflächen - ostseitig ca. 7,3 ha und westseitig ca. 6,0 ha landwirtschaftliche Nutzfläche dauerhaft beansprucht. Innerhalb des Autobahngrundstücks werden Flächen teilweise für Ausgleichsmaßnahmen verwendet, wodurch die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen minimiert werden kann. Eine Minimierung erfolgt auch durch bevorzugte Heranziehung von PIK-Maßnahmen für Lebensraumverbesserungen für Feldbrüter.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass unter Berücksichtigung der bestehenden geologischen Bestandssituation, der bestehenden Vorbelastungen, des Kompensationskonzeptes und der getroffenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen für das Schutzgut Fläche und Boden verbleiben.

#### 2.2.4 Schutzgut Wasser

Die mit der Baumaßnahme verbundene Netto-Neuversiegelung führt zu einer entsprechenden zusätzlichen Verringerung der Grundwasserneubildung und zu einem verstärkten Abfluss von Oberflächenwasser. Durch den vorgesehenen Umbau des Regenrückhaltebeckens RRHB 40-1 können die mit dem Fahrbahnwasser mitgeführten Schmutzstoffe weitgehend zurückgehalten werden. Insbesondere kann damit auch das Gefahrenrisiko bei sog. Ölunfällen erheblich minimiert werden. Die Rückhalteeinrichtung erlaubt zudem eine gedrosselte Ableitung des Wassers aus den Rückhaltebecken in die natürlichen Vorfluter "Graben zur Lauter", womit insbesondere bei starken Regenereignissen der Vorfluter nicht überlastet wird. Um auch bei 10-jährigen Starkregenereignissen Schäden am Vorfluter und im weiteren Verlauf des "Grabens zur Lauter" sicher auszuschließen, wird die Dimensionierung des Regenrückhaltebeckens RRHB 40-1 entsprechend angepasst (vgl. Auflage 3.2.2).

Es ist auch von keiner Verschlechterung des Gewässerzustands der Lauter und des Grundwasserkörpers "Bruchschollenland – Coburg (2\_G035\_TH)" auszugehen. Damit sind im Ergebnis keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu erwarten.

#### 2.2.5 Schutzgut Luft und Klima

Die baubedingten Immissionen sind für das Lokalklima nicht von erheblicher Bedeutung. Anlagenbedingt kommt es zu einem geringfügigen Verlust von Kaltluftentstehungsgebieten. Nachteilige Auswirkungen können mit der Gestaltung der Grünanlagen der Tank- und Rastanlage, durch Neupflanzungen von Gehölzen, Einzelbäumen und Rasenflächen vermindert oder minimiert werden. Durch den Bau der Tank- und Rastanlage kommt es zu keinen erheblichen betriebsbedingten Beeinträchtigungen der lokalklimatischen Situation.

Bezüglich des Einflusses des Vorhabens auf das **globale Klima** ist Folgendes auszuführen:

Vor dem rechtlichen Hintergrund des Klimaschutzgesetzes (KSG) geht es vor allem um die Beurteilung, welche klimaschädlichen Treibhausgasemissionen (THG) mit dem geplanten Vorhaben verbunden sind. Die Betrachtung unterscheidet dabei verkehrliche- und anlagenbedingte Emissionen.

Hierzu hat die Vorhabenträgerin in einer ergänzenden Unterlage vom 22.12.2022 folgende Aussagen getroffen:

Verkehrsbedingte Emission:

Durch den Bau der Tank- und Rastanlage ist von keiner Erhöhung der Verkehrszahlen auszugehen. Auf der sicheren Seite liegend wird dennoch ca. 1 % des Straßenverkehrs der BAB A 73 der neuen Rastanlage zugerechnet.

Anlagebedingte Emission (Sektor Industrie):

Für die Berechnung der Lebenszyklusemissionen ist es erforderlich, die Verkehrsfläche der Tank- und Rastanlage zu ermitteln. Für diese Daten werden je nach Straßenkategorie unterschiedliche THG angewandt. Für Bundes- oder Staatsstraßen wird der Zahlenwert 4,6 kg/m<sup>2</sup>/a angesetzt. Ausgehend vom Verkehrsaufkommen auf der Tank- und Rastanlage wird für die Anlage der Zahlenwert 4,6 kg/m<sup>2</sup>/a angesetzt, da es sich um eine schwach befahrene Verkehrsfläche handelt.

Mit Hilfe der folgenden Formel lässt sich somit der Wert für die Lebenszyklusemissionen berechnen:

$$\text{THG}_{\text{ges}}[\text{kg CO}_2\text{-eq/a}] = \text{Straßenfläche Anlage [m}^2] \times \text{THG}_{\text{spez}} [\text{kg/m}^2/\text{a}]$$

(wobei  $\text{THG}_{\text{spez}} = 4,6 \text{ kg/m}^2/\text{a}$ , Fläche = 42.810 m<sup>2</sup>)

Durch das Einsetzen der Werte erhält man die Emission von:  $\text{THG}_{\text{ges}} = 196,9 \text{ t CO}_2\text{-eq/a}$ .

Während des Lebenszyklus der Straßeninfrastruktur ergeben sich somit THG-Emissionen von 196,9 t/a (CO<sub>2</sub>-eq). Diese beinhalten die Emissionen, die beim Bau, der Erneuerung und der Unterhaltung der Verkehrsanlage entstehen.

Die Vorhabenträgerin hat die baubedingten Emissionen gegenüber dieser pauschalen Betrachtung noch genauer abgeschätzt:

Die baubedingten Emissionen werden über den Einsatz der durchschnittlichen Maschinenstunden abgebildet. Für die Basisemissionsfaktoren werden Dieselmotoren, bei Durchschnitts 3-Achsern mit 300 KW und der Grenzstufe IV angenommen (Umweltbundesamt, Institut für Energie und Umweltforschung ifeu, „TREMOM-MM“ Emissionsberichterstattung 2020). Temporäre baubetriebliche und betriebsbedingte Emissionen werden auf der sicheren Seite liegend abgeschätzt.

Laut Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan (Stand: März 2016) sind folgende Luftschadstoffe relevant und werden für die nachfolgende Betrachtung berücksichtigt:

NO<sub>x</sub> Stickstoffoxide  
CO Kohlenmonoxid  
PM Feinstaub  
CO<sub>2</sub> Kohlendioxid  
HC Kohlenwasserstoffe

Baubetrieb:

Im Rahmen der Baumaßnahme kommen circa 40 unterschiedliche Baumaschinen zum Einsatz. Stellvertretend wird für die verschiedenen Baumaschinen auf der sicheren Seite liegend ein Durchschnitts-Lkw (3-Achser) herangezogen. Für die mit dem Betrieb dieses Durchschnitts-Lkws verbundenen Luftschadstoffemissionen werden die Daten des Umweltbundesamtes herangezogen.

Als Betrachtungszeitraum wird eine Bauzeit von 2 Jahren angesetzt. Bei Wahl der Betriebsform 2 (Arbeiten an allen Werktagen unter vollständiger Ausnutzung des Tageslichtes, entspricht 12 h/Tag) entspricht dies bei ca. 250 Werktagen pro Jahr, einer Bauzeit von 6.000 Stunden in zwei Jahren.

Da einzelne Baumaschinen nicht über die komplette Bauzeit, sondern nur temporär zum Einsatz kommen, wird die Einsatzdauer auf der sicheren Seite liegend auf 2/3 der Gesamtbauzeit (entspricht 4.000 Stunden über 2 Jahre bzw. 2.000 Stunden/Jahr) reduziert. Die Emissionsfaktoren für den anzusetzenden Durchschnitts-Lkw und die daraus resultierenden Gesamtemissionen der oben genannten Luftschadstoffe durch den Baubetrieb des Vorhabens sind in nachstehender Tabelle zusammengestellt.

Bauzeitliche Gesamtemission pro Luftschadstoff pro Jahr:

Luftschadstoff (LS)	Emissionsfaktor Lkw (3-Achser/300 kW) kg/h	Anzahl	Einsatzdauer h/a	Gesamtemissionen t/a
NO <sub>x</sub>	0,657	40	2.000	54
CO	0,63	40	2.000	50,4
PM	0,0075	40	2.000	0,6
CO <sub>2</sub>	69,5	40	2.000	5.560
HC	0,039	40	2.000	3,12

Unterhaltung:

Für die unterhaltsbetriebsbedingte Emission werden drei Durchschnitts-Lkw angesetzt, die jeweils 20 Minuten pro Tag, zum Einsatz kommen (oder ein Lkw für eine Stunde). Es wird angesetzt, dass die Lkw jeden Tag bzw. 365 Tage pro Jahr fahren. Die Emissionsfaktoren für den anzusetzenden Durchschnitts-Lkw und die daraus resultierenden Gesamtemissionen der oben genannten Luftschadstoffe durch den Betrieb der Rastanlage sind in nachstehender Tabelle zusammengestellt.

Betriebsbedingte Emission pro Luftschadstoff pro Jahr:

Luftschadstoff (LS)	Emissionsfaktor Lkw (3-Achser/300 kW) kg/h	Anzahl	Einsatzdauer h/a	Gesamtemissionen t/a
NO <sub>x</sub>	0,675	1	365	0,247
CO	0,63	1	365	0,230

PM	0,0075	1	365	0,003
CO <sub>2</sub>	69,5	1	365	25,368
HC	0,039	1	365	0,015

#### CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Landnutzungsänderung:

Zur Ermittlung des Sektors "Landnutzung" gibt es derzeit keine anerkannte Berechnungsmethodik. Gegenüberzustellen sind die Flächengrößen der in Anspruch genommenen klimarelevanten Böden (z.B. Moore, Wälder) einerseits und die sonstigen klimarelevanten geplanten Vegetationskomplexe andererseits. Böden mit besonderer Funktionsausprägung für den Klimaschutz (z.B. Vegetationskomplexe mit feuchter bis nasser Ausprägung) werden vorliegend nicht in Anspruch genommen, ebenso wenig Wald und Gehölze, lediglich intensiv und extensiv genutzte Äcker und Wiesen. Dies entspricht dem Grundsatz der vorrangigen Vermeidung. Die angeordneten Ausgleichsmaßnahmen (378 auf der Fläche anzupflanzende Bäume und Gehölze) führen zu Verbesserungen bei der Klimaschutzfunktion, die die vorgehend geschilderten Verluste abmildern, bis hin zur fehlenden Messbarkeit der zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Emission aus der hier erfolgenden Landnutzungsänderung.

#### Gesamtbewertung:

Mit der oben vorstehend dargestellten Berechnung legt der Vorhabenträger eine anlagebedingte Lebenszyklusemission von Emission von 196,9 t CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Jahr dar.

Diese Berechnungsweise orientiert sich an dem "Methodenpapier zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung in Bayern" (Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten GmbH v. 17.11.2022), eingeführt mit Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr Az. StMB-41.2-4380-2-1-2 vom 17.11.2022. Die Gesamtbilanz der vorhabenbezogen zu erwartenden THG-Emissionen ist demnach nach den Sektoren Industrie, Verkehr und Landnutzung zusammenzuführen.

Hinsichtlich der Berechnung des Sektors "Industrie" entspricht die Berechnungsweise dem empfohlenen Methodenpapier. Bezüglich der Nebenbetriebe der Autobahn kann vertretbar von einer schwach befahrbaren Verkehrsfläche ausgegangen werden, so dass der Multiplikatorfaktor 4,6 kg CO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup>/a angewendet werden kann und nicht der sonst für Hauptfahrbahnen der Autobahn anzuwendende Faktor von 6,2 kg CO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup>/a.

Der Sektor Industrie deckt die bau- und betriebsbedingten Treibhausgasemissionen bereits mit ab. Nicht notwendig gesondert zu berechnen wären daher

die bau- und baubetriebsbezogenen Emissionen in der Bauphase. Die ermittelten Werte scheinen aber plausibel und fügen sich nahtlos in die Gesamtbetrachtung mit ein.

Die zusätzlichen verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen sind vorliegend vernachlässigbar, da mit zusätzlichem Verkehr nur in Höhe von 1 % zu rechnen ist. Es kommt im Wesentlichen zu einer Verlagerung von Verkehr. Positiv in Ansatz zu bringen wären hier sogar noch Emissionsminderungen in Höhe des eingesparten Suchverkehrs von ortsunkundigen Durchreisenden, die Tank- und Rastanlage leichter auffinden als alternative Angebote andernorts.

Weiter in die Betrachtung einzubeziehen sind nach dem genannten Methodenpapier Emissionsanteile aus dem Sektor Landnutzungsänderung. Böden mit besonderer Funktionsausprägung für den Klimaschutz (z.B. Vegetationskomplexe mit feuchter bis nasser Ausprägung) werden vorliegend nicht in Anspruch genommen, ebenso wenig Wald und Gehölze, lediglich intensiv oder extensiv landwirtschaftlich genutzte Äcker und Wiesen ohne besondere Funktion als "Treibhausgasenken". Die angeordneten Ausgleichsmaßnahmen (378 auf der Fläche anzupflanzende Bäume und Gehölze) führen zu Verbesserungen bei der Klimaschutzfunktion, die die vorgehend geschilderten Verluste abmildern.

Insgesamt liegen die Berechnungsparameter vorliegend "auf der sicheren Seite". Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass die Straße nicht die Ursache für den Verkehr setzt, sondern diesen nur abwickelt. Sie befriedigt lediglich einen bereits bestehenden Bedarf.

Gleichwohl sind die für das globale Klima im beschriebenen Umfang eintretenden negativen Wirkungen mit entsprechendem Gewicht zu berücksichtigen und in die Abwägungsentscheidung (hierzu unten Ziffer C 3.5.6) einzustellen.

#### 2.2.6 Schutzgut Landschaft

Durch die offene Lage auf dem Hochplateau der Langen Berge ist die Autobahn vielfach sichtbar und so wird auch künftig die Rastanlage sichtbar sein.

Die Freiflächengestaltung und insbesondere die Randbepflanzungen mit umfangreichen Baumpflanzungen bewirken allerdings auch eine Einbindung der Tank- und Raststätte in die umgebende Landschaft. Damit kann insbesondere das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet werden und dauerhafte Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes teilweise vermieden werden.

#### 2.2.7 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Im Plangebiet sind keine Baudenkmäler vorhanden. Bezüglich Bodendenkmälern gibt es nach Mitteilung des Landesamts für Denkmalpflege eine Vermutung, die sich auf Flächen im östlichen Bereich der zukünftigen Raststätte bezieht. Die Vermutung lautet:



Vorgeschichtliche Siedlung

Inv.Nr. V-4-5631-0001

Fl.Nrn. 281; 314; 315; 315/1; 315/2; 321 [Gmkg. Drossenhausen]

Die Fläche wurde als Vermutung beurteilt, da sich ca. 350 Meter östlich einzelne Grabhügel befinden, die zu einem größeren Friedhof gehören können, der sich bis in den Planungsraum fortsetzt. Zum Zweck der Sicherung eventueller Funde wurde die Auflage 3.6.2 aufgenommen.

Unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastungen und der beschriebenen Maßnahme zur Berücksichtigung eventueller denkmalschutzrechtlicher Beeinträchtigungen sind insgesamt keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter zu erwarten.

### 2.2.8 Wechselwirkungen

Bei der Beschreibung der Wechselwirkungen zwischen den vorstehend behandelten Schutzgütern geht es um die Wirkungen, die durch eine gegenseitige Beeinflussung der Umweltbelange entstehen. Wesentliche Wechselwirkungen gehen von der derzeitigen Nutzungsverteilung aus. Diese wird von der vorhandenen infrastrukturellen Nutzung geprägt (Bestandsautobahn A 73) sowie durch die daran anschließende landwirtschaftliche Nutzung. Im Plangebiet sind negative Wechselwirkungen durch die geplante Bodenversiegelung zu erwarten. Die Neuversiegelung und das Ableiten von Straßenabwässern kann zu Veränderungen des kleinräumigen Wasserhaushalts und somit der Standortbedingungen für die Vegetation führen. Der Bodenverlust bewirkt den Verlust von Lebensräumen sowie die Veränderung des Mikroklimas. Die Austauschfunktion (Biotopverbund) zwischen benachbarten Lebensräumen kann beeinflusst werden. Bau- und betriebsbedingt sind unfallbedingte Risiken mit negativen Wechselwirkungen auf die Schutzgüter nicht auszuschließen. Diese gehen jedoch nicht wesentlich über das bei Straßenbauvorhaben ohnehin zu erwartende Risiko hinaus. Baubedingte Risiken werden durch Vermeidungsmaßnahmen gemindert. Auf betriebsbedingte Risiken ist situationsbedingt zu reagieren, so sind z. B. Maßnahmen zur Eindämmung von Gefahrenstoffen bei verunfallten Lkws auf den jeweiligen Gefahrenstoff anzupassen. Die Straßenentwässerung im unmittelbaren Tankstellenbereich erfolgt nicht über das bestehende Regenrückhaltebecken, sondern durchläuft eine Abscheideeinrichtung und wird dann in der Kanalisation zur Kläranlage zugeführt (vgl. Auflage A 3.2.4).

## 2.3 Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen

Die in den vorstehenden Abschnitten C.2.2.1 bis C.2.2.8 beschriebenen Auswirkungen der Errichtung der Tank- und Raststätte "Coburger Land" stehen einer Zulassung des Vorhabens nicht entgegen (§§ 25 und 26 UVPG).

Bei dem Plangebiet handelt es sich um eine durch landwirtschaftliche Nutzung geprägte Landschaft bestehend aus zumeist intensiv genutzten Äckern und teils

artenreichen Wiesen. Innerhalb des Plangebiets bestehen nur vereinzelt Hecken und Feldgehölze. Der Abstand der nächstgelegenen Wohnbebauung von Drossenhausen zur A 73 beträgt rd. 380 m.

Durch die Neuanlage der Tank- und Rastanlage kommt es zu einer Neuversiegelung auf einer Fläche von 5,7 ha. Es handelt sich um extensiv und intensiv genutzte Äcker und Wiesenflächen, in geringerem Umfang auch wärmeliebende Säume.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ergeben sich durch Versiegelung und Überbauung. Durch Flächenverlust gehen Tier- und Pflanzenlebensräume verloren, ebenso durch die Zerschneidungswirkung für nicht fliegende Tiere und durch Lärm, Schadstoffe und Kollisionsgefahr infolge des Straßenbetriebs. Mit dem Bau der Tank- und Rastanlage stellt die Versiegelung von Ackerflächen und die Versiegelung und (sonstige) Überbauung von relativ extensiv genutztem Grünland bei gleichzeitigem Verlust von Bruthabitaten von bodenbrütenden Vogelarten die maßgebliche Eingriffssituation dar. Der Kompensationsbedarf gem. BayKompV beträgt 369.529 Wertpunkte.

Zur Vermeidung weiterer Eingriffstatbestände werden Schutzmaßnahmen ergriffen und zum naturschutzfachlichen Ausgleich werden im näheren Umfeld der Tank- und Rastanlage Ackerflächen aufgewertet und im Sinne der Zielart Feldlerche durch produktionsintegrierte Maßnahmen optimiert. Die Maßnahmen sind darauf ausgelegt, den am stärksten beeinflussten Tiergruppen Vögel und Reptilien vor Baubeginn Ersatzlebensräume zur Verfügung zu stellen. Unvermeidbare erhebliche Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen werden durch Kompensationsmaßnahmen und CEF-Maßnahmen im räumlichen und funktionalen Zusammenhang zu den beeinträchtigten Werten und Funktionen von Natur und Landschaft gleichartig ausgeglichen oder gleichwertig ersetzt. Der Kompensationsumfang beträgt insgesamt 379.583 Wertpunkte.

Das Schutzgut Wasser wird beeinträchtigt durch die Versiegelung und die damit einhergehende Beeinträchtigung der Grundwasserneubildungsrate sowie der Beschleunigung des Niederschlagswasserabflusses. Diese Beeinträchtigungen sollen dadurch abgemildert werden, dass auftretendes Niederschlagswasser einem bestehenden Regenrückhaltebecken zugeführt wird, das grundsätzlich bereits genügend aufnahmefähig ist, jedoch durch zusätzliche Optimierungen auch einem 10-jährigen Starkregenereignis standhalten wird. Es ist von keiner Verschlechterung des Gewässerzustands der "Lauter" und des Grundwasserkörpers "Bruchschollenland-Coburg (2\_G035\_TH)" auszugehen. Wassergewinnungsgebiete sind von der Maßnahme nicht betroffen.

Die mit dem Bau der Tank- und Raststätte verbundene Eingrünung und der Abstand zur nächstliegenden Wohnbebauung tragen dazu bei, dass es zu keiner

erheblichen Beeinträchtigung der lufthygienischen und der lokalklimatischen Situation kommt. Das Vorhaben belastet das globale Klima mit einem Beitrag von durchschnittlich 196,9 t CO<sub>2</sub>-eq/a.

Mit dem Bau der Tank- und Raststätte werden für die benachbarte Wohnbebauung von Drossenhausen und Einzelberg die Werte der 16. BImSchV nicht überschritten. Lärmvorsorgemaßnahmen zum Schutz der benachbarten Wohnbebauung sind nicht erforderlich. Um die Massenbilanz innerhalb der Anlage auszugleichen und die Lärmsituation für Lkw-Fahrer zu verbessern, werden auf beiden Anlagenteile Lärmschutzwälle entlang der Längsparkstreifen für Groß- und Schwertransporte errichtet. Durch die vorgesehenen Lärmschutzanlagen werden die Schadstoffimmissionen auch in der Ausbreitung in das Siedlungsgebiet gemindert. Unter Berücksichtigung der durchgeführten Lärmprognosen sind für das Schutzgut Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit keine über das bisherige Maß hinausgehenden Beeinträchtigungen zu erwarten. Unter Berücksichtigung der vorgenommenen Lärmprognosen verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen, da ausreichende Abstände zur nächstgelegenen Wohnbebauung gegeben sind.

Die Freiflächengestaltung und insbesondere die Randbepflanzungen mit umfangreichen Baumpflanzungen bewirken eine Einbindung der Tank- und Rastanlage in die umgebende Landschaft. Damit kann insbesondere das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet werden. Visuelle und akustische Störanreize und Schadstoffimmissionen durch den Fahrzeugverkehr gehen im Plangebiet maßgeblich vom Betrieb der Autobahn A 73 aus. Sie werden durch den Betrieb der Tank- und Rastanlage nur unwesentlich erhöht. Für das Schutzgut Landschaft verbleiben insgesamt keine erheblichen Beeinträchtigungen.

Nachteilige Auswirkungen auf Baudenkmäler sind nicht gegeben, mögliche nachteilige Auswirkungen auf Bodendenkmäler werden durch Auflagen vermieden.

Die Betrachtung der Wechselwirkungen ergibt keine grundlegend andere Bewertung über die Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter hinaus. Die Freiflächengestaltung und insbesondere die Randbepflanzungen mit umfangreichen Baum- und Strauchpflanzungen minimieren die beschriebenen Wechselwirkungen bzgl. der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima, Lebensräume für Tiere und Pflanzen.

Unter Berücksichtigung des mit der Umweltverträglichkeitsprüfung verfolgten integrativen Ansatzes, der nicht eine rein biologisch ausgerichtete Betrachtungsweise, sondern eine Gesamtbewertung aller Vorhabenauswirkungen gebietet, ist trotz individueller Beeinträchtigungen und negativer Auswirkungen auf einzelne Schutzgüter das Vorhaben insgesamt als umweltverträgliche Lösung der planerischen Aufgabenstellung zu bewerten. Das Vorhaben ist letztlich auch umweltverträglich, da die vorstehend geschilderten nachteiligen Auswirkungen (insbesondere auf die Schutzgüter Landschaft, Vegetation und Tierwelt) durch

umfangreiche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie durch Maßnahmen zur Konfliktminimierung soweit reduziert werden konnten, dass im Rahmen der vorzunehmenden Gesamtbetrachtung des Vorhabens (unter Einbeziehung eben dieser Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) die positiven Auswirkungen des Vorhabens die negativen auszugleichen vermögen und somit letztlich zur Umweltverträglichkeit des Gesamtvorhabens führen. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere in die Abwägung mit ein.

### **3 Materieil-rechtliche Würdigung**

#### **3.1 Rechtsgrundlagen der Planfeststellung**

Der Planfeststellungsbeschluss hat seine Rechtsgrundlage in § 17 Satz 1 FStrG.

Der Planfeststellungsbehörde steht ein Gestaltungsspielraum zu, der durch das Antragsrecht des Vorhabenträgers und durch dessen Anspruch auf fehlerfreie Ermessensausübung begrenzt ist. Die der Gestaltungsfreiheit gesetzten Grenzen ergeben sich auch aus den rechtlichen Bindungen, denen die Planfeststellungsbehörde unterworfen ist, und zwar durch

- die Linienbestimmung gemäß § 16 FStrG des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) unter Beteiligung weiterer Stellen,
- das Erfordernis der Planrechtfertigung,
- zwingende materielle Rechtssätze (Planungsleitsätze) und
- das Gebot der Abwägung (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.02.1975, Az. 4 C 21.74, DVBl 1975, 713).

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

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens einschließlich der hierfür notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt (§ 17c FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 1 BayVwVfG). Es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 17c FStrG i.V.m. 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 planfestgestellten Vorhabens unumgänglich sind, also ausgeführt werden müssen. Der Zweck der Planfeststellung ist die Regelung grundsätzlich aller Probleme, die vorhabenbedingt aufgeworfen werden. Es soll in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht eine für alle Betroffenen gerechte Lösung herbeigeführt werden.

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt grundsätzlich alle für die Ausführung des Vorhabens nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 17c FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 BayVwVfG).

Nicht von dieser Planfeststellung umfasst ist hingegen die Planung, der Bau, die Gestaltung und die Herbeiführung der baurechtlichen Genehmigung des Tankstellengebäudes und des Raststättengebäudes. Diese liegen in der Zuständigkeit eines zukünftigen Konzessionärs. Die Vergabe der Konzession erfolgt nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens.

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird der Plan der Autobahndirektion Nordbayern, Dienststelle Bayreuth - jetzt: Die Autobahn GmbH des Bundes vom 24.05.2019 festgestellt; gleichzeitig wird darin über die im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen entschieden (§ 17b FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG). Dem Träger des Vorhabens sind Vorkehrungen über die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Anderer erforderlich sind (§ 17b FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Unter den 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 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 o.ä. 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 oder Rechtsgüter, auf die er sich auswirkt, den Betroffenen noch zugemutet werden kann, ohne dass Schutzvorkehrungen angeordnet werden oder eine Entschädigung erfolgt (§ 17b FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG). Es muss sich um Nachteile handeln, die nach den Grundsätzen interessengerechter Abwägung auch unter Berücksichtigung des Zwecks und der Bedeutung des geplanten Vorhabens für die Allgemeinheit oder Dritte und der plangegebenen Vorbelastung des Gebiets billigerweise noch zumutbar sind. Soweit das Maß der Zumutbarkeit gesetzlich geregelt ist, hat sich die Planfeststellungsbehörde daran zu halten. Fehlen entsprechende Regelungen, so ist die Zumutbarkeitsgrenze 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 betroffenen Belange sollen durch Abwägung miteinander und gegeneinander zum Ausgleich gebracht und erforderlichenfalls überwunden werden. Daher stellt der Planfeststellungsbeschluss eine Ermessensentscheidung dar. Er legt Art und Gestalt des Vorhabens und die dabei zu beachtenden Belange fest.

Das Abwägungsgebot verlangt, das

- überhaupt eine Abwägung stattfindet,
- 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 (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.02.1975, Az. 4 C 21.74, DVBl 1975, 713).

Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze wird der Neubau der Tank- und Rastanlage "Coburger Land" zugelassen, da er im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung. Sie ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt. Sie berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

### **3.4 Planrechtfertigung/Erforderlichkeit**

#### **3.4.1 Notwendigkeit der Maßnahme**

Der Ausbau von Verkehrsanlagen an Tank- und Rastanlagen ist nicht Gegenstand des in der Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) enthaltenen Bedarfsplans für Bundesfernstraßen, so dass ihr Bedarf nicht bereits gesetzlich festgestellt ist (VGH Mannheim, Urt. v. 07.08.2012). Ihre Planung ist gerechtfertigt, wenn für das Vorhaben nach Maßgabe der allgemeinen Ziele der jeweiligen Straßengesetze ein Bedürfnis besteht, die Baumaßnahme also erforderlich ist. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1975.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 182). 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.

Die vorliegende Planung hat sich grundsätzlich an den Vorgaben aus § 1 Abs. 1 und § 3 Abs. 1 FStrG zu messen, wonach Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt sind. Dabei sind die Bundesfernstraßen einschließlich ihrer Bestandteile wie hier die Tank- und Raststätte als Nebenbetrieb (§ 15 Abs. 1 FStrG) in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Der Ausbau der Tank- und Rastanlage "Coburger Land" ist im Netzkonzept zur Ausstattung der Bundesautobahnen mit Nebenbetrieben enthalten.

Nach den "Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen" (ERS 2011, eingeführt durch das BMV im März 2011) sind zur Versorgung der Verkehrsteilnehmer im Abstand zwischen 50 bis 80 km Nebenbetriebe an Autobahnen vorzusehen. Der Regelabstand beträgt dabei 50 – 60 km, im Ausnahmefall (geringer Fernverkehr, ausschließlich stark saisonaler Fernverkehr, hoher Pendleranteil) beträgt er bis zu 80 km. Gleichzeitig erkennen die ERS 2011 an, dass es Sonder-situationen geben kann, etwa an Autobahnkreuzungen etc. Abweichende Abstände können nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts etwa auch aus Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten, aufgrund eines erhöhten Parkplatzbedarfs oder auch anderen planerischen Gründen geboten sein. (BVerwG, Urt. v. 08.01.2014, 9 A 4/13, juris, Rdnr. 124).]. Solche Besonderheiten sind hier jedoch nicht ersichtlich. Insbesondere kann das Argument nicht durchgreifen, es seien bereits auf privaten Rasteinrichtungen genügend Kapazitäten vorhanden (hierzu im Folgenden unter Ziffer 3.4.2).

Die ERS 2011 geben die anerkannten Regeln der Technik wieder und bieten eine fachplanerische Orientierungshilfe. Wenn eine Planung die Abstände aus der ERS 2011 einhält, gilt diese grundsätzlich als fachplanerisch sinnvoll und gerechtfertigt (BVerwG, Urt. v. 30.05.2012 – 9 A 35/10, juris; Rdnr. 43.).

### 3.4.2 Defizite des Bestands und Planungsziele

Wesentliches Planungsziel ist, den Mangel an Park- und Ruheplätzen zu beseitigen sowie den stark gewachsenen Bedarf an Lkw-Stellplätzen zu befriedigen. Die Erweiterung der Verkehrsflächen bezweckt, den bestehenden unzureichenden Verkehrsverhältnissen mit ihren negativen Erscheinungsformen zu begegnen und die Anlage verkehrstechnisch leistungsfähiger zu gestalten. Der Neubau der Verkehrsanlagen im Bereich der T&R "Coburger Land" dient daher einer umfangreichen Erweiterung der Stellplatzkapazität, die dem heutigen Stand der Technik entspricht und das gestiegene Verkehrsaufkommen auf der A 73 berücksichtigt. Die Verkehrssicherheit soll dadurch erhöht werden.

Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse:

In einer bundesweiten Verkehrszählung der abgestellten Lkw entlang der Bundesautobahnen im Frühjahr 2008, konnte die A 73 im bayerischen Bereich nicht vollständig erfasst werden, weil sie noch nicht durchgängig fertiggestellt und damit noch nicht vollständig verkehrswirksam war. Im Frühjahr 2012 wurde deshalb eine gesonderte Zählung durchgeführt. Sie hat für den Abschnitt der A 73 zwischen der Landesgrenze Thüringen/Bayern und dem AK Bamberg ergeben, dass auf den ausgewiesenen 97 Lkw-Stellplätzen bis zu 93 Lkw abgestellt waren. Hierbei wurden die PWC-Anlagen „Werratal Ost und West“ in Thüringen ebenfalls mitberücksichtigt. Für das Prognosejahr 2025 wurde im o.g. Streckenabschnitt in 2012 anhand der „Parkraumbedarfsrechnung“ nach Anhang 1 der ERS 2011 ein Bedarf von 119 Lkw-Stellplätzen und damit ein Defizit von 22 Lkw-Stellplätzen ermittelt. In 2018 wurde eine weitere, bundesweite Verkehrszählung der abgestellten Lkw entlang der Bundesautobahnen durchgeführt. Im Abschnitt der A 73 zwischen der Landesgrenze Thüringen/Bayern und dem AK Bamberg wurden auf den 94 vorhandenen Lkw-Stellplätzen insgesamt 142 abgestellte Lkw festgestellt. Damit beträgt die vorhandene Überbelegung bereits 48 Lkw-Stellplätze. Dies entspricht einer Verdoppelung des in 2012 ermittelten Defizits für das Prognosejahr 2025.

Bei Berücksichtigung des gesamten 96 km langen Abschnitts der A 73 zwischen dem AD Suhl in Thüringen und dem AK Bamberg, beträgt die vorhandene Überbelegung 62 Lkw-Stellplätze. Hierbei werden neben den PWC-Anlagen „Werratal Ost und West“ zudem die PWC-Anlagen „Adlersberg Ost und West“ in Thüringen berücksichtigt. Die Erhebungszahlen und ausgewiesenen Lkw-Stellplätze in 2018 sind nachfolgender Tabelle zu entnehmen.

Entfernung und Lage zur TR Coburger Land:

	Name/Bezeichnung	Ausgewiesene Lkw-Parkstände	Abgestellte Lkw (2018)	Fehlbestand/Überschuss	Belegung
31,2 km Nördlich	PWC Adlersberg West	8	15	- 7	188 %
	PWC Adlersberg Ost	8	15	- 7	188 %
11,6 km Nördlich	PWC Im Werratal West	11	13	- 2	118 %
	PWC Im Werratal Ost	11	17	- 6	155 %



14,0 Südlich	PWC Coburger Forst West (zukünftige Bezeich- nung: PWC "Am Achatfel- sen")	10	19	- 9	190 %
	PWC Coburger Forst Ost (zukünftige Bezeich- nung: PWC "Am Achatfel- sen	10	27	- 17	270 %
43,9 Südlich	P Zapfen- dorf West	4	7	- 3	175 %
	P Zapfen- dorf Ost	4	5	- 1	125 %
55,4 Südlich	P Zückshu- ter Forst West	3	4	- 1	133 %
	P Zückshu- ter Forst Ost	3	4	- 1	133 %
51,5 Südlich	Autohof Breiten- güßbach	38	46	- 8	121 %
	Gesamt:	110	172	- 62	

Für das Prognosejahr 2030 berechnet sich der Parkraumbedarf nach Anhang 1 der ERS 2011 zu 178 Lkw-Stellplätzen. Das Defizit im Abschnitt der A 73 zwischen dem AD Suhl in Thüringen und dem AK Bamberg beträgt für das Prognosejahr 2030 demnach 68 Lkw-Stellplätze. Der aktuellen und der vorangegangenen Bedarfsberechnungen wurden die Stellplatzkapazitäten des Autohofs „Breitengüßbach“ mit einbezogen. Nach der aktuellen Rechtsprechung stellen Autohöfe private Stellplätze dar und können keinen vollständigen Ersatz für die an Bundesfernstraßen erforderlichen Stellplätze bieten. Es besteht keine Straßenbaulast des Bundes für die Flächen. Sie sichern damit auch keine dauerhafte und zuverlässige Bedarfsdeckung (vgl. Urteil BVerwG 9 A 1.14 vom

25. März 2015). Blicke der Autohof in der Bedarfsprognose 2030 unberücksichtigt, ist davon auszugehen, dass ein zusätzlicher Parkraumbedarf auf der der A 73 im Abschnitt zwischen dem AD Suhl in Thüringen und dem AK Bamberg entsteht. Hierdurch erhöht sich das Defizit im betrachteten Abschnitt für das Prognosejahr 2030 auf 106 Lkw-Stellplätze.

Im Netzkonzept für die Schaffung von Lkw-Stellplätzen für den o.g. Streckenabschnitt sind für die Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ folgende Stellplatzzahlen vorgesehen.

	Ostseite	Westseite	<b>Gesamt</b>
Pkw	87	30	<b>117</b>
Lkw	48	16	<b>64</b>
Busse und Pkw m. Anh., Caravan	176 m	100 m	<b>276 m</b>
Großraum- und Schwertransport	140 m + 110 m	130 m + 100 m	<b>480 m</b>

Die Aufstellung der Pkw und Lkw erfolgt in Schrägaufstellung mit 50 gon. Die Aufstellung der Busse und der Groß-/Schwertransporter (GST) erfolgt in Längsaufstellung.

Mit den vorgesehenen 48 ausgewiesenen Lkw-Stellplätzen im Bereich der TR-Anlage auf der Ostseite und weiteren 16 ausgewiesenen Lkw-Stellplätzen im Bereich des PWC auf der Westseite, kann der derzeitige Stellplatzbedarf nur knapp abgedeckt werden. Für das Prognosejahr 2030 verbleibt trotz Bau der TR-Anlage im Abschnitt zwischen dem AD Suhl in Thüringen und dem AK Bamberg ein Lkw-Stellplatzdefizit.

In den vergangenen Jahren sind an der Ausfahrt Ebersdorf-West im Umfeld einer Tankstelle, eines Motels und eines Schnellrestaurants auf noch unbebauten Flächen eines Gewerbegebiets östlich der Autobahn weitere LKW-Abstellmöglichkeiten entstanden, die derzeit – teils ungeordnet – als LKW-Abstellplätze verwendet werden. Nach den Festsetzungen des Bebauungsplans als Gewerbegebiet ist allerdings in den nächsten Jahren mit einer weiteren Bebauung der Flächen zu rechnen, so dass dort nur noch wenige LKW-Abstellmöglichkeiten bestehen werden. Die Erweiterung des Gewerbegebietes Ebersdorf-West "Teilgebiet Nr. 4" für die Ansiedlung eines Speditionsgewerbebetriebs wird zwar LKW-Abstellflächen beinhalten, die aber nur für Fahrzeuge des eigenen Betriebs zur Verfügung stehen.

Weiterhin ist bei der Ausfahrt Eisfeld-Süd, noch auf Thüringer Gebiet, eine Tankstelle mit Parkplatz (ca. 25 Stellplätze) vorhanden, der von LKW genutzt

werden kann. Dort befindet sich – in östlicher Richtung etwas abgesetzt – auch eine Gaststätte (Waldhotel "Hubertus").

Selbst bei Einbeziehung dieser beiden Flächen in die Bedarfs- und Prognoseberechnung würde der errechnete Bedarf nur zu einem untergeordneten Anteil gedeckt werden können. Im Übrigen gilt auch für diese beiden Ausweichflächen, dass private Stellplätze keinen vollständigen Ersatz für die an Bundesfernstraßen erforderlichen Stellplätze bieten können. Es besteht keine Straßenbaulast des Bundes für diese Flächen. Sie sichern damit auch keine dauerhafte und zuverlässige Bedarfsdeckung.

Die vorgesehene Neubaumaßnahme sieht zusammenfassend eine umfangreiche Kapazitätserweiterung vor. Durch den Bau der Tank- und Rastanlage "Coburger Land" in der vorgesehenen Dimensionierung und Ausgestaltung können die oben dargestellten Unzulänglichkeiten grundlegend verbessert werden und die Verkehrssicherheit des gesamten Streckenzugs sowohl für den Kraftfahr- als auch für den nicht motorisierten Verkehr erhöht werden. Die Tank- und Rastanlage ist geeignet und erforderlich, um die prognostizierte verkehrliche Belastung aufzunehmen. Die Planung ist damit auch hinsichtlich des vorgesehenen Ausbaustandards vernünftigerweise geboten und damit planerisch gerechtfertigt.

Auch gegen die Realisierbarkeit und Finanzierbarkeit der geplanten Baumaßnahme in absehbarer Zeit bestehen keine ernsthaften Bedenken.

### **3.5 Würdigung und Abwägung der öffentlichen Belange und Belange von öffentlichem Interesse**

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

Den in den Raumordnungsplänen (Landesentwicklungsprogramm, Regionalplan) konkretisierten Belangen der Raumordnung und Landesplanung (vgl. § 3 Nr. 2 und 7 i.V.m. §§ 4 ROG; Art. 1, 3 Abs. 1 BayLplG) wird durch den planfestgestellten Bau der Tank- und Rastanlage "Coburger Land" Rechnung getragen. Insbesondere werden die einschlägigen Ziele der Raumordnung beachtet (§ 4 Abs. 1 ROG). Leitziele der Landesentwicklung sind die Schaffung und Erhaltung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Teilräumen (Art. 5 Abs. 1 BayLplG). Leitmaßstab ist eine nachhaltige Raumentwicklung, die die wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Belange eines Raumes in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ordnung führt (Art. 5 Abs. 2 BayLplG). Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Teilräume des Landes unabdingbar. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Achsen erreichen. Hierzu gehört aber auch die Ausstattung der Autobahnen mit einer ausreichenden Anzahl entsprechend leistungsfähiger Tank- und Rastanlagen.

Ein im Landesentwicklungsprogramm festgelegtes Ziel ist es, die Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen (LEP 2020, Ziel 4.1.1). Das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden (LEP 2020, Kapitel 4.2, Grundsatz).

Nach dem Regionalplan der Planungsregion Oberfranken-West (Stand 28.04.2021), zu dem auch der Landkreis Coburg gehört, soll die Anbindung an Nachbarräume und die Einbindung in überregionale Verkehrsstrukturen stetig optimiert werden (Grundsatz B V 1.1.1). Beim Ausbau der Verkehrswege ist es von besonderer Bedeutung, die Verbindungen nach Sachsen und Thüringen zu verbessern (Grundsatz B V 1.1.4). Das Straßennetz in der Region soll so ausgebaut werden soll, dass es dem Fernverkehr gerecht wird und eine gute flächenhafte Erschließung der Region gewährleistet wird (Ziel B V 1.4.1).

Die Höhere Landesplanungsbehörde an der Regierung von Oberfranken hat gegen das Vorhaben mit Schreiben vom 08.07.2019 Az. 24-8253 keine Einwendungen erhoben.

Die vorliegende Planung entspricht somit den Zielen der Raumordnung und der Landesplanung.

### 3.5.2 Planungsvarianten

Teil des Abwägungsprogrammes im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für eine Straßenbaumaßnahme ist auch die Prüfung von Planungsalternativen.

Die Planfeststellungsbehörde hat hierbei zu untersuchen, ob Planungsalternativen bestehen, gegen die bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit weniger Belange sprechen als gegen die zur Planfeststellung beantragte Lösung. Dabei ist zu untersuchen, ob sich die Planungsziele mit geringeren Eingriffen auf andere Weise erreichen lassen. Hieraus folgt die Verpflichtung, der Frage nach schonenderen Alternativen nachzugehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, NVwZ 1997, S. 914). Kommen Alternativlösungen ernsthaft in Betracht, so muss sie die Planfeststellungsbehörde als Teil des Abwägungsmaterials mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange unter Einschluss des Gesichtspunkts der Umweltverträglichkeit einbeziehen (BVerwG, Beschluss vom 24.09.1997, Az. 4 VR 21.96, NuR 1998, 95).

Im Rahmen dieser Alternativenprüfung handelt die Planfeststellungsbehörde allerdings nicht fehlerhaft, wenn sie eine Planalternative genehmigt, obwohl eine andere als die von ihr bevorzugte Trassenvariante ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre.

### 3.5.2.1 "Null-Variante"

Als Null-Variante wird umgangssprachlich die Variante bezeichnet, ein Projekt oder einen gefassten Plan nicht umzusetzen und die Konsequenzen dieser Vorgehensweise auf Umwelt und Gesellschaft abzuschätzen. Die Planfeststellungsbehörde hat nämlich auch zu prüfen, ob in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige Belange dazu nötigen, von der Planung insgesamt Abstand zu nehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.04.1997, Az. 4 C 5.96, NVwZ 1998, 508).

Gemessen an dieser Vorgabe sind die - zweifelsohne vorhandenen - negativen Auswirkungen der geplanten Baumaßnahme auf verschiedene Belange (insbesondere Bodenversiegelung sowie Eingriffe in Natur und Landschaft) jedoch nicht in der Lage, die für das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte zu überwiegen. Die so genannte "Null-Variante" scheidet schon deswegen als Planungsalternative aus, da aufgrund der unzureichenden LKW-Stellplatzverhältnisse im bestehenden Verlauf der A 73 eine Verkehrsflächenerweiterung dringend geboten ist. Diese Verbesserung der Verkehrssituation lässt sich durch die "Nullvariante" nicht verwirklichen. Auf die Ausführungen unter C.3.4.2 wird verwiesen.

### 3.5.2.2 Planfestgestellte Variante

Planfestgestellte Variante ist der Standort nordöstlich Drossenhausen (Standort 2) ca. bei km 40,0, der als der günstigste bewertet wird. Der Standort hat einen Abstand von 10,6 km zur PWC „Werratal“ in Thüringen bzw. 13,9 km zur PWC „Coburger Forst“ südlich von Coburg. Es können bundeseigene Flächen genutzt werden und eine dauerhafte Inanspruchnahme von Privatflächen ist nicht erforderlich. Der Abstand zwischen der Tank- und Rastanlage und dem Anschlusspunkt für die Trinkwasserver- und Abwasserentsorgungsleitungen am Ortsrand von Drossenhausen beträgt 400 m. Die Verkehrsflächenentwässerung erfolgt über die bestehende Regenwasserbehandlungsanlage südöstlich des Standortes, die ausreichend groß dimensioniert ist, um das zusätzlich anfallende Oberflächenwasser der Tank- und Rastanlage aufzunehmen. Die verkehrsgünstige Lage sowie die vergleichsweise geringen Auswirkungen auf Natur, Landschaft und Umwelt sind ausschlaggebend zur Wahl des Standortes nordöstlich von Drossenhausen.

### 3.5.2.3 Andere Planungsvarianten

Im Rahmen einer großräumigen Voruntersuchung wurden vier weitere potentielle Standorte zwischen "östlich Mirsdorf" und Unterlauter auf verkehrliche Aspekte, Lage im Netz, auf Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten, Flächeninanspruchnahme und Grunderwerb sowie die Auswirkungen auf Natur, Landschaft und Umweltverträglichkeit untersucht (siehe hierzu Ziff. 2.1 des Erläuterungsberichts, Ziffer 5 des UVP-Berichts (Anlage 1 zu Unterlage 1) und tabellarische Übersicht in Anlage 2 zu Unterlage 1)).

## Standort 1 „östlich Mirsdorf“:

Der Standort "östlich Mirsdorf" liegt ca. bei km 38,0 und hat einen Abstand von 8,5 km zur "PWC Werratal in Thüringen bzw. 16,0 km zur PWC „Coburger Forst“ südlich von Coburg. Ungünstig ist die Lage des Autobahnabschnittes in einem relativ engen Kreisbogen und die etwas außermittige Lage zu den Anschlussstellen bzw. zu den nächstliegenden Tank- und Rastanlagen. Der Abstand einer Tank- und Rastanlage zum Anschlusspunkt für die Trinkwasserver- und Abwasserentsorgungsleitungen am Ortsrand von Mirsdorf beträgt 600 m. Für die Behandlung des Oberflächenwassers aus den Verkehrsflächen ist eine neue Regenwasserbehandlungsanlage erforderlich. Die geplanten Flächen der Rastanlage befinden sich nicht im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland. Aufgrund der bewegten Topographie ist ein relativ hoher Flächenverbrauch durch Dammlagen und Einschnitte erforderlich. Der Standort weist insgesamt ein relativ hohes naturschutzfachliches Konfliktpotenzial auf (betroffen wären amtlich kartierte Biotope, ein ausgewiesenes Landschaftsschutzgebiet und ein notwendiger Eingriff in den Wald).

## Standort 3 „östlich von Drossenhausen“:

Der Standort „östlich von Drossenhausen“ etwa bei km 40,85 hat einen Abstand von 11,3 km zur PWC „Werratal“ in Thüringen bzw. 13,2 km zur PWC „Coburger Forst“ südlich von Coburg. Die geplante Rastanlage liegt in der Wendelinie zweier entgegen gerichteter, großer Radien der Hauptfahrbahn und ist aus verkehrstechnischer Sicht als günstig zu bewerten. Der Abstand zwischen der Tank- und Rastanlage und dem Anschlusspunkt für die Trinkwasserver- und Abwasserentsorgungsleitungen am Ortsrand von Drossenhausen beträgt 400 m. Die Behandlung des Oberflächenwassers aus den Verkehrsflächen kann aufgrund der Höhenverhältnisse nicht über die bestehende, nordwestlich gelegene Regenwasserbehandlungsanlage erfolgen und erfordert einen Neubau.

Das naturschutzfachliche Konfliktpotenzial wird im Vergleich insgesamt als niedrig bewertet. Der Standort befindet sich in keinem Schutzgebiet. Für den Standort ist kein Eingriff in Waldflächen erforderlich. Die Anlage hat mit 250 m jedoch den im Vergleich geringsten Abstand zur nächstliegenden Wohnbebauung. Er wird durch die relative Nähe zum Ortsteil Drossenhausen als nachteilig bewertet. Die geplanten Flächen der Rastanlage befinden sich nicht im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland.

## Standort 4 „nördlich Moggenbrunn“:

Der Standort „nördlich Moggenbrunn“ bei ca. km 41,5 hat einen Abstand von 12,0 km zur PWC „Werratal“ in Thüringen bzw. 12,5 km zur PWC „Coburger Forst“ südlich von Coburg. Er ist durch die Lage des Autobahnabschnittes in einem relativ engen Kreisbogen aus verkehrstechnischer Sicht als ungünstig zu

bewerten. Er weist insgesamt ein relativ hohes naturschutzfachliches Konfliktpotenzial auf (betroffen wären sog. ASK-Lebensräume und Ausgleichsflächen, Verlust von Waldflächen in relativ hohem Umfang).

Standort 5 „östlich Beuerfeld“:

Der Standort „östlich Beuerfeld“ bei ca. km 44,0 h hat einen Abstand von 14,5 km zur PWC „Werratal“ in Thüringen bzw. 10,0 km zur PWC „Coburger Forst“ südlich von Coburg. Die geplante Rastanlage liegt verkehrsgünstig in der Wendelinie zwei entgegen gerichteter, großer Radien der Hauptfahrbahn. Der Abstand zwischen der Tank- und Rastanlage und dem Anschlusspunkt für die Trinkwasserver- und Abwasserentsorgungsleitungen am Ortsrand von Beuerfeld beträgt 500 m. Die geplanten Flächen der Rastanlage befinden sich nicht im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland.

Der Standort hat den Nachteil einer außermittigen Lage zu den Anschlussstellen und einer ungünstigen Längsneigung des Autobahnabschnittes. Das Risiko der Beeinträchtigung von Arten und Biotopen ist bei dem untersuchten Standort durch die relative Nähe zu einem FFH-Gebiet gegeben.

#### 3.5.2.4 Beurteilung der Umweltverträglichkeit der Varianten:

In der Gegenüberstellung erzielte die Planvariante (Standort 2) nordöstlich Drossenhausen die höchste Wertpunktsumme Natur/Landschaft/Umwelt, das heißt im Vergleich zu den anderen Varianten die geringste Beeinträchtigungsbzw. Eingriffsintensität (vgl. Anlage 2 zu Unterlage 1 - Erläuterungsbericht). Dies liegt daran, dass keine Schutzgebiete betroffen sind, dass kein Eingriff in Wald erforderlich ist, dass das Risiko der Beeinträchtigung von Arten und Biotopen niedriger bzw. nicht höher ist als bei den anderen Varianten, und dass der Abstand zur nächsten Wohnbebauung im Mittel der anderen Varianten liegt, aber mit 400 m deutlich höher als bei Standort 3 (250 m).

#### 3.5.2.5 Einwendungen zur planfestgestellten Variante

Die Einwendung des Bayerischen Bauernverbands und weiterer Privateinwender benennt als "umweltverträglicheren, da flächenschonenderen" Standort den bestehenden Standort der privaten Tankstelle mit Gasthof an der Anschlussstelle AS 6 "Eisfeld-Süd" bei Betr.-km 33,7. Dieser sei nur 6,4 km entfernt, zudem seien dort auch Übernachtungen in einem Hotel möglich. Die Standorte sollten sich nicht gegenseitig Konkurrenz machen, die zusätzliche Errichtung des gegenständlichen Bauvorhabens sei nicht nachhaltig und nicht flächensparend. Entsprechend äußern sich die Umweltverbände Bund Naturschutz und Landesbund für Vogelschutz.

Der Standort Eisfeld-Süd wurde in der Bedarfsberechnung mit untersucht. Selbst bei Einbeziehung dieser Fläche in die Bedarfs- und Prognoseberechnung würde der errechnete Bedarf nur zu einem untergeordneten Anteil gedeckt

werden können. Hinzu kommt, dass -wie oben unter C.3.4.2 bereits ausgeführt – Autohöfe, sonstige Parkplätze und Tankstellen in Autobahnnähe private Stellplätze darstellen. Eine Straßenbaulast des Bundes besteht für diese Flächen nicht. Somit kann ein Ausbau der vorhandenen Infrastruktur an der AS 6 „Eisfeld-Süd“ durch den Vorhabenträger auch nicht vorgenommen werden. Private Stellplätze bieten zudem keinen vollständigen Ersatz für die an Bundesfernstraßen erforderlichen Stellplätze und sichern somit auch keine dauerhafte und zuverlässige Bedarfsdeckung für Lkw-Stellplätze an Bundesautobahnen.

Deshalb stellt auch ein Verzicht auf das hier gegenständliche Vorhaben unter gleichzeitigem Ausbau der Tankstelle im Bereich der BAB 73, AS Eisfeld-Süd an der Kreisstraße K530 auf Thüringer Gebiet keine geeignete Planungsalternative dar.

Aufgrund der Lage der Tank- und Rastanlage und der Konkurrenz der privaten Autohöfe wird aus dem Kreis der Privatbetroffenen eine Beeinträchtigung der Wirtschaftlichkeit der geplanten Anlage befürchtet.

Nach den "Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen" (ERS 2011) sind zur Versorgung der Verkehrsteilnehmer im Abstand zwischen 50 bis 80 km Nebenbetriebe an Autobahnen vorzusehen. Der Regelabstand beträgt dabei 50 – 60 km. Die ERS 2011 geben die anerkannten Regeln der Technik wieder und bieten eine fachplanerische Orientierungshilfe. Gleichzeitig wird durch die ERS empfohlen, dass in dem Bereich, der durch die Abstände zu vorhandenen und geplanten Nebenbetrieben vorgegeben ist, der Standort für neue Rastanlagen nach funktionalen, verkehrlichen, umweltbezogenen sowie wirtschaftlichen Anforderungen zu wählen ist. Die Wahl des optimalen Standorts kann im Einzelfall nur unter zusammenfassender Bewertung und Abwägung dieser Gesichtspunkte getroffen werden.

Die vorliegend getroffene Standortwahl ermöglicht eine durchgehende Umsetzung der ERS-Maximalabstände auf der A 73 ausgehend von der 140 km entfernt liegenden Raststätte Nürnberg-Feucht, über eine weitere in Planung befindliche Raststätte "Regnitztal" bei Eggolsheim (Abstand von Nürnberg-Feucht ca. 60 km), und weiter zur Tank- und Raststätte "Coburger Land" (ca. 80 km).

Unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit sind auch topographische Rahmenbedingungen einzubeziehen, etwa dass die Standorte nicht im Bereich tiefer Einschnitte oder hoher Dämme liegen sollen, dass sie keine unverhältnismäßigen Aufwendungen für Erdbaumaßnahmen, Stützbauwerke sowie Schutz- oder Verlegungsmaßnahmen (z.B. für Fernleitungen, Wasserschutzgebiete) erfordern und eine kostengünstige Erschließung, insbesondere für die Abwasser- und -entsorgung ermöglichen. All diese wirtschaftlichen Aspekte sind beim vorliegenden Standort vorliegend beachtet. Auch unter Umweltsichtspunkten (s. oben UVP) stellt der gewählte Standort denjenigen mit den geringsten Umwelt-



auswirkungen dar. Unter Berücksichtigung aller Anforderungen an die Wahl eines geeigneten Standorts, ist der vom Vorhabenträger vorgesehene Standort somit der geeignetste.

### 3.5.2.6 Ergebnis des Variantenvergleichs

Planungsvarianten, welche die vorgenannten Ziele mit geringerer Eingriffsintensität in Natur und Landschaft erreicht hätten, sind nicht ersichtlich und wurden im Anhörungsverfahren auch nicht vorgeschlagen. Sowohl unter Berücksichtigung der Funktionserfüllung, der Wirtschaftlichkeit, der Straßenbau- und Straßenverkehrstechnik als auch im Hinblick auf ihre Auswirkungen einschließlich der Umweltfolgen stellt die Planfeststellungsvariante eine sinnvolle, verträgliche und ausgewogene Lösung dar.

### 3.5.3 Ausbaustandard, Dimensionierung und Ausgestaltung

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entsprechen auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen“ (RAA) in Verbindung mit den "Empfehlungen für Rastanlagen für Straßen“ (ERS 2011). Die dort dargestellten verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Die in den Richtlinien vorgesehenen technischen Ausbauparameter bringen jedoch die anerkannten Regeln für die Anlagen von Rastanlagen an Straßen bzw. im Speziellen an Autobahnen zum Ausdruck. Eine Planung, die sich an deren Vorgaben orientiert, wird insoweit nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen. Solche besonderen Umstände sind weder ersichtlich noch geltend gemacht worden. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Im Einzelnen kann hinsichtlich der Linienführung, Gradienten, Querschnitte usw. auf die Ausführungen oben unter Kap. B Ziff. 2.2.2, auf den Erläuterungsbericht (Unterlage 1, insbesondere Kapitel 4) sowie den Lageplan (Unterlage 5, Blatt 1), Höhenplan (Unterlage 6) und Querschnittsplan (Unterlage 14) Bezug genommen werden.

#### Behandlung der Einwendungen und Forderungen zur Ausgestaltung des Vorhabens und seiner Folgemaßnahmen:

##### – Zufahrtsregelung:

Einige Einwender aus dem Ortsteil Drossenhausen fordern die Regelung und Überprüfung der Zufahrt zur Rastanlage. Mit Ausnahme von Rettungsfahrzeugen dürften Fahrzeuge die Anlage nur über die Autobahn erreichen

können. Auch für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge dürfe es keine Ausnahmeregelung geben. Es bestehe die Gefahr der Zunahme von "Schleichverkehr" als Abkürzung durch ortskundige Zulieferer und Privatverkehr.

Die Tank- und Rastanlage auf der Ostseite erhält zwei rückwärtige Zufahrten im südöstlichen Anlagenbereich. Eine Zufahrt dient den Rettungs- und Einsatzfahrzeugen sowie dem Betriebsdienst. Eine weitere Zufahrt erschließt den Wirtschaftshof des geplanten Raststättengebäudes für die Erreichbarkeit von Mitarbeitern des zukünftigen Konzessionärs oder der Müllabfuhr des Landkreises. Die rückwärtige Erreichbarkeit der Tank- und Rastanlage für berechnete Fahrzeuge (Zulieferungsfirmen, Müllabfuhr, Mitarbeiter) erfolgt über eine öffentlich gewidmete Straße (Gemeindeverbindungsstraße Drosenhäuser - Tiefenlauter). Sämtliche Zufahrten erhalten ein Tor, so dass die Zu- und Einfahrt zur Rastanlage nur von berechtigten Fahrzeugen erfolgen kann. Eine Zufahrt zur Rastanlage oder der A 73 durch sonstige, unberechtigte Verkehrsteilnehmer wird hiermit unterbunden. Eine Etablierung der Zufahrten als „Schleichwege“ und Abkürzungen ist daher nicht zu befürchten. Die Erschließung der Anlage während der Bauausführung soll über die bereits bestehenden Ein- und Ausfädelungstreifen auf der A 73, der vorhandenen Betriebsumfahrung nordöstlich der Anlage zum Wechsel der Anlagenteile und über die vorhandenen öffentlichen Feld- und Waldwege erfolgen. Die Erschließung der Baumaßnahme über das öffentliche Straßen- und Wegenetz und Ortsteile der Gemeinde Meeder ist zumindest im Zeitraum der Errichtung der endgültigen Ein- und Ausfahrten der geplanten Tank- und Rastanlage zwingend erforderlich und kann nicht über die A 73 erfolgen. Der Vorhabenträger wird sich darum bemühen, sofern es sich um hinnehmbare und wirtschaftlich vertretbare Mehrwegbelastungen für die ausführenden Unternehmen handelt, die Hauptzuwegung über die A 73 vorzusehen.

- Gestaltung der Freiflächen zum Aufenthalt, "Übungsband" für Sport- und Spielgeräte:

Einige Einwander halten die Grünflächengestaltung für zu großzügig (Stichwort Flächensparen) und kritisieren die vorgesehene Ausstattung mit einem sog. "Übungsband", welches auch Sport- und Spielgeräte enthalten soll, als nicht wirtschaftlich und sparsam.

Die gegenständliche Planung und deren landschaftliche Einbindung ist Ergebnis eines interdisziplinären Gestaltungswettbewerbs aus dem Jahr 2013. Die im Rahmen eines interdisziplinären Wettbewerbs konzipierte Tank- und Rastanlage zeichnet sich gegenüber den eingereichten Planlösungen insgesamt durch eine eher moderate Flächeninanspruchnahme aus.

Nach den „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen, Ausgabe 2011“ (ERS) sind Erholungsflächen anzulegen, die den Aufenthalt an der frischen Luft ermöglichen und Möglichkeiten zur körperlichen Betätigung bieten. Durch baulich einfach ausgeführte Rundwege und Bepflanzungen sollen die

Erholungsflächen funktional und auch ästhetisch ansprechend und einladend gestaltet werden. Fitness- und Spielbereiche dienen insbesondere einer ausgleichenden körperlichen Aktivität, wirken Verspannungen und der Müdigkeit der Verkehrsteilnehmer entgegen und fördern letztlich die allgemeine Verkehrssicherheit. Die Größe für Erholungsflächen berechnet sich nach den ERS und beträgt zwischen 50 und 90 m<sup>2</sup> je Pkw-Parkstand. Die Wege abseits der Verkehrsflächen im Zuge des sogenannten "Übungsbandes" werden unbefestigt ausgeführt und bedingen keine übermäßigen, zusätzlichen Versiegelungen. Ferner wird das im Bereich des Übungsbandes anfallende Oberflächenwasser in den unmittelbar angrenzenden Grünflächen versickert.

Der durch den Bau der Tank- und Rastanlage bedingte unvermeidbare Eingriff in Natur und Landschaft wird durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen. Art, Umfang und Zweck der Vermeidungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind dem Landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (Unterlage 9) zu entnehmen. Die Ausgleichsmaßnahme 5.2 A auf der Fl.Nr. 305, Gemarkung Drossenhausen zu 3,4 ha kann nach baulicher Umsetzung der Maßnahme extensiv landwirtschaftlich genutzt werden. Die Fläche kann Landwirten somit zukünftig zur ökologischen Bewirtschaftung zur Verfügung gestellt werden.

Die Einwendungen zum Thema Ausbaustandard, Dimensionierung und Ausgestaltung der Anlage werden somit zurückgewiesen.

#### 3.5.4 Immissionsschutz, Bodenschutz, Lichtimmissionen

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

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die Standortwahl der Tank- und Raststätte keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Bei der Planung der Lärmschutzanlagen wurden verschiedene Vorkehrungen getroffen, die vermeidbare Lärmbelastungen verhindern. Bei der Planung und durch zusätzliche Auflagen werden auch unzulässige Lichtimmissionen verhindert.

##### 3.5.4.1 Verkehrslärmschutz

Der Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm erfolgt beim Straßenbau nach den verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

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

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

#### 3.5.4.2 § 50 BImSchG – Trassierung, Gradienten:

Nach § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (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 dienende Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Die für die Lage der Tank- und Raststätte in Frage kommenden Standortvarianten wurden oben unter Ziff. 3.5.2 dargestellt. Unter diesen ist die planfestgestellte Variante in immissionsschutzrechtlicher Hinsicht eine der Vorzugsvarianten, weil sie einen ausreichenden Abstand von 400 m zur nächstgelegenen Wohnbebauung einhält. Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Standort- und Ausführungsvariante hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG eine verträgliche Lösung, also ein für andere Belange (insbesondere des Natur- und Landschaftsschutzes sowie der Eingriffe in Eigentümerrechte) nachteiliges weiteres Abrücken von Wohnbebauung nicht geboten.

#### 3.5.4.3 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV vorzunehmen.

In § 3 i.V.m. § 6 Nr. 1 dieser Verordnung (Übergangsvorschrift) ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990-RLS-90" zu erfolgen, da der Planfeststellungsantrag vor dem 01.03.2021 eingegangen ist. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode entwickelt.

Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1003).

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

- an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen:  
57 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts,
- im reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten:  
59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts,
- in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten:  
64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts
- in Gewerbegebieten:  
69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts.

Die Art der benachbarten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Soweit insoweit keine Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung existieren, sind die Anlagen und Gebiete entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit einzuordnen (§ 2 Abs. 2 der 16. BImSchV). Die Gebiete, die außerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile liegen, sind bauplanungsrechtlich dem Außenbereich zuzuordnen. Im Außenbereich dürfen genehmigte oder zulässig vorhandene bauliche Anlagen nur der Schutzkategorie 1, 3 oder 4 zugeordnet werden. Zuordnungskriterium ist auch insoweit die Schutzbedürftigkeit der tatsächlichen Nutzung (§ 2 Abs. 2 der 16. BImSchV i.V.m. Nr. 10.2 Abs. 4 und 5 der VLärmSchR 97). Aus diesem Grund waren für die nächstgelegenen Anwesen von Einzelberg und Drossenhausen die Lärmgrenzwerte für ein Dorf- und Mischgebiet von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts zugrunde zu legen.

#### 3.5.4.4 Berechnungsgrundlagen und Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen

Die lärmtechnischen Untersuchungen des Büros BEKON Lärmschutz & Akustik GmbH vom 17.05.2019 wurden für die zur Autobahn und der Tank- und Rastanlage nächstgelegene Wohnbebauung durchgeführt. Dies sind im Westen der A 73 die Ortsteile Drossenhausen und Einzelberg der Gemeinde Meeder mit einem Abstand von ca. 400 m.

Der Hauptverursacher der Lärmemission stellt die Autobahn dar. Der Berechnung wurden folgende Daten zugrunde gelegt:

A 73:

Verkehrsbelastung DTV 2015/2030:	Lkw-Anteile (Tag/Nacht):	Zulässige Geschwindigkeit (Pkw/Lkw)	Straßenoberfläche $D_{StrO}$
13.901/16.681 Kfz/24 h	12,5/26,3 %	130/80 km/h	- 2 dB(A) (Betonbauweise mit Jutetuch - Längstexturierung) - 2 dB(A) (Splittmastixasphalt)

Tank- und Rastanlage:

Die Berechnung der Emissionen aus den Parkflächen erfolgte nach RLS 90 Ziffer 4.5 unter Berücksichtigung der Stellplatzanzahl, -art (Pkw, Lkw/Bus) und der Anzahl der Stellplatzwechsel. Entsprechend den stündlichen Stellplatzwechselvorgängen wurden die Belastungen der Zufahrtsstraßen hergeleitet.

Die Rastanlage ist so konzipiert, dass es möglich ist, die A 73 zu queren. Dies ermöglicht es den Fahrzeugen, welche auf der westlichen Seite in die Rastanlage einfahren, die nur auf der östlichen Seite der Rastanlage vorhandene Tankstelle und das Restaurant zu nutzen. Hier wurde von einer Frequentierung von 70 Kfz/24 h mit einem Schwerlastanteil von 14 % ausgegangen. Die Aufteilung auf die Tag- und Nachtzeit erfolgte anhand der Vorgaben der RLS-90. Weiter wurde davon ausgegangen, dass die Rastanlage in der Regel nicht zum Wechsel der Fahrtrichtung genutzt wird. Für die Straßenoberflächen innerhalb der beiden Anlagenteile wird kein Korrekturwert ( $D_{StrO} = 0$ ) angesetzt. Das Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen ist in Unterlage 17 zusammengefasst.

Für die Berechnung wurden für die Ortsteile Drossenhausen und Einzelberg insgesamt vier Immissionsorte festgelegt. Es wurde geprüft, ob sich durch den erheblichen baulichen Eingriff die Beurteilungspegel um 3 dB(A) im Vergleich zum Bestand erhöhen. Der Unterlage 17 ist zu entnehmen, dass die zukünftige Nutzung der geplanten Rastanlage an den relevanten Immissionsorten zu einer geringfügigen Erhöhung der Beurteilungspegel führt. Diese ist allerdings deutlich geringer als 3 dB(A). Auch die Schwelle von 70 dB(A) zur Tagzeit und

60 dB(A) zur Nachtzeit, bei der immer von einer wesentlichen Änderung auszugehen ist, wird nicht überschritten.

#### 3.5.4.5 Beurteilung und Ergebnis

Eine Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht beim Bau oder einer wesentlichen Änderung von Straßen. Der Bau von Straßen i.S. des § 41 BImSchG ist der Neubau.

Bei der Errichtung der Tank- und Rastanlage ist zu überprüfen, ob es sich um einen Fall einer wesentlichen Änderung gemäß § 1 Abs. 2, Ziffer 2 der 16. BImSchV handelt.

Um eine wesentliche Änderung handelt es sich demzufolge dann, wenn nachfolgende Voraussetzungen erfüllt sind:

Es liegt ein erheblicher baulicher Eingriff vor. Zusätzlich muss dieser erhebliche bauliche Eingriff den bereits vor dem Eingriff vorhandenen Verkehrslärm um mindestens 3 dB(A) erhöhen oder der Beurteilungspegel wird durch den baulichen Eingriff auf min. 70 dB(A) am Tag oder min. 60 dB(A) in der Nacht erhöht oder der Beurteilungspegel von min. 70 dB(A) am Tag oder min. 60 dB(A) in der Nacht wird durch den erheblichen baulichen Eingriff weiter erhöht.

Voraussetzung für den rechtlich durchsetzbaren Anspruch auf Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen ist vorliegend eine Erhöhung des vorhandenen Verkehrslärms durch die Trassenverlegung um mindestens 3 dB(A).

Nachdem die schalltechnischen Berechnungen für den gesamten Bereich des Planfeststellungsabschnittes weder eine Erhöhung der Beurteilungspegel um min. 3 dB(A) noch eine Erhöhung auf min. 70/60 dB(A) tags/nachts bzw. eine weitere Erhöhung von bereits vorhandenen Werten von 70/60 dB(A) tags/nachts ergaben und somit eine der notwendigen Voraussetzungen für eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße im Sinne der 16. BImSchV nicht gegeben ist, liegt ein grundsätzlicher Anspruch auf Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen nicht vor. Gesetzlich verpflichtende Lärmschutzmaßnahmen gemäß 16. BImSchV sind somit bei der Errichtung der Tank- und Raststätte nicht veranlasst und werden daher auch nicht vorgesehen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ergebnissen der lärmtechnischen Untersuchung an. Insgesamt verursacht das planfestgestellte Vorhaben keine unzumutbaren schädlichen Umwelteinwirkungen, die sich innerhalb der Abwägung zu Lasten des Vorhabens auswirken würden. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht geboten.

#### 3.5.4.6 Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Lärmschutz

Dem Einwand einiger Privateinwender, die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da vor

allem Autofahrer häufig schneller bzw. deutlich schneller als 130 km/h fahren, kann nicht gefolgt werden, da die RLS-90 diesbezüglich verbindlich sind.

Auch die im Anhörungsverfahren verschiedentlich vorgebrachte Forderung nach Durchführung aussagekräftiger und dann für die Entscheidung zugrunde zu legenden Lärmmessungen findet keine Rechtfertigung in den maßgeblichen Vorschriften.

Lärmmessungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem gültigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 1985, 1159).

Demgegenüber unterliegen Lärmmessungen sehr stark äußeren Randbedingungen (Nebengeräusche, besondere Umstände am Tag der Messung usw.) und sind deshalb für die bundesweite einheitliche Betrachtung von geplanten und vorhandenen Straßen im Hinblick auf die Lärmsituation nicht geeignet und in den Regelwerken daher auch nicht vorgesehen.

Die Durchführung von Messungen vor Ort ist darüber hinaus auch nicht sinnvoll, da Messungen den Zeitpunkt des Prognosejahres nicht abbilden können. Zudem ist der Lärmschutz auf einen durchschnittlichen täglichen Verkehr, also einen Mittelwert für alle Tage des Prognosejahres auszulegen. Messungen können lediglich zeitlich begrenzte Zufallsergebnisse liefern. Demgegenüber gewährleistet die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 wirklichkeitsnahe Beurteilungspegel. Nur diese sind nach den gesetzlichen Vorgaben der 16. BImSchV Grundlage der Beurteilung.

Die lärmtechnischen Untersuchungen und Berechnungen des Vorhabenträgers (Planunterlage 17) und die daraus gezogenen Schlussfolgerungen wurden vom Sachgebiet 50 -Technischer Umweltschutz- der Regierung von Oberfranken überprüft und mit dessen Stellungnahme vom 30.09.2019 sowohl von den Berechnungsergebnissen als auch von der Schlussfolgerung her vollinhaltlich bestätigt. Auch nach dortiger Ansicht ergeben sich im gesamten Trassenbereich keinerlei rechtliche Ansprüche auf Durchführung von aktiven oder auch passiven Schallschutzmaßnahmen i. S. von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV. Daher hat die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass, an der Richtigkeit des Ergebnisses der durchgeführten Lärmberechnungen zu zweifeln. Die Untere Immissionsschutzbehörde am Landratsamt Coburg hat ebenfalls keine Bedenken aus Sicht des Lärm- und sonstigen Immissionsschutzes geäußert.

Die im Anhörungsverfahren sonst noch erhobenen Forderungen und Einwendungen zum Problembereich Lärmschutz und Immissionsschutz werden zurückgewiesen.



Geltend gemachte Wertminderungsansprüche wegen der zukünftigen Lärm- und Abgasbelastung sind als unbegründet zurückzuweisen, weil die künftige Lärmbelastung unterhalb der vom Ordnungsgeber festgelegten Zumutbarkeitsschwelle liegt. Allgemeine Wertminderungsansprüche, wie sie unter Hinweis auf sinkende Verkehrswerte der Immobilien geltend gemacht werden, bestehen dagegen grundsätzlich nicht. Auch die Gewährleistung des Eigentums durch Art. 14 GG enthält keine Wertgarantie, sondern lediglich eine Substanzgarantie des Eigentums in seinem konkreten Bestand. Weitergehende Entschädigungsansprüche wegen einer Verschlechterung des wirtschaftlichen Wertes des Grundstückes stehen dem Eigentümer diesbezüglich nicht zu (siehe hierzu auch BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9.95 zur BAB A 99).

#### 3.5.4.7 Schadstoffbelastung

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung 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.

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Daneben ist die Einhaltung der bestmöglichen Luftqualität in der Abwägung auch dann zu berücksichtigen, wenn die einschlägigen Grenzwerte nicht überschritten werden, § 50 Satz 2 BImSchG.

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Belastungen oder Einwirkungen, die die Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten. Die "Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012) lassen eine Abschätzung der Immissionskonzentration nur bis zu einem Abstand von 200 m beiderseits des Schadstoffemittenten zu. Bei größeren Abständen, wie es bei der Ortschaft Drossenhausen der Fall ist, geht die RLuS-2012 davon aus, dass die vorhandene Grundbelastung durch zusätzliche Schadstoffbelastungen aus der Autobahn und der Tank- und Rastanlage nicht erhöht wird. Eine Verschlechterung der derzeitigen Schadstoffsituation ist daher nicht gegeben und führt zu keiner Überschreitung der Immissionswerte der 39. BImSchV.

Besondere Schutzmaßnahmen hinsichtlich der künftigen Abgasbelastung sind daher im vorliegenden Verfahren nicht erforderlich. Das Sachgebiet 50 -Technischer Umweltschutz- der Regierung von Oberfranken hat in seiner Stellung-

nahme vom 30.09.2019 diese Bewertung bestätigt. Gesonderte Schutzmaßnahmen zur Senkung der künftigen Abgasbelastung waren daher in diesem Planfeststellungsverfahren weder zu treffen noch sonst anzuordnen.

#### 3.5.4.8 Bodenschutz

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlage sind nach BBodSchG nicht unzulässig.

Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens. Die Bodenfunktionen sind grundsätzlich gleichrangig.

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i.V.m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von den mit bis zu 16.680 Fahrzeugen/Tag (Prognose bis 2030) belasteten Straßen werden für die bisher nicht belasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (dort Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen.

Das Landratsamt Coburg als Untere Bodenschutzbehörde hat keine Einwände oder Auflagenvorschläge formuliert. Das Wasserwirtschaftsamt Kronach schlug u.a. die Auflage vor, ein Bodenschutzkonzept zu erstellen und eine bodenkundliche Baubegleitung durchzuführen. Die Auflage wurde in A 3.2.8 übernommen.

Im Bereich der geplanten Tank- und Rastanlage wurden 2004 Auffüllungen mit Überschussmassen aus dem Bau der A 73, Abschnitt Coburg (B4) - Ebersdorf b. Coburg (B303) von Bau-km 46+000 bis Bau-km 57+800 und aus dem Abschnitt Landesgrenze (Thüringen/Bayern) bis Coburg (B4) von Bau-km 34+200 bis Bau-km 46+000 vorgenommen. Dem Vorhabenträger sind aber am Standort der geplanten Tank- und Rastanlage keine Altlasten bekannt. Das Wasserwirtschaftsamt Kronach hat darauf hingewiesen, dass besonderes Augenmerk auf eine verfüllte ehemalige Doline zu richten ist. Hier könnten evtl. altlastenrelevante Tatbestände auftreten. In den nachfolgenden Planungsphasen werden daher hierzu weiterführende abfallrechtliche Untersuchungen nach dem „Merkblatt 20 der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA M20)“ und nach der „Deponieverordnung (DepV)“ durchgeführt. Boden, der nicht kontaminiert ist und innerhalb der Maßnahme wieder eingebaut wird, ist kein Abfall i.S.d. Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG). Die Einhaltung der bestehenden, rechtlichen Regelungen und allgemeinen technischen Regeln des Kreislaufwirtschafts- und des Abfallrechts sowie des Bodenschutzes, insbesondere der ab dem 01.08.2023 geltenden Regelungen der Mantelverordnung vom 08.07.2021 (Einführung der Ersatzbaustoffverordnung, Neufassung der Bodenschutzverordnung) obliegen dem Vorhabenträger ohnehin.

#### 3.5.4.9 Lichtimmissionen

Die Beleuchtung der Tank- und Rastanlage erfolgt nach den Regelungen der ERS 2011. Das Beleuchtungskonzept auf der Ostseite sieht eine Beleuchtung entlang des Längsparkstreifens für Großraum- und Schwertransporter, im Bereich der Inseln der Lkw-Schrägparkstände sowie im Bereich der Pflasterflächen zwischen den Bussen und Pkw mit Anhänger und den Pkw-Stellplätzen vor. Weitere Beleuchtung ist entlang der Gehwegflächen an den Freiflächen und im Bereich des "Übungsbandes" vorgesehen. Bei der WC-Anlage auf der Westseite wird der unmittelbare Bereich des WC-Gebäudes beleuchtet. Bei der Wahl der Beleuchtungsmittel wird Rücksicht auf nachtaktive Insekten genommen und eine seitliche Lichtausstrahlung soweit wie möglich reduziert (vgl. Erläuterungsbericht Ziffer 4.10.6).

Gemäß Art. 11a Satz 1 BayNatSchG sind Eingriffe in die Insektenfauna durch künstliche Beleuchtung im Außenbereich zu vermeiden. Beleuchtungen in unmittelbarer Nähe von geschützten Landschaftsbestandteilen und Biotopen sind nur in Ausnahmefällen von der zuständigen Behörde oder mit deren Einvernehmen zu genehmigen (Art. 11a Satz 4).

Im Einvernehmen mit der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes Coburg wurde deshalb die ergänzende Auflage A 3.3.2.2.6 aufgenommen. Die notwendige Beleuchtung der Verkehrswege ist demnach mit insektenfreundlicher Beleuchtung (Lichtfarbe) zu gestalten. Die Beleuchtungsintensität ist auf ein möglichst geringes Maß zu reduzieren. Lichtabstrahlung der Beleuchtung darf nur nach unten, zum Boden, erfolgen. Eine Abstrahlung zum Himmel sowie zu nicht beleuchtungsrelevanten Arealen (v.a. Richtung Waldgebiet Weisbachsgrund) ist zu vermeiden. Während der Nachtstunden ist eine nochmalige Reduzierung vorzusehen. Eine Beleuchtung der Gebäudewände ist möglichst zu unterlassen. Auf beleuchtete Werbeanlagen sollte verzichtet werden.

Behandlung von **Einwendungen** zu Lichtimmissionen:

Von Bewohnern des Ortsteils Drossenhausen wurde teilweise die Befürchtung geäußert, von dem Fahrverkehr, der in südliche Richtung über die Brücke geführt wird, sowie von der Beleuchtung der Tank- und Rastanlage selbst könnten unzumutbare Beeinträchtigungen der Bewohner im Ortsteil Drossenhausen durch "Lichtverschmutzung" ausgehen. Davon ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde jedoch nicht auszugehen: Einerseits wird der Umfang der Beleuchtung der TR durch die Auflagen unter A 3.3.2.2.6, die bereits aus naturschutzfachlicher Sicht aufgenommen wurden (hierzu auch nachfolgend unter C 3.5.5), auf ein Minimum reduziert. Bei der Wahl der Beleuchtungsmittel wird eine seitliche sowie nach oben gerichtete Lichtausstrahlung vermieden. Der am stärksten beleuchtete, östliche Anlagenteil (TR Ostseite) ist zudem von dem Ortsteil Drossenhausen und dem Weiler Einzelberg abgewandt und wird zu-

sätzlich durch die geplanten Lärmschutzwälle und Dämme der Verbindungsrampen abgeschirmt. Der den Ortsteilen Drossenhausen und dem Weiler Einzelberg zugewandte Anlagenteil (PWC Westseite) wird durch umfangreiche Gestaltungsmaßnahmen begrünt und mit Einzelbäumen und Baumgruppen bepflanzt, die eine weitere Abschirmung bewirken.

Beleuchtungseinrichtungen auf Rastanlagen gehören zu den "Anlagen zur Beleuchtung des öffentlichen Straßenraumes" und zählen somit nicht zu den Anlagen i.S.d. § 3 Abs. 5 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG). Ein lichttechnischer Nachweis zur Lichtemission auf angrenzende Bereiche ist demnach nicht zu führen. Gleiches gilt auch für die Beleuchtungsanlagen von Kraftfahrzeugen. Auch ein immissionsschutzrechtliches Verfahren ist nicht einschlägig.

Die Einwendungen werden, soweit sie nicht erledigt sind, zurückgewiesen.

### 3.5.5 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

Das Naturschutzrecht steht dem Vorhaben nach Berücksichtigung aller Umstände nicht entgegen.

#### 3.5.5.1 Schutzgebiete, geschützte Flächen, Biotop, Ausnahmen

Vom Vorhaben sind keine Naturschutzgebiete, § 23 BNatSchG, Landschaftsschutzgebiete, § 26 BNatSchG, Naturparke, § 27 BNatSchG, Naturdenkmäler, § 28 BNatSchG, geschützte Landschaftsbestandteile, § 29 BNatSchG, sowie Natura 2000-Gebiete, § 32 BNatSchG, betroffen.

Im Osten grenzt in ca. 100 m an das Untersuchungsgebiet das Landschaftsschutzgebiet 239.02 „Weisbachsgrund“ und im Abstand von mind. 500 m erstreckt sich das FFH-Gebiet DE 5631-371 „Muschelkalkzug von den Langen Bergen bis nach Weißenbrunn vorm Wald“. Es wurde hierzu eine FFH-Verträglichkeitsabschätzung durchgeführt, die zu dem Ergebnis kam, dass erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele auszuschließen sind und das Vorhaben somit mit dem Schutzzweck bzw. den Erhaltungszielen verträglich ist. Auf die sich hierauf beziehenden Ausführungen oben unter Ziffer 1.2.2 der Gründe wird verwiesen.

Das Regenrückhaltebecken 40-1 entwässert in den "Graben zur Lauter". Dieser verläuft auf einer Länge von ca. 600 m als offener Graben, bevor er in einem Waldstück ca. 700 m südöstlich der geplanten Anlage auf kurzer Strecke frei ausläuft. Nach weiteren ca. 100 m ist wieder ein Grabenverlauf erkennbar, der im weiteren Verlauf als "Ortelsgraben" bezeichnet wird. Dieser mündet in der Ortschaft Oberlauter bei der Ecke Frankenstraße/Moggenbrunner Straße in die Lauter. Teile des Ortelsgrabens gehören zum Natura 2000-Gebiet "Weisbachsgrund". Der "Graben zur Lauter" und auch der Ortelsgraben bleiben in ihrem

Bestand unverändert. Nur im Regenrückhaltebecken vorgereinigtes Niederschlagswasser wird in diesen Gräben gedrosselt eingeleitet. Es wurde eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung durchgeführt, die zu dem Ergebnis kam, dass erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele auszuschließen sind und das Vorhaben somit mit dem Schutzzweck bzw. den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes verträglich ist. Negative Auswirkungen auf dessen Erhaltungsziele infolge der Maßnahme sind auszuschließen.

Durch Auflagen wird sichergestellt, dass die amtlich kartierten Biotope durch die Baumaßnahme nicht betroffen werden. Insbesondere die Ökokatasterfläche (ID21695) auf der Fl.Nr. 327 Gmkg. Drossenhausen ist durch Bretterzäune vom Baugrundstück abzugrenzen und zu sichern.

Einige der Saumstrukturen innerhalb des Plangebietes sind als wärmeliebende Säume (Biotoptyp K121-GWooBK), einige der Wiesen als mäßig extensiv genutztes, artenreiches Grünland (Biotoptyp G212-LR 6510) zu charakterisieren, die zum Teil einen Schutzstatus nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 BayNatSchG aufweisen. Die genaue Lage ist nachrichtlich jeweils im Bestands- und Konfliktplan (Planunterlage 19.1.2) dargestellt. Für die Eingriffe in diese gesetzlich geschützten Biotope lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit des Eingriffs nach § 15 Abs. 3 BNatSchG bzw. aus den in der Verbesserung der Verkehrssicherheit liegenden überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls eine **Ausnahme** zu, § 30 Abs. 1 und 3 BNatSchG i.V.m. Art. 23 Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG. Die Gründe ergeben sich aus den bereits mehrfach angesprochenen Erläuterungen zur Notwendigkeit des planfestgestellten Vorhabens. Die für das Vorhaben sprechenden Argumente sind so gewichtig, dass sie aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch einen Eingriff in gesetzlich geschützte Biotope rechtfertigen, zumal diese entsprechend der landschaftspflegerischen Begleitplanung wieder ausgeglichen werden. Das Benehmen mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde wurde mit deren Beteiligung im Anhörungsverfahren hergestellt. Auch die höhere Naturschutzbehörde hat dem Ausgleichskonzept mit Stellungnahme vom 13.08.2019 und 16.12.2020 unter Auflagen zugestimmt.

### 3.5.5.2 Allgemeiner Artenschutz

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

Dem allgemeinen Artenschutz dienen die in § 39 Abs. 5 BNatSchG niedergelegten Vorschriften des Lebensstättenschutzes. Nach § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG ist es insbesondere verboten, Bäume in bestimmter Lage, Hecken,

lebende Zäune, Gebüsch und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden oder auf den Stock zu setzen. Ausgenommen sind schonende Form- und Pflegeschnitte zur Gesunderhaltung der Bäume. Zudem ist es gemäß Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG i.V.m. § 39 Abs. 7 BNatSchG verboten, in der freien Natur Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze oder -gebüsch zu roden, abzuschneiden, zu fällen oder auf sonstige Weise erheblich 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 Satz 1 Nr. 2 BayNatSchG unterliegen, beeinträchtigt werden.

Gemäß § 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 verfahrensgegenständliche Straßenausbauvorhaben ist ein nach § 15 BNatSchG zulässiger Eingriff. Zudem lägen auch 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 unter A.3.3 Auflagen vorgegeben, die einen Mindestschutz in Anlehnung an § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG sicherstellen. Außerdem wird der mit der Baumaßnahme verbundene Eingriff in vollem Umfang kompensiert.

### 3.5.5.3 Besonderer und strenger Artenschutz

#### 3.5.5.3.1 Zugriffsverbote

Die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG stehen der Zulassung des Vorhabens ebenfalls nicht entgegen.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wildlebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Streng geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG Tierarten, die in Anhang A der EG-Verordnung 338/97, in Anhang IV der FFH-Richtlinie oder in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG genannt sind. Dazu kommen die europäischen Vogelarten.

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

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

§ 44 Abs. 5 BNatSchG regelt dazu Folgendes:

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zulässig sind, gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote mit folgender Maßgabe: Sind in Anhang IV a FFH-Richtlinie aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Abs. 1 Nr. 3 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach Anhang IV b gilt Entsprechendes. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffes oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz-, Vermarktungsverbote vor. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zur Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG (Ziff. C 3.5.5.4.1) verwiesen.

#### 3.5.5.3.2 Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle). Das methodische Vorgehen der vom Vorhabenträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den "Fachlichen Hinweisen zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)" in der Fassung des Schreibens des Bayer. Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 20.08.2018 (GZ. G7-4021.1-2-3). Korrigierend zur deutschen Regelung unter diesen "Fachlichen Hinweisen" ist nach der Entscheidung des BVerwG vom 14.07.2011 Az. 9 A 12.10 der Art. 12 Abs. 1a der FFH-RL zu berücksichtigen, der unter "absichtlichen Tötungen" auch die Fälle des billigenden Inkaufnehmens von Tötungen erfasst (EuGH vom 18.05.2006 RS. C-221/04).

In diesem sog. "Freiberg-Urteil" des BVerwG wurde der Anwendungsbereich und damit die Annahme eines Tötungsverbotes nach § 44 Abs. 1 BNatSchG zunächst gegenüber der bisherigen Rechtsprechung deutlich erweitert.

Mit weiterem Urteil des BVerwG vom 08.01.2014 Az. 9 A 4/13 zum Neubau der Bundesautobahn A14 nördlich Colbitz (bestätigt durch BVerwG, Beschluss vom

08.03.2018 Az. 9 B 25.17) wurde diese "restriktive" Rechtsprechung zum Vorliegen eines Tötungsverbotes wiederum dahingehend korrigiert, dass das BVerwG nunmehr festgestellt hat, dass Maßnahmen zur Errichtung eines Vorhabens bereits tatbestandlich das sog. Tötungsverbot nicht erfüllen, sofern - insbesondere i.V.m. Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen - kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko besteht.

Die zusätzliche Prüfung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist damit für Maßnahmen der Baufeldfreimachung künftig nur dann (noch) erforderlich, wenn das Tötungsrisiko für die geschützten Arten trotz der in zumutbarem Umfang vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen signifikant erhöht ist.

Die Datengrundlagen für die saP sind in der Planunterlage 19.1.3 dargestellt, auf die Bezug genommen wird.

Berücksichtigt wurden ferner die in den Antragsunterlagen von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Gefährdungen für nach den einschlägigen Regelungen geschützte Tier- und Pflanzenarten. Insoweit wird auch auf die nachfolgenden Erläuterungen verwiesen.

Die in den Planunterlagen enthaltene Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06 in Juris, Rdnr. 20; BVerwG, Beschluss vom 13.03.2008, Az. 9 VR 9/07 in Juris, Rdnr. 31).

Die Naturschutzvereinigungen und die beteiligten Naturschutzbehörden konnten zu den naturschutzfachlichen Unterlagen Stellung nehmen. Einwendungen gegen die Methodik und Ergebnisse der saP wurden von den Naturschutzbehörden nicht vorgebracht. Die Umweltverbände Landesbund für Vogelschutz und Bund Naturschutz äußerten zwar Einwendungen gegen die Planung, die artenschutzrechtliche Prüfung wurde jedoch nicht kritisiert.

### 3.5.5.3.3 Konfliktanalyse und Ergebnis

Wie bereits vorstehend unter C.3.5.5.3.2 angedeutet, sind die vom Vorhabenträger vorgesehenen Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen Bestandteil der Projektplanung und bestimmten das Ausmaß der von dem Projekt ausgehenden Wirkungen. Soweit sie die Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen effektiv verhindern, geht von dem Projekt keine beeinträchtigende Wirkung auf geschützte Arten aus.

Die Ermittlung der Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfolgt unter Berücksichtigung folgender Vorkehrungen:



- 1.1 V Biotopschutzzaun:  
Zum Schutz der an das Baufeld angrenzenden und durch das Baugeschehen gefährdeten ökologisch wertvollen Vegetationsbestände werden benachbarte Flächen durch das Errichten und Vorhalten von Biotopschutzzäunen geschützt. Die Zäune werden mit Abschluss der Baumaßnahmen wieder abgebaut.
- 1.2 V Reptilienschutzzaun:  
Durch einen Reptilienschutzzaun - als Umgrenzung des Ersatzlebensraums für Zauneidechsen 6 A<sub>CEF</sub> - werden die Zauneidechsen vor bauzeitiger Verletzung/ Tötung geschützt. Der Zaun wird mit Abschluss der Baumaßnahmen wieder abgebaut.
- 2.1 V Zeitlich beschränkte Holzung von Gehölzen:  
Die Holzung von Gehölzen erfolgt zwischen Anfang Oktober und Ende Februar, d.h. außerhalb der Vogelbrutzeit.
- 2.2 V Zeitliche Beschränkung von Erdarbeiten (kein Arbeitsbeginn während der Brutzeit von Feldbrütern):  
Der Beginn von bauvorbereitenden Arbeiten, insbesondere das Abschieben des Oberbodens, erfolgen außerhalb der Brutzeit der bodenbrütenden Wiesen- und Ackervögel (Feldlerche und Wiesenschafstelze).
- 3 V Abfang und Umsiedlung von Zauneidechsen:  
Abfangen der Zauneidechsen ab April bis August/September. Umsiedeln der Tiere auf die für Zauneidechsen optimierte Maßnahmenfläche 6A<sub>CEF</sub>.

Zusätzlich zu den vorgenannten Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahmen werden folgende vorgezogene Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahmen) durchgeführt, um die ökologische Funktion vom Eingriff betroffener Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu sichern. Die Ermittlung der Verbotstatbestände erfolgt unter Berücksichtigung folgender Vorkehrungen:

- 6 A<sub>CEF</sub> Ersatzlebensraum für Zauneidechsen:  
Vorgezogene Artenschutzmaßnahme für die Zauneidechse vor der Baumaßnahme: Vor Baubeginn werden vorgezogene Maßnahmen notwendig, um für die bauzeitlich in Anspruch genommenen Zauneidechsen-Habitate Ausweichhabitate zu schaffen.

Gestaltung eines extensiv genutzten Grünlandes für abgefangene Zauneidechsen. Einbau von Steinriegeln, Sandflächen und Reisighaufen.

- 7 A<sub>CEF</sub> Lebensraumoptimierung für feldbrütende Vogelarten:

Durch den Neubau werden 11 Brutreviere der Feldlerche und 1 Brutrevier der Wiesenschafstelze direkt überbaut. Der Ausgleich dafür soll auf geeigneten Flächen innerhalb des Suchraums erfolgen (7 A<sub>CEF</sub>).

Zur artenschutzrechtlichen Bewältigung dieses Konfliktes sind die drei Maßnahmen-Varianten des Merkblattes "Feldlerche" des LfU (Arbeitshilfe zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung - Feldlerche, Oktober 2017), in der Fassung der Hinweise des StMUV 63b-U8645.4-2 vom 22.02.2023 "CEF-Maßnahmen für die Feldlerche in Bayern" anzuwenden: Lerchenfenster mit Blüh- oder Brachestreifen oder Blühfläche/-streifen mit Ackerbrache oder erweiterter Saatreihenabstand bzw. Kombination(en) der drei Varianten (siehe Nr. 7.2.2 bis 7.2.4 des Merkblattes).

Von einer Planfeststellung des älteren Konzeptes (12 Blühstreifen von je 10 m Länge und 100 m Breite) wird mangels wissenschaftlicher Evidenz abgesehen. Dies wäre nur noch in Verbindung mit einem mehrjährigen Monitoring möglich, das den Erfolg der Maßnahme "10 m Blühstreifen" durch eine Brutbestandszunahme der Feldlerche auf den Langen Bergen im geforderten Umfang sicher nachweist.

Die Umsetzung erfolgt hier durch produktionsintegrierte Kompensation (PIK) auf wechselnden Flächen; die Umsetzung ist durch eine sogenannte "institutionelle Sicherung" vertraglich sichergestellt.

Die vorstehend genannten Maßnahmen sind im UVP-Bericht (Anlage 1 zu Planunterlage 1) und in den Planunterlagen 19.1.1 sowie 19.1.3 ausführlich dargestellt und im Einzelnen vertieft beschrieben. Hierauf wird Bezug genommen. In der saP (Planunterlage 19.1.3) wurde der vorhandene bzw. potenzielle Bestand folgender relevanter Arten im Hinblick auf die Betroffenheit bei der Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens überprüft:

#### Pflanzenarten nach Anhang IV b) der FFH-RL

Im Rahmen einer Freilanderfassung von potentiell durch das Bauvorhaben betroffenen, gemeinschaftsrechtlich streng geschützten Arten wurden das Vorkommen von FFH-Pflanzenarten des Anhang IV b geprüft. Im Untersuchungsraum wurden keine entsprechenden Pflanzenarten festgestellt, weshalb die Prüfung einer vorhabenbedingten Betroffenheit entfällt.

#### Tierarten nach Anhang IV a) der FFH-Richtlinie

Von den FFH-Tierarten des Anhangs IV a) wurden aus den Gruppen Säugetiere, insbesondere vorkommende Fledermausarten, Reptilien (Zauneidechse), Amphibien und die Europäischen Vogelarten überprüft.

#### Fledermäuse:

Im Rahmen der Freilandbefassung wurden mehrere Arten festgestellt, in deren Jagdrevier das Bauvorhaben liegt. Die südlich der geplanten Tank- und Rastanlage gelegene Straßenunterführung wird von Fledermäusen aus vermutlichen Quartieren in Drossenhausen zum Unterfliegen der Autobahn in geeignete Jagdhabitats östlich der Autobahn genutzt. Bei den Untersuchungen mittels Batcorder wurden acht Arten festgestellt: Wasser-, Fransen-, Bart-, Mops-, Breitflügelfledermaus, Großes Mausohr und Kleiner Abendsegler sowie Zwergfledermaus. Es ist davon auszugehen, dass sich Quartiere der Fledermäuse in Drossenhausen im Westen und die Jagdhabitats westlich und östlich der A 73 befinden. Das Rückhaltebecken auf der Ostseite der Autobahn dürfte als Jagdhabitat dienen.

Fledermausquartiere wurden hingegen nicht festgestellt. Eine Störung während der Fortpflanzungs-, Aufzucht- und Überwinterungszeit tritt vorhabenbedingt nicht auf. Die Flugrouten werden nicht beeinträchtigt. Es besteht kein betriebsbedingtes Tötungsrisiko.

#### Reptilien:

Im Bereich des westlichen Autobahngrundstücks wurden auf einer kleinen, temporären Bodenlagerfläche einzelne Zauneidechsen nachgewiesen. Zur Klärung der Frage, ob es sich hierbei um eine beständige kleine Population handelt, wurde der Bereich in 2019 noch einmal untersucht. Die Nachkartierung ergab eine beständige kleine Population.

Durch den Neubau geht dieser Bereich dauerhaft verloren. Als CEF-Maßnahme (6 A<sub>CEF</sub>) wird daher festgesetzt, die Tiere vor Baubeginn abzufangen und auf ein Ersatzhabitat im Nordosten der Rastanlage umzusiedeln. Bei der Ersatzfläche handelt es sich um artenreiches Grünland, welches mit geeigneten Strukturen (Einbau von Steinriegeln, Sandflächen, Totholz) als Zauneidechsenlebensraum zu optimieren ist.

Bei Beachtung der Vorgaben werden keine Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt.

#### Amphibien:

Die Kartierungen zu Amphibien ergaben Vorkommen der drei häufigen Arten Erdkröte, Teichfrosch und Bergmolch im Bereich des Regenrückhaltebeckens. Insbesondere bei der Erdkröte kann von einem Wanderbezug zwischen Fortpflanzungs- und Landlebensraum in Richtung Osten ausgegangen werden. Diese häufigen Arten werden nach Umsetzung der Baumaßnahme das Regenrückhaltebecken wiederbesiedeln.

#### Fische, Libellen, Käfer, Tagfalter:

Die planungsrelevanten zu prüfenden Arten fehlen im Untersuchungsraum bzw. finden dort keinen geeigneten Lebensraum.

Europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie

Die landwirtschaftlichen Nutzflächen fungieren als Brut- und Nahrungshabitate für feldbrütende Vogelarten. In 2017 konnte im Plangebiet eine relativ hohe Dichte an Feldbrütern, vor allem Feldlerchen, nachgewiesen werden, dazu Rebhuhn, Wachtel und Wiesenschafstelze.

Im direkten Eingriffsbereich der Tank- und Rastanlage werden 11 Brutreviere der Feldlerche und ein Brutrevier der Wiesenschafstelze überbaut. Das Rebhuhn konnte während der Reviergründungsphase nicht festgestellt werden, hier gelang lediglich der Nachweis eines solitären Paares (vermutlich gescheiterter Brutversuch). Die Wachtel wurde einmalig nördlich von Drossenhausen festgestellt.

Für die vorgenannten Arten, insbesondere die 11 Brutreviere der Feldlerche und 1 Brutrevier der Wiesenschafstelze, sind umfangreiche CEF-Maßnahmen vorgesehen, deren Umsetzung durch institutionelle Sicherung (vertragliche Umsetzung) zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses gesichert ist. Der Ausgleich dafür wird auf konkreten geeigneten Flächen innerhalb des Suchraums erfolgen (7 A<sub>CEF</sub>).

Zur artenschutzrechtlichen Bewältigung dieses Konfliktes sind die drei Maßnahmen-Varianten des Merkblattes "Feldlerche" des LfU (Arbeitshilfe zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung - Feldlerche, Oktober 2017), in der Fassung der Hinweise des StMUV 63b-U8645.4-2 vom 22.02.2023 "CEF-Maßnahmen für die Feldlerche in Bayern" anzuwenden: Lerchenfenster mit Blüh- oder Brache-streifen oder Blühfläche/-streifen mit Ackerbrache oder erweiterter Saatreihenabstand bzw. Kombination(en) der drei Varianten (siehe Nr. 7.2.2 bis 7.2.4 des Merkblatts).

Von einer Planfeststellung des älteren Konzeptes (12 Blühstreifen von je 10 m Länge und 100 m Breite) wird mangels wissenschaftlicher Evidenz abgesehen. Dies wäre nur noch in Verbindung mit einem mehrjährigen Monitoring möglich, das den Erfolg der Maßnahme "10 m Blühstreifen" durch eine Brutbestandszunahme der Feldlerche auf den Langen Bergen im geforderten Umfang sicher nachweist.

Die Umsetzung erfolgt hier durch produktionsintegrierte Kompensation (PIK) auf wechselnden Flächen.

Das Untersuchungsgebiet lässt sich weiterhin als relativ homogener Lebensraum mit verstreuten Strukturelementen für eine lokale Population von Heckenbrütern ansprechen. Im Baufeld liegen allerdings nur wenige Gebüsche, die im Zuge der Baumaßnahme geholt werden müssen. Ans Baufeld angrenzende Gehölzbestände werden durch Biotopschutzzäune vor Beeinträchtigungen geschützt.

Den Populationen der weit verbreiteten Arten (die jährlich neue Nester bauen) steht auch in Zukunft ein ausreichendes Quartierangebot zur Verfügung. Untersucht wurden insbesondere folgende Arten:

Bluthänfling: Im Bereich der südlichen Unterführung befindet sich ein Revier.  
Dorngrasmücke: Am Westrand der A 73 befindet sich ein Revier, das sich von der Hecke bei der nördlichen Überführung bis zur südlichen Unterführung zieht.  
Goldammer: Im Bereich der südlichen Unterführung und der nördlichen Überführung befinden sich zwei Reviere.

Neuntöter: Östlich der A 73 befinden sich 2-3 Reviere, die sich außerhalb des Baufelds befinden.

Konfliktvermeidende Maßnahmen für die Heckenbrüter sind wie folgt vorgesehen:

Maßnahmen:

#### 1.1 V Biotopschutzzäune

Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze dürfen nicht auf ökologisch wertvollen Flächen erfolgen. Zum Schutz von wertvollen Biotopstrukturen, insbesondere bei der biotopgeschützten Hecke auf im Ökoflächenkataster verzeichneten Fläche Fl.Nr. 327 Gmkg. Drossenhausen, und bei dem westlich der Autobahnterführung befindlichen, biotopkartierten Feldgehölz 5631-0097-0009 sind die Schutzmaßnahmen gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4 (Zäune um Hecken und Gehölze) anzuwenden. Die Tabuflächen für den Baubetrieb sind im Gelände durch Bretterzaun zu kennzeichnen und zu beachten.

#### 2.1 V Zeitlich beschränkte Holzung von Gehölzen außerhalb der Brutzeit von Vögeln, also nur ab Anfang Oktober bis Ende Februar

Bei den weit verbreiteten Vogelarten ist im Regelfall davon auszugehen, dass durch die Baumaßnahmen keine populationsbezogene Verschlechterung des Erhaltungszustandes erfolgt. Die weit verbreiteten Arten bauen zudem jährlich ein neues Nest und finden ausreichend Ausweichmöglichkeiten in der engeren und weiteren Umgebung des Bauvorhabens. Mit der Beschränkung der Holzung zwischen Anfang Oktober und Ende Februar, d.h. außerhalb der Brutzeit, werden artenschutzrechtliche Verbotstatbestände für die Ubiquisten vermieden.

#### **Zusammenfassung:**

Im direkten Eingriffsbereich der Tank- und Rastanlage werden 11 Brutreviere der Feldlerche und 1 Brutrevier der Wiesenschafstelze überbaut. Für die vorgenannten Arten, insbesondere die 11 Brutreviere der Feldlerche und 1 Brutrevier der Wiesenschafstelze sind umfangreiche CEF-Maßnahmen vorgesehen, deren Umsetzung durch institutionelle Sicherung (vertragliche Umsetzung) zum

Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses gesichert ist. Der Ausgleich dafür wird auf konkreten geeigneten Flächen innerhalb des Suchraums erfolgen (7 A<sub>CEF</sub>). Der Suchraum liegt im räumlichen Zusammenhang zum Eingriff im Naturraum „Mainfränkische Platten“ in den Gemarkungen Drosenheim, Moggenbrunn, Mirsdorf, Ottowind und Meeder.

Infolge der Errichtung der Rastanlage wird ein Lebensraum der Zauneidechse überbaut. Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände erfolgt der Abfang und die Umsiedlung der Individuen in einen neu geschaffenen Lebensraum (6 A<sub>CEF</sub>). Bei Durchführung der o.g. Maßnahmen zur Vermeidung und den Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF) entstehen bei allen relevanten Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und allen Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG.

Die von der höheren Naturschutzbehörde sonst noch für erforderlich gehaltenen Festlegungen hinsichtlich der Gewährleistung einer ausreichenden Wirksamkeit der Minimierungs- bzw. vorzeitigen CEF-Maßnahmen wurden unter Teil A.3.3.1.1 bis A.3.3.2.1 des Beschlusstexts als Auflage aufgenommen, um sicherzustellen, dass diese Maßnahmen bereits zu Baubeginn die ihnen zugeordnete Funktion der Lebensraumentwicklung und des Vermeidens eines eventuellen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes übernehmen können.

Die von der unteren Naturschutzbehörde noch vorgeschlagenen Detailregelungen zu den nach der Planung in artenschutzrechtlicher Sicht vorgesehenen Vermeidungs-, Schutz- und Minimierungsmaßnahmen wurden als Auflagen unter Teil A.3.3.2.2 des Beschlusstexts aufgenommen, soweit sie nicht im Einzelfall mit den Auflagenvorschlägen der höheren Naturschutzbehörde oder anderer Träger öffentlicher Belange in Widerspruch standen.

#### 3.5.5.4 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

##### 3.5.5.4.1 Eingriffsregelung

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

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 2 Satz 2 BNatSchG hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft nach § 14 Abs. 1 BNatSchG vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- verbleibende Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind (§ 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 neugestaltet 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 neugestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG).

Ein Eingriff darf nicht zugelassen 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 im Rang vorgehen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG).

Wird ein Eingriff nach § 15 Abs. 5 BNatSchG zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten (§ 15 Abs. 6 BNatSchG). Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, UPR 1997, 329). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten.

Für Vorhaben, die den Naturgenuss erheblich und nachhaltig beeinträchtigen oder den Zugang zur freien Natur ausschließen oder erheblich oder nachteilig beeinträchtigen, gelten die Regelungen für Eingriffe entsprechend.

#### 3.5.5.4.2 Beurteilung der (Un-)Vermeidbarkeit des Eingriffs

Nach der obergerichtlichen Rechtsprechung (BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild zu unterlassen, § 15 Abs. 1 BNatSchG, striktes Recht dar.

Der Begriff der Vermeidbarkeit ist allerdings nicht in einem streng naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen, sondern bedarf einer Einschränkung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung. Das Vermeidungsgebot verlangt nicht den Verzicht auf ein Vorhaben, sondern die Vermeidung erkennbarer Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung. 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.

Unabhängig davon hat sich aber in der Gegenüberstellung der geprüften Standortvarianten der hier planfestgestellte Standort nordöstlich Drossenhausen als derjenige mit den geringsten Beeinträchtigungen bzw. der geringsten Eingriffsintensität herausgestellt. Auf die obigen Ausführungen unter Ziffer C 3.5.2.4 wird Bezug genommen.

Die Planung entspricht auch im Übrigen dem naturschutzrechtlichen Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild zu unterlassen. Insoweit wird auf die Erläuterungen im Ziffer 3 des UVP-Berichts, Anlage 1 zu Unterlage 1 - Erläuterungsbericht -, die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlagen 9 und 19.1 und 19.2) sowie auf die obigen Ausführungen unter C.2.1.4.1.2 verwiesen.

In diesem Zusammenhang ist unter Hinweis auf die Ausführungen oben unter C.3.4.1 und 3.4.2 nochmals darauf hinzuweisen, dass ein Straßenausbau im Bestand (sog. Nullvariante) im vorliegenden Verfahren keine Alternative darstellt, da ein weiteres Ausweichen auf private Autohöfe nicht die erhofften Verbesserungen zur Schaffung ausreichend leistungsfähiger LKW-Stellplätze und zur zuverlässigen Versorgung der Reisenden im Verantwortungsbereich der Vorhabenträgerin führen würde.

Bei Ausarbeitung der Detailplanung der Tank- und Raststätte Coburger Land wurde ebenfalls auf eine möglichst konfliktarme Verwirklichung der planerischen Aufgabenstellung geachtet, und zwar nicht nur auf dem Gebiet der Eingriffe in Natur und Landschaft, sondern auch hinsichtlich der Eingriffe in die vorhandenen landwirtschaftlichen Strukturen und der wasserwirtschaftlichen Gegebenheiten sowie auch unter Einbeziehung der künftigen Immissionsbelastungen.



Unter Einbeziehung der vorstehenden Ausführungen unter C.3.5.5.4.1 zur Berücksichtigung der sich bietenden Vermeidungs- bzw. Minimierungsmöglichkeiten (siehe hierzu auch Planunterlage 19.1.1. Ziffern 3.1 bis 3.3) ist festzuhalten, dass weitere Minimierungsmöglichkeiten hinsichtlich der erforderlichen Eingriffe unter Berücksichtigung und Abwägung der verkehrlichen Belange und der Belange der Verkehrssicherheit nicht mehr bestehen. Die mit der Realisierung des Straßenbauvorhabens verbundenen Eingriffe sind damit unvermeidbare Beeinträchtigungen.

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

Vorhabenbedingte unvermeidbare Beeinträchtigungen muss der Vorhabenträger durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgleichen oder ersetzen (= A/E-Maßnahmen), § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG. Das Kompensationsgebot ist nach der Rechtsprechung des BVerwG zwingendes Recht (BVerwG, 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).

Die Bayerische Kompensationsverordnung (BayKompV) konkretisiert diese bundesgesetzliche Regelung und stellt eine bayernweit einheitliche Anwendungspraxis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung sicher. Die zu kompensierende Eingriffsermittlung wurde entsprechend der BayKompV vom 07.08.2013, in Kraft getreten am 01.09.2014, unter Beachtung der Vollzugshinweise zur BayKompV für den staatlichen Straßenbau durchgeführt. Die Ermittlung der Wertpunkte erfolgte anhand der Biotopwertliste zur BayKompV.

Der Bedarf an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Kompensationsbedarf) ergibt sich unter Berücksichtigung der zu treffenden Vermeidungsmaßnahmen aus einem wertenden Vergleich von Natur und Landschaft vor und nach dem Eingriff. Der Kompensationsbedarf für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume wird rechnerisch gemäß Anlage 3.1 der BayKompV ermittelt. Der ergänzende Kompensationsbedarf für nicht flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume wird verbal argumentativ bestimmt. Die maßgeblichen Eingriffstypen (Versiegelung, Überbauung, vorübergehende Inanspruchnahme und mittelbare Beeinträchtigung) werden in Planunterlage 9.3 tabellarisch den zugeordneten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gegenübergestellt. Nach den Berechnungen der Vorhabenträgerin ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 369.529 Wertpunkten für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzgutes Arten und Lebensräume. Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden mit 379.583 Wertpunkten bewertet. Eine rechnerische Kompensation im Sinne der BayKompV ist daher vorliegend gegeben. Zudem ergibt sich ein Kompensationsüberschuss von 10.054 Wertpunkten. Dieser wird zum Ausgleich für weitere Vorhaben/Maßnahmen eingesetzt.

Das A/E-Konzept wurde von der höheren Naturschutzbehörde geprüft und mit Schreiben vom 13.08.2019 aus fachlicher Sicht als ausreichend, angemessen, sinnvoll und sachgerecht bewertet. Teil A Ziffer 3.3 dieses Beschlusses beinhaltet konkretisierende Nebenbestimmungen. Insbesondere hat die Vorhabenträgerin, um eine Wirksamkeit der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen zu gewährleisten, nach Teil A Ziffer 3.3.1.5 die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen für Zauneidechse und Feldbrüter so früh wie möglich durchzuführen, damit sie mit Beginn des Eingriffs wirksam sind. Im Übrigen sind die A/E-Maßnahmen spätestens ein Jahr nach Verkehrsfreigabe baulich fertig zu stellen (Teil A Ziffer 3.3.2.4).

Die untere Naturschutzbehörde hat in ihrer Stellungnahme vom 24.09.2019 einige Hinweise gegeben, die ebenfalls - soweit möglich - unter Ziffer A.3.3.2.2 übernommen wurden. Nicht übernommen wurden die Forderungen Nrn. 7 (Lerchenfenster und Saatreihenabstand), Nr. 8 (Verzicht auf Einzäunung des RRHB) und Nr. 9 (Bepflanzung der Fahrbahnwälle). Zu den PIK-Maßnahmen wurde eine speziellere Auflage vorgesehen (Ziffer A.3.3.1.4), Ziffer 8 wurde aus Gründen der Verkehrssicherung des technischen Bauwerks und Forderungen anderer Träger öffentlicher Belange nicht übernommen, zu Ziffer 9 gibt es gegenläufige Vorgaben der höheren Naturschutzbehörde (Ziffer A.3.3.2.6).

Im Ergebnis sind im Zuge der Ausführung des planfestgestellten Vorhabens folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen der Natur und Landschaft (V) vorgesehen:

1 V Biotopschutzzaun, Reptilienschutzzaun

2 V Allg. Vermeidungsmaßnahme für die Avifauna

3 V Abfangen und Umsiedeln der Zauneidechse

Die vorstehenden Maßnahmen sind in Kapitel 3.2 der Planunterlage 19.1.1 in Verbindung mit den Planunterlagen 9.2 und 9.3 ausführlich dargestellt. Hierauf wird verwiesen.

Darüber hinaus werden folgende Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen i.S.v. § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG) vorgenommen, die in erster Linie dem Artenschutz dienen. Auf die Ausführungen unter Teil C 3.5.5.3.3 der Gründe wird insoweit Bezug genommen und verwiesen:

6 A<sub>CEF</sub> Neuanlage eines Zauneidechsenlebensraumes

7 A<sub>CEF</sub> Lebensraumoptimierung für Feldbrüter (PIK-Maßnahme auf wechselnden Flächen): 12.000 m<sup>2</sup>, 24.000 WP

Das eigentliche Maßnahmenkonzept an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beinhaltet folgende Maßnahmen:

5.1 A Extensivgrünland „Lange Berge“: 3.320 m<sup>2</sup>, 22.855 WP

5.2 A Extensivgrünland „Höhnsäcker“: 48.485 m<sup>2</sup>, 332.728 WP

Für weitere Einzelheiten wird auf die Planunterlagen 9.1 und 9.2 verwiesen.

Die Ausführungspläne für die Flächengestaltung sind - soweit noch nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss oder in den in Bezug genommen Unterlagen geregelt- im Detail noch mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen (Teil A Ziff. 3.3.2.3).

Mit der Gestaltung der straßenbegleitenden Grünflächen soll eine Einbindung der Tank- und Rastanlage in die Landschaft und angenehme Aufenthaltsfunktionen erreicht werden. Darüber hinaus erfüllen sie auch einen gewissen Emissions- und Immissionsschutz.

Folgende Gestaltungsmaßnahmen sind vorgesehen:

4.1 G Ansaat von Gebrauchsrasen ca. 2,0 ha

4.2 G Ansaat von artenreichem Extensivgrünland ca. 6,8 ha

4.3 G Pflanzung von Einzelbäumen und Baumgruppen ca. 378 Stk.

4.4 G Pflanzung von Baum- und Strauchhecken ca. 2.750 m<sup>2</sup>

Im Ergebnis kann zusammenfassend festgestellt werden, dass durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen die festgestellten und bewerteten Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes entsprechend dem ermittelten Kompensationsbedarf von 369.529 Wertpunkten nach BayKompV ausgeglichen werden. Es bleibt ein Überhang von 10.054 Wertpunkten, die im Rahmen eines Ökokontos für künftige Kompensationen Verwendung finden können. Rein flächenmäßig gesehen werden damit Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf insgesamt ca. 6,49 ha Gesamtfläche geschaffen. Zudem wird das Landschaftsbild durch die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen 4.1 bis 4.4.G verbessert. Der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG ist damit Genüge getan, ein Ausgleichsdefizit verbleibt nicht.

Es hat sich im Verfahren außerdem ergeben, dass selbst im Falle nicht kompensierbarer Beeinträchtigungen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege gegenüber den Belangen der erforderlichen Verbesserungen des Straßennetzes zurücktreten müssten (§ 15 Abs. 5 und 6 BNatSchG).

3.5.5.4.4 Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema naturschutzrechtliche Kompensation

Naturschutzbehörden:

Wie oben bereits ausgeführt, wurden die seitens der höheren und unteren Naturschutzbehörde vorgetragene Auflagenvorschläge oben unter 3.3.2. zumeist übernommen. Nicht übernommen wurden

- die Forderung nach einem Verzicht auf die Abzäunung des Regenrückhaltebeckens zur freien Landschaft (Grund: Verkehrssicherung des technischen Bauwerks),
- die Forderung nach naturnaher Gestaltung der Regenrückhaltebecken als Erdbecken mit geschwungenen Uferlinien und Verzicht auf deren Einzäunung (Grund: Widerspruch zu den Auflagen des Wasserwirtschaftsamts, Kapazitätsvergrößerung und Wartung des RRHB als technisches Bauwerk, Verbesserung der Rückhaltefunktion auch im Hinblick auf Starkregenereignisse, Einzäunung zwecks Verkehrssicherung),
- die Forderung nach weiterer Bepflanzung der Fahrbahnwälle mit Gehölzen (Grund: Widerspruch zu dem Auflagenvorschlag der höheren Naturschutzbehörde, die unter 3.3.2.6 übernommen wurden (Verzicht auf eine Oberbodenandeckung und Einsaat auf Böschungen zur Selbstbesiedelung von standortgerechten Kräutern und Gräsern).

#### Umweltverbände

Der Landesbund für Vogelschutz e.V. (LBV) fordert zusätzlich zu dem vorgelegten Ausgleichskonzept die Errichtung einer Grünbrücke über die A 73 und bezieht sich dabei auf eine Studie von Rudolph & Fetz (2008), die für den Bereich der Mirsdorfer Platte eine solche Maßnahme vorgeschlagen hatte. Diese Forderung kann jedoch nicht berücksichtigt werden. Für eine solche Festsetzung besteht keine Rechtsgrundlage, da diese Grünbrücke Beeinträchtigungen in Form der Landschaftszerschneidung mindern oder ausgleichen würde, die die Tank- und Rastanlage als solche gar nicht verursacht hat, sondern allenfalls die Ersterrichtung der A 73. Die Frage, ob und wo Grünbrücken zur besseren Lebensraumvernetzung errichtet werden, ist daher nicht im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zu lösen.

Der LBV fordert weiterhin Schutz für das in seinem Eigentum stehende Grundstück Fl.Nr. 327 der Gemarkung Drossenhausen, welches Biotopschutzzwecken dient. Der Forderung wird mit der Auflage A.3.3.2.1 Rechnung getragen.

Der LBV fordert weiterhin Verzicht auf unnötige Beleuchtung und Installation insektenfreundlicher Beleuchtung (Art. 11 a BayNatSchG). Der Forderung, die auch von der unteren Naturschutzbehörde erhoben wurde, wurde mit Auflage A.3.3.2.2.6 Rechnung getragen. Da davon ausgegangen wird, dass die Schutzauflage wirksam sein wird, kann allerdings auf das ebenfalls geforderte Monitoring verzichtet werden.

Der LBV und der Bund Naturschutz in Bayern e.V. wenden ein, das Vorhaben sei nicht landschaftsverträglich, beeinträchtige die Lebensraumfunktionen und die Biotopvernetzung im räumlichen Umfeld und konterkarriere die Bemühungen um die Schaffung eines Biotopverbundes im Umfeld des Naturschutzgroßprojekts "Grünes Band- Rodachtal- Lange Berge - Steinachtal", des BayernNetz-Natur-Projekts "Agrarlandschaft Oberfranken-Lebensraum Rebhuhn" und des Arten- und Biotopschutzprojekts "Lange Berge/Bruchschollenkuppen".

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Die durch den Bau der Tank- und Rastanlage bedingten Beeinträchtigungen von Natur, Landschaft und Umwelt wurden untersucht und im Umweltverträglichkeitsbericht dargestellt. Der Bau der Tank- und Rastanlage bedeutet unzweifelhaft einen Eingriff in Natur und Landschaft. Durch Umsetzung der nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen und mit den Naturschutzbehörden abgestimmten Vermeidungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild. Damit sind auch für die im Raum liegenden Großnaturschutzprojekte keine weiteren Auswirkungen zu erwarten. Projektgeförderte Flächen werden nicht in Anspruch genommen. Auswirkungen auf solche Flächen werden durch Schutzauflagen unterbunden. Das Ausgleichskonzept mit den vorgesehenen PIK-Maßnahmen für Feldbrüter berücksichtigt insbesondere das Schutzbedürfnis des Rebhuhns und fügt sich damit in die bestehenden Naturschutzkonzepte ein.

#### Privateinwender

Seitens einer Privateinwenderin wird vorgetragen, die für das Projekt bereits erworbenen Flächen der Vorhabenträgerin sollten wegen ihrer besonderen Eignung als Ausgleichs- und Ersatzflächen vollständig als Ausgleich für andere Straßenbauprojekte herangezogen werden bzw. der Landwirtschaft zur ökologischen Bewirtschaftung dauerhaft zur Verfügung gestellt werden.

Diese Einwendung läuft auf den vollständigen Verzicht auf das Vorhaben der Tank- und Rastanlage hinaus und kann deshalb nicht berücksichtigt werden (s.o. zu den Ausführungen unter Ziffer 3.5.2.1 "Nullvariante").

Es ist zutreffend, dass die für die Tank- und Rastanlage bei Drossenhausen erforderlichen Flächen im Zusammenhang mit dem Bau der A 73, Suhl-Lichtenfels im Bereich Lichtenfels (B173) bis Eisfeld Nord (B4) durch den Vorhabenträger bereits erworben werden konnten. Bisher wurden die Flächen ortsansässigen Landwirten zur landwirtschaftlichen Nutzung zur Verfügung gestellt. Allerdings wurde nur ein Teil der Flächen extensiv als Wiese genutzt, andere Teilbereiche sind intensiv genutzte Äcker. Es ist daher nicht so, dass sich nur die hier vorhandenen Flächen besonders als Naturschutz-Ausgleichsflächen anbieten würden. Die Flächen gehen auch nicht vollständig verloren: Durch die gegenständliche Anlagenkonzeption und -größe (einseitige Tank- und Rastanlage) konnten die befestigten Verkehrsflächen gegenüber einer beidseitigen

Tank- und Rastanlage reduziert werden. Hierdurch konnte auch der erforderliche Flächenbedarf zur Kompensation des durch den Bau der geplanten Tank- und Rastanlage bedingten unvermeidbaren Eingriffs in Natur und Landschaft insgesamt verringert werden. Die Ausgleichsmaßnahme 5.2 A auf der Fl.Nr. 305, Gmkg. Drossenhausen zu 3,4 ha kann nach baulicher Umsetzung der Maßnahme extensiv landwirtschaftlich genutzt werden (siehe Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan, Unterlage 9.1).

#### **Ergebnis der Prüfung des Naturschutzes:**

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten, § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG. Bei der Planfeststellung ist die Umweltverträglichkeit nach § 17 Abs. 1 S. 4 FStrG 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 abzuwägen.

Der landschaftspflegerische Begleitplan (Planunterlage 19.1.1) gibt Aufschluss über das Ausmaß des Eingriffs in Natur und Landschaft. Er zeigt die Beeinträchtigungen auf, die das Vorhaben verursacht. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine zumutbare andere Standortvariante noch durch eine andere Gestaltung des Vorhabens mit zumutbarem Aufwand weiter verringern. Die Vermeidungs-, Ausgleichs-, Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen sind in der Planunterlage 9.2, 9.3 und 19.1.1 beschrieben.

Das Vorhaben der Tank- und Rastanlage "Coburger Land" ist bei Beachtung der unter A Ziffer 3.3 verfügbaren Nebenbestimmungen mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar. Auch und insbesondere unter Berücksichtigung der im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ermittelten und dargestellten Umweltbelange kann das Vorhaben im Rahmen der erforderlichen Abwägung zugelassen werden. Die Beeinträchtigungen für Natur und Landschaftsbild wiegen im Ergebnis nicht so schwer, dass sie dem Vorhaben entgegenstünden. Umfangreiche Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen stellen eine vollständige Kompensation der unzweifelhaft beachtlichen Eingriffe in Natur und Landschaftsbild sicher. Artenschutzrechtliche Verbote stehen unter den getroffenen Nebenbestimmungen nicht entgegen. Der gesetzliche Biotopschutz wird beachtet. Soweit dies in Bezug auf den Erhalt wärmeliebender Säume nach Art. 30 BNatSchG und Art. 23 BayNatSchG nicht vollständig gesichert werden kann, wird eine Ausnahme nach § 30 Abs. 1 und 3 BNatSchG, Art. 23 Abs. 3 Satz 2 BayNatSchG im überwiegenden öffentlichen Interesse der Verkehrssicherheit erteilt.

#### **3.5.6 Klimaschutz**

Das Erfordernis, in der Abwägung auch Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit zu berücksichtigen, folgt aus Art. 20a GG und § 13

Abs. 1 Satz 1 KSG. Nach Art. 20a GG schützt der Staat auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung. Der Schutzauftrag des Art. 20a GG umfasst auch die Verpflichtung zum Klimaschutz einschließlich des Ziels zur Herstellung der Klimaneutralität. Dieser Schutz ist nicht nur von der Gesetzgebung, sondern auch bei abwägenden Entscheidungen der Exekutive zu berücksichtigen. Im Konfliktfall sind die Belange des Klimaschutzes in einen Ausgleich mit den anderen Verfassungsgütern und Verfassungsprinzipien zu bringen. Das aus Art. 20a GG folgende Abwägungsgebot wird auf einfachgesetzlicher Ebene durch das Berücksichtigungsgebot des § 13 Absatz 1 Satz 1 des KSG konkretisiert und ergänzt. Im Rahmen der Abwägung sind folglich die Auswirkungen der Planungsentscheidung auf den Klimaschutz – bezogen auf die in §§ 1, 3 KSG konkretisierten nationalen Klimaziele – in die Entscheidungsfindung einzustellen. Dabei ist in den Blick zu nehmen, ob und inwieweit die Planung Einfluss auf die THG-Emissionen hat und die Erreichung der Klimaziele gefährden könnte. Eine weitere zu beachtende Rechtsgrundlage für die Berücksichtigung des globalen Klimas ist das Bayerische Klimaschutzgesetz vom 23.11.2020, zuletzt geändert am 23.12.2022. Art. 2 Abs. 3 Satz 2 BayKlimaG fordert einen unterstützenden Beitrag der staatlichen Behörden zur Erreichung der Klimaschutzziele (Verwirklichung der Minderungsziele im Rahmen der hoheitlichen Tätigkeit) ein.

Zum Umfang der klimaschädlichen Treibhausgasemissionen, die mit dem Vorhaben verbunden sind, hat die Vorhabenträgerin folgende Aussagen getroffen (siehe bereits oben Ziffer C.2.2.5):

Verkehrsbedingte Emission:

Durch den Bau der Tank- und Rastanlage ist von keiner Erhöhung der Verkehrszahlen auszugehen. Auf der sicheren Seite liegend wird dennoch ca. 1 % des Straßenverkehrs der BAB A 73 der neuen Rastanlage zugerechnet.

Anlagebedingte Emission (Sektor Industrie):

Während des Lebenszyklus der Straßeninfrastruktur ergeben sich somit THG-Emissionen von 196,9 t/a (CO<sub>2</sub>-eq). Diese beinhalten die Emissionen, die beim Bau, der Erneuerung und der Unterhaltung der Verkehrsanlage entstehen.

Landnutzungsänderung:

Böden mit besonderer Funktionsausprägung für den Klimaschutz (z.B. Vegetationskomplexe mit feuchter bis nasser Ausprägung) werden vorliegend nicht in Anspruch genommen, ebenso wenig Wald und Gehölze, lediglich intensiv oder extensiv landwirtschaftlich genutzte Äcker und Wiesen ohne besondere Funktion als "Treibhausgassenken". Die angeordneten Ausgleichsmaßnahmen (378 auf der Fläche anzupflanzende Bäume und Gehölze) führen zu Verbesserungen bei der Klimaschutzfunktion, die die vorgehend geschilderten Verluste bis hin zur Neutralität abmildern.

Das Vorhaben wirkt somit im Hinblick auf die verkehrsbedingten THG-Emissionen leicht emissionserhöhend. Im Hinblick auf die THG-Lebenszyklusemissionen wirkt das Vorhaben deutlich emissionserhöhend. Im Hinblick auf die Landnutzungsemissionen wirkt das Vorhaben aufgrund der vorgesehenen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen (umfangreiche Neupflanzungen von Bäumen und Gehölzgruppen) treibhausgasneutral.

Im Sektor Verkehr ist der Bund verpflichtet, die Jahresemissionsmenge von 150 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalent im Jahr 2020 auf 85 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalent im Jahr 2030 zurückzuführen. Hierbei hat der Bund Klimaschutz- und Sofortprogramme nach KSG, etwa die Förderung der Elektromobilität, die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs sowie die Förderung des Radverkehrs angestoßen. Der Klimaschutzplan 2050 legt fest, dass die Erreichung der Klimaziele im Sektor "Verkehr" vorrangig durch eine Steigerung der Effizienz der Fahrzeuge und dem verstärkten Einsatz treibhausgasneutraler Energie sowie durch den Umstieg auf andere Verkehrsträger erreicht werden soll.

Die verkehrsbedingte Emissionserhöhung aus einer Verkehrssteigerung um 1% auf dem Autobahnabschnitt wird das Erreichen der Klimaschutzziele nicht signifikant beeinträchtigen.

Im Sektor "Industrie" ist der Bund verpflichtet, die Jahresemissionsmenge von 186 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalent im Jahr 2020 auf 118 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalent im Jahr 2030 zurückzuführen. Auch hier ist festzustellen, dass der Ausstoß von 196,9 t/a (CO<sub>2</sub>-eq), den das Vorhaben der Tank- und Rastanlage anlagebedingt verursacht, nicht geeignet ist, die Zielerreichung als solche zu gefährden.

Im Hinblick auf die landnutzungsbedingten Emissionen wurde bereits festgestellt, dass die Veränderung der Landnutzung vorliegend treibhausgasneutral wirkt.

Sektorübergreifend verbleibt ein leicht negativer Effekt auf das Schutzgut Klima, der aber nicht gravierend ins Gewicht fällt, weil die wesentlichen "Stellschrauben" für die Erreichung der nationalen Klimaschutzziele im Wesentlichen durch Klimaschutzprogramme der Bundesregierung getroffen werden. Diese sehen derzeit als geeignete Maßnahmen insbesondere die künftige Unabhängigkeit von Kraftstoffen mit fossilem Kohlenstoff und die Elektrifizierung von PKW bzw. die Weiterentwicklung alternativer, klimaschonender Antriebe einschließlich Wasserstofftechnologie vor, eine verursachergerechte CO<sub>2</sub>-Bepreisung, den Ausbau und die Verlagerung auf den Schienenverkehr und die Förderung und Stärkung des Radverkehrs; Einschränkungen im Bereich der Straßeninfrastruktur sind demgegenüber nicht Gegenstand der Programme auf Grundlage des KSG.

Demgegenüber ergeben sich Vorteile der aus Straßenplanung, die den beschriebenen negativen Effekten in der Abwägung gegenüberzustellen sind: Die



Tank- und Raststätte befriedigt einen bestehenden akuten Stellplatzbedarf, insbesondere zur Sicherstellung der täglichen Ruhezeiten der LKW-Fahrer, aber auch anderer Verkehrsteilnehmer. Die Erholungsfunktion dient insofern unmittelbar der Sicherheit des Straßenverkehrs auf dem in den Blick zu nehmenden Autobahnabschnitt durch Unfallvermeidung.

Sowohl Art. 20a GG als auch § 13 Absatz 1 Satz 1 KSG fordern nicht den strikten Vorrang von Klimabelangen, sondern die Berücksichtigung im Rahmen der planerischen Abwägung. Straßenbauvorhaben müssen nicht klimaneutral sein oder einen bestimmten Grenzwert einhalten, um zugelassen zu werden. Unter Beachtung dieser Grundsätze wird dem Belang der Verkehrssicherheit vorliegend das höhere Gewicht eingeräumt.

### 3.5.7 Gewässerschutz

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser werden vom Vorhabenträger in der Planunterlage 18 dargestellt und bewertet. Diese Darstellung ist grundsätzlich schlüssig. Die im Rahmen der UVP getroffenen Feststellungen werden der im vorliegenden Abschnitt zu treffenden Abwägung zugrunde gelegt bzw. in diese eingestellt.

Das Vorhaben ist bei Beachtung der unter A.3.2 verfügten Nebenbestimmungen mit den Belangen der Wasserwirtschaft vereinbar. Das Wasserwirtschaftsamt Kronach ist nach Art. 63 Abs. 3 BayWG wasserwirtschaftliche Fachbehörde. Dem Gutachten des WWA Kronach kommt daher im Planfeststellungsverfahren eine besondere Bedeutung zu, die durch abweichende Einschätzungen, die nicht durch hydrologische Sachverständigenäußerungen untermauert sind, nicht mit Erfolg infrage gestellt werden können (vgl. BayVGH, Beschluss vom 02.05.2011, Az. 8 ZB 10.2312, BayVBl. 2012, 47/48 m.w.N.).

#### 3.5.7.1 Wasserversorgung, Schmutzwasserentsorgung

Das Wasserwirtschaftsamt Kronach hat im Schreiben vom 24.09.2019 darauf hingewiesen, dass das anfallende Niederschlagswasser aus dem Bereich der Tankstelle gesondert zu sammeln und zu behandeln ist. Der Tankstellenbereich ist entsprechend abzugrenzen. Für die Behandlung dieses Niederschlagswassers ist eine Abscheideanlage erforderlich. Die Einleitung muss in die geplante Schmutzwasserkanalisation erfolgen. Die vorliegende Planung beinhaltet ausschließlich die Verkehrsanlagen. Für die Tankstelle und das Rastgebäude wird ein gesondertes Verfahren durchgeführt, bei dem auch die Behandlung der wassergefährdenden Stoffe dargestellt wird. Die Forderungen des Wasserwirtschaftsamtes nach Vorlage von Detailplanungen für die vorgenannten baulichen Maßnahmen wurden als Auflage Teil A Ziffer 3.2.4 aufgenommen. Diese Auflage ist seitens des Vorhabenträgers auch einem künftigen Konzessionsnehmer aufzuerlegen.

Die Abstimmung des Vorhabenträgers mit der Gemeinde Meeder bezüglich der Einleitung des Schmutzwassers in die Abwasseranlage Meeder ist zwischenzeitlich erfolgt. Die Gemeinde Meeder hat in Kösfeld eine kapazitätserweiterte Kläranlage errichtet, deren Fertigstellung zum Jahresende 2023 geplant ist. Eine Vereinbarung vom 28.02.2023 zwischen der Autobahn GmbH und der Gemeinde Meeder über den Anschluss des Rasthauses, der Tankstelle und des WC-Gebäudes an diese Kläranlage wurde mit Schreiben der Gemeinde vom 28.02.2023 vorgelegt. Die vertraglichen Vereinbarungen bezüglich der Anschlüsse an die Wasserver- und -entsorgungseinrichtungen sind nur noch von der Bestandskraft dieses Planfeststellungsbeschlusses abhängig. Frühere diesbezügliche Einwendungen der Gemeinde wurden mit Schreiben vom 28.02.2023 zugleich vorbehaltlos zurückgezogen.

### 3.5.7.2 Entwässerungsplanung für Niederschlagswasser

Das auf den sonstigen Verkehrs- und Stellflächen der Tank- und Rastanlage "Coburger Land" anfallende Oberflächenwasser wird zukünftig gemeinsam mit dem im Entwässerungsabschnitt der A 73 (Abschnitt 100/Station 5,202 bis 6,497) anfallenden Oberflächenwasser in das vorhandene Regenrückhaltebecken 40-1 mit einem vorgeschalteten Absetzbecken eingeleitet. Das vorhandene Becken muss entsprechend angepasst werden. Die Konzeption der Oberflächenwasserableitung im Planungsbereich verfolgt den Planungsgrundsatz, das Regenwasser aus den Fahrbahnbereichen getrennt von den Außengebietswässern abzuleiten. Die Sammlung erfolgt über Straßenabläufe, Rohrleitungen, Mulden und Gräben.

In den Unterlagen zur Planfeststellung und in den Unterlagen zur wasserrechtlichen Erlaubnis (Nr. 18) werden die Entwässerungseinrichtungen näher beschrieben und in Nr. 8 planerisch dargestellt. Die Entwässerungsplanung beruht auf den Vorgaben der RAS-Ew 2005 (Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung, August 2005) und dem DWA - Merkblatt M 153 (Handlungsempfehlungen für den Umgang mit Regenwasser - August 2007).

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 06/2022 vom 04.03.2022 die "Richtlinien für die Entwässerung von Straßen, Ausgabe 2021 (REwS)" bekanntgegeben und für die Autobahn GmbH eingeführt. Die bisherigen RAS-Ew 2005 wurden darin unter Berücksichtigung der Belange des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft, des Bodenschutzes sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege an die technische und rechtliche Entwicklung angepasst. Mit Gemeinsamer Bekanntmachung des Bayer. Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr und des Bayer. Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz vom 03.11.2022 wurden diese auch für die bayerische Straßenverwaltung eingeführt. Den Wasserbehörden wurde allerdings gestattet, die Berechnungen nach den RAS-Ew 2005 übergangsweise noch anzuerkennen,

wenn das Planungsverfahren weit fortgeschritten ist, was hier der Fall ist. Maßgebend ist daher weiterhin grundsätzlich die gutachtliche Äußerung des Wasserwirtschaftsamts vom 24.09.2019.

In den Unterlagen ist das Regenrückhaltebecken 40-1 wie folgt beschrieben: "Das Absetzbecken ist als Erdbecken mit entsprechenden Abdichtungen zum Untergrund hergestellt und hat eine Oberfläche von 352 m<sup>2</sup>. Das abgedichtete Rückhaltebecken ist ein Becken mit Dauerstau und darüber liegenden Rückhaltebereich. Das Volumen des Regenrückhaltebeckens beträgt 2.215 m<sup>3</sup> bei einem Drosselabfluss von  $Q_{Dr.M153} = 132$  l/s. Die Böschungen sind mit Neigung von 1:3 ausgebildet. Auf eine naturnahe Gestaltung des Rückhaltebeckens wurde besonders geachtet."

Aufgrund verschiedener Einwendungen von Privatpersonen, aber insbesondere auch der Gemeinden Meeder und Lautertal, wurde im folgenden Verfahren genauer beleuchtet, inwieweit der schadlose Regenwasserabfluss auch unter neueren technischen und rechtlichen Vorgaben noch gesichert ist. Die Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers aus der Behandlungsanlage erfolgt nämlich in einen namenlosen „Graben zur Lauter“. Dieser verläuft auf einer Länge von ca. 600 m als offener Graben bevor er in einem Waldstück ca. 700 m südöstlich der geplanten Anlage auf kurzer Strecke frei ausläuft. Nach weiteren ca. 100 m ist wieder ein Grabenverlauf erkennbar, der im weiteren Verlauf als "Ortelsgraben" bezeichnet wird. Dieser mündet in der Ortschaft Oberlauter bei der Ecke Frankenstraße/Moggenbrunner Straße in die Lauter.

Das vorbehandelte Niederschlagswasser aus dem Regenrückhaltebecken der geplanten Tank- und Rastanlage versickert daher - wie bisher das Niederschlagswasser aus dem vorgenannten Entwässerungsabschnitt auch - bei kleineren bis mittleren Regenereignissen zum Teil im Entwässerungsgraben "Graben zur Lauter" und anschließend breitflächig im Wald. Erst bei selteneren Regenereignissen mit zusätzlichen Abflüssen aus dem natürlichen Einzugsgebiet, ist von einem oberflächlichen Abfluss des in der Beckenanlage vorbehandelten Regenwasser in die „Lauter“ zu rechnen. Bei der Mündung des Ortelsgrabens in die Lauter existiert für die Anwohner kein Hochwasserschutz. Vorgelegte Fotos von Einwendern zeigen eine bordvolle Leistung des Grabens schon bei einer Regenmenge von 12,5 l/qm/Tag. Auszuschließen war daher, dass auch bei kurzfristigen Starkregenereignissen dieser Spitzenpegel nicht weiter erhöht wird. In Abstimmung mit der Autobahn GmbH und dem Wasserwirtschaftsamt Kronach wird deshalb die Kapazität des Regenrückhaltebeckens für dieses Vorhaben abweichend von den früher üblichen DWA-Regelwerken (diese stellen nur auf ein 5-jähriges Starkregenereignis ab) auf ein 10-jähriges Starkregenereignis ausgelegt (Schreiben des WWA, Herr Rost, vom 17.12.2021 an die Regierung). Dadurch sollen Abflussverschärfungen entgegen der Standardfälle auch bei sehr hohen Regenintensitäten vermieden werden. Die Auflage A.3.2.2 wurde entsprechend formuliert.

Der Vorhabenträger hat in einem Schreiben vom 22.12.2022 die Umsetzung bekräftigt und dargelegt, dass zur Berechnung des Regenrückhalteraus auch analog zur REwS 2021 Berechnungen vorgenommen wurden. Hierzu wurde das Arbeitsblatt DWA-A117 beigefügt, in dem die Berechnungen zusätzlich mit einem Zuschlagsfaktor von 1,20 versehen wurden. Das sich errechnende maximale Rückhaltevolumen von 2.675 m<sup>3</sup> könne in dem bestehenden Regenrückhaltebecken (derzeit 2.037 m<sup>3</sup>) erreicht werden, durch ergänzende Absenkung des Dauerstaus und Anpassung des Auslaufbauwerks. Die notwendigen Anpassungen würden mit den Fachbehörden im Rahmen der Ausführungsplanung abgestimmt.

Das Wasserwirtschaftsamt Kronach führte zum Thema Entwässerung weiter aus: "Weitere zusätzlich vorgesehene Maßnahmen sind geplante Rückhaltemaßnahmen im Parkplatzgelände durch die Nutzung von tiefliegenden Flächen zur Niederschlagswasserspeicherung, die allerdings rechnerisch nicht in Ansatz gebracht werden. Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass die Niederschlagswasserspeicherung und -ableitung weit über das übliche und damit vorgeschriebene Maß hinaus umgesetzt wird. Eine Verschärfung der Abflusssituation durch die geplanten Maßnahmen ist zweifelsfrei nicht zu besorgen."

Die Regierung von Oberfranken schließt sich dieser fachlichen Beurteilung an. Eine schadlose Entwässerung wird dadurch sichergestellt.

Für den Fall, dass sich aufgrund von Veränderungen der bestehenden Verhältnisse oder weiterer Verschärfungen der klimatischen Verhältnisse in den nächsten Jahren sich diese Schutzvorrichtungen, insbesondere der zugelassene Drosselabfluss aus dem RRHB, als unzureichend erweisen sollten, wird aufgrund der Besonderheiten des Einzelfalls – abweichend von der sonst üblichen Vorgehensweise – in Ziffer A.3.2.9 im öffentlichen Interesse ein zusätzlicher Auflagenvorbehalt aufgenommen. Einer entsprechenden Forderung des Wasserwirtschaftsamts Kronach wird damit nachgekommen.

### 3.5.7.3 Bewirtschaftungsziele der §§ 27 und 47 WHG

Die §§ 27 und 47 WHG regeln die das Wasserrecht prägenden Bewirtschaftungsvorgaben. Diese gehen auf Art. 4 Abs. 1 der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) zurück und setzen diese in deutsches Recht um.

#### 3.5.7.3.1 Oberirdische Gewässer (§ 27 WHG)

Oberirdische Gewässer sind gemäß § 27 Abs. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird und dass ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Oberirdische Gewässer, die nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, sind gemäß § 27 Abs. 2 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potentials und ihres chemischen Zustands vermieden wird und ein gutes

ökologisches Potential und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden.

Die Vorhabenträgerin hat in der Unterlage 18.2 – Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie – dargelegt, dass die Auswirkungen chloridhaltiger Einleitungen (aus Tausalz) auf die Lauter weder in qualitativer Hinsicht noch in quantitativer Hinsicht zu einer Verschlechterung des Gewässerzustands führen. Auf die diesbezüglichen Ausführungen wird verwiesen.

Das Wasserwirtschaftsamt Kronach hat diese Ausführungen bestätigt. Maßgeblich in der Nachweisführung ist die Einleitung in die „Lauter“. Der „Graben zur Lauter“ muss in der Nachweisführung der Chloridbelastung nicht berücksichtigt werden. Dieser stellt als Vorflutgraben zur „Lauter“ kein eigenständiges Gewässer dar. Die „Lauter“ gehört zum Flusswasserkörper „Itz von Coburg-Cortendorf bis Mündung in den Main, Lauter (zur Itz), Rodach von Bad Rodach bis Mündung in die Itz“ (2\_F105). Der ökologische Gewässerzustand ist mit „mäßig“ angegeben. Der einzuhaltende Orientierungswert für die Endbelastung ergibt sich somit zu 200 mg/l. Dieser Orientierungswert wird mit der errechneten Endbelastung von 49 mg/l (Spitzenwert) deutlich unterschritten.

Nach der quantitativen Beurteilung der Einleitung ist eine Drosselung des Abflusses vor Einleitung in den Graben erforderlich, weil der Graben zur Lauter als "kleiner Berg- und Hügellandbach" eingestuft wird. Die Drosselung erfolgt im geplanten RRHB. Der Drosselabfluss ist auf 132 l/s begrenzt.

Aufgrund der untergeordneten Auswirkung der Einleitung auf den Oberflächengewässerkörper ist eine Beeinträchtigung der Bewirtschaftungsziele nach § 27 WHG nicht zu erwarten. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Äußerungen des Wasserwirtschaftsamts an.

Die Grundsätze des § 6 WHG werden beachtet. Eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit ist bei plangemäßer Errichtung und ordnungsgemäßigem Betrieb nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen nicht erwarten.

#### 3.5.7.3.2 Grundwasser (§ 47 WHG)

Das Grundwasser ist nach § 47 Abs. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird, alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden, ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Zu einem guten mengenmäßigen Zustand gehört insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung.

Der Bau der Tank- und Raststätte "Coburger Land" berührt keine amtlich festgesetzten Trinkwasserschutzgebiete und wasserwirtschaftlich besonders empfindliche Gebiete. Eine wesentliche Veränderung der Grundwasserverhältnisse ist nicht zu erwarten.

Der im Bereich der Tank- und Rastanlage „Coburger Land“ zu betrachtende Grundwasserkörper „Bruchschollenland - Coburg (2\_G035\_TH)“ weist einen mengenmäßig „guten“ und einen „schlechten“ chemischen Zustand auf.

Maßgeblich in der Nachweisführung ist die Einleitung in die „Lauter“. Der „Graben zur Lauter“ muss in der Nachweisführung der Chloridbelastung nicht berücksichtigt werden. Dieser stellt als Vorflutgraben zur „Lauter“ kein eigenständiges Gewässer dar. Die „Lauter“ gehört zum Flusswasserkörper „Itz von Coburg-Cortendorf bis Mündung in den Main, Lauter (zur Itz), Rodach von Bad Rodach bis Mündung in die Itz“ (2\_F105). Der ökologische Gewässerzustand ist mit „mäßig“ angegeben. Der einzuhaltende Orientierungswert für die Endbelastung der rechnerischen Nachweise beträgt somit 200 mg/l. Der Orientierungswert wird hier deutlich unterschritten (Jahresmittelwert 41 mg/l, Spitzenwert 49 mg/l).

Das Landratsamt Coburg als Wasserrechtsbehörde hat sich mit Schreiben vom 10.10.2019 der fachlichen Beurteilung des Wasserwirtschaftsamts Kronach angeschlossen und sein Einvernehmen erteilt. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich somit diesen fachlichen Beurteilungen an.

Im Ergebnis ist somit festzuhalten, dass die im Zusammenhang mit der planfestgestellten Tank- und Rastanlage durchzuführenden Maßnahmen im gesamten Vorhabenbereich keine nachteiligen Veränderungen der Gewässereigenschaften bewirken und ebenso keine nachteiligen Veränderungen der Wasserbeschaffenheit. Das Wohl der Allgemeinheit wird in wasserrechtlicher Hinsicht nicht beeinträchtigt, das wasserrechtliche Gebot der Rücksichtnahme hinreichend beachtet.

#### 3.5.7.4 Einwendungen im Zusammenhang mit Gewässerschutz

Verschiedentlich wird befürchtet, die Zunahme der versiegelten Fläche im verfahrensgegenständlichen Gewässerabschnitt in Höhe von weiteren 4,3 ha würde bei Starkniederschlagsereignissen das Regenrückhaltebecken und den Vorfluter überlasten, so dass es im weiteren Verlauf bei der Mündung in die Lauter und unterhalb der Einleitungsstelle zu Überschwemmungen und Schäden komme.

Hierzu wird zunächst auf die Ausführungen oben unter 3.5.7.2 verwiesen. Des Weiteren ist Folgendes zu bemerken:

Bereits im Bestand erfolgt ein Abschlag von Regenwasser aus dem vorhandenen Regenrückhaltebecken in gemeindliche Gräben. Der „Graben zur Lauter“

erfüllt außerdem den Zweck, die natürlichen Abflüsse aus dem Einzugsgebiet und den landwirtschaftlichen Flurstücken abzuführen. Das anfallende Regenwasser auf versiegelten Flächen der Autobahn bildet somit nur einen Bruchteil des natürlichen Einzugsgebietes des Ortelsgrabens. Die vorhandene Regenwasserbehandlungsanlage wurde beim Bau der A 73 so dimensioniert, dass das zusätzlich zum bestehenden Entwässerungsabschnitt der A 73 anfallende Oberflächenwasser aus der geplanten Tank- und Rastanlage mit aufgenommen werden kann. Dies wurde in den gegenständlichen Planfeststellungsunterlagen unter Beachtung aktueller wassertechnischer Regelwerke überprüft. Durch die neu hinzukommenden Verkehrsflächen der geplanten Tank- und Rastanlage erhöht sich insgesamt der Abfluss von Oberflächenwasser aus den befestigten Verkehrsflächen. Durch Herabsetzen des Wasserspiegels im Dauerstaubereich des Regenrückhaltebeckens wird das zusätzlich erforderliche Rückhaltevolumen geschaffen. Weiter wird das Regenrückhaltebecken in Abstimmung mit der Wasserwirtschaftsverwaltung und der Gemeinde Lautertal auf ein 10-jähriges Niederschlagsereignis dimensioniert. Die Erweiterung des Regenrückhaltebeckens erfolgt, um das Restrisiko für Überschwemmungen noch weiter zu reduzieren. Dies erfordert ebenfalls die Anpassung des bestehenden Drosselbauwerkes. Zur Verbesserung des Regenwasserrückhaltes wird in der weiteren Planung geprüft, wie auf der Tank- und Rastanlage zusätzlicher Retentionsraum geschaffen werden kann. Entsprechend den Ausführungen des Wasserwirtschaftsamt Kronach konnten mit den gegenständlichen Planfeststellungsunterlagen alle erforderlichen, quantitativen Nachweise für die Einleitung von Niederschlagswasser in einen „kleinen Berg- und Hügellandbach“ erbracht werden. Weitere entwässerungstechnischen Planungen werden im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt Kronach abgestimmt.

Zur Absicherung der vorgenannten Zusagen wurde die Auflage A.3.2.2 aufgenommen. Nach den klaren Rückäußerungen des Wasserwirtschaftsamts Kronach, insbesondere in seinem Schreiben vom 17.12.2021, wird dadurch im Ergebnis die Niederschlagswasserspeicherung und -ableitung weit über das übliche und damit vorgeschriebene Maß hinaus umgesetzt. Eine Verschärfung der Abflusssituation durch die geplanten Maßnahmen ist demnach zweifelsfrei nicht zu besorgen.

Diese Stellungnahme erscheint der Planfeststellungsbehörde schlüssig und nachvollziehbar. Die Einwendungen werden – soweit sie in Auflagen berücksichtigt wurden – für erledigt erklärt. Weitergehende Forderungen werden zurückgewiesen.

Einige Einwender tragen weiterhin vor, dass der Oberflächenwasserabfluss, der durch eine weitere Oberflächenversiegelung verstärkt wird, auch über die Grundfläche der Tank- und Rastanlage hinaus sichergestellt werden muss. Bau-, Unterhalts- Wartungskosten und etwaige Folgeschäden müssten vom Verursacher bzw. Grundstücksbesitzer getragen werden und dürften keinesfalls zu Lasten der Gemeinden gehen.

Der Vorhabenträger wird unter Ziffer 4.3.10 verpflichtet, das Auslaufbauwerk der Rückhalteeinrichtung sowie die Einleitungsstelle in den Vorfluter bis 5 m unterhalb der Einleitungsstelle zu sichern und zu unterhalten. Schädliche Auswirkungen, Folgeschäden und zusätzliche Bau- und Unterhaltungskosten für angrenzende Grundstückseigentümer und die Gemeinde Meeder sind nicht zu erwarten. Insbesondere wird die Forderung nach Übernahme der gesamten dauerhaften Unterhaltslast für den gesamten "Graben zur Lauter"/Ortelsgraben bis zur Einleitungsstelle in die Lauter zurückgewiesen. Der „Graben zur Lauter“ erfüllt auch den Zweck, die natürlichen Abflüsse aus dem Einzugsgebiet und den land- bzw. forstwirtschaftlichen Flurstücken abzuführen. Das anfallende Regenwasser auf versiegelten Flächen der Autobahn bildet somit nur einen Bruchteil des natürlichen Einzugsgebietes des Ortelsgrabens ab. Eine weitergehende Übertragung der gesamten Unterhaltslast für den gesamten Graben zur Lauter/Ortelsgraben bis in die Einmündung zur Lauter, wäre nicht sachgerecht, da der Verlauf des Grabengewässers über 3 Kilometer hinweg mit zunehmender Entfernung von der Tank- und Rastanlage eine zunehmende Vermischung mit dem allgemeinen Abflussgeschehen in einem großen Einzugsbereich mit sich bringen würde, für das der Vorhabenträger nicht in die Alleinverantwortung genommen werden kann.

Zurückgewiesen werden auch Forderungen einzelner Privatpersonen nach Fortführung des "Grabens zur Lauter" über den Versickerungsbereich im Wald hinaus, mit Anschluss etwa 100 m weiter an den Ortelsgraben. Bereits nach den RAS-Ew, aber auch nach den REwS 2021 ist aus wasserwirtschaftlichen und ökologischen Gründen eine weitgehende Versickerung von Straßenoberflächenwasser vor Ort anzustreben, soweit dies den Umständen entsprechend möglich ist. Diese Versickerungsmöglichkeit im Wald wird vorliegend weiterhin genutzt, wobei aus der Vergangenheit keine negativen Auswirkungen auf die dortigen Privatgrundstücke bekannt sind. Im Gegenteil wird davon ausgegangen, dass angesichts der zunehmenden Trockenphasen der längere Erhalt von Feuchtigkeit dem Waldwachstum eher förderlich ist.

Keine Bemessung auf "HQ 100":

Nicht gefolgt werden kann auch denjenigen Einwendern, die einen Hochwasserschutz nach einem "hundertjährigen" Hochwasser (HQ 100) fordern. Prüfgegenstand ist hier der Rückhalt zur Herstellung des natürlichen Regenwasserabflusses, der Gegenstand der Berechnung nach den DWA-Regelwerken ist. Die Berechnung von Hochwasserereignissen hingegen betrifft den Wasserabfluss aus einem Gewässernetz und zielt auf die Änderung und Verbesserung von Abflussverhältnissen bei Gewässern zur Sicherung des Hochwasserabflusses aus einer Vielzahl von Quellen und innerhalb eines größeren Einzugsbereichs ab. Es handelt sich hierbei um grundlegend andere Maßstäbe und Modellierungen.

Bei der in Rede stehenden Maßnahme wird somit nicht auf Hochwasserabfluss, sondern auf ein Regenereignis mit einer bestimmten Jährigkeit abgestellt. Es handelt sich um das Erfordernis der schadlosen Ableitung des gesammelten Niederschlagswassers - also um eine Abwasserableitung - aus dem Gelände.



Dazu ist sowohl zur qualitativen (Regenwasserreinigung) als auch zur quantitativen (Regenwasserrückhaltung mit dosierter Ableitung) Niederschlagswasserbehandlung ein dem Vorfluter vorgeschaltetes Regenrückhaltebecken notwendig. Nach den DWA-Regelwerken ist ein solches Regenrückhaltebecken dem Volumen nach mit einem 5-jährigen Regenereignis maßgeschneidert nach dem jeweiligen Regenreihen an Ort und Stelle zu bemessen. Dann ist bereits der wasserwirtschaftliche Grundsatz eingehalten, dass die Abflusssituation durch die geplanten Baumaßnahmen nicht verschärft wird. So wurde der Antrag gestellt, d.h. die allgemein anerkannten Regeln der Technik sind dadurch bereits eingehalten. Zur weiteren Sicherheit wird im vorliegenden Fall ausnahmsweise für die Regenrückhaltebeckenbemessung ein 10-jähriges Regenereignis (höhere Regenintensität) zugrundegelegt. Somit werden Abflussverschärfungen entgegen der Standardfälle sogar bei sehr hoher Regenintensitäten vermieden.

Die Einwendungen werden somit – soweit ihnen nicht durch Auflagen Rechnung getragen wurde - zurückgewiesen.

### 3.5.8 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Die Bestandsstrecke der A 73 verläuft außerhalb von Ortsbereichen in freier Flur. Demnach liegt es auf der Hand, dass beim verkehrsgerechten Ausbau einer Bestandsstrecke sowie im vorliegenden Fall beim Anbau einer Tank- und Raststätte Grundstücke in freier Natur beansprucht werden, die in erster Linie land- oder forstwirtschaftlich genutzt werden. Dies gilt auch im vorliegenden Fall, in dem die Tank- und Raststätte in offener, landwirtschaftlich genutzter Flur zu liegen kommt.

Eine Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen hat jedoch ergeben, dass dies dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabenbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe.

Es liegt dabei in der Natur der Sache, dass eine Neuerrichtung einer Tank- und Raststätte in aller Regel bisher land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen in der Nähe der Bestandsstrecke beansprucht und bereits insoweit alle denkbaren Lösungsmöglichkeiten oder Trassierungsalternativen mehr oder weniger ausschließlich land- und forstwirtschaftliche Flächen in Anspruch nehmen, wobei die zu berücksichtigenden Belange der Land- und Forstwirtschaft in aller Regel mit denen des Schutzes von Flora und Fauna konkurrieren. Letztlich verbleibt im Ergebnis bei allen denkbaren Trassenalternativen und somit auch bei der planfestgestellten Standortvariante der Tank- und Raststätte "Coburger Land" jeweils ein Rest beeinträchtigter Belange sowohl auf Seiten der Landwirtschaft als auch auf Seiten des Naturschutzes.

### 3.5.8.1 Vorhabenauswirkungen und Schutzvorkehrungen

Mit Aufnahme der Nebenbestimmungen unter Teil A.3.5.1 bis 3.5.2 des Beschlusstextes wurden fachliche Belange der Land- und Forstwirtschaft in dem von der Planfeststellungsbehörde zur Minimierung entstehender Beeinträchtigungen für erforderlich gehaltenen Umfang berücksichtigt.

Diese Auflagen berücksichtigen zum einen die von verschiedenen Privatbetroffenen im Anhörungsverfahren erhobenen Forderungen und gewährleisten, dass eine ordnungsgemäße landwirtschaftliche Bewirtschaftungsmöglichkeit der an das Bauvorhaben angrenzenden Flächen sowohl während als auch nach Beendigung der Bauarbeiten sichergestellt wird.

### 3.5.8.2 Behandlung der Stellungnahmen und Einwendungen zum Thema Land- und Forstwirtschaft

Zu den übrigen Forderungen und Bedenken im Anhörungsverfahren ist, soweit sie land- bzw. forstwirtschaftlicher Art sind, noch Folgendes auszuführen:

Zu den Einwendungen des Bayerischen Bauernverbands, Hauptgeschäftsstelle Oberfranken, Bamberg:

Der Bayerische Bauernverband kritisiert den aus seiner Sicht nicht sparsamen Umgang mit Grund und Boden. Für die geplante Tank- und Rastanlage würden insgesamt 13,3 ha dauerhaft der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen. Weitere Projekte in der Region, wie etwa der Neubau der Staatsstraße 2205 sowie die Verbindung zwischen dieser Straße und der A 70 hätten, bereits zu hohem Flächenverlust geführt, was zu einer kumulierenden Betroffenheit führe.

Der in den Planunterlagen dargestellte Flächenbedarf ist zwingend erforderlich. Der insgesamt erforderliche Flächenbedarf der Tank- und Rastanlage setzt sich hier aus drei wesentlichen Komponenten zusammen:

- befestigte Verkehrsflächen (Stellplätze und Fahrgassen), Gehwegbereiche und Konzessionsflächen unter Berücksichtigung der erforderlichen Stellplatzzahlen für Lkw, Busse und Pkw mit Anhängern und den erforderlichen Fahrbeziehungen.
- Erholungsflächen, die sich nach den „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen, Ausgabe 2011“ (ERS 2011) berechnen und zwischen 50 und 90 m<sup>2</sup> je Pkw-Parkstand betragen.
- Flächen zur Eingrünung (Gestaltungsflächen) und Ausgleichsflächen, die die durch den Bau der geplanten Tank- und Rastanlage bedingten Eingriffe in Natur und Landschaft kompensieren.

Durch die geplante Maßnahme werden insgesamt 13,3 ha landwirtschaftliche Nutzfläche dauerhaft beansprucht. Hiervon befinden sich jedoch nur ca. 0,32 ha

nicht im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland. Die naturschutzfachlich zu berücksichtigende Beanspruchung beträgt 5,7 ha.

Durch die vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen im unmittelbaren Maßnahmenumfang auf bundeseigenen Flächen, soll die geplante Tank- und Rastanlage landschaftlich ansprechend eingebunden werden. Dies ist aufgrund der exponierten Lage auf einer weithin einsehbaren Hochfläche auch erforderlich. Ein nachhaltiger Umgang mit den beanspruchten Flächen wurde beachtet.

Ziel des Planfeststellungsverfahrens ist es, die Zulässigkeit des konkret beantragten Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange zu beurteilen und festzustellen. Kumulative Betrachtungen mit weiteren, in der Region geplanten Vorhaben sind nicht Aufgabe des Planfeststellungsverfahrens und durch das gegenständliche Vorhaben nicht veranlasst.

Eine Existenzgefährdung wurde im Verfahren nicht angezeigt und ist nicht zu erwarten. Eine Betriebsaufgabe ist durch die gegenständliche Planung daher nicht zu befürchten.

Der Bayerische Bauernverband kritisiert zudem die Heranziehung landwirtschaftlicher Flächen für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen. Die Kompensationsmöglichkeiten auf dem Baugelände erschienen ausreichend. Weitere Maßnahmen auf externen landwirtschaftlichen Flächen seien zu unterlassen. Zu prüfen sei, ob Teile des Baugrundstücks weiterhin für landwirtschaftliche Nutzung zugänglich gemacht werden könnten. Vorrangig seien nichtlandwirtschaftliche Grundstücke für Ausgleichsmaßnahmen heranzuziehen.

Wie bereits dargelegt, befinden sich rund 13 ha der 13,3 ha dauerhaft in Anspruch zu nehmenden Flächen im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland. Die für eine Tank- und Rastanlage bei Drossenhausen erforderlichen Flächen konnten im Zusammenhang mit dem Bau der A 73, Suhl-Lichtenfels im Bereich Lichtenfels (B173) bis Eisfeld Nord (B4) durch den Vorhabenträger bereits erworben werden und den ortsansässigen Landwirten zur Verfügung gestellt werden. Andere bereits der Landwirtschaft entzogene Flächen zur Realisierung des Projektes stehen dem Vorhabenträger nicht zur Verfügung.

Die Ausgleichsmaßnahme 5.2 A zu 4,8 ha auf der Fl.Nr. 305 und auf Teilen der Fl.Nr. 315/3 der Gmkg. Drossenhausen kann hierbei nach Umsetzung der Maßnahme extensiv landwirtschaftlich gepflegt werden und steht damit weiter einer landwirtschaftlichen Nutzung zur Verfügung.

Die Ausgleichsmaßnahme 7 A<sub>CEF</sub> soll auf geeigneten Flächen innerhalb des in Unterlage 9.1, Blatt 2 dargestellten Suchraums als „Produktionsintegrierte Kompensation (PIK)“ auf wechselnden Flächen angelegt werden. Für die Gestaltung sind Vereinbarungen zwischen der Autobahn GmbH des Bundes und

Landwirten sowie Grundstückseigentümern auf freiwilliger Basis unter Zwischenschaltung eines institutionellen Fachbüros nachgewiesen. Die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen außerhalb der eigentlichen Eingriffsfläche beschränkt sich damit auf ein Minimum, die PIK-Maßnahmen erfolgen gerade im Sinne einer flächensparenden Kompensation. Enteignungen für Naturschutzzwecke sind nicht vorgesehen. Eine errechnete Überkompensation nach der BayKompV in Höhe von 10.054 Wertpunkten wird ins Ökokonto der Autobahn GmbH aufgenommen, um bei zukünftigen Baumaßnahmen Berücksichtigung finden zu können (Auflage 3.3.2.1).

Folgeauswirkungen auf landwirtschaftliche Flächen:

Der Bayerische Bauernverband kritisiert Auswirkungen auf Wegeföhrung, Wasserföhrung, Grundwasser und Unkrautbestand. Insbesondere die Föhrung des Regenwassers sei ohne Auswirkungen auf die angrenzenden Flähen zu gewährleisten. Es sei zu verhindern, dass durch unkontrollierten Abfluss Flähen in der Umgebung überschwemmt bzw. das Wasser darüber abgeleitet werde. Auch entlang des "Grabens zur Lauter" dürfe es nicht zu abflussbedingten Schäden an Anliegergrundstücken kommen. Der Graben sei hinsichtlich Kapazität und Durchlässigkeit zu überprüfen. Eine Vermüllung des Umfelds sei zuverlässig zu verhindern, Zäune seien vor die Grenze (nicht direkt auf die Grenze) zu setzen um Auswirkungen von Müll und anderen Hinterlassenschaften zu vermeiden.

Negative Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Wegeföhrung, die Wasserföhrung, das Grundwasser sowie Unkrautbestand sind nach Überzeugung der Regierung nicht zu erwarten. Durch die geplante Tank- und Rastanlage werden die Wegegrundstücke Fl.Nrn. 313 und 313/3 überbaut. Diese Flurstücke werden in Teilen bereits im Bestand landwirtschaftlich genutzt und stehen insoweit schon nicht mehr als Wegegrundstücke zur Verfügung. Alle sonstigen Wegegrundstücke im Bereich der geplanten Anlage stehen dem landwirtschaftlichen Verkehr auch nach Umsetzung der Maßnahme weiterhin zur Verfügung. Die Konzeption der Oberflächenwasserableitung im Planungsbereich verfolgt den Planungsgrundsatz, das Regenwasser aus den Fahrbahnbereichen getrennt von den Außengebietswässern abzuleiten. Dabei wird eine Einleitung von sauberem Wasser in das Absetz- und Regenrückhaltebecken vermieden (Vorrang der Versickerung). Das auf den Verkehrs- und Stellflächen der Rastanlage anfallende Oberflächenwasser soll künftig über Straßenabläufe, Rohrleitungen, Mulden und Gräben gesammelt und, soweit es nicht versickert, dem vorhandenen Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteten Absetzbecken zugeföhrt werden. Die Abgabe an den „Graben zur Lauter“ erfolgt gedrosselt. Eine unkontrollierte Abgabe erfolgt demnach nicht. Die Ableitung über landwirtschaftliche Drainagen ist nicht vorgesehen. Eine ordnungsgemäße Entwässerung sämtlicher Flähen wird sichergestellt. Schädliche Auswirkungen, Folgeschäden und eine „Verwässerung“ der angrenzenden Flähen sind nicht zu erwarten (siehe vorstehend bereits unter Ziffer C.3.5.7.3 und C.3.5.7.4).

Zur ordnungsgemäßen Bewirtschaftung der zur Anlage gehörenden Grünfläche wird der Wildschutzzaun, wo möglich, entlang der Grundstücksgrenze errichtet. Somit kann die Nutzung des Wegegrundstücks Fl.Nr. 313 für Pflegemaßnahmen durch den Betriebsdienst vermieden werden. Auf der PWC-Anlage Westseite soll der Wildschutzzaun als Abgrenzung der Verkehrs- und Erholungsflächen zur Ausgleichfläche 5.2 A auf der Fl.Nr. 305 dienen. Eine Erreichbarkeit der Flächen zur ökologischen Bewirtschaftung von Landwirten wird somit sichergestellt. Durch die Errichtung ausreichender Müllbehälter sollen die Auswirkungen von Müll vermieden werden.

Beeinträchtigung während der Bauzeit:

Der Bayerische Bauernverband verlangt des Weiteren, dass alle Feld- und Erschließungswege, insbesondere die Feldwegüberführung sowie die Unterführung der GVS während der Bauzeit und darüber hinaus dem landwirtschaftlichen Verkehr uneingeschränkt zur Verfügung stehen. Die neugelegten Abwasser- und Wasserleitungen müssten ordnungsgemäß verlegt werden und dürften kein Bewirtschaftungshindernis darstellen. Auswirkungen auf Ertragspotentiale seien zu verhindern bzw. zu entschädigen.

Dem Einwand wird Rechnung getragen, denn die für die Erschließung der Anlage erforderlichen, öffentlichen Feld- und Waldwege stehen auch während der Bauausführung dem landwirtschaftlichen Verkehr weitestgehend zur Verfügung. Beeinträchtigungen durch entgegenkommende Baustellenfahrzeuge können nicht ausgeschlossen werden. Im Zuge der beabsichtigten Leitungsverlegung in der GVS und dem öffentlichen Feld- und Waldwegen, Fl.Nrn. 313/4 und 321 kann es ebenfalls zu Beeinträchtigungen kommen.

Der Vorhabenträger wird sich darum bemühen, sofern es die arbeitsschutzrechtlichen Bestimmungen für Arbeiten im Straßenraum zulassen, die GVS auch während dieser Arbeiten für landwirtschaftlichen Verkehr freizuhalten. Die öffentlichen Feld- und Waldwege, Fl.Nrn. 313/4 und 321 sind im Zuge der Leitungsverlegung temporär zu sperren. Für den landwirtschaftlichen Verkehr stünde im Falle der temporären Sperrungen des öffentlichen Feld- und Waldweg, Fl.Nr. 321 (östlicher Anlagenteil) eine Ausweichmöglichkeit über den nördlich der geplanten Tank- und Rastanlage verlaufenden, öffentlichen Feld- und Waldweg (Betriebsdienstumfahrung) zur Verfügung. Die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Fläche, Fl.Nr. 318 kann durch eine Hilfszufahrt von der GVS gewährleistet werden. Eine dauerhafte Erreichbarkeit der einzelnen Flurstücke mit landwirtschaftlichem Gerät kann somit auch während der Bauausführung mit geringfügigen Mehrwegbelastungen sichergestellt werden. Die Autobahn GmbH wird sich hierzu frühzeitig mit den entsprechenden Straßenbaulastträgern und anliegenden Grundstückseigentümern abstimmen.

Alle Abwasser- und Wasserleitungen werden ordnungsgemäß verlegt. Die hierfür dauerhaft beanspruchten Wegegrundstücke (Fl.Nrn 313/4 und 321) und die

GVS sind in öffentlichen Wege- und Straßenflächen. Hierzu erfolgt eine frühzeitige Abstimmung mit den entsprechenden Straßenbaulastträgern. Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen werden nach Abschluss der Baumaßnahmen rekultiviert oder ordnungsgemäß wiederhergestellt. Auswirkungen der geplanten Baumaßnahme auf die Ertragspotentiale der umliegenden land- und forstwirtschaftlichen Flächen, die in den Planunterlagen nicht im Umgriff der Baumaßnahme liegen bzw. nicht als vorübergehend oder dauerhaft in Anspruch genommene Flächen dargestellt werden, sind nicht zu erwarten. Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Autobahn GmbH hält zum weiteren Vorgehen Kontakt zu Vertretern der Gemeinde Meeder und informiert gesondert in öffentlichen Informationsveranstaltungen im Rahmen der Bauvorbereitung.

Die Beeinträchtigung der Belange der Landwirtschaft wurde, wie oben beschrieben, weitest möglich vermieden oder reduziert. Die verbleibende Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen ist unvermeidbar. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass das Bauvorhaben mit den Belangen der Land- und Forstwirtschaft vereinbar ist. Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass dies nachteilige Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von dem geplanten Bauvorhaben betroffenen Raum auslösen könnte, sind nicht erkennbar und wurden im Anhörungsverfahren auch nicht vorgebracht.

### 3.5.9 Bezirk Oberfranken - Fachberatung für Fischerei

Für die Ausführung der planfestgestellten Tank- und Rastanlage werden keine bestehenden Oberflächengewässer ausgebaut oder verlegt. Für die Ableitung der Oberflächenentwässerung wird der "Graben zur Lauter" mitbenutzt. Insofern werden hier fischereiliche Belange nicht beeinträchtigt.

Im Übrigen erfolgt eine Straßenoberflächenwasserableitung -wie bei der Bestandstrecke der A 73 schon seit jeher- soweit das Wasser nicht bereits vorher im "Graben zur Lauter" oder nach dessen Ende im Wald versickert- über den Ortelsgraben in die Lauter. Die Fischereifachberatung des Bezirks Oberfranken geht in ihrer Stellungnahme vom 24.09.2019 davon aus, dass in diesen Gewässern u.a. mit Vorkommen von Bachforelle, Mühlkoppe, Bachneunauge zu rechnen ist. Deren Lebensansprüche sind bei der Umsetzung der Maßnahme zu berücksichtigen.

Aus Sicht der EU-Wasserrahmenrichtlinie -WRRL- ist hier der Flusswasserkörper FWK 2\_F105 betroffen. Der Zustand der Fischfauna in diesem Flusswasserkörper -FWK- ist als "mäßig" eingestuft. Auch der Zustand der Fischfauna ist mit "mäßig" beurteilt. Deshalb sollten aus fischereifachlicher Sicht Schutzauflagen aufgenommen werden. Die Planfeststellungsbehörde hat hierzu die aus ihrer Sicht notwendigen Regelungen als Auflagen unter A.3.5.3.1 bis A.3.5.3.6 aufgenommen.

Die technische Ausgestaltung der vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik erfolgte hier grundsätzlich nach den Vorgaben der RAS-Ew bzw. dem Merkblatt DWA-M 153. Die Berechnung wurde anhand der Vorgaben des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz und des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr (Schreiben OBB-StMUV, Az. IIB2-4400-001/15, 58c-U4401-2016/1-41 vom 15.11.2017) durchgeführt.

Abweichend von den Ausführungen im Fachbeitrag unter 18.1 wurde oben als Auflage 3.2.2 festgesetzt, dass –in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Kronach - das Rückhaltevolumen des RRHB 40-1 auf eine 0,1/a Wiederkehrhäufigkeit (10-jähriges Starkregenereignis) dimensioniert wird. Dabei sind zur Dimensionierung des Regenrückhalteraums auch auf Grundlage der REwS 2021 die maximalen Ansätze nach Arbeitsblatt DWA-A-117 in den Berechnungen anzusetzen. Somit wird ein Rückhaltevolumen von 2.675 m<sup>3</sup> umgesetzt. Hierbei wird davon ausgegangen, dass dieser Rückhalt durch Absenken des Dauerstaus im RRHB 40-1 durch und Anpassung der Auslaufbauwerke erreicht werden kann.

Bei Beachtung der getroffenen Auflagen sind Schäden der Fischereiberechtigten nicht zu erwarten. Eine Entschädigungsregelung wurde deshalb nicht getroffen. Für den (unwahrscheinlichen) Fall dennoch auftretender Schäden richtet sich die Haftung nach zivilrechtlichen Regelungen (Verursacherprinzip) und ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Eine Unterhaltspflicht und regelmäßige Kontrollpflicht wird der Vorhabenträgerin nur für die Einleitungsstelle in den "Graben zur Lauter", nicht jedoch für die Mündungsstelle des Ortelsgrabens (in mehr als 3 km Entfernung) in die Lauter auferlegt. Der Ortelsgraben hat ein wesentlich größeres Einzugsgebiet; eine alleinige Unterhaltsverpflichtung der Vorhabenträgerin für den Ortelsgraben kann aus der Baumaßnahme nicht hergeleitet werden.

Für den Fall, dass sich aufgrund von Veränderungen der bestehenden Verhältnisse oder weiterer Verschärfungen der klimatischen Verhältnisse in den nächsten Jahren sich diese Schutzvorrichtungen, insbesondere der zugelassene Drosselabfluss aus dem RRHB, als unzureichend erweisen sollten, wird aufgrund der Besonderheiten des Einzelfalls – abweichend von der sonst üblichen Vorgehensweise – in Ziffer A.3.5.3.6 ein zusätzlicher Auflagenvorbehalt aufgenommen. Einer entsprechenden Forderung der Fischereifachberatung des Bezirks wird damit nachgekommen.

3.5.10 Sonstige öffentliche Belange

3.5.10.1 Träger von Versorgungsanlagen

Soweit sich Leitungsträger – wie hier - mit den in der Planunterlage 11 -Regelungsverzeichnis- beantragten Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine weiteren Regelungen getroffen werden.

Eine Übersicht über die im Vorhabenbereich vorhandenen und ggf. zu sichern und/oder zu verlegenden Ver- und Entsorgungsleitungen ist im Erläuterungsbericht -Planunterlage 1 - enthalten. In Planunterlage 11 -Regelungsverzeichnis- sind die entsprechenden Leitungen unter lfd. Nr.8 aufgeführt.

Die von der Maßnahme tangierten Leitungsträger werden rechtzeitig informiert (A.3.1.1, 3.1.2).

#### 3.5.10.2 Denkmalschutz

Mit Schreiben des BayLfD vom 10.12.2020 wurde der Verdachtsgrad der Vermutung von Bodendenkmälern als "sehr hoch" angegeben, in der Umgebung befanden sich neolithische und bronzezeitliche Siedlungen. Insbesondere in Dolinen können sich Bodenarchive aus vor- und frühgeschichtlicher Zeit hervorragend erhalten haben.

Die unter Teil A Ziffern 3.6.1 der Entscheidung aufgenommenen Auflagen tragen der Stellungnahme des Bayer. Landesamtes für Denkmalpflege, München, vom 23.09.2019 Az. P-2019-3592-1\_S2 und vom 10.12.2020 Rechnung und berücksichtigen die denkmalpflegerischen Belange.

Sie entsprechen insoweit den vereinbarten Grundsätzen zwischen dem beteiligten Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration und dem Staatsministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst sowie dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege über den Umgang mit Bodendenkmälern beim Straßenbau.

#### 3.5.10.3 Belange der Gemeinde Meeder

Die Auflagen A.3.2.2 zur Dimensionierung des Regenrückhaltebeckens und A.3.6.4.1 werden auch im Interesse der Gemeinde Meeder aufgenommen. Die Auflage A.3.6.4.1 stellt sicher, dass im Zuge der Baumaßnahme entstandene Schäden an gemeindlichen Straßen und Wegen zuverlässig festgestellt und beseitigt werden.

Im Übrigen hat die Gemeinde Meeder mit Schreiben vom 28.02.2023 mitgeteilt, dass nach entsprechenden Verhandlungen mit der Autobahn GmbH des Bundes die gemeindlichen Einwendungen aus den Schreiben vom 21.09.2021 und 23.12.2020 zurückgezogen werden. Die Einwendungen sind damit erledigt.

#### 3.5.10.4 Belange der Gemeinde Lautertal

Die Auflage A.3.2.2 zur Dimensionierung des Regenrückhaltebeckens wird auch im Interesse der Gemeinde Lautertal aufgenommen. Nach der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamts Kronach ist mit dieser Auflage eine Verschärfung der Abflusssituation durch die geplanten Maßnahmen zweifelsfrei nicht zu besorgen. Damit können auch Schäden für Unterlieger und Gewässerunterhaltsverpflichtete ausgeschlossen werden.



### 3.6 Würdigung und Abwägung privater Belange

Die von Privatpersonen erhobenen Einwendungen werden aus Datenschutzgründen in anonymisierter Form - unter einer bestimmten Einwendungsnummer abgehandelt. Die Einwendungsführer bzw. deren Vertreter werden auf Nachfrage im Rahmen der Einsichtnahme in die ausgelegten Planunterlagen von der auslegenden Stelle über die jeweils zugeteilte Einwendungsnummer unterrichtet.

Soweit auf die Einwendungen der privaten Betroffenen nicht bereits bei den Themenbereichen Notwendigkeit/Planrechtfertigung, Ausbaustandard, Naturschutz- und Immissionsschutzbelange, Klimaschutz, Gewässerschutz, Flächenverbrauch und Flächenversiegelung eingegangen wurde, ist im Einzelnen noch folgendes zu bemerken:

#### 3.6.1 Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden

##### 3.6.1.1 Bedarf/Kabinenschlafverbot

Einige Einwendungen bestreiten den Bedarf an LKW-Stellplätzen mit der Begründung, dass das "Kabinenschlafverbot" der EU, das 2017 für alle Europäischen Berufskraftfahrer beschlossen wurde, dazu führen würde, dass die Tank- und Rastanlage Coburger Land mangels eines vorhandenen Hotels gerade von den Berufskraftfahrern gar nicht genutzt werden könne.

In der geplanten Rastanlage „Coburger Land“ ist tatsächlich kein Hotel berücksichtigt, es ist aber vom Vorhabenträger auch nicht beabsichtigt, dass die wöchentliche Ruhezeit gemäß § 8a Abs. 2 Satz 2 Fahrpersonalgesetz i.V.m. Verordnung (EG) Nr. 561/2006 mit geeignetem Schlafplatz auf der Rastanlage erfolgt. Die Einhaltung der wöchentlichen Ruhezeiten sollte deswegen an einem geeigneten Ort mit Erholungs- und Schlafmöglichkeit stattfinden. Die Rastanlage ist vielmehr zur Einhaltung der täglichen Lenk- und Ruhezeiten und zur Deckung einer ausreichenden Anzahl an Lkw-Stellplätzen auf der BAB A 73 vorgesehen.

Der Bau der Tank- und Rastanlage ist auch unter diesem Aspekt bedarfsgerecht und dringend erforderlich.

##### 3.6.1.2 Finanzierung der Kläranlage

Einige Einwender befürchten unkalkulierbare Mehrkosten, da der aktuelle Neubau der Kläranlage im Ortsteil Kösfeld bereits auf die Auslastung nach Herstellung der Tank- und Rastanlage ausgelegt wird. Andererseits bestehe gar keine Sicherheit, dass die Tank- und Rastanlage tatsächlich gebaut werde. Bürgerinnen und Bürger müssten deshalb mit unnötigen Preissteigerungen bei den Abwassergebühren und Kosten für die Erhaltung rechnen.

Im Hinblick auf die Herstellung und den Umfang der Abwasserentsorgung der Tank- und Rastanlage und den Anschluss an das gemeindliche Abwassersystem befindet sich die Autobahn GmbH des Bundes in Abstimmung mit der Gemeinde Meeder. Hierzu und zu Kostenregelungen wird eine Vereinbarung zwischen der Autobahn GmbH des Bundes und der Gemeinde Meeder geschlossen. Nach Mitteilung der Gemeinde ist das Inkrafttreten der bereits ausverhandelten Vereinbarung derzeit nur noch abhängig vom Erlass des Planfeststellungsbeschlusses. Widersprüchliche Entwicklungen sind daher nicht zu befürchten.

Zudem liegt die Erhebung von Abwassergebühren im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde Meeder und ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

#### 3.6.1.3 Wasserversorgung

Einige Einwander befürchten, dass der Bedarf an Trinkwasser während des Baus der Tank- und Rastanlage und für die Versorgung dieser Anlage nach Fertigstellung um ein Vielfaches steigen wird. Aus den Planungsunterlagen gehe nicht hervor, wer diese Mehrkosten tragen wird. Die Belastung der Bürger mit Wasser- und Abwassergebühren sei jetzt schon hoch. Weitere Mehrkosten durch entsprechenden Ausbaubedarf seien nicht zumutbar.

Für die erstmalige Herstellung der erforderlichen Ver- und Entsorgungsleitungen sowie deren Unterhaltung ist der Straßenbulasträger zuständig. Dieser trägt auch die Kosten. Auch hierüber wird eine Vereinbarung zwischen der Autobahn GmbH des Bundes und der Gemeinde Meeder geschlossen. Nach Mitteilung der Gemeinde ist das Inkrafttreten der bereits ausverhandelten Vereinbarung derzeit nur noch abhängig vom Erlass des Planfeststellungsbeschlusses. Die Inhalte der Vereinbarung selbst sind jedoch nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Die vorhandene Kapazität des Trinkwassersystems der Gemeinde Meeder reicht zur Versorgung der Tank- und Rastanlage mit Trink- und Brauchwasser aus. Der Vorhabenträger und ein künftiger Konzessionär unterliegen im Hinblick auf die Entnahme von Trinkwasser und der Einleitung von Schmutzwasser ebenso den gemeindlichen Beitrags- und Gebührensatzungen wie die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Meeder und müssen Anschlussbeiträge sowie Benutzungs- und Verbrauchsgebühren an die Gemeinde Meeder entrichten. Die Erhebung von Wasser- und Abwassergebühren liegt im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde Meeder und ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

#### 3.6.1.4 Mangelnde Rentabilität und mangelnde Möglichkeit der Verpachtung

Einige Einwander befürchten, die Anlage werde nicht rentabel betrieben werden können und infolgedessen nicht verpachtet werden können. Es bestehe die Gefahr des Leerstands und des Verfalls.

Hierzu ist auszuführen, dass die Planung, der Bau, die Gestaltung und die Herbeiführung der baurechtlichen Genehmigung des Tankstellengebäudes und des Raststättengebäudes in der Zuständigkeit eines zukünftigen Konzessionärs liegen und nicht Gegenstand der Planfeststellung sind. Die Vergabe der Konzession erfolgt nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens. Der Bau einer Tankstelle und eines Raststättengebäudes erfolgt demnach nur, wenn ein Konzessionär beauftragt wurde. Von einem Leerstand ungenutzter Gebäude ist daher nicht auszugehen.

#### 3.6.1.5 Baustellenzufahrt während der Bauphase

Einige Einwander aus dem Ortsteil Drossenhausen befürchten einen unregelmäßigen Baustellenverkehr durch den Ortsteil, der für die schmalen und "teilweise bereits jetzt schon maroden" Straßen untragbar werde.

Der genaue Bauablauf kann allerdings erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und in den folgenden Planungsphasen festgelegt werden. Die Autobahn GmbH des Bundes hält hierzu Kontakt mit Vertretern der Gemeinde Meeder und informiert gesondert in öffentlichen Informationsveranstaltungen im Rahmen der Bauvorbereitung. Entsprechend den Ausführungen unter Punkt 9 des Erläuterungsberichts wird der Vorhabenträger darum bemüht sein, sofern es sich um hinnehmbare und wirtschaftlich vertretbare Mehrbelastungen für die ausführenden Unternehmen handelt, die Hauptzuwegung über die A 73 vorzusehen. Ein Ausschluss von bestimmten öffentlichen Straßen und Wegen zur Erschließung der Baumaßnahme ist nicht erforderlich. Im Zuge der weiteren Planungen erfolgen hierzu gesonderte Abstimmungen und Festlegungen mit den jeweiligen Straßenbaulastträgern.

Unter Auflage Ziffer 3.6.4.1 wurde festgelegt, dass der derzeitige Zustand der Gemeindeverbindungs- und Ortsstraßen sowie der öffentlichen Feldwege in der Baulast der Gemeinde Meeder vor Baubeginn und nach Abschluss der Bauarbeiten zu Zwecken der Beweissicherung zu dokumentieren ist. Dabei festgestellte kausale Schäden sind durch den Vorhabenträger zu dessen Lasten zu beseitigen. Den Interessen der Gemeinde Meeder und ihrer Bürgerinnen und Bürger wird dadurch Rechnung getragen.

#### 3.6.1.6 Fehlende Ladestationen für Elektrofahrzeuge und Fahrzeuge mit alternativem Antrieb, Einsatz regenerativer Energien bei der Gebäudetechnik

Im Beteiligungsverfahren wurde bisweilen vorgetragen, in den Planunterlagen seien keine Ladestationen für Elektrofahrzeuge vorhanden. Auch sollten weitere alternative Fahrzeugantriebe wie Wasserstoff berücksichtigt werden. Bei der Gebäudetechnik solle die Verwendung regenerativer Energien vorgegeben werden.

Hierzu ist auszuführen, dass die Planung, der Bau, die Gestaltung und die Herbeiführung der baurechtlichen Genehmigung des Tankstellengebäudes und

des Raststättengebäudes in der Zuständigkeit eines zukünftigen Konzessionärs liegen und nicht Gegenstand der Planfeststellung sind. Die Vergabe der Konzession erfolgt nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens. Der jeweilige Konzessionsnehmer wird die aktuellen Anforderungen an die Ausstattung berücksichtigen.

### 3.6.2 Grunderwerb, vorübergehend beanspruchte Flächen und dauernd belastete Grundstücke

Für die Verwirklichung des Bauvorhabens ist ein Grunderwerb von Flächen im Umfang von 3.187 m<sup>2</sup> erforderlich, es handelt sich jedoch hierbei nicht um Privatflächen. Hinzu kommt eine vorübergehende Beanspruchung von Flächen im Umfang von 22.781 m<sup>2</sup>, des Weiteren ist eine dauerhafte Belastung von Flächen im Umfang von 4.723 m<sup>2</sup> nötig.

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

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass auch die vorübergehende Inanspruchnahme von Eigentumsflächen in der Abwägung mit erheblichem Gewicht gegen die Planung zu Buche schlägt. Dennoch haben es die Betroffenen hier unter Würdigung ihrer individuell vorgetragenen Belange hinzunehmen, dass in der Gesamtabwägung zugunsten des im öffentlichen Interesse gebotenen Projekts entschieden wird und sie gezwungen sind, gegen Entschädigung vorübergehend auf ihr Eigentum zu verzichten, soweit es die mit diesem Beschluss festgestellten Planunterlagen vorsehen.

Die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum werden im Wege der Entschädigung ausgeglichen. Über Entschädigungsforderungen wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden, sondern in den sich erst daran anschließenden gesonderten Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Hinsichtlich der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen beantragen verschiedene Grundstückseigentümer, dass für die betroffenen Grundstücke vor Beginn der Baumaßnahme eine ordnungsgemäße Beweissicherung, d.h. eine Erfassung des jetzigen Zustandes, auf Kosten der Vorhabenträgerin durchzuführen sei.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, eine Beweissicherung vor Baubeginn und nach Abschluss der Arbeiten auf ihre Kosten mit Veränderungsfeststellung der

nach den Grunderwerbsunterlagen vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen zu veranlassen.

Der Vorhabenträger hat darüber hinaus zugesagt, nach Abschluss der Bauarbeiten die beanspruchten Flächen wieder ordnungsgemäß herzurichten, was auch die Beseitigung baubedingter Verschmutzungen umfasst. Die Kosten für die Beseitigung der festgestellten Schäden und Verschmutzungen gehen zu Lasten der Vorhabenträgerin. Durch den Umleitungs- und Baustellenverkehr sowie durch den Baubetrieb verursachte Schäden werden nach der Baumaßnahme zu Lasten der Vorhabenträgerin beseitigt.

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

### 3.6.3 Flächenverlust, Existenzgefährdung

Für den Bau der Tank- und Raststätte werden entlang des ca. 0,6 km langen Abschnittes der A 73 neben den dortigen Autobahnbegleitflächen ostseitig ca. 7,3 ha und westseitig ca. 6,0 ha landwirtschaftliche Nutzfläche in Anspruch genommen. Die naturschutzfachlich zu berücksichtigende Beanspruchung durch Versiegelung beträgt dabei 5,7 ha.

Zur Reduzierung des Gesamtflächenbedarfs werden allerdings bereits die naturschutzrechtlich erforderlichen Kompensationsmaßnahmen mit den aus artenschutzrechtlichen Gründen erforderlichen Maßnahmen kombiniert und überwiegend als produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahme (PIK) umgesetzt. Die Ausgleichsmaßnahme 5.2 A zu 4,8 ha auf der Fl.Nr. 305 und auf Teilen der Fl.Nr. 315/3 der Gmkg. Drossenhausen kann nach Umsetzung der Maßnahme im Sinne einer PIK extensiv landwirtschaftlich gepflegt werden und steht damit ebenfalls weiter einer landwirtschaftlichen Nutzung zur Verfügung.

Die durch die planfestgestellte Variante der T&R entstehenden Auswirkungen auf das Grundeigentum 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 allerdings nicht ersichtlich, da gerade bei diesem Standort und der gewählten Ausführungsweise nahezu alle Flächen bereits im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung stehen. Ein anderer Standort wäre zudem wegen des Vorranges anderer Belange nicht möglich bzw. unter Abwägung aller dafür und dagegensprechenden Gesichtspunkte nicht gerechtfertigt.

Die Belange privater Betroffener werden im Rahmen der erhobenen Einwendungen gewürdigt und in die Abwägung eingestellt. Insgesamt sind diese Be-

lange nicht in einem Maße betroffen, dass ein Absehen von dem Vorhaben gerechtfertigt wäre. Schließlich wird auch dem Faktor Landwirtschaft sowohl als allgemeinem öffentlichen Belang als auch bezüglich der einzelnen Landwirte große Beachtung geschenkt, wobei nicht verkannt wird, dass gerade im Bereich der Auswahl der Ausgleichsflächen erhebliche Kollisionen mit dem verständlichen Wunsch der Landwirtschaft nach Erhalt ihrer landwirtschaftlich genutzten Flächen auftreten. Eine Existenzgefährdung einzelner landwirtschaftlicher Betriebe wurde nicht geltend gemacht und ist auch angesichts des vergleichsweise kleinräumigen Vorhabens nicht anzunehmen.

Das Vorhaben ist aber ohne die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Grundstücksflächen nicht zu verwirklichen. Unter Abwägung aller Belange, insbesondere der öffentlichen Belange des Straßenverkehrs und des Natur- und Landschaftsschutzes sowie der überwiegend privaten Interessen an einer möglichst ungeschmälerter Erhaltung des Besitzstandes bzw. der derzeit landwirtschaftlich genutzten Grundstücke war das Interesse an der vorgesehenen Baumaßnahme höher zu bewerten.

Die sich aus der Flächeninanspruchnahme für den Einzelnen ergebenden Nachteile sind von den Betroffenen im Interesse des Gemeinwohls hinzunehmen.

Eine annehmbare Alternativlösung, die die vor allem landwirtschaftlich genutzten Grundstücke nicht oder in geringerem Umfang bzw. in anderer Weise in Anspruch nehmen würde, ohne dabei andere Grundstücke nicht mindestens im gleichen Umfang zu beeinträchtigen, oder andere zu berücksichtigende öffentliche Belange schwerwiegend zu beeinträchtigen, ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu verwirklichen.

#### 3.6.4 Einzelne Einwender

Soweit auf die Einwendungen der privaten Betroffenen nicht bereits vorstehend themenbezogen eingegangen wurde, ist im Einzelnen noch folgendes zu bemerken:

##### 3.6.4.1 Einwender P 1 bis P 20

Hinsichtlich der Einwendungen von Bürgern des Ortsteils Drossenhausen wird zum Problembereich "Lärmschutz" auf die umfangreichen Ausführungen unter C.3.5.4.6, hinsichtlich befürchteter "Lichtimmissionen" auf C.3.5.4.9 verwiesen. Einwendungen zum Thema "Oberflächenversiegelung" wurden oben unter Gewässerschutz, Ziffer C.3.5.7, behandelt, die Einwendungen zur "Regelung der Zufahrt zur Rastanlage" unter Ausbaustandard, Ziffer C.3.5.3. Zum Themenfeld "Wirtschaftlichkeit und Verschwendung von Steuermitteln" siehe oben unter C.3.5.2.5 und C.3.4.2.

Die Einwendungen werden, soweit sie nicht erledigt sind, insgesamt zurückgewiesen.

#### 3.6.4.2 Einwender P 16

Der Einwender P 16 ist Eigentümer eines landwirtschaftlichen Anwesens, mit Hofeinfahrt auf Höhe von Fl.Nrn. 389 und 390. Dort erfolgt die Anbindung der Tank- und Rastanlage an das Stromnetz des Ortsteils Drossenhausen. Er befürchtet eine fehlende Zufahrtsmöglichkeit zu seinem Anwesen während der Bauphase und Schäden an der Hofeinfahrt.

Der Vorhabenträger sichert zu, die Zufahrt zum landwirtschaftlichen Anwesen auch während der Bauphase jederzeit sicherzustellen und baubedingte Schäden an der Einfahrt später wieder schwerlasttauglich instand zu setzen.

Diese Einwendung ist daher mit dieser Zusicherung erledigt.

Der Einwender fordert weiterhin die komplette Einzäunung und Verschließung aller Tore, zum Zweck der Unterbindung von "Schleichverkehr" und zur besseren Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit in der Umgebung der Rastanlage. Die Forderung ist in der Planung der Anlage bereits berücksichtigt. Auf die Ausführungen im Erläuterungsbericht, u.a. unter 4.13 wird verwiesen.

Hinsichtlich seiner weiteren Einwendungen "fehlender Bedarf", "hohe Folgekosten für die Gemeinde und ihre Bürger", "Flächenbedarf", "Lärm- und Lichtemissionen" sowie "fehlende Wirtschaftlichkeit" wird auf die Ausführungen im Kontext der Behandlung der Einzelthemen verwiesen.

Soweit der Einwender Pächter von Flächen im Bereich der vorgesehenen Bauflächen und Kompensationsmaßnahmen ist, werden die Einwendungen zur Flächeninanspruchnahme zurückgewiesen. Hierzu wird auf die umfassenden Ausführungen unter Ziffern C.3.6.2 und C.3.6.3 verwiesen. Das landschaftspflegerische Kompensationskonzept wurde von den beteiligten Fachbehörden als sinnvoll, fachlich geeignet und ausreichend bewertet. Insoweit begegnet es seitens der Planfeststellungsbehörde, insbesondere hinsichtlich der Auswahl von fachlich geeigneten Flächen für die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen keinen Bedenken. Insoweit wird auf die Inanspruchnahme dieser Grundstücke für das Kompensationskonzept nicht verzichtet. Dies ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch sachgerecht. Eine Weigerung des Pächters würde anderenfalls im Ergebnis dazu führen, dass der Inhaber des Eigentumsrechts nach Art. 14 GG nicht mehr frei über sein Eigentum verfügen könnte, nur weil sich der lediglich Benutzungsberechtigte dagegen ausspricht. Es wurden auch keine sonstigen Umstände (z. B. das Vorliegen besonders langfristiger Pachtverträge) vorgetragen, die eine besondere Betrachtung erfordern könnten.

Soweit sich der Einwendungsführer als Nachbar gegen "nachteilige Auswirkungen von Ausgleichsflächen" auf die von ihm bewirtschafteten Grundstücke wendet, werden auch diese Einwände zurückgewiesen. Die vorgetragenen Abstandsregelungen und sonstige Bewirtschaftungsnachteile können inhaltlich nicht nachvollzogen werden. Der Eintrag von Sämereien und anderem Pflanzenmaterial durch die Luft oder durch den Boden liegt im allgemeinen Naturgeschehen begründet. Abwehransprüche können daraus nicht hergeleitet werden.

### **3.7 Gesamtergebnis der Abwägung**

Abschließend und zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange zugelassen werden kann. Den für das Vorhaben sprechenden Belangen wird insoweit der Vorrang eingeräumt, denn die in der Planung und auch in diesem Beschluss aufgezeigten positiven Auswirkungen des Vorhabens, nämlich die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Bereitstellung ausreichender Rast- und Versorgungsmöglichkeiten entlang der A 73, erscheinen in ihrer Gesamtheit als für das Allgemeinwohl unverzichtbar.

Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen zwingendes Recht sind nicht ersichtlich. Gesetzliche Optimierungsgebote sind beachtet worden. Unter Beachtung aller Umstände ist keine Alternative ersichtlich, die sich bei gleicher Verkehrswirksamkeit (regelkonform, sicher und bedarfsgerecht) gegenüber der planfestgestellten Variante als eindeutig vorzugswürdig darstellen würde.

Die mit unterschiedlichem Gewicht gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange sowie die Umweltauswirkungen des Vorhabens konnten durch verschiedene Regelungen, die dem Vorhabenträger aufzuerlegen waren, und durch diverse Zusagen der Vorhabenträgerin derart abgemildert werden, dass unter Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes die Planungsentscheidung zugunsten des Bauvorhabens ausgewogen erscheint und die entscheidungserheblichen Konflikte gelöst sind.

Der vorgelegte Plan ist damit in der mit diesem Beschluss festgelegten Form auch unter Berücksichtigung der der hierzu eingebrachten Ergänzungs- und Alternativvorschläge unter allen Gesichtspunkten ausgewogen.

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



#### 4 **Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnis**

##### **Gehobene Erlaubnis zum Einleiten der Straßenentwässerung in den "Graben zur Lauter" und ins Grundwasser**

Eine Ausnahme von der Konzentrationswirkung eines Planfeststellungsbeschlusses bilden die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen (§ 19 Abs. 1 WHG). Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Erlaubnisse werden daher unter Punkt A 4 gesondert ausgesprochen.

Die Einleitung von Oberflächenwasser in oberirdische Gewässer bzw. in das Grundwasser stellt eine Gewässerbenutzung dar, § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG. Als solche bedarf sie der behördlichen Erlaubnis, § 8 Abs. 1 WHG. Eine Erlaubnis gewährt die widerrufliche Befugnis, ein Gewässer zu einem bestimmten Zweck in einer nach Art und Maß bestimmten Weise zu benutzen (§§ 10 Abs. 1, 18 Abs. 1 WHG). Besteht hierfür ein öffentliches Interesse oder ein berechtigtes Interesse des Gewässerbenutzers, so kann die Erlaubnis als gehobene Erlaubnis erteilt werden (§ 15 WHG).

Die Erlaubnis ist zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare bzw. nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden (§ 12 Abs. 1 WHG). Schädliche Gewässerveränderungen sind Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere das Interesse der Trinkwasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem WHG, aus auf Grund des WHG erlassenen oder aus sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben (§ 3 Nr. 10 WHG). Eine Erlaubnis für das Einleiten von Abwasser in Gewässer darf zudem nur erteilt werden, wenn sämtliche Anforderungen nach § 57 WHG erfüllt sind. Die Menge und Schädlichkeit des Abwassers muss so geringgehalten werden, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist (§ 57 Abs. 1 Nr. 1 WHG i.V.m. der Abwasserverordnung). Außerdem muss die Einleitung mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften und sonstigen rechtlichen Anforderungen vereinbar sein (§ 57 Abs. 1 Nr. 2 WHG). Weiterhin sind diejenigen Abwasseranlagen oder sonstige Einrichtungen zu errichten und zu betreiben, die erforderlich sind, um die Einhaltung der genannten Anforderungen sicherzustellen, § 57 Abs. 1 Nr. 3 WHG. Nach § 60 Abs. 1 S. 1 WHG sind Abwasseranlagen so zu errichten, zu betreiben und zu unterhalten, dass die Anforderungen an die Abwasserbeseitigung eingehalten werden. Nach § 60 Abs. 1 S. 2 WHG dürfen Abwasseranlagen nur nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik errichtet, betrieben und unterhalten werden. Nach § 61 WHG in Verbindung mit der EÜV bestehen bei Abwassereinleitungen und Abwasseranlagen Selbstüberwachungspflichten. Darüber hinaus steht die Erteilung der Erlaubnis gemäß § 12 Abs. 2 WHG im pflichtgemäßen Ermessen der zuständigen Behörde.

Gleich, ob man die Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer nach § 27 WHG und die Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser nach § 47 WHG als andere Anforderung nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG betrachtet, oder sie als Anforderungen begreift, deren Nichtbeachtung zu Veränderungen von Gewässer-eigenschaften gem. § 3 Nr. 10 WHG führt und sie damit dem Regime des § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG unterwirft, sind sie, jedenfalls bei Vorhabenzulassung, als zwingendes Recht zu beachten. Hierzu vgl. die Ausführungen oben unter C.3.5.7.3.

Für die im Rahmen der Bestandsstrecke der A 73 bestehenden Einleitungen wurden die erforderlichen Erlaubnisse im durchgeführten Planfeststellungsverfahren vom 31.07.2000, Az. 225-4354.10-2/98, dort unter Kapitel III Ziff. 5, insbesondere unter den Auflagen Kapitel V, Ziff. 4.6, 4.7, 4.15 - erteilt. Über die Erteilung bzw. Änderung der bestehenden Erlaubnis vom 31.07.2000 entscheidet die Regierung von Oberfranken (§ 19 Abs. 1 WHG).

Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben wird für die Errichtung der Tank- und Rastanlage "Coburger Land" die gehobene Erlaubnis zum Einleiten der Straßenentwässerung in den "Graben zur Lauter" und ins Grundwasser nach § 15 WHG, unter den in Ziffer A 4 der Entscheidung genannten Bedingungen und Auflagen, erteilt und die bereits bestehende Erlaubnis insoweit abgeändert. Es liegt im öffentlichen Interesse, die Gewässerbenutzung infolge des auf Dauer angelegten Betriebs der Tank- und Rastanlage "Coburger Land" gegenüber privatrechtlichen Ansprüchen verstärkt abzusichern.

Die hier genehmigte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung des zusätzlich abzuleitenden Niederschlagswassers aus den Verkehrs- und Stellflächen der Tank- und Rastanlage "Coburger Land" gemeinsam mit dem im Entwässerungsabschnitt der A 73 (Abschnitt 100/Station 5,202 bis 6,497) anfallenden Oberflächenwassers in den Graben zur Lauter bzw. in das Grundwasser. Die Beseitigung des Niederschlagswassers erfolgt über die vorhandene Regenwasserbehandlungsanlage Nr. 40-1 (Absetz- und Regenrückhaltebecken) in den namenlosen "Graben zur Lauter".

Es handelt sich um folgende Einleitungsstelle:

Einleitungs- stelle	Vorfluter	Einleitungs- menge Drossel- abfluss max. (l/s)	Fl.Nr./Gmkg.	RV-Nr.
E1	"Graben zur Lauter"	132 l/s	317/Drossenhau- sen	2.1

Das Wasserwirtschaftsamt Kronach hat als amtlicher Sachverständiger die Unterlagen mit den gewählten technischen Grundsätzen für die Sammlung, Ableitung und Behandlung des anfallenden Abwassers nach wasserwirtschaftlichen

Gesichtspunkten geprüft (Stellungnahme vom 24.09.2019, ergänzende Äußerung vom 17.12.2021 an die Regierung). Hierbei hat sich eine Änderung bei der Bemessung und Konstruktion der Oberflächenwasserbehandlungsanlage RRHB 40-1 ergeben, die in Auflage A.3.2.2 berücksichtigt ist. Seitens des Vorhabenträgers wird in Abstimmung mit dem WWA das Rückhaltevolumen auf eine 0,1/a Wiederkehrhäufigkeit (10-jähriges Regenereignis) dimensioniert. Dabei werden zur Bemessung des Regenrückhalterums auch auf Grundlage der REwS 2021 die maximalen Ansätze nach Arbeitsblatt DWA-A-117 in den Berechnungen angesetzt. Die rechnerische Dimensionierung wird auf Grundlage des Berechnungstools des Bayerischen Landesamts für Umwelt zur Bemessung von Regenrückhalteräumen nach DWA-A 117 aufgezeigt. Hier werden die Berechnungen zusätzlich mit einem Zuschlagsfaktor von 1,20 versehen. Weiter ist zu erwähnen, dass über das angenommene Stauziel des Regenrückhaltebeckens noch ein Freibord von ca. 30 cm bis zum Anspringen des Notüberlaufs besteht. Zusammenfassend wird somit ein erforderliches Rückhaltevolumen von über 2.675 m<sup>3</sup> für die geplante Tank- u. Rastanlage und den bisherigen Streckenabschnitt vorgesehen. Dieser Rückhalt kann durch Absenken des Dauerstaus und Anpassung des Auslaufbauwerkes erreicht werden, es wird kein zusätzlicher Flächenbedarf notwendig. Die notwendigen Anpassungen werden mit den Fachbehörden im Rahmen der Ausführungsplanung abgestimmt.

Nach Darlegung des Wasserwirtschaftsamts sind bei Beachtung der unter Nr. A.3.2 und 4.3 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen schädliche Gewässerveränderungen oder die Nichterfüllung anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen, § 12 Abs. 1 WHG, Rechtsbeeinträchtigungen oder Nachteile für Dritte, § 14 Abs. 3 und 4 i.V.m. § 15 Abs. 2 WHG, nicht zu erwarten. Die beantragte Einleitung in die Lauter hat nur eine untergeordnete Auswirkung auf das Gewässer. Die Grundsätze gemäß § 6 WHG werden beachtet. Dem Verschlechterungsverbot des Zustandes von Oberflächengewässern und des Grundwasserkörpers gemäß der Wasserrahmenrichtlinie wird Rechnung getragen. Durch die Niederschlagswassereinleitungen ist eine im Hinblick auf die Nutzungserfordernisse erhebliche nachteilige Veränderung der Beschaffenheit des benutzten Gewässers bzw. des Grundwassers nicht zu erwarten.

Die Voraussetzungen für die Erteilung einer gehobenen Erlaubnis nach § 15 Abs. 1 WHG für die nach den Planunterlagen dauerhaft vorgesehenen Gewässerbenutzungen liegen somit vor.

Das Landratsamt Coburg als Wasserrechtsbehörde hat sich der fachlichen Beurteilung des Wasserwirtschaftsamts Kronach angeschlossen und das nach § 19 Abs. 3 WHG erforderliche Einvernehmen erteilt.

Die Erlaubnisbedingungen und -auflagen beruhen auf § 13 WHG. Danach kann die gehobene Erlaubnis unter Festsetzung von Inhalts- und Nebenbestimmungen erteilt werden, die auch dazu dienen können, nachteilige Wirkungen für andere zu vermeiden oder auszugleichen.

Die Erlaubnis wird in Ausübung pflichtgemäßem Ermessens (Art. 40 BayVwVfG) auf **20 Jahre befristet** (§ 12 Abs. 2 WHG, Art. 36 Abs. 2 Nr. 1 BayVwVfG). Mit dieser Befristung kann den wirtschaftlichen Interessen und dem Vertrauensschutz des Straßenbaulastträgers ausreichend Rechnung getragen werden, ebenso aber auch den einem steten Wandel unterliegenden Anforderungen des Gewässer- und Umweltschutzes. Die Befristung berücksichtigt die Vorgabe der Nr. 2.1.8.2 VVWas und liegt im Rahmen der allgemein bei vergleichbaren Gewässerbenutzungen geübten Praxis.

Im Hinblick darauf, dass eine Detailplanung für die später von einem Konzessionsnehmer zu errichtenden Gebäude und Tankstellenanlagen noch nicht vorliegt, wurde – entsprechend dem Vorschlag des amtlichen Sachverständigen – ein **Auflagenvorbehalt** aufgenommen. Es ist nicht unwahrscheinlich, dass die Ausführungsplanung Elemente enthält, zu denen in diesem Verfahrensstadium noch nicht Stellung genommen werden konnten. Dies auch im Hinblick darauf, dass mit einer Bauwasserhaltung nach aktuellem Planungsstand nicht gerechnet wird, diese aber auch nicht klar ausgeschlossen werden konnte.

Eine Bauwasserhaltung ist den Planunterlagen zufolge nicht vorgesehen. Eine Entscheidung hierüber ist daher nicht veranlasst. Soweit im Zuge der Bauausführung wider Erwarten dennoch eine zeitlich befristete Grundwasserhaltung notwendig wird, muss die hierfür notwendige beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis vom Vorhabenträger rechtzeitig vorher beantragt werden. Für diesen Fall müssen die für die Beurteilung notwendigen Unterlagen über Absenktiefe, Ableitungsmenge und vorgesehener Einleitungsstelle vorgelegt werden. Eine vorgriffsweise oder vorsorgliche Erteilung dieser Erlaubnis wird von der Planfeststellungsbehörde in gegebenen Fall nicht für erforderlich gehalten, da die Wahrscheinlichkeit eines Grundwassereingriffs und damit einer Grundwasserhaltung relativ gering ist.

## 5 **Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kostenlast stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG. Gebühren und Auslagen sind vorliegend nicht zu erheben. Dies ergibt sich bereits aus dem Wortlaut von § 3 Abs. 3 Satz 2 FStrBAG, in dem geregelt ist, dass „das jeweilige Land... seine Kosten trägt“. Diese Regelung entspricht zugleich auch der verfassungsrechtlichen Ausgabenzuordnung, da die Planfeststellung im Auftrag des Bundes durchgeführt wird (Art. 143e Abs. 1 und 3 GG) und die den Ländern entstehenden Verwaltungsausgaben nach Art. 104a Abs. 5 GG von diesen selbst zu tragen sind.

## Rechtsbehelfsbelehrung

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

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München,  
Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München,  
Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München,

**schriftlich oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz zugelassenen Form** erhoben werden.

Der Kläger muss sich **durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen**. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO). **Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen** und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss soll in Abschrift beigefügt werden.

Die zur Begründung dienenden **Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung** anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Die Erhebung der Klage durch einfache E-Mail ist nicht zulässig. Nähere Informationen zur elektronischen Einlegung von Rechtsbehelfen entnehmen Sie bitte der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit ([www.vgh.bayern.de](http://www.vgh.bayern.de)).

Seit dem 01.01.2022 muss der in § 55d VwGO genannte Personenkreis Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.

### **Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit:**

Die Anfechtungsklage Dritter gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat, da er die Zulassung eines Vorhabens betreffend einen Bundesverkehrsweg zum Gegenstand hat, keine aufschiebende Wirkung (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO).

### **Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans:**

Die unter Teil A.2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen können demnächst sowohl bei der **Autobahn GmbH des Bundes**, Niederlassung Nordbayern, als auch bei der **Gemeinde Meeder** eingesehen werden.

Bei der genannten Gemeinde werden diese Unterlagen demnächst auch ausgelegt werden. Zeit und Ort dieser Auslegung werden in der betreffenden Gemeinde ortsüblich bekannt gemacht. Diese Auslegung hat jedoch keinen Einfluss auf den Lauf der Rechtsmittelfrist, soweit der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt worden ist.

Uebelhoer  
Regierungsdirektor