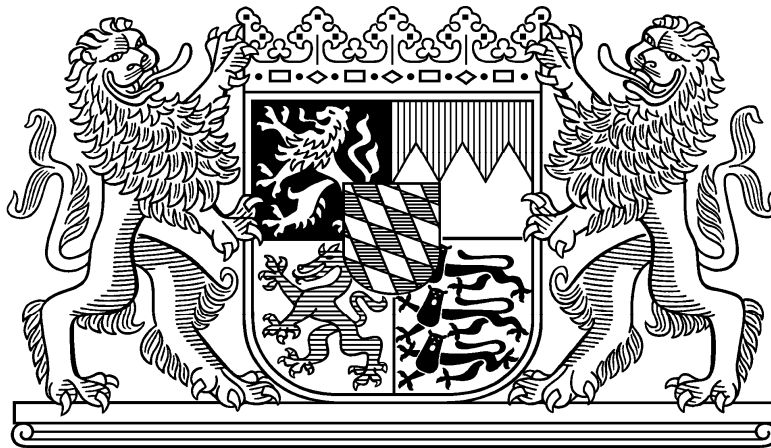


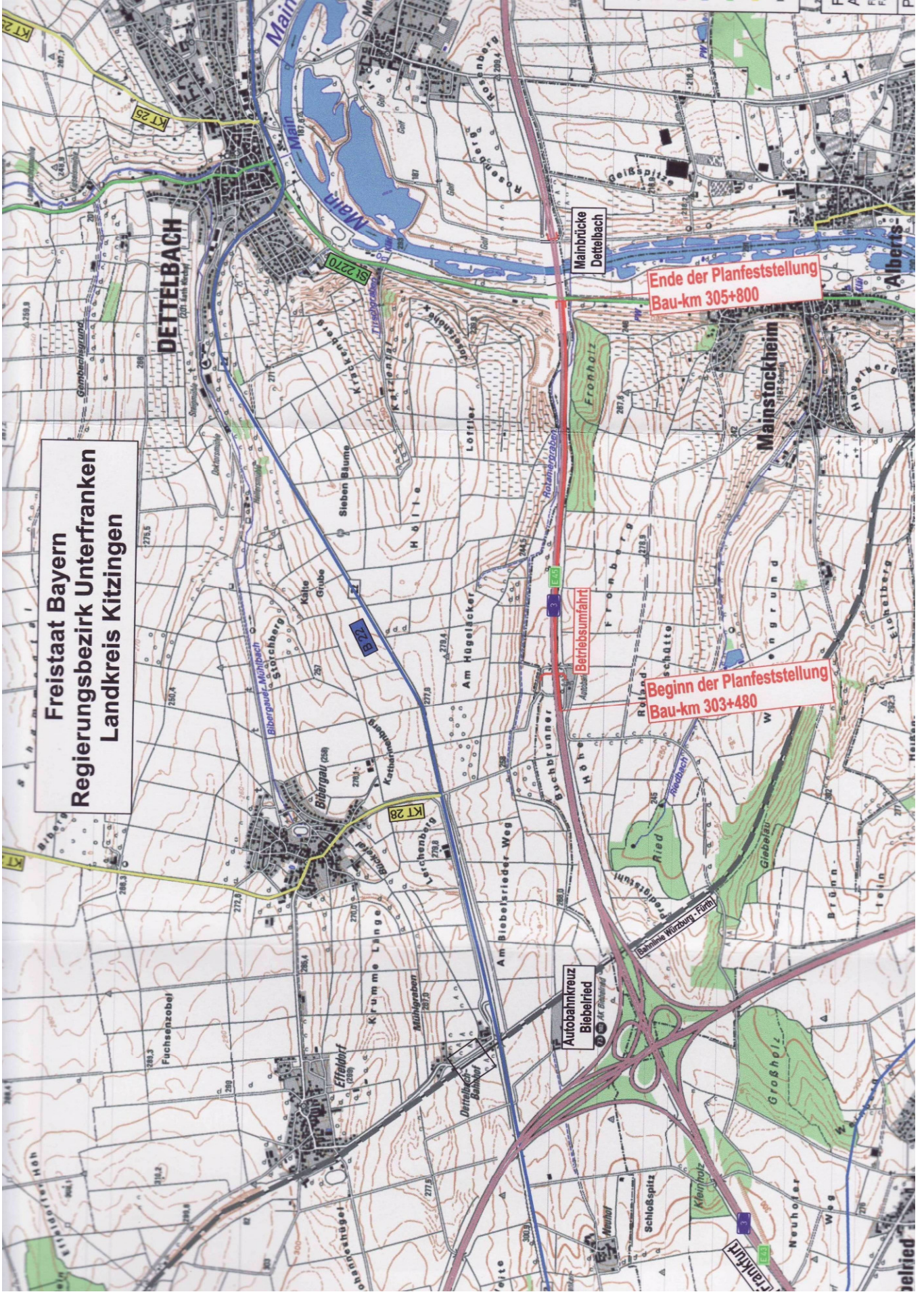
# REGIERUNG VON UNTERFRANKEN



**Planfeststellungsbeschluss  
für den  
Vollausbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg  
der Bundesautobahn A 3  
im Abschnitt  
Autobahnkreuz Biebelried – Mainbrücke Dettelbach  
(Bau-km 303+480 bis Bau-km 305+800)**

Würzburg, den 21.12.2009





Freistaat Bayern  
Regierungsbezirk Unterfranken  
Landkreis Kitzingen

Ende der Planfeststellung  
Bau-km 305+800

Beginn der Planfeststellung  
Bau-km 303+480

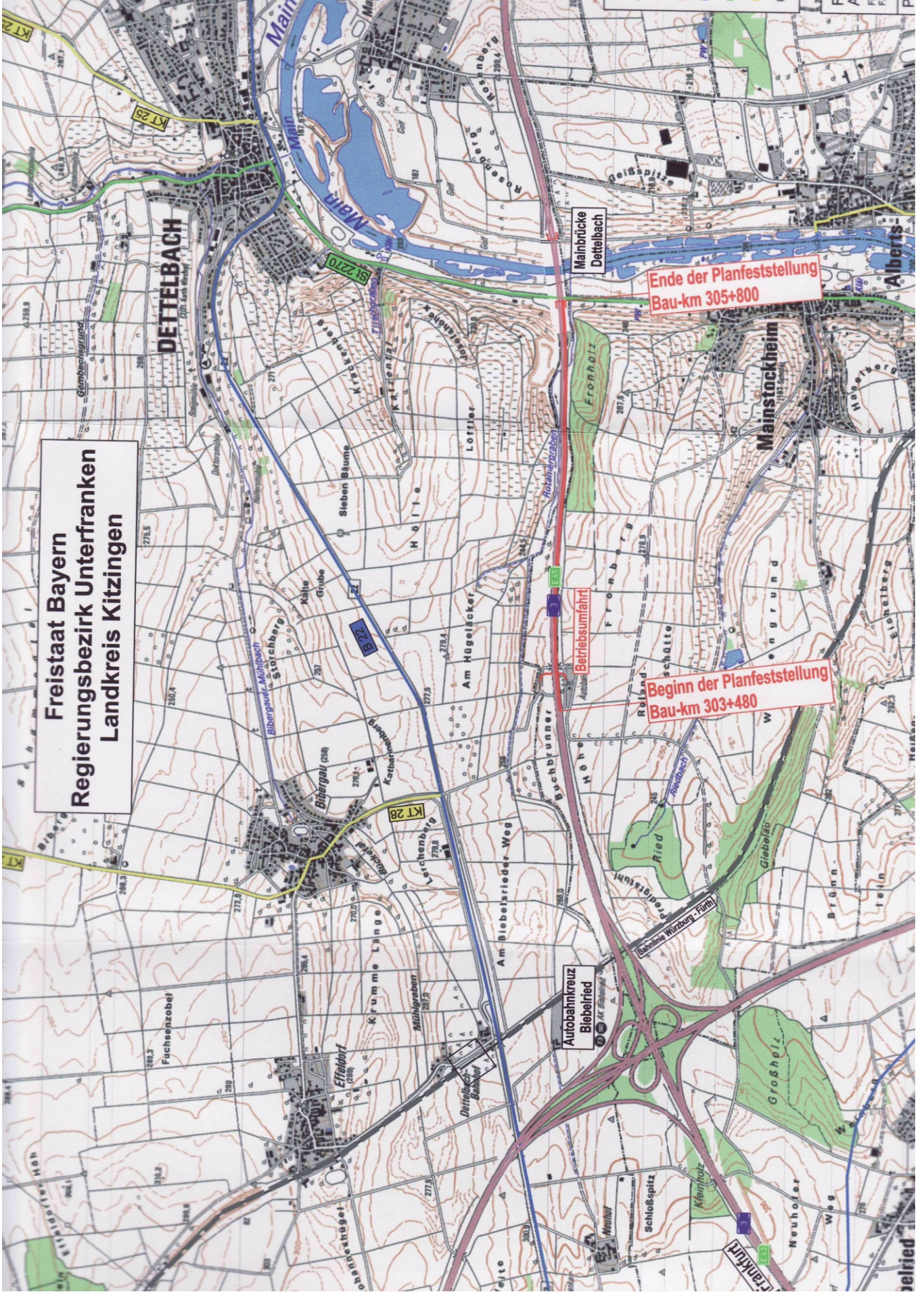
Mainbrücke  
Dettelbach

Betriebsumfahrt

Autobahnkreuz  
Biebelried

DETTELBACH

Mainstockheim  
1825 Spinnm.





**Inhaltsverzeichnis**

Deckblatt	1
Übersichtsskizze	2
Inhaltsverzeichnis	3
Abkürzungsverzeichnis	9

**A**  
**Tenor** 14

1.	Feststellung des Plans	14
2.	Festgestellte Unterlagen	15
3.	Nebenbestimmungen	16
3.1	Zusagen	16
3.2	Unterrichtungspflichten	16
3.3	Immissionsschutz	16
3.4	Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zur Erlaubnis)	17
3.5	Naturschutz und Landschaftspflege	18
3.6	Bodenschutz und Abfallwirtschaft	19
3.7	Land- und Forstwirtschaft sowie Wege	21
3.8	Denkmalpflege	22
3.9	Brand- und Katastrophenschutz	22
3.10	Leitungsträger	23
3.10.1	N-ERGIE Netz GmbH	23
3.10.2	E.ON Ruhrgas AG	23
3.11	Mittelbar enteignende Planfestsetzungen	24
4.	Entscheidung über Einwendungen	24
5.	Entscheidung über verfahrensrechtliche Anträge	24
6.	Ausnahmen und Befreiungen	24
7.	Gehobene Erlaubnis für Gewässerbenutzung	25
7.1	Gegenstand der Erlaubnis	25
7.2	Beschreibung der Anlagen	26
7.3	Nebenbestimmungen zur gehobenen Erlaubnis	27
8.	Straßenrechtliche Verfügungen	30
8.1	Bundesfernstraßen	30
8.2	Straßenklassen nach Bayerischem Straßen- und Wegegesetz	30
9.	Sondernutzungen	31
10.	Kosten des Verfahrens	31

**B**  
**Sachverhalt** 32

1.	Antragstellung	32
2.	Beschreibung des Vorhabens	32
2.1	Planerische Beschreibung	32

		<b>Seite</b>
2.2	Bauliche Beschreibung	33
3.	Vorgängige Planungsstufen	33
3.1	Bedarfsplan für Bundesfernstraßen	33
3.2	Raumordnung und Landesplanung	33
4.	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	34
4.1	Auslegung	34
4.2	Beteiligung Träger öffentlicher Belange	35

## **C**

### **Entscheidungsgründe**

1.	Verfahrensrechtliche Beurteilung	37
1.1	Zuständigkeit der Regierung von Unterfranken	37
1.2	Erforderlichkeit der Planfeststellung	37
1.3	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	38
1.4	Raumordnungsverfahren	38
1.5	Verträglichkeitsprüfung gemäß der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie	38
1.6	Sonstige verfahrensrechtliche Fragen	40
2.	Umweltverträglichkeitsprüfung	41
2.1	Grundsätzliche Vorgaben	41
2.2	Untersuchungsraum	42
2.2.1	Abschnittsbildung	43
2.2.2	Varianten	43
2.2.3	Beschreibung des Untersuchungsraums	44
2.3	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (§ 11 UVPG)	44
2.3.1	Beschreibung der Umwelt im Untersuchungsgebiet	45
2.3.1.1	Lage und landschaftliche Gliederung	45
2.3.1.2	Schutzgut Mensch	45
2.3.1.2.1	Siedlungsstruktur	45
2.3.1.2.2	Land- und Forstwirtschaft	45
2.3.1.2.3	Freizeit- und Erholungsbereiche	45
2.3.1.3	Schutzgut Tiere und Pflanzen	46
2.3.1.3.1	Lebensräume	46
2.3.1.3.2	Lebensraumtypische Tierarten und Tierartengruppen	46
2.3.1.3.3	Austausch- und Wechselbeziehungen zwischen Teil- und Gesamt-lebensräumen	46
2.3.1.3.4	Schutzgebiete und Schutzobjekte sowie weitere Gebiete mit naturschutzfachlichen Festsetzungen	46
2.3.1.4	Schutzgut Boden	47
2.3.1.5	Schutzgut Wasser	47
2.3.1.5.1	Oberflächengewässer	48
2.3.1.5.2	Grundwasser	48
2.3.1.5.3	Vorbelastungen des Schutzgutes Wasser	48

2.3.1.6	Schutzgut Luft	48
2.3.1.7	Schutzgut Klima	49
2.3.1.8	Schutzgut Landschaft	49
2.3.1.9	Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter	50
2.3.1.10	Wechselbeziehungen	50
2.3.2	Umweltauswirkungen des Vorhabens	50
2.3.2.1	Schutzgut Mensch	51
2.3.2.1.1	Lärmauswirkungen	51
2.3.2.1.2	Luftinhaltsstoffe	52
2.3.2.1.3	Freizeit und Erholung	52
2.3.2.1.4	Land- und forstwirtschaftliche Nutzung	52
2.3.2.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen	52
2.3.2.2.1	Allgemeines	53
2.3.2.2.2	Beschreibung der Einzelkonflikte	53
2.3.2.2.2.1	Anlagebedingte Beeinträchtigungen	54
2.3.2.2.2.2	Verkehrs- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen	54
2.3.2.2.2.3	Baubedingte Beeinträchtigungen	55
2.3.2.2.2.4	Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung von Eingriffen	55
2.3.2.2.3	Landschaftspflegerisches Maßnahmenkonzept	55
2.3.2.2.3.1	Planerisches Leitbild	55
2.3.2.2.3.2	Ausgleichsmaßnahmen	56
2.3.2.3	Schutzgut Boden	56
2.3.2.4	Schutzgut Wasser	58
2.3.2.4.1	Oberflächengewässer	58
2.3.2.4.2	Grundwasser	59
2.3.2.5	Schutzgut Luft	59
2.3.2.6	Schutzgut Klima	60
2.3.2.7	Schutzgut Landschaft	61
2.3.2.8	Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter	61
2.3.2.9	Wechselwirkungen	61
2.4	Bewertung der Umweltauswirkungen	61
2.4.1	Schutzgut Mensch	62
2.4.1.1	Lärmauswirkungen	62
2.4.1.2	Luftschadstoffe	64
2.4.1.3	Freizeit und Erholung	65
2.4.1.4	Land- und forstwirtschaftliche Nutzung	66
2.4.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen	66
2.4.3	Schutzgut Boden	68
2.4.4	Schutzgut Wasser	70
2.4.4.1	Oberflächengewässer	70
2.4.4.2	Grundwasser	71
2.4.5	Schutzgut Luft	71
2.4.6	Schutzgut Klima	71
2.4.7	Schutzgut Landschaft	72
2.4.8	Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter	74

2.5	Gesamtbewertung	75
3.	Materiell-rechtliche Würdigung	75
3.1	Rechtsgrundlage	75
3.2	Rechtswirkungen der Planfeststellung	76
3.3	Planungsermessen	77
3.4	Linienführung	78
3.5	Planrechtfertigung	78
3.5.1	Bedarfsplan	78
3.5.2	Planrechtfertigung nach allgemeinen Grundsätzen	79
3.5.2.1	Notwendigkeit der Maßnahme	79
3.5.2.2	Funktion im Straßennetz, Verkehrsbelastung und Verkehrsentwicklung	80
3.5.2.3	Kosten-Nutzen-Analyse, Finanzierbarkeit	81
3.5.3	Projektalternativen zur Erreichung des Planziels	82
3.5.4	Zusammenfassung	83
3.6	Einhaltung der gesetzlichen Planungsleitsätze	83
3.7	Würdigung und Abwägung öffentlicher Belange	84
3.7.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	84
3.7.2	Planungsvarianten und Abschnittsbildung	85
3.7.2.1	Planungsvarianten	85
3.7.2.2	Abschnittsbildung	86
3.7.3	Ausbaustandard	89
3.7.3.1	Trassierung	89
3.7.3.2	Querschnitt	90
3.7.4	Immissionsschutz	91
3.7.4.1	Trassierung (§ 50 BImSchG)	92
3.7.4.2	Lärmschutz	93
3.7.4.2.1	Rechtsgrundlagen	93
3.7.4.2.2	Lärmberechnung	96
3.7.4.2.3	Überprüfung der Lärmberechnungen	97
3.7.4.2.4	Abwägung hinsichtlich des Lärmschutzes	104
3.7.4.3	Schadstoffbelastung	104
3.7.4.3.1	Schadstoffeintrag in die Luft	104
3.7.4.3.2	Schadstoffeintrag in den Boden	109
3.7.4.3.3	Schadstoffeintrag in Gewässer	110
3.7.4.3.4	Abwägung hinsichtlich des Schadstoffeintrags	111
3.7.4.4	Abwägung der Immissionsschutzbelange	111
3.7.5	Naturschutz und Landschaftspflege	111
3.7.5.1	Rechtsgrundlagen	112
3.7.5.2	Eingriffsregelung	112
3.7.5.2.1	Vermeidungsgebot	114
3.7.5.2.2	Beschreibung der Beeinträchtigungen	115
3.7.5.2.3	Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen	117
3.7.5.2.4	Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	119
3.7.5.2.5	Ausgleichsmaßnahmen	119
3.7.5.2.5.1	Abgrenzung der Ausgleichsmaßnahmen von Ersatzmaßnahmen	120

	<b>Seite</b>	
3.7.5.2.5.2	Ausgleichbarkeit/Nichtausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen	121
3.7.5.2.5.3	Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichsflächen	123
3.7.5.2.5.4	Zuordnung und gegenüberstellende Bilanzierung von Eingriff und Ausgleichsmaßnahmen	126
3.7.5.2.5.5	Beschreibung, Lage, Umfang und Ausführung der Ausgleichsmaßnahmen	127
3.7.5.2.5.6	Funktion und Eignung der Ausgleichsmaßnahmen	129
3.7.5.2.5.7	Erforderlichkeit der Ausgleichsmaßnahmen, Enteignungsmöglichkeit	133
3.7.5.2.5.8	Biotope streng geschützter Arten	133
3.7.5.2.6	Zwischenergebnis	135
3.7.5.2.7	Gesetzlich geschützte Biotope und Schutz besonderer Lebensstätten	135
3.7.5.3	FFH- und Vogelschutzrichtlinie	137
3.7.5.3.1	Ziele und Vorgaben der FFH-Richtlinie	137
3.7.5.3.2	Aufgaben und Rechtsgrundlagen der FFH-Vorprüfung	138
3.7.5.3.3	Übersicht über das FFH-Gebiet "Mainau zwischen Grafenrheinfeld und Kitzingen"	140
3.7.5.3.4	Auswirkungen auf das FFH-Gebiet	140
3.7.5.3.5	Zusammenfassung	143
3.7.5.4	Artenschutz	143
3.7.5.4.1	Rechtsgrundlagen	143
3.7.5.4.2	Bestand und Betroffenheit der aufgrund von Gemeinschaftsrecht streng oder besonders geschützter Tierarten	147
3.7.5.4.3	Artenschutzrechtliche Ausnahme	149
3.7.5.5	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	153
3.7.5.6	Abwägung	153
3.7.6	Bodenschutz	154
3.7.7	Gewässerschutz/Wasserwirtschaft	159
3.7.7.1	Gewässerschutz	159
3.7.7.2	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	161
3.7.7.3	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnis	163
3.7.7.4	Abwägung	172
3.7.8	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	173
3.7.8.1	Flächeninanspruchnahme	173
3.7.8.2	Landwirtschaftliches Wegenetz	174
3.7.8.3	Sonstige Belange der Landwirtschaft	176
3.7.8.4	Abwägung	177
3.7.9	Forstwirtschaft	178
3.7.10	Fischerei	181
3.7.11	Jagdwesen	181
3.7.12	Denkmalpflege	182
3.7.13	Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht	187
3.7.14	Träger von Versorgungsleitungen	190
3.7.14.1	N-ERGIE Netz GmbH	190
3.7.14.2	E.ON Ruhrgas AG (Ferngas Nordbayern GmbH)	191
3.7.14.3	Abwägung	191
3.7.15	Belange des Brand- und Katastrophenschutzes	191

		<b>Seite</b>
3.7.16	Kommunale Belange	193
3.7.16.1	Landkreis Kitzingen	193
3.7.16.2	Stadt Dettelbach	193
3.7.16.3	Gemeinde Mainstockheim	196
3.7.16.4	Abwägung	198
3.7.17	Sonstige Belange	199
3.8	Würdigung und Abwägung privater Belange	199
3.8.1	Private Belange von allgemeiner Bedeutung	200
3.8.1.1	Gesundheitsschutz, Immissionsschutz	200
3.8.1.2	Entzug von privatem Eigentum	202
3.8.1.2.1	Flächenverlust bzw. -inanspruchnahme	202
3.8.1.2.2	Übernahme von Restflächen	203
3.8.1.2.3	Ersatzlandgestellung	204
3.8.1.3	Sonstige (mittelbar eigentumsrelevante) Planfestsetzungen	204
3.8.1.3.1	Zufahrten, Umwege	204
3.8.1.3.2	Nachteile durch Bauwerke und Bepflanzung für Nachbargrundstücke	206
3.8.1.3.3	Grundwasserverhältnisse	206
3.8.1.4	Abwägung	207
3.8.2	Allgemeines zu einzelnen Einwendungen	207
3.9	Gesamtergebnis der Abwägung	208
4.	Straßenrechtliche Entscheidungen	209
4.1	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	209
4.2	Sondernutzungen	209
5.	Kostenentscheidung	211
	<b>D</b>	
	<b>Rechtsbehelfsbelehrung</b>	211
	<b>E</b>	
	<b>Hinweis zur sofortigen Vollziehung</b>	212
	<b>F</b>	
	<b>Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans</b>	212



### Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
a. a. O.	am angegebenen Ort
ABl. EG	Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften
ABl. EU	Amtsblatt der Europäischen Union
ABSP	Arten- und Biotopschutzprogramm Bayern
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AELF	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuchs und anderer Gesetze
ALE	Amt für Ländliche Entwicklung Unterfranken
ALF	Amt für Landwirtschaft und Forsten (seit 01.04.2009 AELF, s.o.)
AH-RAL-K-2	Aktuelle Hinweise zur Gestaltung planfreier Knotenpunkte außerhalb bebauter Gebiete, Ergänzungen zu den RAL-K-2
AllMBI	Allgemeines Ministerialblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV (BW bzw. jetzt: BS)
ATV-DVWK-A 117	Arbeitsblatt "Bemessung von Regenrückhalteräumen" der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.
ATV-DVWK-A 142	Arbeitsblatt "Abwasserkanäle und -leitungen in Wassergewinnungsgebieten" der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.
ATV-DVWK-M 153	Merkblatt "Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser" der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.
a. U.	amtlicher Umdruck (bei gerichtlichen Entscheidungen)
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BArtSchV	Bundesartenschutzverordnung
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BAT	Bundesautobahntankstelle
BAR	Bundesautobahnrastanlage
BauGB	Baugesetzbuch
BauR	baurecht (Zeitschrift)
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung
BayHO	Bayerische Haushaltsordnung
BayJG	Bayerisches Jagdgesetz
BayLplG	Bayerisches Landesplanungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern
BayStMLF	Bayerisches Staatsministerium für Landwirtschaft und Forsten
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter (Zeitschrift)

BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bek	Bekanntmachung
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
22. BImSchV	Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
BJagdG	Bundesjagdgesetz
BMV(BS)	Bundesministerium für Verkehr (Bau und Stadtentwicklung)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung)
BRS	Baurechtssammlung
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
dB(A)	Dezibel (Adjusted/Angepasst - Frequenzbewertung A nach DIN IEC 651, Ausgabe Dezember 1981)
DIN	Deutsche Industrie-Norm(en), Verbandszeichen des Deutschen Instituts für Normung e.V.
DÖV	Die öffentliche Verwaltung (Zeitschrift)
DSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler (Denkmalschutzgesetz)
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DVBI	Deutsches Verwaltungsblatt (Zeitschrift)
DWA-A 117	Arbeitsblatt "Bemessung von Regenrückhalteräumen" der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.
DWA-M 153	Merkblatt "Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser" der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.
EKzG	Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz)

1. EKrV	Verordnung über die Kosten und Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (1. Eisenbahnkreuzungsverordnung)
E/Z/B/K	Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Baugesetzbuch, Loseblatt-Kommentar
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie)
FiG	Fischereigesetz für Bayern
Fl.Nr.	Flurstücksnummer
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GemBek	Gemeinsame Bekanntmachung mehrerer Staatsministerien
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialblatt
GVBl	Bayerisches Gesetz- und Verordnungsblatt
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
i.d.F.	in der Fassung
IMS	Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums des Innern
i.V.m.	in Verbindung mit
KG	Bayerisches Kostengesetz
Kr.	Kreisstraße
LAGA	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall, Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln - (Mitteilung 20)
LEP	Landesentwicklungsprogramm
lfd.Nr.	laufende Nummer
LfU	Bayerisches Landesamt für Umwelt
LT-Drs.	Landtagsdrucksache (Bayerischer Landtag)
LwG	Landwirtschaftsgesetz
MABl	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002, geänderte Fassung 2005
m. w. N.	mit weiteren Nachweisen
NJW	Neue Juristische Wochenschrift (Zeitschrift)
NuR	Natur und Recht (Zeitschrift)
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht (Zeitschrift)
NVwZ-RR	NVwZ-Rechtsprechungs-Report (Zeitschrift)
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
RABT	Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln, Ausgabe 2006
RAL	Richtlinie für die Anlage von Landstraßen
RAL-K-2	Richtlinie für die Anlage von Landstraßen, Abschnitt 2: Planfreie Knotenpunkte
RAS-Ew	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung, Ausgabe 2005

RAS-L	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Linienführung
RAS-LG 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftsgestaltung, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen
RAS-K-1	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Plangleiche Knotenpunkte
RAS-K-2	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Planfreie Knotenpunkte
RAS-Q 96	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte, Stand 1996
RdL	Recht der Landwirtschaft (Zeitschrift)
Rd.Nr.	Randnummer
RE	Richtlinien für die Gestaltung von einheitlichen Entwurfsunterlagen im Straßenbau
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten, Ausgabe 2002
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990
RLW 1999	Richtlinien für den ländlichen Wegebau, Stand: 1999
ROG	Raumordnungsgesetz
RQ	Regelquerschnitt
RRB	Regenklär- und Regenrückhaltbecken (Regenrückhalte- und Absetzbecken)
RStO 01	Richtlinien zur Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2001
saP	spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
St	Staatsstraße
StMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern
StMI-OB	Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern
StMLU	Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen
StraKR	Richtlinien über die Verhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen von Bundesstraßen und anderen öffentlichen Straßen
StraWaKR	Fernstraßen/Gewässer-Kreuzungsrichtlinien
StVO	Straßenverkehrsordnung
TA Luft	Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift)
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27.06.1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-Richtlinie), ABI. EG Nr. L 175 vom 05.07.1985, S. 40
UVP-ÄndRL	Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 03.03.1997 zur Änderung der UVP-Richtlinie, ABI. EG Nr. L 73 vom 14.03.1997, S. 5
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 18.09.1995 (GMBI 1995, S. 671 ff.)
VAwS	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (Anlagenverordnung)
VDE	Verband Deutscher Elektrotechniker
VDI	Verein Deutscher Ingenieure

VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 - (VkBl. 1997, S. 434 ff.)
VoGEV	Verordnung über die Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten sowie den Gebietesbegrenzungen und Erhaltungszielen (Vogelschutzverordnung)
V-RL	Richtlinie 79/409/EWG des Rates über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie)
VV	Verwaltungsvorschrift(en)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
ZTV Ew-StB	Zusätzliche technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Entwässerungseinrichtungen an Straßen
ZTV LW	Zusätzliche technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Befestigung ländlicher Wege
ZUR	Zeitschrift für Umweltrecht (Zeitschrift)



Nr. 32-4354.1-1/09

**Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes und des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes;**

**Planfeststellungsverfahren für den Vollausbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg der Bundesautobahn A 3 im Abschnitt AK Biebelried – Mainbrücke Dettelbach (Bau-km 303+480 bis Bau-km 305+800)**

Die Regierung von Unterfranken, Würzburg, erlässt folgenden

**Planfeststellungsbeschluss:**

**A**

**Tenor**

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Vollausbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg der Bundesautobahn A 3 im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus dieser Autobahn im Abschnitt Autobahnkreuz Biebelried – Mainbrücke Dettelbach (Bau-km 303+480 bis Bau-km 305+800) wird mit den sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Festgestellte Unterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab
1		Erläuterungsbericht	
2		Übersichtskarte	1 : 100.000
3.1		Übersichtslageplan	1 : 25.000
3.2		Übersichtslageplan	1 : 5.000
6.1	1	Regelquerschnitt BAB A 3	1 : 100
6.1	2	Regelquerschnitt Betriebsumfahrt	1 : 100
6.1	3	Regelquerschnitt Öffentliche Feld- und Waldwege	1 : 100
6.2	1	Kennzeichnender Querschnitt Bau-km 303+850, Einschnitt	1 : 200
6.2	2	Kennzeichnender Querschnitt Bau-km 304+050, Damm	1 : 200
6.2	3	Kennzeichnender Querschnitt Bau-km 305+140, Einschnitt Böschungssicherung	1 : 200
7.1	1	Lageplan von Bau-km 303+480 bis Bau-km 304+500	1 : 2.000
7.1	2	Lageplan von Bau-km 304+500 bis Bau-km 305+800	1 : 2.000
7.2		Bauwerksverzeichnis	
8.1	1	Höhenplan BAB A 3 von Bau-km 303+480 bis Bau-km 304+500	1 : 2.000/200
8.1	2	Höhenplan BAB A 3 von Bau-km 304+500 bis Bau-km 305+800	1 : 2.000/200
8.2		Höhenplan 6226 662 (BW 303a), W03 B303,710, Betriebsumfahrt	1 : 1.000/100
11.1		Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen	
11.2		Schalltechnischer Lageplan, Planung ohne Lärmschutz, Prognose 2020	1 : 5.000
11.3		Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen - Luftschadstoffe -	
12.1		Textteil zum landschaftspflegerischen Begleitplan	
12.2	1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Bau-km 303+480 bis Bau-km 305+000	1 : 2.000
12.2	2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Bau-km 305+000 bis Bau-km 305+800	1 : 2.000
12.3	1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 303+480 bis Bau-km 305+000	1 : 2.000
12.3	2	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 305+000 bis Bau-km 305+800	1 : 2.000
13.1		Ergebnisse der wassertechnischen Berechnungen	
13.1.1		<i>ASB + RRHB 303-1L, Bau-km 303+250</i>	
13.1.2		<i>Regenklär- und Regenrückhaltebecken 304-1L (Bestand), Bau-km 304+080</i>	
13.1.3		<i>Regenklär- und Regenrückhaltebecken 305-1L (Bestand), Bau-km 305+600</i>	
13.2		Entwässerungstechnischer Lageplan	1 : 5.000
13.3	1	Systemplan Absetz- und Regenrückhaltebecken	1 : 500/ 1 : 100
14.1	1	Grunderwerbsplan von Bau-km 303+480 bis Bau-km 304+500	1 : 2.000
14.1	2	Grunderwerbsplan von Bau-km 304+500 bis Bau-km 305+800	1 : 2.000
14.2.1		Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Mainstockheim	
14.2.2		Grunderwerbsverzeichnis Gemarkung Bibergau	
16		Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung	

Die *kursiv* gedruckten Unterlagen sind lediglich nachrichtlich enthalten!

### 3. Nebenbestimmungen

#### 3.1 Zusagen

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

#### 3.2 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekanntzugeben:

3.2.1 Der Beginn von Erdarbeiten ist vom Vorhabensträger unverzüglich, spätestens zwei Monate vorher, dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München (Abteilung B Praktische Bodendenkmalpflege Lineare Projekte), anzuzeigen, um mit dem Landesamt einvernehmlich die erforderlichen Schritte zur Vermeidung einer Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) festzulegen (vgl. auch A 3.8).

3.2.2 Dem Landratsamt Kitzingen, Kaiserstraße 4, 97318 Kitzingen, dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg, Servicestelle Würzburg, Tiepolostraße 6, 97070 Würzburg, und der Regierung von Unterfranken, Peterplatz 9, 97070 Würzburg, sind rechtzeitig sowohl Beginn als auch Vollendung der Bauarbeiten anzuzeigen. Werden die Anlagen in mehreren Bauabschnitten ausgeführt, so sind Beginn und Vollendung jedes Bauabschnittes anzuzeigen. Darüber hinaus ist dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg der Beginn der jeweils notwendigen Bauwasserhaltungen anzuzeigen (vgl. auch A 7.3.10).

3.2.3 Rechtzeitig vor Baubeginn sind die notwendigen Begleitmaßnahmen in Verbindung mit der Ferngasleitung FGN LNr. 1/35 der Ferngas Nordbayern GmbH mit dem örtlich zuständigen Leitungsbetrieb der E.ON Ruhrgas AG, Betriebsstelle Rimpar, abzustimmen.

#### 3.3 Immissionsschutz

3.3.1 Für die Fahrbahndecke ist ein Belag zu verwenden, der den Ansatz eines Korrekturwertes von - 2,0 dB(A) für dauerhaft lärmindernde Straßenoberflächen

( $D_{\text{Stro}}$ ) bei der Berechnung nach der Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV (Tabelle 4 der RLS-90) rechtfertigt. Der Vorhabensträger hat die lärmindernde Wirkung von - 2 dB(A) auf Dauer zu gewährleisten.

- 3.3.2 Die einschlägigen Vorschriften zum Schutz gegen Bau-, Geräte- und Maschinenlärm sowie über die Zulässigkeit von Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeit sind zu beachten.
- 3.3.3 Beim weiteren sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 vom Autobahnkreuz Biebelried bis zur Anschlussstelle Kitzingen/Schwarzach sind die Schalleinwirkungen aus dem Straßenverkehr auf der BAB A 3 für die schutzwürdigen Siedlungsgebiete insgesamt, d.h. auch unter Einbeziehung der Auswirkungen des verfahrensgegenständlichen dreistreifigen Ausbaus der Richtungsfahrbahn Nürnberg, des Vollausbaus der Richtungsfahrbahn Frankfurt und der Freigabe der Mainbrücke Dettelbach für den sechsstreifigen Straßenverkehr, zu ermitteln und an Hand der Immissionsgrenzwerte in § 2 der 16. BImSchV bzw. nach den dann geltenden Vorschriften zu beurteilen. Vor Freigabe des gesamten durchgehenden Fahrstreifens zwischen den beiden Knotenpunkten sind eventuelle erforderliche Lärmschutzmaßnahmen verbindlich festzulegen. In die Untersuchungen ist auch die lufthygienische Situation einzubeziehen.
- 3.4 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zur Erlaubnis)
  - 3.4.1 Die Vorschriften der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe (Anlagenverordnung - VAwS) in der jeweils gültigen Fassung sind zu beachten.
  - 3.4.2 An Gewässern oder zuführenden Gräben dürfen weder wassergefährdende Stoffe gelagert noch Fahrzeuge betankt werden.
  - 3.4.3 Die Bauarbeiten im Nahbereich der Gewässer haben so gewässerschonend wie möglich zu erfolgen. Eine Verunreinigung der Gewässer und das Einbringen von Stoffen in Gewässer, z.B. durch Abschwemmungen, sind während der Bauarbeiten außerhalb der zugelassenen Gewässerbenutzungen (vgl. A 7) zu vermeiden.
  - 3.4.4 In der weiteren Schutzzone des Wasserschutzgebietes für den Brunnen Mainstockheim dürfen keine Baustelleneinrichtungen oder Tankstellen errichtet werden.
  - 3.4.5 Baumaßnahmen im und am Gewässer des Rotamergrabens sowie der Einbau von Durchlässen usw. sind nach Möglichkeit im Sommerhalbjahr zu Zeiten normaler Wasserführung so gewässerschonend wie möglich durchzuführen.

- 3.5 Naturschutz und Landschaftspflege
- 3.5.1 Die nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen sind spätestens bis zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme (baulich) fertigzustellen, die übrigen landschaftspflegerischen Maßnahmen baldmöglichst, spätestens jedoch zwei Jahre nach Beendigung der Straßenbauarbeiten. Nach Abschluss der Arbeiten ist der Regierung von Unterfranken ein Verzeichnis in für das Ökoflächenkataster aufbereiteter Form zu übermitteln (Art. 6 b Abs. 7 BayNatSchG).
- 3.5.2 Bei den Gehölzpflanzungen im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen ist Pflanzgut aus regionalen forstlichen Herkünften bzw. autochthones Pflanzgut zu verwenden, soweit dies unter Ausschöpfung eines Pflanzzeitraumes von zwei bis drei Jahren möglich ist. Andernfalls ist Pflanzgut aus regionalen Herkünften zu verwenden.
- 3.5.3 Die einzelnen Schritte der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen einschließlich der Erstellung der Bepflanzungspläne sowie der Festlegung der Entwicklungsziele und Pflegekonzepte im Detail sind vor deren Ausführung mit der jeweils zuständigen unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt Kitzingen) einvernehmlich festzulegen.
- 3.5.4 Zur Abstimmung bei der Ausführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen sind mit der jeweils zuständigen unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt Kitzingen) Baustellenbesprechungen durchzuführen.
- 3.5.5 Bei Ausführung der Baumaßnahme ist durch fachkompetentes Personal sicherzustellen, dass die ausführenden Firmen nicht gegen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege verstoßen (ökologische Bauüberwachung).
- 3.5.6 Die Rodung von Bäumen und Waldflächen sowie das Roden, Abschneiden, Fällen oder eine sonstige Beeinträchtigung von Hecken, lebenden Zäunen, Feldgehölzen oder -gebüsch ist nur während der Vegetationsruhe (1. Oktober bis 28. Februar) zulässig.
- Abweichungen hiervon bedürfen der Zustimmung der unteren Naturschutzbehörde, soweit nicht eine gesonderte artenschutzrechtliche Ausnahme gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG (ab 01.03.2010: § 45 Abs. 7 BNatSchG) bei der höheren Naturschutzbehörde einzuholen ist.
- 3.5.7 Bäume, bei denen der Verdacht besteht, dass sie Fledermausquartiere (Baumhöhlen, Spalten, abstehende Rinde etc.) aufweisen, dürfen ausschließlich im Oktober gefällt werden. Die dafür im Vorfeld notwendige Markierung



der Bäume hat in dem Winter bzw. Frühjahr zu erfolgen, der/das der Fällung vorausgeht (laubfreier Zustand der Bäume).

3.5.8 Nach baulicher Herstellung sowie nach Erbringung der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege für die festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen ist jeweils in einer gemeinsamen Begehung durch Vertreter des Vorhabensträgers und der Naturschutzbehörden zu prüfen, ob die Ausgleichsmaßnahmen ordnungsgemäß ausgeführt sind bzw. die Zielsetzung der landschaftspflegerischen Begleitplanung erreicht ist. Hierüber ist die Planfeststellungsbehörde in Kenntnis zu setzen. Bei festgestellten fachlichen Mängeln in der Bauausführung ist eine Mängelbeseitigung durchzuführen; ggf. ist auch eine qualitative Nachbesserung der bereits hergestellten Maßnahmen vorzunehmen.

3.5.9 Beim Straßenbau anfallendes überschüssiges Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen abgelagert werden.

3.5.10 In Abhängigkeit vom Baufortschritt sind Pflanzmaßnahmen nach Möglichkeit abschnittsweise unmittelbar in der auf die technische Fertigstellung des Bauabschnitts folgenden Pflanzzeit vorzunehmen, damit die ökologische Ausgleichsfunktion möglichst frühzeitig ihre Wirksamkeit entfalten kann.

### 3.6 Bodenschutz und Abfallwirtschaft

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

- LAGA "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln - ",
- "Eckpunktepapier" des BayStMLU (Anforderungen an die Verfüllung von Gruben und Brüchen),
- LfU-Merkblatt 3.4/1 (Wasserwirtschaftliche Beurteilung der Lagerung, Aufbereitung und Verwertung von bituminösem Straßenaufbruch),
- Leitfaden „Anforderungen an die Verwertung von Bauschutt in technischen Bauwerken" sowie
- Bundes Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV).

Für die Ablagerung inerter Abfälle (insbesondere Bodenaushub, bisheriger Fahrbahnunterbau usw.), die im Rahmen der Baumaßnahme anfallen, im Bereich der plangegegenständlichen Ablagerungsflächen gelten die darin geregelten Anforderungen entsprechend.

3.6.2 Werden Bankette, Oberboden oder Dämme abgetragen, ist im Hinblick auf die mögliche erhebliche Schadstoffbelastung im Bereich der Autobahn und vor allem des Bankettschälguts eine Deklarationsanalytik durchzuführen und, so-

weit bautechnisch möglich und vertretbar, diese obere Bodenschicht getrennt vom übrigen Abtrag zu gewinnen. Das Bankettschälgut ist unter Beachtung des Untersuchungsergebnisses zu verwerten (LAGA "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln -", Boden II.1.2) oder zu beseitigen.

- 3.6.3 Soll Aushubmaterial mit einer Belastung  $> Z 0$  und  $< Z 2$  (LAGA "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln -", Boden II.1.2) mittels Wiedereinbaus verwertet, zwischengelagert oder abgelagert werden, ist der Nachweis der wasserwirtschaftlichen Eignung des jeweiligen Grundstücks zu erbringen. Für Zwischenlagerungen bis zu 14 Tagen ist kein Nachweis erforderlich.
- 3.6.4 Sofern bei Aushubarbeiten verdächtiges Material festgestellt wird, ist das zuständige Wasserwirtschaftsamt zu informieren und nach dessen Maßgabe ein Gutachter einzuschalten. Kontaminiertes Aushubmaterial ist zu separieren und bis zum Vorliegen der Untersuchungsergebnisse in geschlossenen Containern zwischenzulagern.
- 3.6.5 Der bei Abbrucharbeiten anfallende Bauschutt (Brücken, Unter-/Überführungen, Entwässerungseinrichtungen, Durchlässe etc.) ist zur Klärung des möglichen Verwertungs- bzw. Entsorgungsweges den gesetzlichen Vorschriften entsprechend zu deklarieren (Leitfaden "Anforderungen an die Verwertung von Bauschutt in technischen Bauwerken").
- 3.6.6 Oberboden ist grundsätzlich gesondert zu gewinnen und für den Fall, dass er nicht sofort weiterverwendet wird, getrennt vom Unterboden zu lagern. Für Oberboden darf während der Zwischenlagerung eine maximale Schütthöhe von 2 m nicht überschritten werden. Ein Befahren oder eine Verdichtung auf andere Weise ist zu vermeiden (DIN 18 300).
- 3.6.7 Werden für Baustelleneinrichtungen zeitweise landwirtschaftliche Nutzflächen beansprucht, so ist vor der Inanspruchnahme dieser Flächen der Oberboden abzutragen und zwischenzulagern (vgl. auch A 3.6.6). Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen sind zu rekultivieren. Dabei ist zu beachten, dass eingebrachtes Fremdmaterial bis in eine Tiefe von mindestens 80 cm entfernt werden muss. Die zu rekultivierende Fläche ist vor dem Aufbringen des vorher abgeschobenen Bodens mit einem Tieflockerungsgerät nach DIN 1185, Scharbreite mindestens 20 cm, auf mindestens 70 cm zu lockern und es ist ein Bodenschluss herzustellen. Danach ist der zwischengelagerte Oberboden aufzutragen und ein Bodenschluss zum Untergrund herzustellen.
- 3.6.8 Bei Verunreinigung des Bodens von vorübergehend in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Nutzflächen durch Fette, Öle u.a. ist der verunreinigte Boden nach Maßgabe des zuständigen Wasserwirtschaftsamtes, der zustän-

digen Kreisverwaltungsbehörde bzw. der betroffenen Gemeinde auszutauschen.

- 3.7 Land- und Forstwirtschaft sowie Wege
- 3.7.1 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.
- 3.7.2 Alle während der Bauausführung in Anspruch genommenen Wege und sonstigen Flächen sind nach Beendigung der Baumaßnahme - in Abstimmung mit dem zuständigen Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und dem jeweiligen Baulastträger bzw. Unterhaltungspflichtigen - entsprechend der vorherigen Nutzung wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen (vgl. A 3.6.7 und A 9).
- 3.7.3 Es ist sicherzustellen, dass die Feld- und Waldwege, die im Rahmen der Bauausführung vorübergehend in Anspruch genommen werden, auch während der Bauphase vom land- bzw. forstwirtschaftlichen Verkehr genutzt werden können.
- 3.7.4 Während der Bauzeit darf, soweit möglich, der land- und forstwirtschaftliche Verkehr nur kurzzeitig unterbrochen werden. Entsprechende Lichtraumprofile sind während der Erntezeit möglichst freizuhalten oder es ist zumindest eine Umfahrung in zumutbarer Entfernung zu ermöglichen. Unvermeidbare kurzzeitige Sperrungen sind rechtzeitig vorher bekannt zu geben.
- 3.7.5 Zur Feststellung möglicher nachteiliger Auswirkungen durch vorübergehende Inanspruchnahme hat der Vorhabensträger geeignete Beweissicherungen vorzunehmen. Die Beweissicherung der während der Bauausführung vorübergehend in Anspruch genommenen land- und forstwirtschaftlichen Flächen und Wege ist den betreffenden Gemeinden bzw. Eigentümern rechtzeitig vorher bekannt zu geben. Nach Abschluss der Bauarbeiten hat eine entsprechende Übergabe zu erfolgen (vgl. auch A 9).
- 3.7.6 Die Funktionsfähigkeit des Grabensystems in der Flur ist auch während der Bauzeit sicherzustellen.
- 3.7.7 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.
- 3.7.8 Die von den Baumaßnahmen betroffenen Waldbesitzer sind rechtzeitig über den Zeitplan und den Fortgang der Bauarbeiten zu informieren.

### 3.8 Denkmalpflege (vgl. auch A 3.2.1)

3.8.1 Alle mit der Durchführung des Projektes betrauten Personen sind darauf hinzuweisen, dass bei den Erdarbeiten auftretende Funde von Bodendenkmälern unverzüglich dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege oder der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde (Landratsamt Kitzingen) zu melden sind (Art. 8 Abs. 1 DSchG) und die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen sind, wenn nicht die zuständige untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG).

3.8.2 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Ausführungsplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

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

Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im vorgenannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen dem Vorhabensträger und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

### 3.9 Brand- und Katastrophenschutz

3.9.1 Die Zufahrt zu den Baustellen sowie die Betriebsumfahrt muss sowohl während der Bauzeit als auch nach Abschluss der Bauarbeiten für Feuerwehrfahrzeuge von mindestens 10 t Achslast, einer Breite von 2,50 m und einer Höhe von 3,50 m grundsätzlich sichergestellt sein. Die zuständige Kreisbrandinspektion des Landkreises Kitzingen sowie die alarmierende Stelle (Amt für Zi-

vil- und Brandschutz der Stadt Würzburg als zukünftige integrierte Leitstelle) sind im Rahmen einer Bauablaufbesprechung entsprechend zu informieren.

- 3.9.2 Die Löschwasserversorgung muss sowohl für die vorhandenen Schutzobjekte als auch für die Baustellen sichergestellt werden. Falls Wasserleitungen und damit zusammenhängend auch Hydranten abgesperrt, abgebaut oder verlegt werden, sind dafür Ersatzmaßnahmen vorzusehen. Die zuständige Kreisbrandinspektion des Landkreises Kitzingen und die alarmierende Stelle (Amt für Zivil- und Brandschutz der Stadt Würzburg als zukünftige integrierte Leitstelle) sind über diese Maßnahmen zu informieren.
- 3.9.3 Die Brand- und Unfallmeldung muss auch für die Bauzeit sichergestellt werden.
- 3.9.4 Falls im Zuge der Baumaßnahmen bestehende Anschlussstellen und Auffahrten oder auch andere Straßen- und Verkehrswege (Betriebsumfahrt) gesperrt werden und nicht benutzt werden können, sind die zuständige Kreisbrandinspektion des Landkreises Bad Kissingen, die betroffenen Feuerwehren und die für die Feuerwehralarmierung zuständigen Stellen rechtzeitig zu informieren.
- 3.10 Leitungsträger
  - 3.10.1 N-ERGIE Netz GmbH
    - 3.10.1.1 Im Bereich dieser Versorgungsanlagen der 20-kV-Freileitung sowie der 20-kV-Kabel der N-ERGIE dürfen keine Baustelleneinrichtungen oder Materiallager eingerichtet werden.
    - 3.10.1.2 Rechtzeitig vor Baubeginn (mindestens acht Wochen vorher) hat der Vorhabensträger eine Einweisung der N-ERGIE Netz GmbH zu veranlassen, um die Sicherheitsbestimmungen für die 20-kV-Freileitung und für das Kabel während der Baumaßnahme (Einsatz von Baufahrzeugen) einhalten zu können.
  - 3.10.2 E.ON Ruhrgas AG
    - Im Schutzbereich der Ferngasleitung FGN LNr. 1/35 der E.ON Ruhrgas AG BWV lfd.Nr. 14 (Unterlage 7.2) vorgesehene Begleitmaßnahmen (z.B. die Einrichtung von Baustraßen oder Lagerflächen) sind frühzeitig vor Baubeginn mit dem örtlich zuständigen Leitungsbetrieb (Betriebsstelle Rimpar der E.ON Ruhrgas AG) abzustimmen.



3.11 Mittelbar enteignende Planfestsetzungen

3.11.1 Die im Bereich von 10 m, gemessen ab dem Fahrbahnrand der BAB A 3, gelegenen Teile von Grundstücken, die nach der verfahrensgegenständlichen Maßnahme noch für die landwirtschaftliche Nutzung zur Verfügung stehen, sind auf entsprechende Anforderung des jeweiligen Eigentümers hin gegen entsprechende Entschädigung zu übernehmen. Alternativ ist auf entsprechende Anforderung des jeweiligen Eigentümers hin eine Entschädigung dafür zu gewähren, dass diese Teile der Grundstücke aufgrund der Kontamination des Bodens nicht weiter landwirtschaftlich genutzt werden. Diese Rechte können binnen fünf Jahren nach Verkehrsfreigabe der plangegegenständlichen Maßnahme geltend gemacht werden. Der Vorhabensträger hat die betroffenen Eigentümer auf diese Rechte und die vorgenannte Befristung spätestens mit der Verkehrsfreigabe der plangegegenständlichen Maßnahme hinzuweisen.

3.11.2 Bei der Bepflanzung der Straßen-, Ausgleichs- und Ersatzflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

4. Entscheidung über Einwendungen

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Roteintragungen oder durch Zusagen des Maßnahmeträgers berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

5. Entscheidung über 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.

6. Ausnahmen und Befreiungen

Die nach Art. 13 d, Art. 13 e, Art. 49 Abs. 1 BayNatSchG und § 43 Abs. 8 BNatSchG erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen von den Verboten, Geboten und Beschränkungen des BayNatSchG und des BNatSchG sowie der aufgrund dieser Gesetze erlassenen Rechtsverordnungen werden durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt.

Dieser Planfeststellungsbeschluss ersetzt auch die nach § 27 Abs. 2 KrW-/AbfG erforderliche Ausnahme von der Verpflichtung, Abfälle nur in den dafür zugelassenen Anlagen oder Einrichtungen (Abfallentsorgungsanlagen) zu behandeln, zu lagern oder abzulagern, und steht insoweit unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs.

7. Gehobene Erlaubnis für Gewässerbenutzung

7.1 Gegenstand der Erlaubnis

7.1.1 Dem Vorhabensträger wird gemäß Art. 16 Abs. 1 BayWG i.V.m. § 7 WHG die widerrufliche gehobene Erlaubnis erteilt, Oberflächenwasser aus der Straßentwässerung der verfahrensgegenständlichen BAB A 3 sowie der insoweit anzupassenden Straßen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz in den Rotamergraben einzuleiten sowie im Zuge von Wasserhaltungen Grundwasser zutage zu leiten bzw. zu fördern, abzusenken, abzuleiten und zusammen mit dem in den Baugruben anfallenden Niederschlagswasser in oberirdische Gewässer einzuleiten.

7.1.2 Die erlaubten Gewässerbenutzungen dienen dem Zweck der Beseitigung des Niederschlagswassers von der Straßenoberfläche einschließlich Nebenflächen wie Böschungen, Bankette, Parkflächen und Außeneinzugsgebieten sowie der Sicherung der technischen Ausführungen der Baumaßnahmen, die mit den Eingriffen in das Grundwasser (sog. Bauwasserhaltungen) verbunden sind.

7.1.3 Den Benutzungen liegen die unter A 2 dieses Beschlusses aufgeführten Planfeststellungsunterlagen, insbesondere die Ergebnisse der wassertechnischen Berechnungen (Unterlage 13.1), der Lageplan Einzugsgebiete (Unterlage 13.2), und der Systemplan des Absetz- und Regenrückhaltebeckens (Unterlage 13.3), zugrunde, sofern in diesem Beschluss nichts anderes bestimmt ist.

7.1.4 Umfang der erlaubten Benutzung

Die Erlaubnis gewährt die widerrufliche Befugnis, das anfallende Niederschlagswasser in dem in nachfolgender Tabelle genannten Umfang (Gesamteinleitung) an der jeweiligen Einleitungsstelle in den angegebenen Vorfluter einzuleiten. Sie gewährt zudem die widerrufliche Befugnis, Grundwasser in dem für die Durchführung der Baumaßnahme nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik notwendigen Umfang zutage zu leiten, abzusenken und in oberirdische Gewässer einzuleiten.

### Zusammenstellung der Einleitungen

Einleitung	Bau-km	Gemarkung / Fl.Nr.	Vorfluter	Vorbehandlung/Rückhaltung
E1	303+200 links	Bibergau Fl.Nr. 570	Rotamergraben	Absetz- und Regenrückhalte- becken 303-1L Zufluss: $Q_{r15,1} = 410$ l/s Abfluss: $Q_{Drossel} = 30$ l/s
<i>E2</i>	<i>304+100</i> <i>links</i>	<i>Bibergau</i> <i>Fl.Nr. 570</i>	<i>Rotamergraben</i>	<i>Regenklär- und Regenrück-</i> <i>haltebecken 304-1L</i> <i>Einleitmenge bleibt unver-</i> <i>ändert</i>
<i>E4</i>	<i>305+690</i> <i>rechts</i>	<i>Mainstockheim</i> <i>Fl.Nr. 2245</i>	<i>Rotamergraben</i>	<i>Regenklär- und Regenrück-</i> <i>haltebecken 305-1R</i> <i>Einleitmenge bleibt unver-</i> <i>ändert</i>
A1	305+035 links	Bibergau Fl.Nr. 570	Rotamergraben	Einleitung Oberflächenwas- ser aus Außeneinzugsgebiet

Die kursiv aufgeführten Einleitungen der Entwässerungsabschnitte E 2 und E 4 sind nicht Gegenstand dieser Erlaubnis, sondern hier nur nachrichtlich genannt. Soweit die Einleitungen der Entwässerungsabschnitte E 2 und E 4 schon durch die bestehende Erlaubnis des Planfeststellungsbeschlusses vom 09.09.2004, Nr. 225-4354.1-3/03 (Vollausbau der Richtungsfahrbahn Frankfurt von Mainbrücke Dettelbach bis zum Autobahnkreuz Biebelried), in der Fassung der Plangenehmigung vom 06.10.2005, Nr. 32-4354.1-3/03, abgedeckt werden, werden sie hier nur zur Klarstellung nachrichtlich erwähnt. Im Übrigen wird diese Erlaubnis entsprechend modifiziert, wobei sich die maximalen Einleitungsmengen in l/s nicht erhöhen dürfen; anderenfalls wäre unter Vorlage geeigneter Unterlagen noch eine dahingehende Erlaubnis zu beantragen.

#### 7.2

#### Beschreibung der Anlagen

Die Anlagen der Straßenentwässerung sind in den planfestgestellten Unterlagen, insbesondere in den Unterlagen 1, 7.2 und 13, dargestellt und beschrieben, worauf hier Bezug genommen wird.

### 7.3 Nebenbestimmungen zur gehobenen Erlaubnis

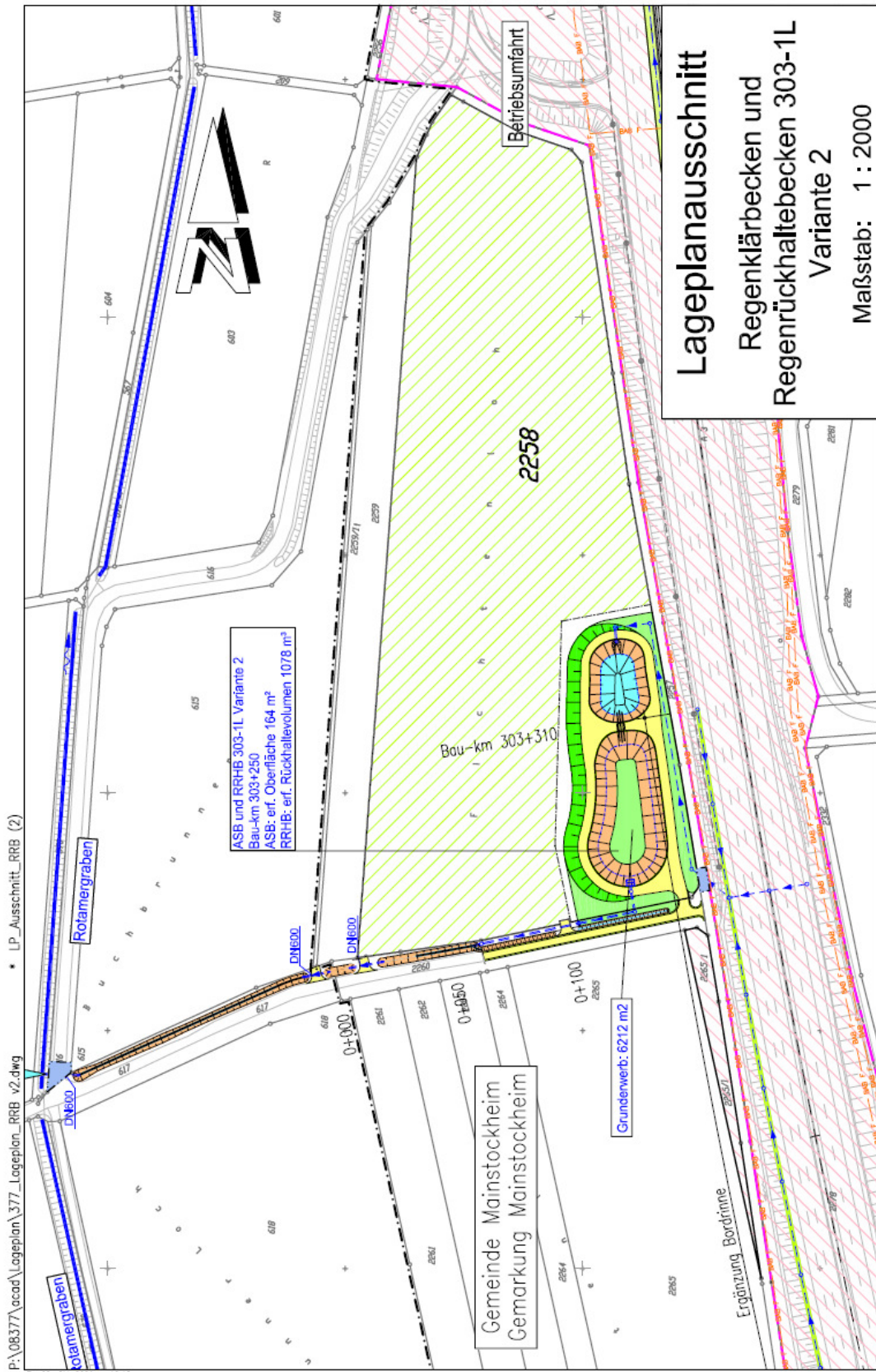
Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes und des Bayerischen Wassergesetzes mit den dazu ergangenen Verordnungen gemäß den hiernach bestehenden Rechten, Verpflichtungen und Vorbehalten maßgebend.

Darüber hinaus gelten folgende Nebenbestimmungen:

- 7.3.1 Der Vorhabensträger hat die gesamten Anlagen der Straßenentwässerung einschließlich Regenrückhalte- und Absetzbecken plan- und sachgemäß unter Beachtung der in diesem Beschluss angeordneten Nebenbestimmungen sowie nach den geltenden Vorschriften und allgemein anerkannten Regeln der Technik auszuführen.
- 7.3.2 Der Vorhabensträger ist für die ordnungsgemäße Überwachung, den ordnungsgemäßen Betrieb und die ordnungsgemäße Unterhaltung der gesamten Entwässerungseinrichtungen verantwortlich.
- 7.3.3 Die vorgesehenen Absetz- und Regenrückhaltebecken sind in einem guten und betriebssicheren Zustand zu halten. Die Becken sind mindestens einmal jährlich zu kontrollieren und bedarfsgerecht zu räumen. Die Entsorgung des Räumgutes hat nach den gültigen abfallrechtlichen Vorschriften zu erfolgen.
- 7.3.4 Das Absetz- und Regenrückhaltebecken 303-1L (BWV lfd.Nr. 8, Unterlage 7.2) ist unter Beibehaltung der Größe, des Rückhaltevolumens und der Einleitungsmenge gemäß dem mit Schreiben des Vorhabensträgers vom 26.10.2009 (Erwiderung zum Vorbringen des Amtes für Ländliche Entwicklung Unterfranken) vorgelegten Lageplanausschnitt "Variante 2" parallel zur BAB A 3 statt parallel zum Privatweg Fl.Nr. 2260 der Gemarkung Mainstockheim zu bauen (vgl. folgende Skizze).

### Lageskizze ASB/RHB 303-1L

Hinweis: Die Abbildung des Lageplans entspricht nicht dem angegebenen Maßstab, der abgebildete "Nordpfeil" weist nach Osten.





- 7.3.5 Das eingeleitete Niederschlagswasser darf keine für die aufnehmenden Gewässer schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen sowie mit dem Auge wahrnehmbare Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen.
- 7.3.6 Die Einleitungsstellen sind in Abstimmung mit dem Gewässerunterhaltungspflichtigen gegen Abschwemmungen und Auskolkungen ausreichend zu sichern.
- 7.3.7 Sollten nachweislich durch die gegenständlichen Einleitungen verstärkt Erosionen oder andere Beeinträchtigungen an den aufnehmenden Gräben und Gewässern auftreten, hat der Vorhabensträger entsprechende Abhilfemaßnahmen in Abstimmung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt zu ergreifen.
- 7.3.8 Bei der Pflege von Pflanz- und Rasenflächen im Bereich der Entwässerungseinrichtungen ist auf Pestizide zu verzichten.
- 7.3.9 Sollten nachweislich durch die geplanten Einleitungen Mehrkosten bei der Unterhaltung von Vorflutgewässern entstehen, hat sich der Träger des Vorhabens an der Unterhaltung der Vorflutgewässer entsprechend der Einwirkung des zugeführten Oberflächenwassers zu beteiligen (Übernahme der Unterhaltungsmehrkosten).
- 7.3.10 Die mit der Bauausführung verbundenen Bauwasserhaltungen sind nach folgenden Maßgaben durchzuführen:
- 7.3.10.1 Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass das Grundwasser vor jeglicher Verunreinigung geschützt wird. Im Grundwasserbereich dürfen wassergefährdende Stoffe nicht gelagert, abgefüllt, umgeschlagen oder anderweitig verwendet werden.
- 7.3.10.2 Das bei der Bauwasserhaltung anfallende Wasser darf keine nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften erfahren. Insbesondere ist die Wasserhaltung so zu betreiben, dass Gewässerverunreinigungen nicht erfolgen. Bei Bedarf sind in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg vor Einleitung des Wassers in Gewässer ausreichend bemessene Absetzanlagen vorzuschalten.
- 7.3.10.3 Der Vorhabensträger hat für Schäden, die durch die Eingriffe in das Grundwasser verursacht werden, aufzukommen. Eventuell erforderliche Beweissicherungsmaßnahmen sind in Abstimmung dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg rechtzeitig vor Beginn der Maßnahme durchzuführen.
- 7.3.11 Die Erlaubnis wird unbefristet erteilt.

## 8. Straßenrechtliche Verfügungen

### 8.1 Bundesfernstraßen

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

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

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

### 8.2 Straßenklassen nach Bayerischem Straßen- und Wegegesetz

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

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

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

samwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

9. Sondernutzungen

Das im Bereich des planfestgestellten Bauvorhabens gelegene öffentliche Straßen- und Wegenetz - mit Ausnahme der öffentlichen Feld- und Waldwege (dafür bedarf es einer gesonderten bürgerlich-rechtlichen Gestattung) - darf, soweit und solange es für die Realisierung des Vorhabens erforderlich ist, durch Baufahrzeuge auch insoweit in Anspruch genommen werden, als diese Benutzung über den Gemeingebrauch hinausgeht.

Rechtzeitig vor Baubeginn hat der Vorhabensträger den jeweils betroffenen Baulastträgern mitzuteilen, welche Straßen und Wege von dieser Sondernutzung betroffen sind. Gleichzeitig hat der Vorhabensträger den Zustand der betroffenen Straße und Wege zum Zweck der Beweissicherung unter Beteiligung des jeweiligen Straßenbaulastträgers und - auf dessen Wunsch - unter Beteiligung eines unabhängigen Sachverständigen festzuhalten.

Die betroffenen Straßen und Wege sind vom Vorhabensträger auf dessen Kosten nach Durchführung der Baumaßnahme wieder in den Zustand zu versetzen, der im Zuge der Beweissicherung festgehalten worden ist (vgl. auch A 3.7.2 und A 3.7.5).

Ungeachtet der Tatsache, dass es für die Sondernutzung an öffentlichen Feld- und Waldwegen einer gesonderten bürgerlich-rechtlichen Gestattung bedarf, werden die soeben genannten Maßnahmen zur rechtzeitigen Information, Beweissicherung und Wiederherstellung dem Vorhabensträger auch für diese Wege auferlegt, außer im Rahmen der bürgerlich-rechtlichen Gestattung der Sondernutzung wird abweichend hiervon ausdrücklich etwas anderes geregelt.

10. Kosten des Verfahrens

Der Freistaat Bayern trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Planfeststellungsbeschluss werden keine Gebühren und Auslagen erhoben.

## B

### Sachverhalt

#### 1. Antragstellung

Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Autobahndirektion Nordbayern, Flaschenhofstraße 55, 90402 Nürnberg (Vorhabensträger), hat mit Schreiben vom 26.06.2009 die Planfeststellung für den Vollausbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg zwischen dem AK Biebelried und der Mainbrücke Dettelbach (Bau-km 303+480 bis Bau-km 305+800) beantragt.

#### 2. Beschreibung des Vorhabens

##### 2.1 Planerische Beschreibung

Die vorliegende Planung hat den Vollausbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg der BAB A 3 im Abschnitt AK Biebelried – Mainbrücke Dettelbach zum Inhalt. Sie ist damit Teil des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 in einem größeren Abschnitt, der sich vom Autobahnkreuz Biebelried bis zum Autobahnkreuz Fürth/Erlangen erstreckt und in mehrere Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt ist. Für den Vollausbau der Richtungsfahrbahn Frankfurt liegt in diesem Abschnitt (von Betr.-km 302+035 bis Betr.-km 306+350) ein Planfeststellungsbeschluss vom 09.09.2004, Nr. 225-4354.1-3/03 i.d.F. der Plangenehmigung vom 06.10.2005, Nr. 32-4354.1-3/03, für Änderung des Regenklär- und Regenrückhaltebeckens bei Betr.-km 305+600, und des Bescheids der Regierung von Unterfranken vom 25.08.2008, Nr. 32-4354.1-3/03, für die Ergänzung von Sickermulden bei Betr.-km 302+025 bis Betr.-km 303+350 vor. Außerdem schließt die gegenständliche Maßnahme unmittelbar an den Planfeststellungsabschnitt für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 zwischen der Anschlussstelle Würzburg/Randersacker und dem Autobahnkreuz Biebelried (Bau-km 293+800 bis Bau-km 303+480) an, der mit Beschluss vom 16.12.2005, Nr. 32-4354.1-4/04, planfestgestellt wurde.

Die Länge des gegenständlichen Planfeststellungsabschnittes (Richtungsfahrbahn Nürnberg) der BAB A 3 beträgt 2,32 km. Der Planfeststellungsabschnitt beginnt ca. 2 km östlich des Autobahnkreuzes Biebelried südlich der Ortschaft Bibergau im Bereich einer Betriebsumfahrt und endet am Widerlager der Mainbrücke Dettelbach der BAB A 3, deren Erneuerung und entsprechende Auslegung für den sechsstreifigen Ausbau der Autobahn bereits mit Plangenehmigung vom 19.06.2000, Nr. 225-4354.1-1/00, zugelassen wurde.

## 2.2 Bauliche Beschreibung

Die Baulänge der durchgehenden Strecke der Richtungsfahrbahn Nürnberg der BAB A 3 beträgt im verfahrensgegenständlichen Abschnitt 2,32 km. Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 erfolgt im gesamten Bereich vom Autobahnkreuz Biebelried bis zum Autobahnkreuz Fürth/Erlangen in einem einheitlich festgelegten Querschnitt (SQ 36) mit 36,00 m Kronenbreite, basierend auf dem Regelquerschnitt RQ 35,5. In der Streckenführung werden lediglich geringfügige Anpassungen in der Höhe vorgenommen, der Streckenverlauf orientiert sich an der bestehenden BAB A 3, die in der Gegenrichtung bereits dreistreifig ausgebaut ist. Am Beginn des Planfeststellungsabschnittes ist durch die gegenständliche Maßnahme die bestehende Umfahrt für den Autobahnbetriebsdienst bei Bau-km 303+710 einschließlich des dort vorhandenen öffentlichen Feld- und Waldweges anzupassen. Des Weiteren wird ein zusätzliches Absetz- und Regenrückhaltebecken vorgesehen, wofür ein privater Weg auf ca. 100 m auszubauen sein wird.

Wegen der Einzelheiten wird auf die Planfeststellungsunterlagen Bezug genommen.

## 3. Vorgängige Planungsstufen

### 3.1 Bedarfsplan für Bundesfernstraßen

Der verfahrensgegenständliche Bereich der BAB A 3 ist im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen dem vordringlichen Bedarf zugeordnet (vgl. Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG).

### 3.2 Raumordnung und Landesplanung

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern - LEP - vom 08.08.2006, GVBl. S. 471) sind in Teil B V in den Nrn. 1.1.6, 1.4.1 und 1.4.2 die das Verkehrswesen im Allgemeinen und den Straßenbau im Besonderen betreffenden fachlichen Ziele definiert. Danach kommt der Schaffung einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrszunahme, bedingt durch geänderte Mobilitätsansprüche der Gesellschaft, die zunehmende Arbeitsteilung in der Wirtschaft sowie die Osterweiterung der Europäischen Union besondere Bedeutung zu. Die Bundesfernstraßen sollen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz für den weiträumigen Verkehr bilden. Um bei steigendem Verkehrsaufkommen ihre Funktion weiter erfüllen zu können, sollen die Bundesfernstraßen erhalten, saniert und bedarfsgerecht ausgebaut werden. Für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der bestehenden europäischen Transversalen soll u.a. die BAB A 3 von Aschaffenburg über Würzburg bis Nürnberg vorrangig sechsstreifig ausgebaut werden. Die Aspek-

te des Naturschutzes, der Landschaftspflege, des Flächensparens und des Immissionsschutzes sollen beim Verkehrswegeaus- und -neubau berücksichtigt werden.

#### 4. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

##### 4.1 Auslegung

Nach Beantragung der Planfeststellung durch den Vorhabensträger mit Schreiben vom 26.06.2009 lagen die Planfeststellungsunterlagen nach öffentlicher und jeweils ortsüblicher Bekanntmachung an folgenden Stellen zur allgemeinen Einsicht aus:

- Stadt Dettelbach,  
Luitpold-Baumann-Straße 1, 97337 Dettelbach
- Verwaltungsgemeinschaft Kitzingen (für die Gemeinde Mainstockheim),  
Kaiserstraße 37, 97318 Kitzingen.

In der ortsüblichen Bekanntmachung der Stadt Dettelbach und der Verwaltungsgemeinschaft Kitzingen (in der Gemeinde Mainstockheim) wurde jeweils darauf hingewiesen, dass jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der jeweiligen Auslegungsfrist gegen den Plan Einwendungen erheben kann und dass die nach Naturschutzrecht anerkannten Vereine sowie sonstige Vereinigungen, soweit diese sich für den Umweltschutz einsetzen und nach den gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten vorgesehenen Verfahren anerkannt sind (Vereinigungen), bis zum Ablauf der vorgenannten Frist zu dem Vorhaben Stellung nehmen können. Hingewiesen wurde des Weiteren darauf, dass Einwendungen oder Äußerungen schriftlich oder zur Niederschrift bei der Stadt Dettelbach, der Verwaltungsgemeinschaft Kitzingen oder bei der Regierung von Unterfranken zu erheben bzw. abzugeben sind, dass Einwendungen und Stellungnahmen, die elektronisch übermittelt werden (E-Mail), unzulässig sind und dass Einwendungen, aber auch Stellungnahmen von Vereinigungen, nach Ablauf der jeweiligen Einwendungs- bzw. Stellungnahmefrist ausgeschlossen sind.

Durch öffentliche Bekanntmachung gemäß § 17 FStrG i.V.m. Art. 72 Abs. 2 und Art. 17 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG wurde in den einschlägigen regionalen Tageszeitungen und im Amtsblatt der Regierung von Unterfranken auf die Auslegung durch die Stadt Dettelbach und die Verwaltungsgemeinschaft Kitzingen (für die Gemeinde Mainstockheim) hingewiesen.

Es wurde u.a. auch darauf hingewiesen, dass bei Äußerungen, die von mehr als 50 Personen auf Unterschriftenlisten unterzeichnet oder in Form vervielfältigter gleichlautender Texte eingereicht werden (gleichförmige Eingaben), ein

Unterzeichner mit Namen, Beruf und Anschrift als Vertreter der übrigen Unterzeichner für das Verfahren zu bezeichnen ist, soweit er nicht von ihnen als Bevollmächtigter bestellt ist, dass diese Angaben deutlich sichtbar auf jeder mit einer Unterschrift versehenen Seite enthalten sein müssen und Vertreter nur eine natürliche Person sein kann, da andernfalls diese Äußerungen unberücksichtigt bleiben können (§ 17 FStrG i.V.m. Art. 17 Abs. 2 und Abs. 1 BayVwVfG).

Die namentlich bekannten, nicht ortsansässigen Betroffenen wurden, soweit geboten, durch die Stadt Dettelbach und die Verwaltungsgemeinschaft Kitzingen vom Anhörungsverfahren benachrichtigt.

#### 4.2 Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Mit Schreiben vom 30.06.2009 forderte die Regierung von Unterfranken die nachfolgend genannten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange auf, zu dem Vorhaben Stellung zu nehmen:

1. Stadt Dettelbach
2. über Verwaltungsgemeinschaft Kitzingen  
Gemeinde Mainstockheim
3. Amt für Ländliche Entwicklung Unterfranken
4. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen
5. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg
6. Bayer. Bauernverband - Hauptgeschäftsstelle Unterfranken -
7. Bayerischer Industrieverband Steine und Erden e.V.
8. Bayer. Landesamt für Denkmalpflege - Außenstelle Bamberg -
9. Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Referat Z III
10. Bayer. Landesamt für Umwelt
11. Bayerischer Waldbesitzerverband e.V.
12. Bezirk Unterfranken - Fachberater und Sachverständiger für Fischerei -
13. Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
14. Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH
15. über Verwaltungsgemeinschaft Kitzingen  
Gemeinde Albertshofen
16. Immobilien Freistaat Bayern, Regionalvertretung Unterfranken
17. Landratsamt Kitzingen
18. N-ERGIE Aktiengesellschaft
19. PLEdoc Gesellschaft für Dokumentationserstellung und -pflege mbH
20. Polizeipräsidium Unterfranken
21. Regierung von Oberfranken - Bergamt Nordbayern -
22. Regierung von Mittelfranken
23. Regionaler Planungsverband Würzburg
24. Staatliches Bauamt Würzburg
25. Vermessungsamt Würzburg



- 26. Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg - Servicestelle Würzburg -
- 27. Wasser- und Schifffahrtsamt Schweinfurt
- 28. Wehrbereichsverwaltung Süd

Außerdem wurden die Sachgebiete 10 (Sicherheit und Ordnung, Prozessvertretung), 12 (Kommunale Angelegenheiten), 20 (Wirtschaftsförderung, Beschäftigung), 24 (Raumordnung, Landes- und Regionalplanung), 30.1 (Hochbau), 31 (Straßenbau), 34 (Städtebau, Wohnungswesen), 50 (Technischer Umweltschutz), 51 (Naturschutz), 52 (Wasserwirtschaft) und 55.1 (Rechtsfragen Umwelt) der Regierung von Unterfranken beteiligt bzw. von der Planung in Kenntnis gesetzt.

Die Regierung von Unterfranken sah von einem förmlichen Erörterungstermin ab.

Im Einzelnen wird zum Verfahrensablauf auf die einschlägigen Verfahrensakte Bezug genommen sowie ferner auf weitere Ausführungen zum Verfahren in diesem Beschluss im jeweiligen systematischen Zusammenhang verwiesen.

## C

### Entscheidungsgründe

Der Plan wird entsprechend dem Antrag der Autobahndirektion Nordbayern, jedoch mit verschiedenen Nebenbestimmungen festgestellt, da das Projekt 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 bzw. kann auf der Grundlage entsprechender Ausnahmen oder Befreiungen zugelassen werden. Die Planung entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

Dieses Ergebnis beruht auf folgenden Gegebenheiten und Überlegungen:

1.                   Verfahrensrechtliche Beurteilung

1.1                  Zuständigkeit der Regierung von Unterfranken

Die Regierung von Unterfranken ist sachlich (§ 17 b Nr. 6 Satz 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.

1.2                  Erforderlichkeit der Planfeststellung

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

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des 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 Satz 1 FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 17 Satz 1 FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG. Die Regierung kann jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden (§ 14 WHG). Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen

nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

### 1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für den geplanten Vollausbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 zwischen dem AK Biebelried und der Mainbrücke Dettelbach ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen (§ 3 e Abs. 1 Nr. 2 UVPg). Es handelt sich hier um die Änderung eines Vorhabens (nämlich einer Bundesautobahn), für das als solches eine UVP-Pflicht besteht (§ 3 b Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Nr. 14.3 der Anlage I zum UVPg). Eine Vorprüfung im Einzelfall i.S.d. § 3 c Sätze 1 und 3 UVPg hat ergeben, dass die Änderung bzw. Erweiterung durch den Vollausbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann (vgl. im Einzelnen C 2 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

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

### 1.4 Raumordnungsverfahren

Das gegenständliche Vorhaben entspricht den Zielen der Raumordnung, ein Raumordnungsverfahren wurde vonseiten der höheren Landesplanungsbehörde oder des Regionales Planungsverbandes nicht für erforderlich gehalten.

### 1.5 Verträglichkeitsprüfung gemäß der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutz-Richtlinie

Am östlichen Ende des Untersuchungsgebietes liegt außerhalb des Planfeststellungsabschnittes die Teilfläche 13 des FFH-Gebietes "Mainaue zwischen Grafenrheinfeld und Kitzingen", das als solches an die EU-Kommission gemeldet wurde. Mit Entscheidung der EU-Kommission vom 12.12.2008 wurde es in die Liste von gemeinschaftlicher Bedeutung nach der FFH-RL unter der Bezeichnung DE6127371 - Mainaue zwischen Grafenrheinfeld und Kitzingen - aufgenommen (vgl. ABl. EU Nr. L 12 vom 13.02.2009, Seite 63).

Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung eines FFH-Gebietes in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind, die ein solches Gebiet jedoch einzeln oder in Zusammenwirkung mit anderen Plänen und Projekten erheblich beeinträchtigen könnten, erfordern eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für dieses Gebiet festgesetzten Erhaltungszielen (Art. 6

Abs. 3 Satz 1 FFH-RL). Das Gleiche gilt für Europäische Vogelschutzgebiete, die in der VoGEV aufgeführt sind (Art. 7 FFH-RL). Vor ihrer Zulassung sind solche Projekte auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung oder eines Europäischen Vogelschutzgebietes zu überprüfen (§ 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG; Art. 49 a Abs. 1 i.V.m. Art. 13 c Abs. 2 BayNatSchG). Projekte sind dabei Vorhaben und Maßnahmen innerhalb (oder außerhalb) eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung oder eines Europäischen Vogelschutzgebietes, soweit sie, einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen, geeignet sind, ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung oder ein Europäisches Vogelschutzgebiet erheblich zu beeinträchtigen (Art. 13 c Abs. 2 BayNatSchG).

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, Art. 13 c Abs. 2 BayNatSchG). 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, Art. 49 a Abs. 2 Sätze 1 und 2 BayNatSchG), 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, Art. 49 a Abs. 4 BayNatSchG). Werden prioritäre Lebensräume und/oder Arten erheblich beeinträchtigt, können als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nur solche im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Landesverteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder den maßgeblich günstigen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt geltend gemacht werden. Sonstige Gründe können nur dann berücksichtigt werden, wenn zuvor eine Stellungnahme der EU-Kommission eingeholt wurde (§ 34 Abs. 4 BNatSchG, Art. 49 a Abs. 2 Satz 3 BayNatSchG). Dies festzustellen ist Sache der FFH-Ausnahmeprüfung, die sich an die FFH-Verträglichkeitsprüfung anschließt, wenn dort festgestellt wurde, dass das Vorhaben grundsätzlich unzulässig ist (vgl. Nr. 6.1 Leitfaden FFH-VP).

Nach Prüfung der eingereichten Vorabzüge der Planfeststellungsunterlagen kam die Regierung von Unterfranken im Rahmen der FFH-Vorprüfung (Phase 1) zu dem Ergebnis, dass durch den Vollausbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg der BAB A 3 im gegenständlichen Abschnitt selbst keine Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes ausgehen können. Sie können sicher ausgeschlossen werden.

Daher war eine Verträglichkeitsprüfung im engeren Sinne (Phase 2) - als unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens - nicht vorzunehmen. Dieses Ergebnis wurde von Seiten der höheren Naturschutzbehörde bestätigt. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C 3.7.5.3 Bezug genommen.

Europäische Vogelschutzgebiete befinden sich nicht innerhalb des Untersuchungsgebietes.

## 1.6 Sonstige verfahrensrechtliche Fragen

Da es sich bei dem Vorhaben um eine Bundesfernstraße handelt, konnte gemäß § 17 a Nr. 5 Satz 1 FStrG von einer förmlichen Erörterung i.S.d. § 17 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 6 BayVwVfG und § 9 Abs. 1 Satz 2 UVPG abgesehen werden. Die Entscheidung, einen Erörterungstermin abzuhalten oder nicht, liegt hier im pflichtgemäßen Ermessen der Planfeststellungsbehörde. Im Interesse der Verfahrensbeschleunigung wurde auf einen förmlichen Erörterungstermin verzichtet, weil der Sachverhalt aufgrund der vorgelegten Planunterlagen sowie der eingegangenen Äußerungen im schriftlichen Verfahren so

weit als möglich geklärt war, mit einer Erweiterung der Informationsbasis für die Planfeststellungsbehörde durch einen Erörterungstermin nicht zu rechnen und ein weiterer zweckdienlicher Dialog in einer förmlichen mündlichen Erörterung zwischen Trägern öffentlicher Belange oder den Vereinigungen einerseits und dem Vorhabensträger andererseits nicht zu erwarten war, zumal nur wenige Private betroffen sind, die betroffenen privaten und öffentlichen Belange überschaubar sind und keine grundsätzlichen Bedenken bzw. Einwendungen erhoben wurden bzw. sich diese erledigt haben. Infolgedessen konnte auch mit Rücksicht auf Art und Umfang des Vorhabens und des Ergebnisses des schriftlichen Anhörungsverfahrens in sachgemäßer Ermessensausübung von der Durchführung eines förmlichen Erörterungstermins abgesehen werden.

Mit dieser Vorgehensweise ist auch den Anforderungen an die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 UVPG Rechnung getragen (vgl. schon oben C 1.3).

Einzelne weitere verfahrensrechtliche Fragen sind - soweit geboten - im systematischen Zusammenhang an anderer Stelle dieses Beschlusses behandelt. Darauf wird Bezug genommen (vgl. auch A 5).

## 2. Umweltverträglichkeitsprüfung

### 2.1 Grundsätzliche Vorgaben

Der Vollausbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg der BAB A 3 im Abschnitt Autobahnkreuz Biebelried - Mainbrücke Dettelbach ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens als unselbständiger Teil des Verfahrens (§ 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG) einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen (§ 3 e Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. § 3 c Sätze 1 und 2 und § 3 b Abs. 1 Satz 1 UVPG sowie Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG; vgl. oben C 1.3 dieses Beschlusses).

Die Umweltverträglichkeitsprüfung umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie auf die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern (§ 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG).

Sie wird unter Einbeziehung der Öffentlichkeit durchgeführt (§ 2 Abs. 1 Satz 3 UVPG). Die Planfeststellungsbehörde erarbeitet auf der Grundlage der vom Träger des Vorhabens vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen sowie der Äußerungen der Öffentlichkeit eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden, einschließlich der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren, aber vorrangigen Eingriffen in Natur und Landschaft (§ 11

Satz 1 UVPG). Die Ergebnisse eigener Ermittlungen sind dabei einzubeziehen (§ 11 Satz 2 UVPG).

Auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung bewertet die Planfeststellungsbehörde die Umweltauswirkungen des Vorhabens und berücksichtigt diese Bewertung bei ihrer Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze (§ 12 UVPG).

An die Ermittlung und Bewertung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens dürfen jedoch nach höchstrichterlicher Rechtsprechung (vgl. insbesondere BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 19.94, NVwZ 1996, 1016) keine überhöhten Anforderungen gestellt werden. Insbesondere gebieten weder das UVPG noch die UVP-Richtlinie, dass Umweltauswirkungen anhand schematisierter Maßstäbe oder in standardisierten oder schematisierten und rechenhaft handhabbaren Verfahren ermittelt und bewertet werden, oder dass, solange es an solchen Vorhaben fehlt, dies durch einen Dialog der Fachleute beider Seiten bis zur Erreichung eines Kompromisses auszugleichen wäre.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist auch kein "Suchverfahren", in dem alle nur erdenklichen Auswirkungen eines Vorhabens auf Umweltgüter und deren Wertigkeit bis in alle Einzelheiten untersucht oder sogar wissenschaftlich bislang ungelöste Fragen geklärt werden müssen. Vielmehr soll die Umweltverträglichkeitsprüfung die Grundlagen für die Beurteilung der möglichen erheblichen Umweltauswirkungen eines Projekts liefern (vgl. UVP-Richtlinie, Erwägungsgrund 6). In sachlicher Übereinstimmung mit der UVP-Richtlinie (vgl. Art. 5 Abs. 2) verpflichtet daher § 6 Abs. 3 UVPG den Vorhabensträger, entsprechend aussagekräftige Unterlagen vorzulegen.

## 2.2

### Untersuchungsraum

Das Untersuchungsgebiet liegt im Landkreis Kitzingen in den Gemeinden Mainstockheim, Gemarkung Mainstockheim, und Stadt Dettelbach, Gemarkung Dettelbach und Bibergau. Das Untersuchungsgebiet umfasst einen ca. 2.500 m langen und ca. 500 m breiten Korridor (im Mittel ca. 500 m südseits der BAB A 3 sowie im Bereich um die Überführung der Betriebsumfahrt auch ca. 120 m nordseitig). Der Untersuchungsraum beginnt im Westen ca. bei Bau-km 303+250 westlich der bestehenden Betriebsumfahrt und endet bei Bau-km 306+000 am Main.

Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes erfolgte durch den Vorhabensträger in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde entsprechend den zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild. Die Auswahl des Untersuchungsraumes stellt weder eine un-

zulässige Abschnittsbildung noch eine unzulässige Einschränkung zu untersuchender Varianten dar.

### 2.2.1 Abschnittsbildung

Bei abschnittsweiser Planung ist das Vorhaben, das der Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt, der jeweilige Abschnitt, über den im Planfeststellungsverfahren entschieden wird. Probleme, die durch die Gesamtplanung ausgelöst werden, dürfen jedoch nicht unbewältigt bleiben. Diesbezüglich ist aber keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung - mit entsprechender Prüfungsintensität - hinsichtlich der nachfolgenden Planabschnitte oder gar des Gesamtvorhabens erforderlich. Es genügt vielmehr die Prognose, dass der Verwirklichung der Straße in den nachfolgenden Abschnitten keine von vornherein unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen (BVerwG, Urteil vom 28.02.1996, Az. 4 A 27.95, NVwZ 1996, 1011; BVerwG, Urteil vom 10.04.1997, Az. 4 C 5.96, NVwZ 1998, 508).

Die Möglichkeit der Weiterführung des sechsstreifigen Ausbaus über den gegenständlichen Abschnitt hinaus und die sich aus dem jetzt planfestzustellenden Abschnitt ergebenden Zwangspunkte für nachfolgende Abschnitte sind in die Entscheidung einbezogen. Das gegenständliche Verfahren lässt keine derart erheblichen Beeinträchtigungen erwarten, die zur Unzulässigkeit des Vorhabens in den östlich angrenzenden Planfeststellungsabschnitten (die Mainbrücke Dettelbach ist bereits sechsstreifig ausgebaut) führen könnten. Im Westen schließt der Abschnitt an den bereits im Bau befindlichen Abschnitt Anschlussstelle Würzburg/Randersacker bis Autobahnkreuz Biebelried an. Im Osten liegt für den bereits erfolgten Neubau der Mainbrücke Dettelbach eine Plangenehmigung vor (vgl. B 2.1). Das Vorhaben wurde also auch hinsichtlich des Gesamtkonzepts und seiner Vertretbarkeit untersucht. Ein unzulässiges Präjudiz für die weiteren Abschnitte wird durch die Planung nicht geschaffen.

### 2.2.2 Varianten

Mit der Festlegung des Untersuchungsraumes ist auch keine unzulässige Einschränkung der zu untersuchenden Varianten verbunden. Die Planfeststellungsbehörde war nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten zur Sprache gebrachte Planungsalternative gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 16.08.1995, Az. 4 B 22.95, UPR 1995, 445).

Ist der Planungsbehörde mithin bei der Betrachtung von Planungsalternativen ein gestuftes Vorgehen gestattet, so ist es ihr nicht verwehrt, im Fortgang des Verfahrens die Umweltverträglichkeitsprüfung auf diejenige Variante zu be-



schränken, die nach dem jeweils aktuellen Planungsstand noch ernsthaft in Betracht kommt (BVerwG, Urteil vom 25.01.1996, Az. 4 C 5.95, DVBl. 1996, 677).

Bei dem Vorhaben handelt es sich konkret um den Ausbau einer bestehenden Bundesautobahn, deren Richtungsfahrbahn Frankfurt bereits dreistreifig ausgebaut wurde. Der geplante bestandsorientierte Vollausbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg bedingt keine Neuzerschneidungen oder Immissionswirkungen in unbelasteten Gebieten. Alternativen hinsichtlich der Trassenführung haben sich daher auch im Hinblick auf die Vermeidung bzw. Minimierung von Umweltauswirkungen nicht aufgedrängt.

### 2.2.3 Beschreibung des Untersuchungsraums

Bei der Darstellung des Ergebnisses dieser Umweltverträglichkeitsprüfung und dessen Einbeziehung in die Entscheidungsfindung für das verfahrensgegenständliche Vorhaben konnte sich die Planfeststellungsbehörde im Wesentlichen auf die diesen räumlich begrenzten Bereich betreffenden Auswirkungen beschränken. Das Untersuchungsgebiet ist von seinem räumlichen Umfang her so festgelegt, dass die Auswirkungen auf die Umwelt hinreichend erfasst werden. Dies gilt insbesondere für die gewählte Breite des Untersuchungsgebietes, das in die Umweltverträglichkeitsprüfung eingestellt wurde. Das Untersuchungsgebiet umfasst einen ca. 2.500 m langen und ca. 500 m breiten Korridor (im Mittel ca. 500 m südseits der BAB A 3 sowie im Bereich um die Überführung der Betriebsumfahrt auch ca. 120 m nordseitig). Die genaue Abgrenzung des Untersuchungsgebietes orientiert sich im Wesentlichen an den Nutzungsgrenzen in der Landschaft, an den Lebensräumen von Tieren und Pflanzen und an den geplanten Ausgleichsmaßnahmen (vgl. Unterlage 12.2).

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

Die zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen soll gemäß Nr. 0.5.2.2 Abs. 4 der UVPVwV zum einen eine Bestandsaufnahme des räumlichen Zustands der Umwelt im räumlichen Auswirkungsbereich des Vorhabens (Ist-Zustand der Umwelt), zum anderen eine Prognose der voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (voraussichtliche Veränderung der Umwelt infolge des geplanten Vorhabens) enthalten.

In der zusammenfassenden Darstellung sollen Aussagen über Art und Umfang sowie die Häufigkeit oder - soweit fachrechtlich geboten - die Eintrittswahrscheinlichkeit bestimmter Umweltauswirkungen getroffen werden. Darüber hinaus soll angegeben werden, aus welcher Informationsquelle die wesentlichen Angaben stammen (vgl. Nr. 0.5.2.2 Abs. 1 und 3 UVPVwV).

## 2.3.1 Beschreibung der Umwelt im Untersuchungsgebiet

### 2.3.1.1 Lage und landschaftliche Gliederung

Der Untersuchungsraum beginnt im Westen ca. bei Bau-km 303+250 westlich der bestehenden Betriebsumfahrt und endet bei Bau-km 306+000 am Main. Die BAB A 3 folgt vom Autobahnkreuz Biebelried ("Buchbrunner Höhe") im Westen (Höhenlage ca. 280 m ü. NN) dem Tal des Rotamergrabens, das sich in West-Ost-Richtung erstreckt und sich mit zunehmender Nähe zum Main (Höhenlage ca. 190 m ü. NN) immer weiter in die umgebende Hochfläche ein-tieft, sodass die Talflanken immer steiler werden. Der Rotamergraben mündet an der Mainbrücke Dettelbach in den Main. Das Untersuchungsgebiet gehört zum Naturraum "Mainfränkische Platten" sowie ganz im Osten zum Naturraum "Mittleres Maintal". Die landwirtschaftlichen Nutzflächen sind fast ausschließ-lich als Acker genutzt. Nur kleine Restflächen zwischen Wäldern und Straßen sowie entlang des Mains sind als Grünland bewirtschaftet. Auf den ost- und südexponierten Flächen des östlichen Untersuchungsgebietes wird Wein an-gebaut. Ein geschlossener Waldbestand ("Fronholz") mit vorherrschendem Laubwald (Eiche, Esche, Robinie) liegt südlich der Autobahn auf dem Höhen-rücken einschließlich der nordexponierten Talflanken.

### 2.3.1.2 Schutzgut Mensch

#### 2.3.1.2.1 Siedlungsstruktur

Im Untersuchungsgebiet und dem unmittelbaren Umfeld liegen keine Siedlun-gen. Südöstlich außerhalb des Untersuchungsgebiets liegt Mainstockheim, nordöstlich Dettelbach. Durch den Ausbau der BAB A 3 werden keine ausge-wiesenen oder geplanten Wohn-, Misch- oder Gewerbegebiete beansprucht.

#### 2.3.1.2.2 Land- und Forstwirtschaft

Die Hochflächen und Hänge werden intensiv ackerbaulich, mit zunehmender Steilheit an den süd- und ostexponierten Hängen teilweise auch als Weinber-ge genutzt. Die nordexponierten Flächen sind bewaldet (vorherrschend Laub-wald).

#### 2.3.1.2.3 Freizeit- und Erholungsbereiche

Aufgrund der landschaftsprägenden Vegetationselemente, des abwechslungs-reichen Reliefs und der unterschiedlich ausgeprägten Teilräume wäre das öst-liche Untersuchungsgebiet für eine Erholungsnutzung gut geeignet. Die Erho-lungseignung ist durch die BAB A 3 vorbelastet und beschränkt sich auf eine Nutzung der Feldwege. Überörtliche Wander- oder Radwege sind in diesem Bereich nicht ausgewiesen.

### 2.3.1.3 Schutzgut Tiere und Pflanzen

#### 2.3.1.3.1 Lebensräume

Eine ausführliche Beschreibung der Tier- und Pflanzenwelt des Untersuchungsgebietes ist in Unterlage 12.1, Kapitel 3.5, sowie in Unterlage 16, Kapitel 2, zu finden, auf die hier verwiesen werden kann.

#### 2.3.1.3.2 Lebensraumtypische Tierarten und Tierartengruppen

Für die Beurteilung der Tierwelt des Untersuchungsgebietes liegen außer der Angabe der Wasserfrosch- und Seefroschpopulation in den Bühnenfeldern am Main keine Angaben zu Tiernachweisen der Artenschutzkartierung oder des Arten- und Biotopschutzprogramms für den Landkreis Kitzingen vor.

In der Verbreitungskarte des Feldhamsters 2006 wird angegeben, dass der Feldhamster südlich der BAB A 3 im westlichen Teil des Untersuchungsgebietes vorkommt. Deshalb wurde im Zuge einer faunistischen Erhebung im Jahr 2007 überprüft, ob dort der Feldhamster auch tatsächlich vorkommt. Er konnte jedoch auf keiner der Flächen nachgewiesen werden. Dieser Landschaftsausschnitt ist wohl trotz geeigneter, gut grabbarer Böden durch Gewässer (Main, Riedbach) und Straßen (BAB A 3 und BAB A 7) so isoliert, dass er aktuell nicht mehr vom Feldhamster besiedelt ist.

Bzgl. einer detaillierten Beschreibung der vorkommenden Arten wird auf Unterlage 12.1, Kapitel 3.5.1 mit Anlage 4, Bezug genommen.

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

Die bestehende BAB A 3 zerschneidet die überregionale Lebensraumbeziehung an den Rändern des Maintals als landschaftliche Leitlinie im Osten des Untersuchungsgebietes. Die Autobahn läuft parallel zum Tal des Rotamergrabens meist auf der Südseite, sodass sie das Tal und Gewässer durch die unmittelbare Benachbarung und die teilweise noch unregelmäßige Entwässerung über die Böschungflächen beeinträchtigt.

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

Am östlichen Ende des Planfeststellungsabschnitts liegt in der Mainaue das FFH-Gebiet 6127-371.13 "Mainaue zwischen Grafenrheinfeld und Kitzingen", das den größten naturnahen Abschnitt im Mittellauf des Mains mit Überresten

von natürlichen Hartholzauwäldern, optimal ausgeprägten Sandgrasheiden und Vorkommen der Silberschärpe umfasst.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine Europäischen Vogelschutzgebiete, keine Naturschutzgebiete oder Naturdenkmäler, keine Landschaftsschutzgebiete und auch keine Naturparke.

Dagegen sind nach Art. 13 d BayNatSchG geschützte Feuchtflächen, Mager- und Trockenstandorte vorhanden. Dabei handelt es sich um Gewässerbegleitgehölze (Auengehölze) entlang des Rotamergrabens sowie um Gewässerbegleitgehölze (Auengehölze) und Röhrichte sowie Hochstaudenfluren an den Mainufern (s. Unterlage 12.2).

Die in der amtlichen Biotopkartierung des Landkreises Kitzingen erfassten Flächen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan beschrieben (Unterlage 12.1) und kartographisch dargestellt (Unterlage 12.2).

Bannwaldflächen gemäß Waldaktionsplan sind keine ausgewiesen. Die Waldflächen südlich der BAB A 3 sind Waldflächen mit besonderer Bedeutung für den Bodenschutz und für das Landschaftsbild sowie Wald für den Schutz von Verkehrswegen (ehem. Straßenschutzwald).

#### 2.3.1.4 Schutzgut Boden

Das Gebiet gehört zum Fränkischen Schichtstufenland. Im Untersuchungsgebiet und der unmittelbaren Umgebung ist aus dieser Schichtenfolge der Untere Keuper mit den oberen und den unteren Gelbkalkschichten und der dazwischen liegenden Werksandsteinbank aufgeschlossen. Der Gesteinssockel am Maintalrand wird vom Oberen Muschelkalk gebildet. Ausgedehnte Ablagerungen aus Löß und Lößlehm finden sich auf den flach geneigten Hochflächen. Bei den Böden überwiegen mittel- bis tiefgründige, podsolierte Sandböden.

Die in ihrer Entwicklung relativ ungestörten Waldböden bieten eine weitgehende ungestörte Lebensraumfunktion für Boden bewohnende Arten. Die natürliche Ertragsfunktion der Böden für die landwirtschaftliche Produktion ist als sehr gut zu bezeichnen.

Vorbelastungen der Böden bestehen teilweise durch die land- und forstwirtschaftliche Nutzung (Verdichtung) und Verkehr (Versiegelung, Schadstoffimmissionen).

#### 2.3.1.5 Schutzgut Wasser

#### 2.3.1.5.1 Oberflächengewässer

Das Untersuchungsgebiet entwässert über den Rotamergraben, ein Gewässer dritter Ordnung, das im Osten des Untersuchungsgebietes in den Main mündet. Für den Main als Gewässer erster Ordnung ist ein Überschwemmungsgebiet ausgewiesen.

#### 2.3.1.5.2 Grundwasser

Die Mainfränkischen Platten sind ein regenarmes Gebiet, das aufgrund der standörtlichen Voraussetzungen durch einen Mangel an natürlichen Wassergewinnungsmöglichkeiten gekennzeichnet ist.

#### 2.3.1.5.3 Vorbelastungen des Schutzgutes Wasser

Die Vorbelastungen des Schutzgutes Wasser bestehen durch die land- und forstwirtschaftliche Nutzung (Stoffeintrag, Verdichtung) und Verkehr (Versiegelung, Schadstoffimmissionen). Entlang der BAB A 3 wird das Fahrbahnwasser auf der Nordseite (Richtungsfahrbahn Frankfurt) derzeit schon geordnet über Rückhaltebecken entwässert, auf der Südseite (Richtungsfahrbahn Nürnberg) erfolgt die Ableitung von Fahrbahnwasser noch ohne Reinigung und Drosselung über die Böschungen bzw. in die Vorfluter.

#### 2.3.1.6 Schutzgut Luft

Die Luft stellt in ihrer spezifischen Zusammensetzung eine besondere Lebensgrundlage für Mensch, Tiere und Pflanzen dar. Bei der Betrachtung des Schutzgutes Luft werden im Wesentlichen Aspekte der Luftreinhaltung erfasst. Das Schutzgut Luft wird bestimmt von der vorhandenen Vor- bzw. Grundbelastung sowie der straßen- und verkehrsbedingten Zusatzbelastung.

Immissions- und Leitwerte zu Luftschadstoffen sind in der 22. BImSchV enthalten. Weitere Orientierungswerte finden sich in der "Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft" (TA-Luft) und in der VDI-Richtlinie 2310 "Maximale Immissionswerte". Die Vorbelastung setzt sich aus den Beiträgen von Hausbrand, Gewerbe, Industrie und Straßen sowie dem Ferntransport zusammen. Dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (MLuS) können Anhaltswerte für die Grundbelastung entnommen werden. Weiterhin können mit dem im Merkblatt enthaltenen Rechenverfahren die verkehrsbedingten Immissionen abgeschätzt werden.

Als lokal wirksame lufthygienische Belastungsquelle im Untersuchungsgebiet ist vor allem der Verkehr auf der BAB A 3 anzusprechen.

### 2.3.1.7 Schutzgut Klima

Das Untersuchungsgebiet gehört lokalklimatisch zum Übergangsbereich zwischen dem wärmebegünstigten Maintal, das sich durch einen ausgeglicheneren Temperaturverlauf und eine höhere Nebelneigung auszeichnet, und den Hochflächen, die aufgrund ihrer Höhe und freien Exposition bereits kleinklimatische Abweichungen gegenüber dem Maintal (etwas kühler und rauer) aufweisen.

Die Waldflächen übernehmen Reinhalt- und Entlastungsfunktionen für das Klima, weisen allerdings im Nahbereich der Autobahn entsprechende Vorbelastungen auf. Kaltluftentstehungsgebiete, die für das Kleinklima von Bedeutung sein können, liegen auf den Wald- und Ackerflächen in Hochlagen. Waldbestände erfüllen bioklimatisch wirksame Funktionen durch Deposition, Sedimentation und Gasaustausch und haben somit eine Bedeutung für den Klimaschutz. Explizite Klimaschutzfunktionen sind im Wald funktionsplan für das Untersuchungsgebiet jedoch nicht festgelegt. Das Tal des Rotamergrabens stellt eine Abflussbahn für Frischluft von den Hochflächen in das Maintal im Verlauf der Hauptwindrichtung dar, die durch die vorhandene Autobahn jedoch vorbelastet ist.

### 2.3.1.8 Schutzgut Landschaft

Das Landschaftsbild des Untersuchungsgebietes ist durch das Seitental des Rotamergrabens, das in West-Ost-Richtung verläuft, mit ausgeprägtem Relief gekennzeichnet.

Die steilen südexponierten Hangflanken werden von einem ehemaligen Steinbruch, Weinbergen, Obstkulturen und Wiesen, die nordexponierte Flanke von einem ausgedehnten Laubwald eingenommen; die übrigen Bereiche sind intensiv ackerbaulich genutzt.

Die abwechslungsreiche Topographie und die Lage am Rande des Maintals sind die Voraussetzungen für ein vielfältiges Landschaftsbild im Osten des Untersuchungsgebietes. Dieser Bereich steht im Gegensatz zu den strukturarmen Hochflächen im Westen des Untersuchungsgebietes, die nur wenig attraktiv sind.

Aufgrund der landschaftlichen Voraussetzungen wäre das östliche Untersuchungsgebiet für eine Erholungsnutzung gut geeignet. Die Erholungseignung ist aber durch die Autobahn vorbelastet und beschränkt sich auf eine Nutzung der Feldwege. Überörtliche Wander- oder Radwege sind in diesem Bereich nicht ausgewiesen.

Der gesamte Talraum des Rotamergrabens und das anschließende Maintal ist durch die BAB A 3 vorbelastet. Autobahnahe Wald- und Wirtschaftswege sind aufgrund der Verlärmung durch die bestehende Autobahn in ihrem Erholungswert für ruhige Erholungsformen stark eingeschränkt.

#### 2.3.1.9 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Als bekannte Bodendenkmäler sind im Untersuchungsgebiet eine Siedlung der Linearbandkeramik und Großgartacher Gruppe (D-6-6226-132), eine Siedlung der Linearbandkeramik und der Urnenfelderzeit (D-6-62226-033), vermutliche Siedlungsspuren unbekannter Zeitstellung im Luftbild (D-6-6226-150), Siedlungsspuren unbekannter Zeitstellung im Luftbild (D-6-6226-152) und ein vermutlich verebneter vorgeschichtlicher Grabhügel mit Funden aus der Hallstattzeit (D-6-6226-168) anzusprechen.

Nördlich der BAB A 3 liegt im Osten des Untersuchungsgebietes ein ehemaliger Steinbruch, der heute als Erddeponie der Stadt Würzburg genutzt wird.

#### 2.3.1.10 Wechselbeziehungen

Große Teile des Untersuchungsgebietes im Tal des Rotamergrabens werden aufgrund der geologischen Voraussetzungen (Lößüberdeckung) intensiv ackerbaulich genutzt. Trotzdem stellt das Gewässer und seine Begleitstrukturen die wichtige Achse für den Biotopverbund, aber auch den Wasserhaushalt in dieser begrenzten Landschaftseinheit dar.

Waldbereiche haben sich nur auf den Standorten entwickelt, auf denen eine solche mächtige Lößüberdeckung fehlt. Dort liegen hochwertige Laubwälder, aber auch Grundwasservorkommen, die in einem Wasserschutzgebiet genutzt werden.

Dieses Nebeneinander verschiedener Nutzungen hinsichtlich ihrer Verteilung im Raum und ihre gegenseitige Abhängigkeit bzw. Empfindlichkeit sind wesentliche Gründe für die besondere Bedeutung der Schutzgüter Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume und Wasser im Untersuchungsgebiet.

#### 2.3.2 Umweltauswirkungen des Vorhabens

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

- Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenüberbauung und Flächenversiegelung, verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und freilebender Tierwelt sowie von Flächen für land- und forstwirtschaftliche Zielsetzungen, Barriere- und Zerschneidungseffekte, kleinklima-

tische Veränderungen der Umwelt, Beeinflussung natürlicher Ressourcen und des Naturhaushalts, Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Erholungsqualität der Landschaft.

- Baubedingte Auswirkungen ergeben sich aus Baustelleneinrichtungen (u.a. Bauwege, Arbeitsstreifen, Lagerplätze usw.), Entnahme und Deponierung von Erdmassen, temporären Gewässerverunreinigungen, Lärm-, Staub-, Abgasemissionen und Erschütterungen.
- Verkehrsbedingte Auswirkungen können aus Verlärmung, Schadstoffemissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen resultieren und mit Auswirkungen auf die Tierwelt und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes verbunden sein.
- Entlastungswirkungen entstehen durch die Entlastung von Ortsdurchfahrten und die Möglichkeit städtebaulicher Verbesserungen.
- Sekundär- und Tertiärwirkungen können sich beispielsweise in Nutzungsänderungen manifestieren, wie etwa in Form von Erweiterungen von Siedlungsflächen, weiteren Straßenbaumaßnahmen in Form von Neu- und Ausbau im nachgeordneten Straßennetz.

Die einzelnen Faktoren wirken in Stärke und Ausmaß unterschiedlich auf die Umwelt ein. Teilweise sind sie leicht zu quantifizieren (z.B. die Flächenüberbauung), zum Teil lassen sie sich jedoch kaum in Werten ausdrücken.

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

### 2.3.2.1 Schutzgut Mensch

#### 2.3.2.1.1 Lärmauswirkungen

In Bezug auf das Schutzgut Mensch sind zunächst die Lärmauswirkungen zu nennen. Durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3, zu dem auch der gegenständliche dreistreifige Ausbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg zählt, wird in einem von Verkehrslärm bereits vorbelasteten Bereich eine vorhandene Geräuschquelle intensiver vom Verkehr genutzt. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) zwischen dem Autobahnkreuz Biebelried und der An-



schlussstelle Kitzingen steigt laut Verkehrsprognose von 61.049 Kfz/24 h im Jahr 2005 auf 74.800 Kfz/24 h im Jahr 2025 (Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak "Autobahn A 3, Nürnberg - Würzburg" vom 05.07.2007, i.d.F. der Ergänzung vom 16.07.2009) an. Der geplante sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 und der damit verbundene Verkehrszuwachs bis zum Jahr 2025 bewirkt grundsätzlich eine Erhöhung des Lärmemissionspegels.

Für die Ortschaften Mainstockheim und Dettelbach wurden Lärmberechnungen vom Vorhabensträger durchgeführt und vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüft. Dabei wurde festgestellt, dass die gesetzlich vorgegebenen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überall eingehalten werden. Daher sind keine aktiven Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

#### 2.3.2.1.2 Luftinhaltsstoffe

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

Die gesetzlichen Grenzwerte für Luftschadstoffe (22. BImSchV) können nach den erfolgten Berechnungen für die angrenzende Bebauung in Mainstockheim und Dettelbach eingehalten werden. Aufgrund weiterer verbesserter Motoren- und Fahrzeugtechnik wird - bei sonst gleichbleibenden Rahmenbedingungen - zukünftig die verkehrsbedingte Schadstoffemission sogar reduziert.

#### 2.3.2.1.3 Freizeit und Erholung

Im Nahbereich der Autobahn sind die Flächen bereits jetzt starken Lärm- und Schadstoffimmissionen ausgesetzt und somit für die Erholung nur wenig attraktiv. Durch den Ausbau der BAB A 3 wird diese Situation über weite Strecken nicht erheblich verändert.

Die BAB A 3 bleibt in den Waldbereichen im Osten durch den Erhalt der großflächigen Waldflächen auch nach dem Ausbau wenig einsehbar. Die südseitige Bepflanzung der BAB A 3 wird für den Vollausbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg beseitigt, die vorgesehene Neupflanzung bildet mittelfristig jedoch wieder eine Sichtkulisse vor der Autobahn aus.

#### 2.3.2.1.4 Land- und forstwirtschaftliche Nutzung

Landwirtschaftliche Nutzflächen werden in einer Größenordnung von ca. 0,63 ha (Inanspruchnahme für Straßenkörper und Nebenflächen) sowie von 0,77 ha (für Ausgleichsflächen) für das Vorhaben benötigt. Waldflächen sind durch die geplante Maßnahme nicht direkt betroffen.

#### 2.3.2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

#### 2.3.2.2.1 Allgemeines

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

Geprüft wurden insbesondere folgende mögliche Auswirkungen des Projekts bzw. Konfliktbereiche:

##### a) Anlagebedingte Beeinträchtigungen

- Flächeninanspruchnahme durch Überbauung bzw. Änderung der Nutzung
- Zerschneidung bzw. Trennung der Landschaft sowie von Funktionsbeziehungen
- Zusätzliche Bodenversiegelung

##### b) Verkehrs- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen

- Funktionsverlust oder Beeinträchtigung von Biotopen durch Schadstoffeintrag und Störreize
- Zerschneidung bzw. Trennung von Funktionsbeziehungen
- erhöhtes Kollisionsrisiko von Wildtieren mit Fahrzeugen

##### c) Baubedingte Beeinträchtigungen

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

#### 2.3.2.2.2 Beschreibung der Einzelkonflikte

#### 2.3.2.2.1 Anlagebedingte Beeinträchtigungen

Hinsichtlich des Verlusts von Biotopen und schützenswerten Waldflächen ist festzustellen, dass durch Überbauung und Versiegelung von Offenlandlebensräumen außerhalb der Straßenebenenflächen (vor allem Gräben, teilweise vorbelastet) ca. 0,1010 ha verlorengehen, durch Überbauung der Böschungen ca. 4,2739 ha (Ansaat und Gehölzpflanzungen auf den Böschungen werden wiederhergestellt). Wald mit naturnahen Elementen wird in einer Größenordnung von ca. 0,2690 ha beeinträchtigt. Die vom Eingriff betroffenen Grabenstrukturen werden - nicht zuletzt aufgrund ihrer Vorbelastung - als "wiederherstellbar" (mit kurzer Entwicklungszeit) bewertet und somit als ausgleichbar eingestuft.

Was den Funktionsverlust von Biotopen durch Veränderung von Standortbedingungen bzw. Benachbarungs- und Immissionswirkungen betrifft, ist festzustellen, dass der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor für die Tier- und Pflanzenwelt, der über die direkte Flächeninanspruchnahme hinausgeht, durch den Ausbau nach Süden entsprechend verlagert wird. Hiervon sind vor allem die an die Baumaßnahme angrenzenden Waldflächen betroffen.

Hinsichtlich des Verlustes bzw. Funktionsverlustes von nach Art. 13 d BayNatSchG geschützten Flächen ist anzuführen, dass durch die Ausbaumaßnahmen am Rotamergraben Feuchtlebensräume bauzeitlich betroffen sein werden.

Hinsichtlich des Verlustes von Populationen gefährdeter bzw. besonders oder streng geschützter Arten sowie der Unterbrechung von Austausch- und Wechselbeziehungen zwischen (Teil-)Lebensräumen ist festzustellen, dass die bestehende Autobahntrasse zwar vergleichsweise geländenah verläuft, aber bereits im jetzigen Zustand eine Barriere für flugunfähige, aber auch für viele flugfähige Tierarten darstellt.

Ein Verlust, Funktionsverlust bzw. eine erhebliche Beeinträchtigung von Naturschutzgebieten oder geschützten Landschaftsbestandteilen findet nicht statt.

#### 2.3.2.2.2 Verkehrs- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen

Durch die Baumaßnahme findet eine Beeinträchtigung von Biotopen durch Schadstoffeintrag und Störreize statt. Der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor für die Tier- und Pflanzenwelt, der über die direkte Flächeninanspruchnahme hinausgeht, wird durch den Ausbau entsprechend nach Süden verbreitert. Hiervon sind vor allem die an die Baumaßnahme angrenzenden Waldflächen betroffen.

#### 2.3.2.2.3 Baubedingte Beeinträchtigungen

Die Baumaßnahme bedingt einen temporären Verlust von Biotopen aufgrund vorübergehender Inanspruchnahme während der Baumaßnahme. Eine vorübergehende Inanspruchnahme eines Grabens mit seinen Begleitgehölzen erfolgt auf einer Fläche von 0,1778 ha, die nach Abschluss der Maßnahme wieder bepflanzt bzw. renaturiert werden.

Die Randbereiche der BAB A 3 sind während der Baumaßnahmen erhöhten Immissionen (Stäube und Abgase, Verlärmung), visuellen Störreizen und Erschütterungen ausgesetzt. Diese Bereiche - besonders entlang der Wälder als Lebensraum für Fledermäuse und Waldvögel - weisen jedoch aufgrund der vorhandenen Zerschneidung und Vorbelastung nur eingeschränkte Lebensraumfunktionen auf. Eine erhebliche Beeinträchtigung ist damit nicht verbunden.

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

Zur Minimierung der durch die Ausbaumaßnahme bedingten Eingriffe in den Naturhaushalt sind die in Unterlage 12.1, Kapitel 4.2, und Unterlage 16, Kapitel 6.1, beschriebenen Maßnahmen vorgesehen, u.a. die Neuordnung der Entwässerung des Fahrbahnwassers und die Schutzmaßnahme S 1 (Biotopschutzzaun). Im Übrigen wird auf C 3.7.5.2.3 Bezug genommen.

#### 2.3.2.2.3 Landschaftspflegerisches Maßnahmenkonzept

##### 2.3.2.2.3.1 Planerisches Leitbild

Unter Berücksichtigung des Landesentwicklungsprogramms Bayern, des Regionalplans der Region Würzburg, des Arten- und Biotopschutzprogramms und des Waldunktionsplans für den Landkreis Kitzingen, der FFH- und V-RL sowie der Ergebnisse der Bestandserfassungen lassen sich die Vorgaben für das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept formulieren. Die Einzelheiten sind ausführlich in Unterlage 12.1, Kapitel 3.3 und 5, dargestellt. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter C 3.7.5.2.6 Bezug genommen.

Die mit der geplanten Baumaßnahme verbundenen Auswirkungen auf den Naturhaushalt sollen kompensiert werden. Dies bedeutet einerseits, dass die betroffenen Lebensräume - soweit aufgrund standörtlicher Gegebenheiten möglich - wiederhergestellt oder neu geschaffen werden, andererseits aber auch betroffene Flächen, Funktionen und räumliche Beziehungsgefüge (Lebensraumabfolgen, Verbundsysteme) wiederhergestellt oder neu geschaffen werden. An Kompensationsflächen für die Beeinträchtigung besteht ein Bedarf von insgesamt 0,3002 ha. Dem stehen Flächen für Ausgleichsmaßnahmen

von 0,7676 ha gegenüber, wovon 0,3838 ha anrechenbar sind. Auf die Unterlagen 12.1 und 12.3 wird Bezug genommen.

#### 2.3.2.2.3.2 Ausgleichsmaßnahmen

Im Zuge der Planung sind die Ausgleichsmaßnahmen A 1 und A 2 vorgesehen. Die Einzelheiten der Maßnahmen sind in Unterlage 12.1, Kapitel 5.2, und unter C 3.7.5.2.5.5 erläutert.

Da sämtliche Eingriffe in vollem Umfang ausgeglichen werden, sind keine Ersatzmaßnahmen vorgesehen.

Des Weiteren sind Gestaltungsmaßnahmen G 1 bis G 3 vorgesehen. Diese sind in Unterlage 12.1, Kapitel 5.3, dargelegt. Ziel der Gestaltungsmaßnahmen ist die Einbindung der Autobahn in die Landschaft bzw. die Neugestaltung des Landschaftsbildes, die vielfältige Gestaltung des Straßenraumes und der Erosions- und Bodenschutz für neugeschaffene Böschungen.

Wegen der Einzelheiten wird auf die Ausführungen zum Naturschutz unter C 3.7.5, insbesondere C 3.7.5.2.5, dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

#### 2.3.2.3 Schutzgut Boden

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

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

Daneben kommt es auch zu Beeinträchtigungen der Nutzungsfunktionen des Bodens.

Durch das geplante Bauvorhaben werden 0,78 ha neu versiegelt. Dem steht eine Entsiegelung von 0,08 ha gegenüber. Die Versiegelung von Boden be-

deutet neben dem dauerhaften Verlust aller Bodenfunktionen die Inanspruchnahme eines nicht vermehrbaren Naturgutes und stellt somit eine nachhaltige Beeinträchtigung des Bodenpotenzials dar. Versiegelung ist definiert als eine Verdichtung bzw. Abdichtung der Bodenoberfläche mit undurchlässigen Materialien. Sie verhindert natürliche Austauschprozesse zwischen Boden, Wasser und Luft (Wasserversickerung, Verdunstung), erhöht den Oberflächenwasserabfluss und hat somit Auswirkungen auf Bodenlebewesen, Wasserhaushalt und Vegetation. Bebauung und Versiegelung führen demnach nicht nur zu einer quantitativen Inanspruchnahme von Freiflächen, sondern auch zu einer qualitativen Veränderung der ökologischen Bedingungen selbst. Wesentliche Folge der neu zu errichtenden Verkehrsflächen sind deshalb

- beschleunigter Oberflächenwasserabfluss,
- Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus,
- Beeinflussung der Grundwasserneubildung.

Durch die Versiegelung wird in die Regelfunktionen (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktionen), die Produktionsfunktionen und die Lebensraumfunktionen eingegriffen. Die versiegelte Bodenfläche steht künftig nicht mehr so wie bisher als Lebensraum für Menschen und Tiere zur Verfügung. Die versiegelte Fläche und die Fläche der begleitenden Böschungen, Wege und Nebenanlagen werden darüber hinaus der land- und forstwirtschaftlichen Produktion entzogen. Im Bereich der versiegelten Fläche entfällt die Regulierungs- und Speicherfunktion (z.B. Niederschlagswasser) des Bodens vollständig.

Die an die Straßentrasse angrenzenden Böden können auch durch Schadstoffeinträge und Luftschadstoffe als auch baubedingt (Bodenverdichtungen, Einsatz von Baumaschinen) beeinträchtigt werden. Als Schadstoffquellen kommen z.B. Reststoffe aus der Kraftstoffverbrennung sowie der Abrieb von Reifen, Bremsbelägen und Fahrbahndecken sowie Auftausalze in Betracht.

Grundsätzlich können die mit den Abgasen und von den Kraftfahrzeugen selbst emittierten Schadstoffe zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen und weitergehend auch negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser entfalten. Dies gilt auch dann, wenn die gesetzlich festgesetzten Immissionsgrenzwerte der einzelnen Kraftfahrzeuge eingehalten werden, weil auch in kleinen Mengen emittierte Schadstoffe sich im Boden anreichern und zwar in der Regel im unmittelbaren Nahbereich der Trasse. Die Schadstoffbelastung im Umfeld von - zum Teil verkehrlich hoch belasteten - Straßen wurde in der Vergangenheit wiederholt wissenschaftlich untersucht. Dabei erstreckte sich das Untersuchungsprogramm vorwiegend auf Schwermetalle, Belastung mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen sowie Einträge von Auftausalz. Eine Prognose der von der ausgebauten BAB A 3 ausgehenden Aus-

wirkungen muss sich auf die vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse stützen (vgl. § 6 Abs. 3 Nr. 3 UVPG).

Als Ergebnis der einschlägigen Untersuchungen kann festgehalten werden, dass sich die Schadstoffbelastung des Bodens auf den unmittelbaren Trassenbereich und dort auf einen Geländestreifen von etwa 10 m beidseits der verbreiterten Trasse konzentriert und mit zunehmender Entfernung von der Trasse abnimmt. Der betriebs- oder unfallbedingte Eintrag von Schadstoffen (Tausalzlösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl, etc.) ergibt sich vor allem im bereits stark belasteten Nahbereich der Trasse. Die Untersuchungen sagen aus, dass der Belastungspfad Tierfutter - Tierische Nahrungsmittel - Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt; auf dem Pfad Boden - Pflanzen - Tier - Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

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

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

Negative Einflüsse auf das Schutzgut Wasser durch den Schadstoffeintrag in den Boden sind aufgrund der nachfolgend unter C 2.3.2.4 dargelegten Faktoren weitgehend minimiert.

#### 2.3.2.4 Schutzgut Wasser

##### 2.3.2.4.1 Oberflächengewässer

Mit der Anlage von Regenrückhaltebecken mit Absetzbecken sind keine Beeinträchtigungen von Bachlebensräumen oder der hydraulischen Abflussverhältnisse verbunden. Der betriebs- oder unfallbedingte Eintrag von Schadstoffen (Tausalzlösung, Reifenabrieb, Russpartikel, Öl etc.) in Oberflächengewässer wird durch die Einleitung des Fahrbahnwassers in Regenrückhaltebecken mit Absetzbecken weitestgehend gemindert.

Baubedingt kann es bei heftigen Regenereignissen zu geringfügig erhöhten Einschwemmungen von Boden in die Vorfluter kommen. Erhebliche Beeinträchtigungen sind damit nicht verbunden. Es gelten jedoch grundsätzlich die

gesetzlichen Vorschriften zum Schutz der Umwelt für Fahrzeuge, Baumaschinen und Baubetrieb.

#### 2.3.2.4.2 Grundwasser

Das Grundwasser wird durch die Netto-Neuversiegelung von ca. 0,70 ha Bodenoberfläche, die Überbauung und Verdichtung im Bereich der Straßennebenflächen, durch Störungen des Bodengefüges und durch verkehrsbedingte Schadstoffeinträge beeinträchtigt.

Im Ergebnis ist jedoch festzuhalten, dass sich die Beeinträchtigungen für das Schutzgut Wasser durch die in der Planung vorgesehenen Absetz- und Regenrückhaltebecken deutlich reduzieren, weil sich durch die Behandlung des gesammelten Fahrbahnwassers die Belastung der Vorfluter im Vergleich zur bestehenden Situation (das Fahrbahnwasser fließt derzeit ohne Rückhalteeinrichtungen ab) verringert und auch die mögliche Versickerung belasteter Straßenabwässer in das Grundwasser künftig vermieden wird.

#### 2.3.2.5 Schutzgut Luft

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

Die Ausbreitung der Emissionen aus dem Fahrzeugverkehr an freier Strecke hängt von zahlreichen Faktoren ab. Zu nennen sind insbesondere meteorologische Bedingungen sowie fotochemische und physikalisch-chemische Umwandlungsprozesse, aber auch die Topographie sowie Anpflanzungen am Straßenrand. Tendenziell haben Untersuchungen jedoch ergeben, dass die Schadstoffkonzentrationen mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand relativ rasch abnehmen.

Die vom Vorhabensträger vorgelegte Abschätzung der Immissionsbelastung durch Luftschadstoffe (vgl. Unterlage 11.3) hat ergeben, dass alle Immissionsgrenzwerte der 22. BImSchV für die angrenzende Bebauung in Mainstockheim und Dettelbach, prognostiziert für das Jahr 2025, eingehalten werden.

Die Wechselwirkungen verschiedener Schadstoffe untereinander werden von der aktuellen Wirkungsforschung zwar diskutiert, sind jedoch in keiner Weise greifbar oder quantifizierbar. Solange insoweit keine gesicherten Erkenntnisse



vorliegen, bewegt man sich bei der Erwägung möglicher Synergieeffekte im Bereich der Spekulation. In der Umweltverträglichkeitsprüfung ist aber ausdrücklich die "Berücksichtigung des allgemeinen Kenntnisstandes und der allgemein anerkannten Prüfmethode" gefordert, sodass zur Beurteilung der Schadstoffbelastung der Luft und der Auswirkungen auf die Umwelt die lufthygienischen Orientierungswerte weiterhin als maßgebliche Bewertungskriterien anzusehen sind.

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

Insgesamt ist festzustellen, dass das Bauvorhaben in einem schmalen Bereich beidseits der (vergrößerten) Trasse zu einer nicht unerheblichen Belastung durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe führt, wobei aber die bestehende BAB A 3 und die damit verbundenen Vorbelastungen zu berücksichtigen sind. In verhältnismäßig kurzer Entfernung wird jedoch die vorhandene Grundbelastung wieder erreicht und es werden die Immissionswerte unterschritten.

#### 2.3.2.6

#### Schutzgut Klima

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

Im unmittelbaren Straßenumfeld können allerdings kleinräumige Änderungen und Störungen des Kleinklimas auftreten. Bereiche mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion in Bezug zu Siedlungsgebieten werden durch das Ausbauvorhaben jedoch nicht beeinträchtigt.

### 2.3.2.7 Schutzgut Landschaft

Das Landschaftsbild wird in Form visueller Beeinträchtigungen durch Zerschneidungs- und Trennwirkungen und durch Eingriffe in das Landschaftsrelief beeinträchtigt. Allerdings ist bereits die gegenwärtige Situation durch das bestehende Band der BAB A 3 samt den bereits erfolgten Ausbaumaßnahmen in diesem Abschnitt geprägt.

In den Waldbereichen bleibt die BAB A 3 durch den Erhalt der großflächigen Waldflächen auch nach dem Ausbau wenig einsehbar. Der Verlust des südseitigen Autobahnbegleitgrüns als Einbindungselement des Autobahnkörpers führt zu einer erheblichen Veränderung des Landschaftsbildes mit landschaftsoptischen Beeinträchtigungen, die durch die geplante Bepflanzung mit zeitlicher Verzögerung wieder verringert wird.

Die vorübergehende Inanspruchnahme von Graben- und Gehölzflächen bedeutet keine erhebliche baubedingte Beeinträchtigung von Landschaftsbildqualitäten.

### 2.3.2.8 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Die Bodendenkmäler werden allenfalls randlich im Bereich der anzupassenden Einschnittsböschung von ca. Bau-km 304+150 bis Bau-km 304+350 berührt. Eine Beeinträchtigung ist aufgrund der geringen Anpassungstiefe (Abtragsbereich max. Oberboden) nicht zu befürchten.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege gibt mit Schreiben vom 23.07.2009 allerdings zu bedenken, dass die vorhandenen Bodendenkmäler bei weitem nicht vollständig ermittelt und in den Lageplan eingetragen worden seien, da eine systematische Prospektion hier - wie in ganz Bayern - nicht vorliegt. Insofern sei grundsätzlich auch im Gebiet der geplanten Baumaßnahme mit weiteren Fundstellen zu rechnen.

### 2.3.2.9 Wechselwirkungen

Im Naturhaushalt besteht ein dichtes Wirkungsgefüge zwischen den einzelnen Schutzgütern Boden, Wasser, Luft/Klima, Pflanzen und Tiere (Wechselbeziehungen). Die Auswirkungen auf dieses Wirkungsgefüge (Wechselwirkungen) wurden direkt oder indirekt bereits oben im Rahmen der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter beschrieben.

## 2.4 Bewertung der Umweltauswirkungen

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie

erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Die Bewertung der Umweltauswirkungen beruht auf der Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Nicht umweltbezogenen Anforderungen der Fachgesetze haben bei der Bewertung außer Betracht zu bleiben (vgl. Nr. 0.6.1.1 UVPVwV).

Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG 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 08.06.1995, Az. 4 C 4.95, UPR 1995, S. 391). Dabei ist die Vorbelastung einzubeziehen (vgl. Nr. 0.6.1.3 Abs. 3 UVPVwV).

Die Umweltauswirkungen des Vorhabens sind sowohl in Bezug auf die einzelnen in § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG genannten Schutzgüter als auch medienübergreifend (im Hinblick auf die jeweiligen Wechselwirkungen) zu bewerten (Nr. 0.6.2.1 UVPVwV).

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachteilige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes sowie Wechselwirkungen nach sich ziehen, erfolgt als Umweltrisikoprüfung anhand einer dreistufigen ordinalen Skala mit den Begriffen "mittel" - "hoch" - "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 (vgl. § 12 UVPG, § 17 Satz 2 FStrG).

#### 2.4.1 Schutzgut Mensch

Die in C 2.3.2.1 dieses Beschlusses dargestellten unterschiedlichen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind getrennt voneinander zu bewerten, da sie wegen ihrer Verschiedenartigkeit einer Saldierung nicht zugänglich erscheinen.

##### 2.4.1.1 Lärmauswirkungen

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

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

In Beiblatt 1 zur DIN 18 005 werden Orientierungswerte für eine angemessene Berücksichtigung des Schallschutzes in der städtebaulichen Planung festgeschrieben. Die darin enthaltenen Werte sind als wünschenswert einzuhaltende Zielwerte zu verstehen, bilden jedoch keine rechtsverbindlichen Grenzwerte (vgl. AIIIMBl. 1998, 670). Je nach bauplanerischer Nutzung sollen bei Verkehrswegen die nachfolgend genannten Beurteilungspegel eingehalten werden:

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

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

Die Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV betragen:

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

Soweit diese Grenzwerte überschritten werden, besteht für die betroffenen Anwesen Anspruch auf Schallschutz. Allerdings bleibt in diesen Fällen auch zu prüfen, inwieweit die nicht schützbaren Außenwohnbereiche unzumutbar verlärmert werden bzw. inwieweit die Gesamtlärsituation am Anwesen die Gefahr einer Gesundheitsschädigung begründet. Die Zumutbarkeitsschwelle, bei der sowohl eine schwere und unerträgliche Beeinträchtigung des Wohneigentums anzunehmen ist und bei der auch etwaige gesundheitliche Gefährdungen nicht ausgeschlossen werden können, lässt sich nach höchstrichterlicher Rechtsprechung zwar nicht exakt in allen Fallgestaltungen an einem bestimm-

ten Geräuschpegel ausdrücken. Jedoch wurde z.B. durch den BGH diese Schwelle bei einem Immissionspegel von 69/64 dB(A) tags/nachts in einem Wohngebiet jedenfalls wegen des Nachtwerts als überschritten angesehen (BGH, Urteil vom 06.02.1986, Az. III ZR 96/84, BayVBl. 1986, 537) bzw. ebenso bei einem Wert von 70/60 dB(A) tags/nachts in einem Wohngebiet (BGH, Urteil vom 17.04.1986, Az. III ZR 202/84, DVBl. 1986, 998) und bei einem Wert von 72/62 dB(A) tags/nachts in einem Mischgebiet (BGH, Urteil vom 10.12.1987, Az. III ZR 204/86, NJW 1988, 900). Zwischenzeitlich wurde den in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Bau- last des Bundes - VLärmSchR 97 - festgelegten Grenzwerten für die Lärmsa- nierung Orientierungsfunktion für die Feststellung unzumutbarer Lärmbelästi- gung zugesprochen (OVG Lüneburg, Urteil vom 21.05.1997, Az. VII K 7705/95, UPR 1998, 40). Diese Werte betragen:

<b>Nutzungen</b>	<b>Tag/Nacht</b>
- für Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, allgemeine und reine Wohngebiete	70 dB(A)/60 dB(A)
- für Kern-, Dorf- und Mischgebiete	72 dB(A)/62 dB(A)
- für Gewerbegebiete	75 dB(A)/65 dB(A).

Unter Beachtung dieser rechtlichen Vorgaben lassen sich die Lärmauswirkun- gen des Vorhabens gemäß § 12 UVPG entsprechend der unter C 2.4 einge- führten ordinalen Skala wie folgt bewerten:

- a) Mittlere Beeinträchtigung:  
Überschreitung der Orientierungswerte nach DIN 18 005 (Nachtwerte)
- b) Hohe Beeinträchtigung:  
Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV
- c) Sehr hohe Beeinträchtigung:
  - Überschreitung der Taggrenzwerte im Außenwohnbereich
  - Überschreitung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle

Bezogen auf das Prognosejahr 2025 zeigt sich, dass sich durch das plange- genständliche Vorhaben weder sehr hohe, noch hohe Beeinträchtigungen der Anwohner ergeben. Soweit vereinzelt die Nachtwerte der DIN 18 005 an Im- missionspunkten in Mainstockheim überschritten werden, rechtfertigt sich eine mittlere Bewertung dieser Auswirkungen.

#### 2.4.1.2 Luftschadstoffe

Für den Bereich der Luftschadstoffe ist in Anwendung des § 50 BImSchG da- von auszugehen, dass die Auswirkungen insbesondere dann als hoch bzw. sehr hoch anzusehen sind, soweit gesundheitliche Gefahren zu befürchten

sind, d.h., wenn die lufthygienischen Grenzwerte der 22. BImSchV überschritten werden. Bei der Bewertung dieser Auswirkungen wird weiter dahingehend differenziert, ob Menschen in solchen Bereichen, in denen die Grenzwerte der 22. BImSchV überschritten werden, ihren regelmäßigen Aufenthaltsort (Arbeits- und/oder Wohnort) haben, oder ob sie sich innerhalb dieser Bereiche in der Regel nur vorübergehend aufhalten. Bei dauerhaftem Aufenthalt innerhalb solcher Bereiche werden die Auswirkungen auf den Menschen als sehr hoch bewertet. Bei vorübergehendem Aufenthalt als hoch bis mittel. Schadstoffhöhungen unterhalb der Grenzwerte sind bei dauerndem Aufenthalt als mittel einzustufen (vgl. § 50 Satz 2 BImSchG).

Aus den Planunterlagen ergibt sich, dass die Immissionsgrenzwerte der 22. BImSchV im Planfall 2025 für die angrenzende Bebauung in Mainstockheim und Dettelbach eingehalten werden.

Ansonsten sind außerhalb der bebauten und bewohnten Gebiete nur im näheren Umfeld der Trasse - je nach den konkreten örtlichen Gegebenheiten - durch die Autobahn bedingte Überschreitungen der Grenzwerte, und allenfalls bei äußerst geringer Distanz zur Trasse unter Umständen auch von Zielwerten der 22. BImSchV denkbar (bis etwa 200 m bis 250 m). In diesem Bereich halten sich Menschen indes nicht dauerhaft, sondern lediglich vorübergehend auf, etwa um land- und forstwirtschaftliche Flächen zu bewirtschaften bzw. aufzusuchen. Da es sich hierbei also nur um vorübergehende Aufenthalte handelt, ist diese Beeinträchtigung in Abhängigkeit von der jeweiligen Entfernung und der Dauer des Aufenthaltes als hoch bis mittel zu bewerten.

#### 2.4.1.3 Freizeit und Erholung

Für die Bewertung der Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch durch das Vorhaben infolge von Lärm- und Schadstoffemissionen im Freizeit- und Erholungsbereich ist in Anlehnung an die unter C 2.4 aufgeführten Bewertungskriterien Folgendes festzustellen:

Im straßennahen Bereich der bestehenden BAB A 3 sind die Flächen bereits starken Lärm- und Schadstoffimmissionen ausgesetzt und somit für die Erholung weitgehend unattraktiv. Durch den Vollausbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg wird die Situation nicht erheblich verändert. Auswirkungen in Form eines Verlusts bzw. einer Beeinträchtigung erholungsgerechter Gebiete sind somit nicht zu erwarten.

Bei der Betrachtung der Umweltauswirkungen auf den Menschen sind auch die Beeinträchtigungen des kulturellen Erbes zu bewerten. Dies ist als Teil der Erholungsfunktion zu betrachten, allerdings insoweit auch nur relevant, als es für den Menschen sichtbar und erlebbar ist, was vor allem für Bau- und Bodendenkmäler gilt. Nach den Planunterlagen ist davon auszugehen, dass

Baudenkmäler nicht betroffen sind. Jedoch kann eine Beeinträchtigung oder gar Zerstörung von Bodendenkmälern nicht ausgeschlossen werden, was im Rahmen der Auswirkungen auf Freizeit und Erholung nicht relevant sein wird.

Die vorgenannten und bewerteten Auswirkungen des Vorhabens im Bereich Freizeit und Erholung sind nur Teilaspekte der insgesamt zu bewertenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Erholungseignung des in Betracht kommenden Raumes. Hierzu ist jedoch auch eine umfassendere Gesamtbewertung der Beeinträchtigung der Landschaftsbildräume notwendig. Insoweit wird ergänzend auf Abschnitt C 2.4.7 verwiesen. Da gerade der Bereich Freizeit- und Erholungseignung sehr verschiedene Aspekte zum Inhalt hat, erscheint eine Saldierung hier nicht möglich. Insgesamt werden jedoch alle Teilaspekte in die Abwägung eingestellt.

#### 2.4.1.4 Land- und forstwirtschaftliche Nutzung

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Menschen als Nutzer land- und forstwirtschaftlicher Flächen werden beim Schutzgut Boden bewertet. Auf die nachfolgenden Ausführungen unter C 2.4.3 dieses Beschlusses wird daher verwiesen.

#### 2.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Der Bewertung der Eingriffe in das Schutzgut Tiere und Pflanzen werden folgende umweltbezogene Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze sowie sonstiger fachbezogener Unterlagen zugrunde gelegt:

- Art. 6 und Art. 6 a BayNatSchG: Eingriffe in Natur und Landschaft
- Art. 7 bis Art. 12 BayNatSchG, §§ 23 ff. BNatSchG: Schutzgebiete
- Art. 13 b und Art. 13 c BayNatSchG, §§ 32 ff. BNatSchG: FFH-Gebiete und Vogelschutzgebiete
- Art. 13 d BayNatSchG: Schutz bestimmter Biotope
- Art. 13 e BayNatSchG: Schutz der Lebensstätten
- § 42 BNatSchG, Art. 12, 13 FFH-RL, Art. 5 V-RL: Artenschutzrechtliche Verbote
- § 9 BWaldG und Art. 9 BayWaldG: Erhaltung des Waldes
- "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und Art. 6 a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" der Bayerischen Staatsministerien des Innern sowie für Landesentwicklung und Umweltfragen
- Biotopkartierung Bayern sowie sonstige Kartierungen schützenswerter Biotope
- Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP)
- Rote Listen gefährdeter Tiere und Pflanzen in Deutschland und Bayern
- Bundesartenschutzverordnung.

Auf der Grundlage dieser Vorschriften und Unterlagen werden die erheblichen und/oder nachhaltigen Umweltauswirkungen des Projekts auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen bestimmt und in die dreistufige ordinale Skala mit den Begriffen "sehr hoch - hoch - mittel" eingeordnet (vgl. C 2.4). Diesen Begriffen werden im Wesentlichen folgende Umweltauswirkungen zugeordnet:

a) Sehr hoch

- Überbauung und Beeinträchtigung von naturnahen Laubwaldbiotopen
- Lebensraumverlust sowie Zerschneidung oder Isolierung von Lebensräumen gefährdeter oder seltener Tier- und Pflanzenarten
- Verlust wertvoller Biotopstrukturen
- Funktionsbeeinträchtigung überregional bzw. regional bedeutsamer Vernetzungsachsen
- Verwirklichung artenschutzrechtlicher Zugriffsverbote;

b) Hoch

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

c) Mittel

- Beeinträchtigung von sonstigen Wald- und Gehölzstrukturen
- Beeinträchtigung von sonstigen Biotopstrukturen
- Versiegelung land- und forstwirtschaftlicher Nutzflächen
- sonstige artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigungen.

Die mit der Durchführung der Baumaßnahme verbundene Überbauung und Versiegelung bringt unmittelbare Verluste und Veränderungen von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere mit sich. Sehr hohe Beeinträchtigungen ergeben sich durch das Bauvorhaben dadurch, dass artenreiche, als Biotop erfasste Laubwälder durch Verlagerung des Beeinträchtigungskorridors betroffen werden. Hohe Bedeutung kommt der vorübergehenden Inanspruchnahme der Uferbereiche des Rotamergrabens einschließlich der Begleitgehölze. Als Auswirkungen von mittlerer Bedeutung sind schließlich noch die Versiegelung landwirtschaftlicher Nutzflächen mit Gehölzelementen und Grabenstrukturen zu nennen. Auch die artenschutzrechtlich relevanten Auswirkungen des Vorhabens sind lediglich als mittel einzustufen, da im Ergebnis nicht gegen Zugriffsverbote verstoßen wird.

Bei den vorstehend vorgenommenen Bewertungen ist jedoch zu berücksichtigen, dass die betroffenen Flächen durch die bestehende Autobahntrasse be-



reits erheblichen Vorbelastungen ausgesetzt sind. Zudem ist von Bedeutung, dass die getroffenen Bewertungen noch ohne Berücksichtigung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere der Ausgleichsmaßnahmen (vgl. Unterlage 12.1, Kapitel 5.2) vorgenommen sind. Aufgrund der planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen kann im Hinblick auf die mit der Baumaßnahme verbundenen Eingriffe in den Naturhaushalt letztlich eine volle Kompensation erreicht werden. Da bei der Darstellung der Umweltauswirkungen u.a. auch die Maßnahmen einzubeziehen sind, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, verhindert oder ausgeglichen werden (§ 11 Satz 1 UVPG), und diese Darstellung Grundlage der Bewertung ist (§ 12 UVPG), geht die vorgenannte Bewertung zugunsten des Schutzgutes Tiere und Pflanzen insgesamt von einer schlechteren Lage aus, als sie sich nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen darstellen wird. Infolgedessen lässt sich unter Einbeziehung aller Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sogar eine deutlich positivere Bewertung rechtfertigen.

Im Hinblick auf die Bewertung der Versiegelung wird ergänzend auf die nachfolgenden Ausführungen zum Schutzgut Boden unter C 2.4.3 verwiesen.

### 2.4.3 Schutzgut Boden

Die Bewertung der unter C 2.3.2.3 dieses Beschlusses aufgezeigten Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf das Schutzgut Boden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung hat sich primär an den Bestimmungen des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) und der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) zu orientieren.

Zweck der bodenschutzrechtlichen Vorschriften ist es u.a., schädliche Bodenveränderungen abzuwehren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen (vgl. § 1 Satz 2 BBodSchG). Zur Abwehr vermuteter oder bereits eingetretener schädlicher Bodenveränderungen, die auf stoffliche Belastungen zurückzuführen sind, legt die BBodSchV Prüf- und Maßnahmenwerte (§ 8 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 BBodSchG), zur Vorsorge gegen das (mittel- bis langfristige) Entstehen schädlicher Bodenveränderungen Vorsorgewerte (vgl. § 8 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG) fest.

Schädliche Bodenveränderungen sind Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 2 BBodSchG genannten Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit hervorzurufen (§ 2 Abs. 3 BBodSchG). Dabei ist hervorzuheben, dass der Zweck des BBodSchG sich keineswegs nur auf den Schutz der natürlichen Funktion des Bodens erstreckt. Neben diesen ökologischen Funktionen werden vielmehr auch die Funktionen des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie die Nutzungsfunktionen mit einbezogen (vgl. § 2

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

Um die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden gemäß § 12 UVPG bewerten zu können, werden die natürlichen Funktionen, d.h. Speicher- und Filterfunktionen vorhandener Bodentypen und Bodenarten, ebenso betrachtet wie die Beeinträchtigung der Funktionen als Lebensgrundlage und Lebensraum. Darüber hinaus werden auch die Auswirkungen der Maßnahme auf die Nutzungsfunktion des Bodens für die land- und forstwirtschaftliche Produktion in die Betrachtung einbezogen.

Hinsichtlich der Bewertung der Eingriffsintensität ist festzustellen, dass die Beeinträchtigung der Speicher- und Filterfunktion durch Versiegelung und Überbauung bei allen Bodentypen erheblich ist, da diese Funktionen nach Durchführung der Maßnahme zumindest innerhalb des Trassenbereiches nicht mehr wahrgenommen werden können. Im Bereich der versiegelten Flächen entfällt die Regulierungs- und Speicherfunktion des Vorhabens vollständig.

Die Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die Lebensraumfunktion des Bodens ist ferner an dem Gesichtspunkt Verlust durch Versiegelung sowie Schadstoffimmissionen im Bereich unmittelbar um die Verkehrsflächen vorzunehmen. Der Eingriff durch das Vorhaben ist in jedem Fall dort als sehr hoch zu bewerten, wo Flächen vollständig versiegelt werden und damit Lebensraumfunktionen entfallen.

Bauzeitlich unterliegt der Boden in den Bereichen, in denen eine vorübergehende Inanspruchnahme (für Baustelleneinrichtungen und das Baufeld) vorgesehen ist, weiteren unmittelbaren Belastungen, denen angesichts der durchzuführenden Rekultivierungsmaßnahmen im Ergebnis mittleres Gewicht zukommt.

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

Ferner werden die Lebensraumfunktionen in Trassennähe durch Schadstoffimmissionen beeinflusst, wobei sich erhöhte Schadstoffgehalte nach dem vorliegenden einschlägigen Untersuchungsergebnissen im Wesentlichen auf den unmittelbaren Nahbereich zum Fahrbahnrand, etwa auf einem Geländestreifen von ca. 10 m beiderseits der Fahrbahntrasse, konzentrieren und nach außen hin deutlich abnehmen werden. Innerhalb dieses besonders schadstoffbelasteten Geländestreifens sind die vorhabensbedingten Auswirkungen als hoch zu bewerten, wobei die entsprechende Vorbelastung durch die bestehende BAB A 3 zu berücksichtigen ist. Da die Kontamination des Bodens mit zunehmender Entfernung vom Fahrbahnrand deutlich abnimmt, sind schadstoffbedingte Auswirkungen auf außerhalb des 10-m-Bereichs liegende Böden als nicht erheblich im Sinne des UVPG anzusehen.

Bzgl. der Auswirkungen auf den Bereich der land- und forstwirtschaftlichen Produktion wurde hinsichtlich der Schadstoffbelastung bereits vorstehend ausgeführt, dass sich erhöhte Werte in einem Abstand von etwa bis zu 10 m vom Fahrbahnrand aufgrund bisheriger Erfahrungswerte haben nachweisen lassen. Soweit landwirtschaftliche Betriebsflächen nach Verwirklichung der Maßnahme in diesem Bereich noch vorhanden sind, wird eine Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Produktion in diesem Bereich für möglich gehalten und als hoch bewertet. Erhebliche Auswirkungen auf die Nahrung und damit nachteilige Wechselwirkungen auf die Schutzgüter Mensch und Tier sind indes nicht zu erwarten.

#### 2.4.4 Schutzgut Wasser

Der Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind die bestehenden Schutzbestimmungen des Wasserhaushaltsgesetzes, des Bayer. Wassergesetzes sowie der hierzu ergangenen Ausführungsbestimmungen zugrunde zu legen.

##### 2.4.4.1 Oberflächengewässer

Wegen der derzeit ungeordneten Entwässerung des Fahrbahnwassers der Richtungsfahrbahn Nürnberg über die Straßenböschungen wird sich die Situation durch die geplante Maßnahme deutlich verbessern. Das auf der Verkehrsfläche anfallende belastete Oberflächenwasser wird künftig gesammelt und über die bereits - durch den Vollausbau der Richtungsfahrbahn Frankfurt - vorhandenen bzw. das neu geplante Regenrückhaltebecken mit vorgeschalteten Absetzbecken dem Vorfluter Rotamergraben zugeleitet. Durch die Vorreinigungseinrichtungen und nicht zuletzt aufgrund der Selbstreinigungskraft des Vorfluters wird der Gefahr einer Verschmutzung vorgebeugt, sodass die jedenfalls denkbaren Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser allenfalls als mittel zu bewerten sind.

#### 2.4.4.2 Grundwasser

Negative Einflüsse der Baumaßnahme auf das Grundwasser durch Überbauung kommen insofern in Betracht, als hierdurch die Grundwasserneubildung verhindert oder beeinträchtigt wird. Mit dem plangegegenständlichen Vorhaben werden ca. 0,78 ha versickerungsfähige Flächen neu undurchlässig versiegelt. Dies führt zu einer Verringerung der Grundwasserneubildung. Bei dieser Sachlage sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser insoweit als mittel zu bewerten.

Gefährdungen des Grundwassers durch betriebs- oder unfallbedingten Eintrag von Schadstoffen (Tausalzlösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl etc.) werden durch Absetz- und Regenrückhaltebecken bestmöglich vermieden und dadurch im Vergleich zur bestehenden Situation erheblich gemindert, sodass vor dem Hintergrund der vorliegenden Erkenntnisse allenfalls die Annahme einer mittleren Bewertung gerechtfertigt ist.

#### 2.4.5 Schutzgut Luft

Bei raumbedeutsamen Maßnahmen sind schädliche Umwelteinwirkungen (§ 3 Abs. 1 BImSchG) auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich zu vermeiden (vgl. § 50 BImSchG). Solche schädlichen Umwelteinwirkungen sind insbesondere dann als gegeben anzusehen, wenn sich Überschreitungen der Immissionswerte der 22.BImSchV bzw. der Orientierungswerte TA Luft und der VDI-Richtlinie 2310 ergeben.

Die unmittelbaren Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf das Schutzgut Luft beschränken sich, soweit sie, gemessen an den fachgesetzlichen Bewertungsgrundlagen, als erheblich angesehen werden können, auf einen räumlich relativ eng begrenzten Bereich. Sie werden daher - unter Einbeziehung der Wechselwirkungen mit den Schutzgütern Mensch sowie Boden (vgl. C 2.3.2.1. und C 2.3.2.3 dieses Beschlusses) - als mittel bewertet, weil auch Schadstoffbelastungen unterhalb der Immissionsgrenzwerte zu berücksichtigen sind (vgl. § 50 Satz 2 BImSchG). Da die unmittelbar an die Fahrbahn angrenzenden Flächen nicht dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, rechtfertigt sich eine mittlere bis hohe Bewertung in Abhängigkeit von der jeweiligen Entfernung und der Dauer des Aufenthalts.

#### 2.4.6 Schutzgut Klima

Für die Bewertung der unter C 2.3.2.6 dieses Beschlusses aufgezeigten voraussichtlichen Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf das Schutzgut Klima fehlt es an fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäben. Die Bewertung

muss sich daher - soweit die Auswirkungen überhaupt quantifizierbar sind - auf allgemeine oder spezifische Sachverständigenaussagen stützen.

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

Als erheblich im Sinne des UVPG sind lokalklimatische Veränderungen im Trassenbereich zu bezeichnen. Als hoch zu bewerten wären infolge der Entstehung neuer bzw. größerer Kaltluftstaugebiete eintretende klimatische Veränderungen (erhöhte Frostgefahr, Nebelhäufigkeit und länger andauernde Nebellagen). In die Bewertung fließt damit mit ein, dass sich diese klimatischen Veränderungen nicht nur auf die Vegetationsbedingungen, sondern auch auf die Bodennutzung landwirtschaftlicher Flächen in diesen Kaltluftstaugebieten auswirken können. Da durch die vorhandene BAB A 3 erhebliche Vorbelastungen bestehen, kommt es jedoch durch den Vollausbau einer Richtungsfahrbahn in diesem Bereich allenfalls zu Beeinträchtigungen des Lokalklimas, die als mittel einzustufen sind.

#### 2.4.7 Schutzgut Landschaft

Der Bewertung der Eingriffe in das Schutzgut Landschaft werden folgende umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze sowie sonstige fachbezogenen Unterlagen zugrunde gelegt:

- Art. 6 und 6 a BayNatSchG: Eingriffe in Natur und Landschaft
- Art. 7 bis 12 BayNatSchG, §§ 23 ff. BNatSchG: Bestehende und geplante Schutzgebiete
- § 9 BWaldG und Art. 9 BayWaldG: Erhaltung des Waldes
- § 13 BWaldG und Art. 12 BayWaldG: Erholungswald
- "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und Art. 6 a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" der Bayer. Staatsministerien des Innern sowie für Landesentwicklung und Umweltfragen
- Waldfunktionsplan
- Regionalplan
- Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP).

Dabei wird davon ausgegangen, dass eine mögliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes u.a. wesentlich davon abhängt, inwieweit sich die Trasse in das natürliche Gelände einfügt und an den vorhandenen Gegebenheiten und Strukturen orientiert.

Da es sich bei der geplanten Maßnahme um eine Erweiterung einer bereits bestehenden Autobahntrasse handelt, ist zu erwarten, dass der Ausbau nicht als größere optische Störung wahrgenommen wird.

Den Einstufungen "Sehr hoch - Hoch - Mittel" (vgl. C 2.4) werden im Wesentlichen folgende Umweltauswirkungen zugeordnet:

a) Sehr hoch

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

b) Hoch

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

c) Mittel

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

Die BAB A 3 bleibt in den Waldbereichen durch den Erhalt der großflächigen Waldflächen auch nach dem Ausbau wenig einsehbar. Der Verlust des südseitigen Autobahnbegleitgrüns als Einbindungselement des Autobahnkörpers, der zu einer Veränderung des Landschaftsbildes mit landschaftsoptischen Beeinträchtigungen führt, rechtfertigt im vorliegenden Fall allenfalls eine mittlere Bewertung.

Da auch die Minderungs- sowie die Ausgleichsmaßnahmen in die Darstellung der Umweltauswirkungen einzubeziehen sind (§ 11 Satz 1 UVPG) und die Bewertung auf der Grundlage dieser Darstellung zu erfolgen hat (§ 12 UVPG), ist festzuhalten, dass die Planung Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen beinhaltet, die zum Erhalt der vorhandenen Strukturen bzw. der Einbindung des Vorhabens in die Landschaft beitragen sollen. Abgesehen davon wirken sich auch die Ausgleichsmaßnahmen positiv auf das Landschaftsbild aus. Da die vorstehende Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen noch ohne Rücksicht auf die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen getroffen ist, geht diese zugunsten der Umwelt von einer schlechteren Bewertungslage aus, als sie bei bzw. nach Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen eintreten wird. Infolgedessen lässt sich unter Einbeziehung der Vermeidungs- und Minimierungs-, sowie der Ausgleichsmaßnahmen sogar eine deutlich bessere Bewertung rechtfertigen.

#### 2.4.8

##### Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Aufgrund der bestehenden gesetzlichen Vorgaben sind alle vorgeschichtlichen und geschichtlichen Bestände als äußerst wertvoll anzusehen, da sie unwiederbringliche Vorgänge dokumentieren.

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

Nach den vorliegenden Erkenntnissen ist eine Beeinträchtigung von Bodendenkmälern nicht auszuschließen. Sie können unmittelbar betroffen und in ih-

rem Bestand sogar gefährdet sein. Die Auswirkungen sind deshalb je nach dem tatsächlichen Umfang und der Intensität ihrer Beeinträchtigungen als mittel bis hoch, im Falle einer Zerstörung bisher nicht bekannter Denkmäler sogar als sehr hoch zu bewerten.

## 2.5 Gesamtbewertung

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

## 3. Materiell-rechtliche Würdigung

### 3.1 Rechtsgrundlage

Der Planfeststellungsbeschluss beruht auf § 17 Satz 1 FStrG. Diese Regelung erschöpft sich nicht in ihrer verfahrensrechtlichen Bedeutung. Vielmehr ist darin - vornehmlich - auch die materielle Ermächtigung der Planfeststellungsbehörde zur fernstraßenrechtlichen Fachplanung selbst enthalten. Zentrales Element dieser Ermächtigung ist die mit ihr verbundene Einräumung des Planungsermessens, das in seinem Wesen am zutreffendsten durch den Begriff der planerischen Gestaltungsfreiheit umschrieben ist. Der planerische Spielraum, der der Planfeststellungsbehörde bei ihren Entscheidungen zusteht, ist jedoch - anders als bei echten Planungen - beschränkt durch das Antragsrecht des Vorhabensträgers und durch dessen Anspruch auf fehlerfreie Ausübung des Planungsermessens (Zeitler, BayStrWG, Rd.Nr. 115 zu Art. 38 BayStrWG). Die der Gestaltungsfreiheit gesetzten Grenzen ergeben sich aus den rechtlichen Bindungen, denen die Planfeststellungsbehörde in vierfacher Hinsicht unterworfen ist (vgl. auch Zeitler, BayStrWG, Rd.Nr. 120 zu Art. 38 BayStrWG):

- erstens bestimmt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen unter Beteiligung anderer Stellen Planung und Linienführung der Bundesfernstraßen;
- zweitens bedarf die straßenrechtliche Planung einer - auch vor Art. 14 GG standhaltenden - Rechtfertigung;



- drittens muss sich die Planung an dem im Bundesfernstraßengesetz und den in anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden zwingenden materiellen Rechtssätzen (Planungsleitsätzen) ausrichten;
- viertens steht alles, was die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung dieser rechtlichen Anforderung entscheidet, unter jenen Beschränkungen, die sich aus den Anforderungen des Abwägungsgebotes ergeben (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.02.1975, Az. 4 C 21.74, DVBl. 1975, 713; Zeitler, a.a.O.).

### 3.2 Rechtswirkungen der Planfeststellung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 1. Hs. BayVwVfG). Weiter werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 Satz 2 BayVwVfG). Die Rechtswirkungen der Planfeststellung erstrecken sich darüber hinaus auch auf alle notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Sie erfassen sämtliche Anlagen, die aus Anlass der Durchführung des konkret genehmigten Vorhabens unumgänglich sind, also ausgeführt werden müssen. Notwendige Folgemaßnahmen werden auch dann von der Planfeststellung erfasst, wenn sie selbst planfeststellungsbedürftig sind. In derartigen Fällen ist dann Art. 78 BayVwVfG nicht anwendbar (Kopp/Ramsauer, VwVfG, Rd.Nr. 6 zu § 75). Der Zweck der Planfeststellung ist dabei eine Gesamtregelung grundsätzlich aller Probleme, die durch das Vorhaben aufgeworfen werden. Es soll eine für alle Betroffenen gerechte Lösung in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht herbeigeführt werden.

Soweit eine abschließende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde noch nicht möglich ist, ist diese im Planfeststellungsbeschluss vorzubehalten; dem Träger des Vorhabens ist dabei aufzugeben, noch fehlende oder von der Planfeststellungsbehörde bestimmte Unterlagen rechtzeitig vorzulegen (Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt grundsätzlich alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 2. Hs. BayVwVfG).

Im Planfeststellungsbeschluss wird der Plan festgestellt und über Einwendungen entschieden (Art. 74 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG). Dem Träger des Vorhabens sind Vorkehrungen oder die Errichtung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind (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 (Kopp/Ramsauer, VwVfG, Rd.Nr. 113 zu § 74). Nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer liegen nicht nur vor, wenn in geschützte Rechtspositionen oder Rechte Dritter eingegriffen wird oder entsprechende Gefährdungen vorliegen, sondern auch dann, wenn es sich um Belästigungen handelt, die den Betroffenen mit Rücksicht auf die Qualität des Gebiets, die konkreten tatsächlichen Verhältnisse, die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit usw. 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 (Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG) erfolgt. Es muss sich um Nachteile handeln, die nach den Grundsätzen der Güterabwägung auch unter Berücksichtigung des Zwecks und der Bedeutung der geplanten Anlage für die Allgemeinheit oder Dritte und der plangegebenen Vorbelastung des Gebiets billigerweise noch zumutbar ist. Soweit die Zumutbarkeit gesetzlich geregelt ist, hat sich die Planfeststellungsbehörde daran zu halten. Fehlen nähere Regelungen hinsichtlich der Zumutbarkeit von Auswirkungen, ist die Zumutbarkeitsgrenze im konkreten Fall nach den Umständen des Einzelfalls zu bestimmen.

### 3.3

#### Planungsermessen

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

Das Abwägungsgebot verlangt, dass

- erstens überhaupt eine Abwägung stattfindet,
- zweitens, dass in die Abwägungen an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss,
- drittens die Bedeutung der betroffenen Belange nicht verkannt wird und
- viertens 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).

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

#### 3.4 Linienführung

Da das verfahrensgegenständliche Bauvorhaben keine Abweichungen von der bestehenden Trasse der BAB A 3 umfasst, war eine eigene Linienbestimmung i.S.d. § 16 FStrG nicht erforderlich.

#### 3.5 Planrechtfertigung

Voraussetzung einer jeden planerischen Entscheidung ist die Rechtfertigung des Vorhabens, da es in individuelle Rechtspositionen Dritter eingreift und Grundlage der zur Ausführung des Planes etwa notwendig werdenden Enteignungen ist. In diesem Sinne ist eine Straßenplanung gerechtfertigt, wenn für das Vorhaben nach Maßgabe der allgemeinen Ziele der jeweiligen Straßengesetze ein Bedürfnis besteht, die Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit der Fall, sondern bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 182).

##### 3.5.1 Bedarfsplan

Der Vollausbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg zwischen dem Autobahnkreuz Biebelried und der Mainbrücke Dettelbach ist Bestandteil des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 und ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der nach § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG (zuletzt geändert durch das 5. FStrAbÄndG vom 04.10.2004, BGBl. I S. 2574) dem FStrAbG als Anlage beigelegt ist, enthalten und dort als "vordringlicher Bedarf" ausgewiesen.

Durch die Aufnahme des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Dies ergibt sich aus § 1 Abs. 2 FStrAbG, der zum einen die Übereinstimmung der in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG und zum anderen die Verbindlichkeit der Feststellung des Bedarfs für die Planfeststellung gemäß § 17 FStrG festschreibt. Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund umfangreicher Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf

Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich.

Mit der Aufnahme in den Bedarfsplan wird jedoch nicht die abschließende Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens vorweggenommen. Ziel der Bewertung, die im Bedarfsplan ihren Niederschlag findet, ist es, die Bauwürdigkeit und die Dringlichkeit näher untersuchter Projekte aus gesamtwirtschaftlicher und verkehrlicher Sicht darzustellen (BVerwG, Urteil vom 10.04.1997, Az. 4 C 5.96, NVwZ 1998, 508). Im Rahmen der Abwägungsentscheidung ist darüber zu befinden, ob nicht sonstige öffentliche Belange so gewichtig beeinträchtigt werden, dass trotz der straßenrechtlichen Erforderlichkeit auf den Bau der Straße verzichtet bzw. eine andere Trasse gewählt werden muss. Hierbei sind die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen (§ 17 Satz 2 FStrG).

Zweifel an der Vereinbarkeit der Festsetzungen des Bedarfsplans mit höherrangigem Recht (Verfassungs- und Europarecht) bestehen nicht.

### 3.5.2 Planrechtfertigung nach allgemeinen Grundsätzen

Eine straßenrechtliche Planfeststellung findet - unabhängig von den vorstehenden Ausführungen - ihre Rechtfertigung aus allgemeinen verkehrlichen Überlegungen darin, dass sie mit den von dem einschlägigen Straßengesetz allgemein verfolgten öffentlichen Belangen im Einklang steht und dass die geplante Maßnahme zur Verfolgung dieser Belange objektiv erforderlich ist (BVerwG, Urteil vom 22.03.1985, Az. 4 C 15/83, DVBl. 1985, 900).

#### 3.5.2.1 Notwendigkeit der Maßnahme

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 im Allgemeinen ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig, da Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind (§ 1 Abs. 1 FStrG). Sie sind in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern (§ 3 Abs. 1 FStrG). Dabei wäre es grundsätzlich ein planerischer Missgriff, wenn die Straße nur so dimensioniert würde, dass sie für den zu erwartenden Verkehrsbedarf gerade noch ausreicht (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 A 10/95, NVwZ 1996, 1006).

Daneben ist die Rechtfertigung des konkreten Vorhabens erforderlich. Dies bedeutet zwar nicht, dass die Maßnahme unabdingbar oder unausweichlich notwendig sein muss; jedoch ist Voraussetzung, dass die Planung - bezogen auf das konkrete Planungsvorhaben - erforderlich, d.h., vernünftigerweise geboten ist. Da eine planerische Entscheidung notwendigerweise immer in die Zukunft gerichtet ist, sind bei der Beantwortung der Frage, ob das

Vorhaben vernünftigerweise geboten ist, auch Prognosen einzubeziehen, die bezüglich künftiger Verkehrsentwicklungen aufgestellt werden.

Unter Zugrundelegung dieser Voraussetzungen ist die Planung für den Vollausbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg zwischen dem Autobahnkreuz Biebelried und der Mainbrücke Dettelbach im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 gerechtfertigt. Gemessen an den o.g. Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes begegnet das Vorhaben keinen Bedenken. Auch im Lichte der konkreten Situation ist die vorliegende Planung vernünftigerweise geboten. Die für das Vorhaben sprechenden Belange sind generell geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte und sonstige Belange zu überwinden. Darauf wird näher erst im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

### 3.5.2.2 Funktion im Straßennetz (Verkehrsbelastung und Verkehrsentwicklung)

Die BAB A 3 ist eine hochbelastete Fernverkehrsverbindung, über die der Verkehr aus dem Ruhrgebiet und dem Frankfurter Raum in den Ballungsraum Nürnberg und weiter über Regensburg nach Österreich und Ungarn bzw. über die BAB A 9 in Richtung München und weiter nach Italien fährt. Mit der Öffnung der Grenzen Osteuropas hat die Bedeutung dieser Autobahn zusätzlich deutlich zugenommen.

Um dem steigenden Verkehrsaufkommen Rechnung zu tragen, ist insbesondere zwischen Aschaffenburg und dem Autobahnkreuz Fürth/Erlangen ein Ausbau der BAB A 3 dringend notwendig.

Der durchschnittliche tägliche Verkehr betrug bei der amtlichen Straßenverkehrszählung 2005 zwischen dem Autobahnkreuz Biebelried und der Anschlussstelle Kitzingen 61.049 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von 18,9 %. Eine Überprüfung der Qualitätsstufe nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) ergibt für den zweistreifigen Bestandsquerschnitt der Richtungsfahrbahn Nürnberg bereits bei der jetzigen Verkehrsbelastung eine Qualität des Verkehrsablaufs von E, was bedeutet, dass die Kraftfahrzeuge sich weitgehend in Kolonnen bewegen, der Auslastungsgrad sehr hoch ist und bei kleinen Unregelmäßigkeiten die Gefahr von Staubildungen, Stillstand bis hin zum Verkehrszusammenbruch besteht. Der Verkehrszustand insgesamt ist instabil.

Nach der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr. Kurzak vom 05.07.2007, ergänzt 16.07.2009, die für den Abschnitt Autobahnkreuz Biebelried bis Autobahnkreuz Fürth/Erlangen erstellt wurde, wird das Verkehrsaufkommen im Bereich zwischen dem Autobahnkreuz Biebelried und der Anschlussstelle Kitzingen bis zum Jahr 2025 auf 74.800 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von 20,5 % steigen. Dabei wird der Schwerverkehrsanteil am Tag 16,9 %

und in der Nacht 41,2 % betragen. Durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 - hier durch den Vollausbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg - kann für diesen Bereich zwischen der Anschlussstelle Biebelried und der Anschlussstelle Kitzingen für alle Anlagen keine die mindestens erforderliche Qualitätsstufe D nach HBS erreicht werden, was bedeutet, dass der Verkehrsablauf noch immer durch hohe Belastungen gekennzeichnet ist, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden nahezu ständig statt, der Verkehrszustand ist noch stabil. Dies trägt auch in erheblichem Umfang zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Die Planung ist hinsichtlich des vorgesehenen Ausbaustandards vernünftigerweise geboten und planerisch gerechtfertigt (vgl. auch C 3.7.3).

Abgesehen von den vorstehenden Ausführungen zur Verkehrsprognose gilt es zu beachten, dass dem Wesen einer jeglichen Prognose zwingend ein gewisser Grad an Unsicherheit immanent ist. Exakte Maßstäbe für Zukunftsprognosen sind regelmäßig nicht vorhanden. Es kann bei der Überprüfung der vom Vorhabensträger vorgelegten Prognose daher nur darauf ankommen, ob der Sachverhalt zutreffend ermittelt worden ist, also die Daten zutreffend und vollständig erfasst worden sind, die die Grundlage für die Prognose bilden, ob ein Prognoseverfahren angewandt worden ist, welches die Aussage vermitteln kann und ob dieses Verfahren zutreffend angewandt worden ist. Schließlich muss das Ergebnis schlüssig sein (BVerwG, Urteil vom 07.07.1978, Az. IV C 79.76, DVBl. 1978, 845).

Unter Beachtung dieser Voraussetzungen begegnet die Verkehrsprognose auch unter Berücksichtigung der im Laufe des Verfahrens dazu gewonnen Erkenntnisse im Ergebnis keinen Bedenken. Sie bildet eine taugliche Entscheidungsgrundlage. Es ist nicht erkennbar, dass sie nicht unter Berücksichtigung aller verfügbaren Daten in einer der Materie angemessenen und methodisch einwandfreien Weise erarbeitet worden ist. Das Prognoseverfahren ist nicht zu beanstanden, ebenso sind die Ergebnisse nachvollziehbar und schlüssig (vgl. dazu auch C 3.7.4.2.3).

### 3.5.2.3

#### Kosten-Nutzen-Analyse, Finanzierbarkeit

Der Aufnahme eines Straßenbauvorhabens in den Bedarfsplan liegt ebenso wie der Einstufung des Vorhabens als vordringlicher Bedarf eine bedarfsbezogene Kosten-Nutzen-Analyse des Gesetzgebers zugrunde. Die Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung für ein in den Bedarfsplan aufgenommenes Straßenbauvorhaben schließt es aus, im Planfeststellungsverfahren die zugrunde liegende Kosten-Nutzen-Analyse unbeachtet zu lassen und eine erneute Prüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses zu fordern (BVerwG, Urteil vom 18.06.1997, Az. 4 C 3/95, NVwZ-RR 1998, 292). Die Aufnahme in den Bedarfsplan schließt des Weiteren regelmäßig die Annahme der

Finanzierbarkeit einer Straßenbaumaßnahme in absehbarer Zeit ein (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.03.2004, Az. 4 CN 4.03, DVBl. 2004, 957).

Bei vorausschauender Beurteilung sind der Realisierung des geplanten Bauvorhabens entgegenstehende unüberwindliche finanzielle Schranken nicht ersichtlich (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 200).

### 3.5.3

#### Projektalternativen zur Erreichung des Planziels

Gleichermaßen geeignete Projektalternativen zur Erreichung des Planziels sind nicht ersichtlich. Der ersatzlose Verzicht auf die Ausbaumaßnahme ist keine sachgerechte und sinnvolle Projektalternative, da dadurch dem angestrebten Planungsziel, insbesondere der Beseitigung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse und der Verbesserung von Leistungsfähigkeit sowie Verkehrssicherheit der BAB A 3, nicht Genüge getan wird.

Die Notwendigkeit des Vorhabens ist indes auch nicht aus grundsätzlichen Erwägungen in Zweifel zu ziehen. Bei alternativen Verkehrskonzepten (wie der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und dem verstärkten Ausbau des Schienennetzes mit Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene bzw. auf das Schiff) geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Straßen zusätzlich Verkehr anziehen. Demgegenüber ist jedoch der Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier Vollausbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg zwischen dem Autobahnkreuz Biebelried und der Mainbrücke Dettelbach) zu betonen. Innerhalb dieses Verfahrens ist kein Raum für eine Grundsatzdiskussion über die gegenwärtige oder künftige Verkehrspolitik. Es sind vielmehr die Gesetzesbindung der Verwaltung und das Prinzip der Gewaltenteilung (Art. 20 Abs. 2 und 3 GG) zu beachten.

Eine verkehrsträgerübergreifende Alternativenbetrachtung ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Jedoch baut der der Planung zugrunde liegende Bundesverkehrswegeplan auf einer verkehrsträgerübergreifenden Untersuchung und Planung auf. Der Bundesverkehrswegeplan hat die turnusmäßig vorgeschriebene Überprüfung der aktuellen Bedarfspläne zum Inhalt (auch für die Bundesfernstraßen). Der Ausbau der BAB A 3 im plangegegenständlichen Abschnitt ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als "vordringlicher Bedarf" enthalten (vgl. schon C 3.5.1). Die Planrechtfertigung ist damit - auch im Hinblick auf Projektalternativen - gesetzlich normiert.

Im Zusammenhang mit der Planrechtfertigung spielen auch eventuelle Planungsvarianten keine Rolle. Mit diesen hat sich die Planfeststellungsbehörde erst im Rahmen der Abwägung auseinanderzusetzen (vgl. Zeitler, BayStrWG,

Rd.Nr. 129 zu Art. 38 m.w.N. zur Rechtsprechung). Auf Abschnitt C 3.7.2 dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen.

#### 3.5.4 Zusammenfassung

Insbesondere lässt sich festhalten, dass das Vorhaben erforderlich ist, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. In diesen Aussagen sind die am nachgeordneten Straßen- und Wegenetz erforderlich werdenden Anpassungs- und/oder Verlegungsmaßnahmen (sog. notwendige Folgemaßnahmen) einbezogen. Hierzu zählt insbesondere die Anpassung des bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweges Fl.Nr. 2279 der Gemarkung Mainstockheim bei Bau-km 303+725 und die zu verlegende Betriebsumfahrt. Im Übrigen wird auf die Unterlage 7.2 Bezug genommen.

Der Vollausbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 im Bereich zwischen dem Autobahnkreuz Biebelried und der Mainbrücke Dettelbach entspricht somit den allgemeinen Zielsetzungen des Fernstraßengesetzes und ist aus den vorstehend genannten Gründen vernünftigerweise geboten.

#### 3.6 Einhaltung der gesetzlichen Planungsleitsätze

Im Rahmen der Planung eines Straßenbauvorhabens bzw. einer Änderung sind weiterhin verschiedene gesetzliche Planungsleitsätze zu beachten. Diese ergeben sich aus dem Fernstraßengesetz und anderen für die straßenrechtliche Planung einschlägigen Vorschriften. Hierbei handelt es sich z.B. um die bereits im Rahmen der Planrechtfertigung angesprochenen gesetzlichen Vorschriften des FStrG, hinzu kommt insbesondere das naturschutzrechtliche Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Eingriffe zu unterlassen, sowie das Gebot, im Falle der Unvermeidbarkeit des Eingriffs mögliche Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen zu schaffen (Art. 6 a Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG).

Im vorliegenden Fall beachtet die Planung die vorliegenden Planungsleitsätze. Insbesondere werden die sich aus dem FStrG ergebenden Planungsleitsätze eingehalten, ebenso wie diejenigen nach den Naturschutzgesetzen. Wie noch ausgeführt wird, kommt die vorliegende Planung mit der geringstmöglichen Beeinträchtigung von Natur und Landschaft aus und schafft im Übrigen die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen. Dies ergibt sich aus dem Erläuterungsbericht und der landschaftspflegerischen Begleitplanung, auf welche insoweit Bezug genommen wird (Unterlagen 1 und 12). Hinsichtlich der rechtlichen Würdigung wird auch auf die Ausführungen zu den einzelnen Themenbereichen im jeweiligen systematischen Zusammenhang unter C 3.7 dieses Beschlusses verwiesen.



### 3.7 Würdigung und Abwägung öffentlicher Belange

#### 3.7.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Den in den Raumordnungsplänen (Landesentwicklungsprogramm, Regionalplan) konkretisierten Belangen der Raumordnung und Landesplanung (vgl. § 3 Nrn. 2 und 7 i.V.m. §§ 7, 8 und 9 ROG; Art. 1, 3 Abs. 1, Art. 11, 16 und 18 BayLplG) wird durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 voll Rechnung getragen. Insbesondere werden die einschlägigen Ziele der Raumordnung beachtet (§ 4 Abs. 1 ROG). Zentrale Aufgabe der Landesentwicklung ist die Schaffung und Erhaltung möglichst gleichwertiger und gesunder Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen (vgl. Art. 1 Abs. 1 Satz 2 BayLplG). Hierfür wird eine gute verkehrliche Erschließung aller Teilräume des Landes benötigt. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Achsen erreichen.

Der Schaffung einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur kommt im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrszunahme, bedingt durch geänderte Mobilitätsansprüche der Gesellschaft, die zunehmende Arbeitsteilung in der Wirtschaft sowie die Osterweiterung der Europäischen Union, besondere Bedeutung zu (LEP 2006, B V, 1.4.1). Die Bundesfernstraßen sollen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz für den weiträumigen Verkehr bilden. Um bei steigendem Verkehrsaufkommen ihre Aufgabe erfüllen zu können, sollen die Bundesfernstraßen erhalten, saniert und bedarfsgerecht ausgebaut werden. Für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der bestehenden europäischen Transversalen soll daher u.a. die BAB A 3 (Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg) vorrangig sechsstreifig ausgebaut werden (LEP 2006, B V, 1.4.2).

In der am 20.03.2008 für verbindlich erklärten Vierten Verordnung zur Änderung des Regionalplan der Region Würzburg (2) vom 14.01.2008 ist als Ziel ebenfalls festgeschrieben, die BAB A 3 in ihrem gesamten Verlauf in der Region durchgehend auf sechs Fahrstreifen auszubauen (RP B IX 3.2).

Der Regionale Planungsverband Würzburg (Region 2) führte mit Schreiben vom 07.07.2009 aus, dass gegen den Vollausbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg zwischen dem Autobahnkreuz Biebelried und der Mainbrücke Detelbach keine Einwendungen erhoben würden. Die Maßnahme werde vielmehr befürwortet, da sie dem Ziel B IX 3.2 des Regionalplans entspreche, demzufolge zur Verbesserung der Einbindung der Region in das überregionale Straßennetz der BAB A 3 in ihrem gesamten Verlauf in der Region auf sechs Fahrstreifen erweitert werden solle.

Aus Sicht der höheren Landesplanungsbehörde wurden keine Bedenken und Anregungen zum Ausbauvorhaben vorgebracht.

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

Die vorliegende Planung entspricht somit den Zielen der Raumordnung (vgl. auch schon Abschnitt B 3.2 dieses Beschlusses). Insgesamt lässt sich also festhalten, dass die Belange der Raumordnung und Landesplanung aufgrund der durch die Planung bewirkten raumbedeutsamen Vorteile nicht in der Lage sind, entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu entwickeln, sondern vielmehr für das Vorhaben sprechen.

### 3.7.2 Planungsvarianten und Abschnittsbildung

#### 3.7.2.1 Planungsvarianten

Im Rahmen der Abwägung ist auch zu prüfen, ob Planungsalternativen bestehen, gegen die bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit weniger Belange sprechen als gegen die beantragte Lösung. Dabei ist zu untersuchen, ob sich das planerische Ziel mit geringerer Eingriffsintensität auf andere Weise erreichen lässt. Hieraus folgt die Verpflichtung, der Frage nach etwaigen schonenderen Alternativen nachzugehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, NVwZ 1997, 914; Zeitler, Rd.Nr. 139 zu Art. 38 BayStrWG). 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).

Einer Planungsalternative muss der Vorzug gegeben werden, d.h. das beantragte Projekt ist abzulehnen, wenn die Planungsvariante bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit Belange in geringerem Maße beeinträchtigt. Schneidet eine Planungsalternative unter bestimmten Gesichtspunkten besser, unter anderen Gesichtspunkten schlechter ab als die beantragte Trasse, obliegt es der Planfeststellungsbehörde, sich im Rahmen der Abwägung für oder gegen die beantragte Trasse zu entscheiden. Im vorliegenden Fall bedeutet dies die Prüfung, ob sich eine Alternative aufdrängt, die bei gleicher Verkehrswirksamkeit das vom Maßnahmenträger gesteckte Planungsziel auch auf andere Weise mit geringerer Eingriffsintensität und deutlich weniger Beeinträchtigungen für andere Belange als beim beantragten Bauvorhaben erreichen kann.

Durch den bereits erfolgten dreistreifigen Ausbau der Richtungsfahrbahn Frankfurt und den für den Bereich vom Autobahnkreuz Biebelried bis zum Autobahnkreuz Fürth/Erlangen einheitlich vorgegebenen Fahrbahnquerschnitt ist die Lage der Richtungsfahrbahn Nürnberg vorgegeben. Vorzugswürdige Alternativen in diesem Abschnitt, insbesondere Beschränkungen einer Richtungsfahrbahn oder gar die gesamte Verlegung der Autobahn drängten sich nicht auf. Der geplante bestandsorientierte Ausbau der BAB A 3 bedingt keine Neuzerschneidungen und Immissionswirkungen in bisher unbelasteten Gebieten. Vorhabensalternativen hinsichtlich der Trassenführung waren somit unter Berücksichtigung des Gebots der Vermeidung bzw. Minimierung von Eingriffen in Natur und Landschaft nicht ersichtlich und wurden auch im Laufe des Verfahrens nicht vorgebracht. Jede Neutrassierung würde erhebliche Nachteile nach sich ziehen (z.B. in die Belange Eingriffe in Natur und Landschaft, Flächenbedarf, Neuzerschneidung, Wirtschaftlichkeit). Ein Abrücken vom bisherigen Trassenverlauf ist weder aus straßenbaulichen, verkehrstechnischen oder Umweltgesichtspunkten sinnvoll.

Die Planung einer Maßnahme, die - wie auch die planfestgestellte Lösung - zu einem nicht unerheblichen "Landschaftsverbrauch" führen wird, muss schließlich auch dafür offen sein, dass die sog. "Null-Variante" in Frage kommt, d.h., auf den sechsstreifigen Ausbau der Autobahn ganz verzichtet wird. Ungeachtet der Bedarfsfestlegung durch den Bundesgesetzgeber hat daher die Planfeststellungsbehörde zu prüfen, ob in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige Belange dazu nötigen, von der Planung insgesamt Abstand zu nehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.04.1997, Az. 4 C 5.96, NVwZ 1998, 508). Gemessen an dieser Vorgabe sind die - zweifelsohne vorhandenen - negativen Auswirkungen auf verschiedene öffentliche und private Belange (insbesondere Bodenversiegelung, Inanspruchnahme land- und forstwirtschaftlicher Eigentums- und Pachtflächen sowie Eingriffe in Natur und Landschaft) jedoch nicht in der Lage, die für das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte zu überwiegen (vgl. C 3.5.2). Die Null-Variante kommt somit mangels vergleichbarer Verkehrswirksamkeit nicht in Betracht, weil damit die Planungsziele nicht erreicht werden können (vgl. auch C 3.5.3).

Zusammenfassend ist festzustellen, dass unter Abwägung aller Gesichtspunkte keine Alternative erkennbar ist, die sich gegenüber der Planfeststellungsvariante als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen würde.

### 3.7.2.2

#### Abschnittsbildung

Die Rechtsfigur der planungsrechtlichen Abschnittsbildung stellt eine richterliche Ausprägung des allgemeinen rechtsstaatlichen Abwägungsgebotes dar. Ihr liegt die Erwägung zugrunde, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, ein planerisches

Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklicht werden kann (BVerwG, Beschluss vom 05.06.1992, Az. 4 NB 21.92, NVwZ 1992, 1093).

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 vom Autobahnkreuz Biebelried bis zum Autobahnkreuz Fürth/Erlangen untergliedert sich in zehn Planfeststellungsabschnitte:

1. Autobahnkreuz Biebelried bis östlich Mainbrücke Dettelbach
2. östlich Mainbrücke Dettelbach bis westlich Anschlussstelle Wiesentheid
3. westlich Anschlussstelle Wiesentheid bis Fuchsberg
4. Fuchsberg bis östlich Anschlussstelle Geiselwind
5. östlich Anschlussstelle Geiselwind bis Aschbach
6. Aschbach bis östlich Anschlussstelle Schlüsselfeld
7. östlich Anschlussstelle Schlüsselfeld bis westlich Anschlussstelle Höchststadt-Nord
8. westlich Anschlussstelle Höchststadt-Nord bis östlich Anschlussstelle Höchststadt-Ost
9. östlich Anschlussstelle Höchststadt-Ost bis nördlich Tank- und Rastanlage Aurach
10. nördlich der Tank- und Rastanlage Aurach bis Autobahnkreuz Fürth/Erlangen

Der zuerst genannte Abschnitt ist seinerseits dadurch sachgerecht untergliedert, dass wegen baulicher bzw. verkehrlicher Erfordernisse sowohl die Mainbrücke Dettelbach als auch die Richtungsfahrbahn Frankfurt in eigenen Verfahren straßenrechtliche behandelt und zugelassen wurden.

Die Aufteilung in o.g. Planfeststellungsabschnitte und Unterabschnitte ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen, lässt keine Sachfragen offen und hat eine eigene Planrechtfertigung (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.06.1992, Az. 4 B 1-11/92, NVwZ 1993, 572).

Die einschlägigen Vorschriften zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung verbieten die Abschnittsbildung nicht. Sie enthalten insofern keine Vorgaben (BVerwG, Urteil vom 10.04.1997, Az. 4 C 5.96, DVBl. 1997, 1115). Maßgebend ist vielmehr das materielle Planungsrecht als Konkretisierung des allgemeinen rechtsstaatlichen Abwägungsgebotes, das einer Aufspaltung des Vorhabens in Teilabschnitte grundsätzlich nicht entgegensteht. Die Teilplanung darf sich jedoch nicht so weit verselbständigen, dass Probleme, die durch die Gesamtplanung ausgelöst werden, unbewältigt bleiben. Es darf nicht durch die Bildung zu kleiner Abschnitte ein für einen größeren Bereich möglicher und bei gerechter Abwägung gebotener Interessensausgleich verhindert werden.

Bei einer Länge der auszubauenden BAB A 3 von rund 79 km für den gesamten sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 vom Autobahnkreuz Biebelried bis zum Autobahnkreuz Fürth/Erlangen ist eine abschnittsweise Planung nicht nur sachgerecht, sondern unerlässlich, um die Planung angesichts der Problemvielfalt technischer und organisatorischer Art effektiv durchführen zu können. Die Bildung von Planungsabschnitten dient der Überschaubarkeit der Verfahren. Die Nachteile einer Abschnittsbildung, die darin liegen, dass sich die Baumaßnahme im Hinblick auf spätere Teilabschnitte als überflüssig erweisen kann, sind demgegenüber eher als gering zu bewerten. Es ist nicht zu erwarten, dass eine Realisierung des Vorhabens in Folgeabschnitten an unüberwindbaren Schwierigkeiten scheitern wird.

Das Vorhaben ist infolge der Abschnittsbildung auch nicht derart "parzelliert", dass eine Abwägung der von der Planung betroffenen öffentlichen und privaten Belange nicht möglich ist (BVerwG, Urteil vom 26.06.1981, Az. 4 C 5.78, DVBl. 1981, 936). Sachfragen, die einer sachgerechten einheitlichen Lösung bedürfen, bleiben nicht offen.

Der vorliegende Bauabschnitt weist auch eine eigene Planrechtfertigung auf, die allerdings vor dem Hintergrund der beabsichtigten und zum Teil bereits in Realisierung begriffenen bzw. schon verwirklichten Gesamtplanung gesehen werden muss (vgl. zuletzt BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 5.04, DVBl. 2005, 908 m.w.N.). Auch für den Fall, dass sich die Verwirklichung der Gesamtplanung verzögern oder diese Planung teilweise aufgegeben werden sollte, ist der planfestgestellte Bauabschnitt planerisch sinnvoll. Er verfügt über eine selbständige Verkehrsfunktion, indem er auf einer Länge von 2,32 km zu einer Verflüssigung des Verkehrs im unmittelbaren Ausbaubereich und damit einer Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes beiträgt.

Der vorliegende Bauabschnitt ist ferner für sich verkehrswirksam. Die Entstehung eines Planungstorsos ist ausgeschlossen, weil lediglich eine Verbreiterung der bestehenden BAB A 3 um einen Fahrstreifen in Fahrtrichtung Nürnberg erfolgt. Selbst wenn am Ende des Planfeststellungsabschnittes bzw. östlich der bereits hergestellten Mainbrücke Dettelbach (am Beginn ist der sechsstreifige Ausbau bereits in Bau) die sechs Fahrstreifen wieder auf vier zusammengeführt werden müssten, ändert dies an der Verkehrswirksamkeit nichts.

Eine Verkürzung des Rechtsschutzes für Betroffene in anderen Abschnitten tritt hierdurch nicht ein, da der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 in diesem Abschnitt nach einem vorhandenen einheitlichen Konzept erfolgt und übergreifende unabdingbare Bindungen nicht eintreten. Selbst wenn sich eine Planung aufgrund neuerer Erkenntnisse im Nachhinein als verfehlt darstellen sollte, dürfte sie nicht alleine deswegen fortgesetzt werden, weil sie an einen vorangehenden Teilabschnitt anschließt. Denn auch die Betroffenen der noch feh-

lenden Nachbarabschnitte haben Anspruch auf eine möglichst optimale Straßenplanung, der in den dortigen Planfeststellungsverfahren entsprechend zu prüfen und abzuwägen ist. Die Gesamtkonzeption des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 wird jedenfalls, soweit er hier von Belang ist, in die Abwägung eingestellt.

### 3.7.3 Ausbaustandard

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

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 Straßen - RAS". 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 für die Anlage von Straßen vorgesehenen technischen Ausbauparameter bringen jedoch die anerkannten Regeln für die Anlagen von Straßen zum Ausdruck. Eine Straßenplanung, die sich an deren Vorgaben orientiert, wird insoweit nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen (BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, Az. 9 A 33.02, NVwZ 2003, 1120). Solche besonderen Umstände sind weder ersichtlich noch geltend gemacht worden. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

#### 3.7.3.1 Trassierung

Für den gegenständlichen Streckenabschnitt vom Autobahnkreuz Biebelried bis zur Mainbrücke Dettelbach wurde eine Entwurfsgeschwindigkeit  $V_E = 120$  km/h zugrunde gelegt. Nach der RAS-L ergibt sich somit eine  $V_{85}$  von 130 km/h. Die gewählten Trassierungselemente der BAB A 3 halten die Grenzwerte der RAS-L ein. Es liegen keine unzulässigen Unter- bzw. Überschreitungen der Trassierungsgrenzwerte vor. Lediglich gegen Ende des Planfeststellungsabschnittes liegt eine Linkskurve mit einem R von 4.979 m vor, der eine negative Querneigung von 2,5 % zur Kurvenaußenseite aufweist und somit den erforderlichen Mindestradius für negative Querneigungen von 5.500 m um ca. 500 m unterschreitet. Dieser Radius ist jedoch einschließlich der negativen Querneigung durch die bereits erneuerte Mainbrücke Dettel-

bach fest vorgegeben. Eine Korrektur der Querneigung im Sinne der RAS-L vor der Mainbrücke ist nicht möglich, da hierfür zwei zusätzliche Verbindungen erforderlich wären, dies aber wiederum den Vorgaben der RAS-L (Ziffer 7.2.3) widersprechen würde, wonach bei einer gleichsinnigen Kurvenfolge die Errichtung der Querneigung auf keinen Fall wechseln dürfe. Nach dem Entwurf der RAA reduziert sich der Mindestradius für negative Querneigungen auf  $R = 5.000$  m, sodass der Grenzwert mit der bestehenden Trassierung nahezu eingehalten wird, die Grundsätze der Relationstrassierung sind berücksichtigt.

Folgende Rahmenbedingungen waren zu berücksichtigen:

- Anschluss an den westlich angrenzenden Planfeststellungsabschnitt des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 von der Anschlussstelle Würzburg/Randersacker bis zum Autobahnkreuz Biebelried
- Anschluss an die Bestandsachse und Bestandsgradienten der bereits erneuerten Mainbrücke Dettelbach am Ende des Planfeststellungsabschnittes
- bestehende überführte Betriebsumfahrt mit beidseitigen Anschlüssen
- innen liegender Fahrbahnrand der Richtungsfahrbahn Frankfurt.

Die geplanten passiven Schutzeinrichtungen stellen in einer Linkskurve für die auf der linken Fahrspur fahrenden Verkehrsteilnehmer gegebenenfalls ein Sichthindernis dar, als Ergebnis der Sichtweitenanalyse ist jedoch festzustellen, dass die Haltesichtweiten eingehalten werden. Letztlich werden durch die gegenständlichen Maßnahmen nur geringfügige Anpassungen in der Höhe vorgenommen, die bestehende Achs- und Gradientenlage bleibt weitgehend unverändert. Zur Verbesserung der Entwässerungsverhältnisse wird die Querneigung von 1,5 % auf 2,5 % erhöht.

### 3.7.3.2

#### Querschnitt

Bereits die im Rahmen der amtlichen Straßenverkehrszählung 2005 ermittelten Werte für den durchschnittlichen täglichen Verkehr führen dazu, dass nur noch die Qualitätsstufe E nach HBS erreicht wird. Unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrs von 74.800 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von 20,5 % sind die bisher vorhandenen beiden Fahrstreifen in Fahrtrichtung Nürnberg nicht mehr zur Abwicklung der Verkehrsmenge geeignet.

Mit den prognostizierten Verkehrsmengen für 2025 ist daher ein sechsstreifiger Ausbau für die BAB A 3 auf der gesamten durchgehenden Strecke erforderlich. Im gesamten Abschnitt vom Autobahnkreuz Biebelried bis zum Autobahnkreuz Fürth/Erlangen ist ein an den Bestand angepasster Querschnitt von 36,0 m Kronenbreite, der auf dem Regelquerschnitt RQ 35,5 basiert, vorgesehen. Die Breite des Mittelstreifens beträgt im gesamten Streckenabschnitt

mindestens 4,00 m, was durchgehend beibehalten werden soll. Dies erleichtert die Verkehrsführung während der Bauzeit, das Unterbringen der Entwässerungseinrichtungen, der Fundamente für Schilderbrücken und der Brückenpfeiler sowie die Einhaltung der Sichtweiten. Basierend auf dem Regelquerschnitt RQ 35,5 mit der bestehenden Mittelstreifenbreite ergibt sich der Ausbauquerschnitt mit einer Gesamtbreite von 18,00 m (vgl. Unterlage 6.1, Blatt 1) für die Richtungsfahrbahn Nürnberg.

Die Querschnitte der vorhandenen Straßen und Wege sind maßgeblich für die Querschnitte der neu anzulegenden oder zu ändernden Wege. Zu ändernde Feld- und Waldwege werden nach den RLW in Verbindung mit den ARS 28/2003 wiederhergestellt, bei darüber hinausgehenden Bestandsabmessungen werden diese entsprechend beibehalten. Die Betriebsumfahrt wurde zudem nach den relevanten betrieblichen Vorgaben dimensioniert und geplant.

Damit entsprechen die Querschnitte der BAB A 3 und der anzupassenden öffentlichen Feld- und Waldwege den eingeführten technischen Regelwerken bzw. die Maßnahmen gewährleisten den Fortbestand des derzeitigen Ausbaustandards der anzupassenden sonstigen Straßen und Wege außerhalb der BAB A 3. Beides entspricht dem Erfordernis der Ausgewogenheit und dem Abwägungsgebot.

Anschlussstellen, Parkplätze oder Rastanlagen oder weitere Änderungen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz sind nicht erforderlich.

#### 3.7.4

##### Immissionsschutz

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

Der Maßstab zur Bewertung, ob schädliche Umweltauswirkungen durch Verkehrsräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Schadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben, ergibt sich aus dem Immissionsschutzrecht, insbesondere aus § 3 Abs. 1 und §§ 41 ff. BImSchG (Kopp/Ramsauer, VwVfG, Rd.Nrn. 114 ff. zu § 74). Daraus folgt, dass die Zumutbarkeitsgrenze dann nicht überschritten wird, wenn die Grenzwerte der Verordnungen und technischen Regelwerke, die zur Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkung i.S.d. § 3 Abs. 1 BImSchG vorliegen, eingehalten werden. Trotzdem sind auch Beeinträchtigungen, die unterhalb der Zumutbarkeits-



grenze liegen, bei der Abwägung zu berücksichtigen (Kopp/Ramsauer, VwVfG, Rd.Nr. 116 zu § 74).

#### 3.7.4.1 Trassierung (§ 50 BImSchG)

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

Gemäß § 50 Satz 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Außerdem ist bei der Abwägung die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität zu berücksichtigen (§ 50 Satz 2 BImSchG).

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

Für den Lärmschutz durch Planung gelten die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) nicht. Aus § 50 BImSchG folgt, dass diese möglichst unterschritten werden sollen. Die in DIN 18 005, Beiblatt 1, Ausgabe 1987, enthaltenen Orientierungswerte ("Schallschutz Städtebau") können hier als Anhalt dienen. Insoweit kann auf die Ausführungen in der Umweltverträglichkeitsprüfung unter C 2.3.2.1.1 und C 2.4.1.1 verwiesen werden.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte bestandsorientierte Linie hinsichtlich der Anforderung des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Wie im Rahmen der Variantenprüfung ausgeführt (vgl. C 3.7.2.1 dieses Beschlusses), scheiden andere Trassenführungen wegen der damit verbundenen erheblich größeren Beeinträchtigungen der Umwelt aus. Durch eine Änderung der Maßnahme, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden.

### 3.7.4.2 Lärmschutz

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

Bei der Planung von Verkehrswegen ist darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden (§ 50 Satz 1 BImSchG). Dies gilt zunächst unabhängig von den Grenzwerten nach der 16. BImSchV (vgl. schon C 3.7.4.1).

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG).

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

#### 3.7.4.2.1 Rechtsgrundlagen

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV vorzunehmen. Beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen ist sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, hervorgerufen werden (§ 41 Abs. 1 BImSchG). Als erheblich sind die Einwirkungen anzusehen, die - unabhängig davon, ob der Gewährleistungsgehalt der Art. 2 und 14 GG berührt ist - die Grenzen des Zumutbaren überschreiten. Die danach maßgebliche Zumutbarkeitsschwelle wird durch die in der 16. BImSchV bestimmten Grenzwerte normiert, die nach der Schutzwürdigkeit und der Schutzbedürftigkeit der durch Verkehrslärm betroffenen Anlagen und Gebiete variieren (§ 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG; vgl. BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, Az. 4 CN 5.98, BauR 1999, 867). Die Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV im Regelfall abschließend erfolgt (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 13.03.1996, Az. 5 S 1743/95, VBIBW 1996, 423).

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung und den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen

- Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode für das Prognosejahr 2020 ermittelt.

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

Der Beurteilungspegel bezieht sich ausschließlich auf die zu erweiternde Bundesautobahn. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9.95, NVwZ 1996, 1003).

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

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

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen (§ 2 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV). Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a, c und d der vorstehenden Tabelle entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen (§ 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV).

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

Für lediglich im Flächennutzungsplan ausgewiesene, noch unbebaute Gebiete, für die keine rechtswirksame Bebauungspläne vorliegen und die auch nicht wie ein unbeplanter Innenbereich (§ 34 BauGB) schutzbedürftig sind, besteht

kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz nach der 16. BImSchV. Abzustellen ist im Rahmen des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV nämlich auf die konkrete baurechtlich zulässige Situation. Das Maß an Lärmschutz, das der Vorhabensträger zu gewährleisten hat, bestimmt sich grundsätzlich danach, welche bauliche Gebietsqualifizierung dem lärmbeeinträchtigten Bereich im Zeitpunkt der Planfeststellung bzw. Planauslegung zukommt (BVerwG, Beschluss vom 13.11.2001, Az. 9 B 57.01, DVBl. 2002, 276). Bauliche Verhältnisse, die sich erst in der Entwicklung befinden, muss der Planungsträger nur dann berücksichtigen, wenn sie einen Grad der Verfestigung erreicht haben, der die weitgehend sichere Erwartung ihrer Verwirklichung rechtfertigt (BVerwG, Urteil vom 21.09.1996, Az. 4 A 11.95, NVwZ 1996, 1008, 1009). Für Gebiete, die nicht bebaut und aus bauplanungsrechtlicher Sicht auch (noch) nicht bebaubar sind, existiert kein Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem Straßenbaulastträger, selbst wenn im Fall einer späteren Bebauung mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu rechnen wäre.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass Natur- und Erholungsräume sowie sonstige ähnliche Flächen außerhalb von Baugebieten, die nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, nicht unter den Begriff der Nachbarschaft i.S.d. Immissionsschutzrechtes fallen. Ergänzend wird auf die Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (vgl. C 2.3.1.2.3, C 2.3.2.1.3 und C 2.4.1.3) verwiesen.

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

Der gegenständliche Planfeststellungsabschnitt hat keine eigene Verkehrsbedeutung, insoweit würde es sich nicht um eine wesentliche Änderung handeln, da die BAB A 3 nicht um einen durchgehenden Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr erweitert wird (vgl. § 1 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV). Aus diesem Grunde wurde im Planfeststellungsverfahren für den Vollausbau der Richtungsfahrbahn Frankfurt von der Mainbrücke Dettelbach bis zum Autobahnkreuz Biebelried als Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss vom 09.09.2004, Nr. 225-4354.1-3/03, aufgenommen, dass im Falle einer späteren durchgehenden baulichen Erweiterung der BAB A 3 um mindestens einen verkehrswirksamen Fahrstreifen zwischen den Knotenpunkten Autobahnkreuz Biebelried und Anschlussstelle Kitzingen/Schwarzach die Schalleinwirkungen aus dem Straßenverkehr auf der BAB A 3 für die schutzwürdigen Siedlungsgebiete insgesamt, d.h. auch unter Einbeziehung der Auswirkungen des damals festgestellten dreistreifigen Ausbaus der Richtungsfahrbahn Frankfurt und der Freigabe der Mainbrücke Dettelbach zu er-

mitteln und anhand der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV zu beurteilen seien (vgl. A 3.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses vom 09.09.2004). Durch den gegenständlichen dreistreifigen Ausbau der BAB A 3 in der anderen Fahrtrichtung ändert sich an der grundsätzlichen Einstufung des Vorhabens dahingehend nichts, dass auch weiterhin kein durchgehender Fahrstreifen i.S.d. § 1 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV vorliegen wird. Jedoch ist zu berücksichtigen, dass im Gegensatz zum Planfeststellungsverfahren, das im September 2004 abgeschlossen wurde, inzwischen der durchgehende sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 zwischen Randersacker und Biebelried bereits begonnen wurde und weitere Planfeststellungsverfahren für den Bereich östlich des Autobahnkreuzes Biebelried inzwischen eingeleitet wurden. Aus Übersichtlichkeitsgründen ist es daher nach wie vor sinnvoll, den Planfeststellungsabschnitt an der Mainbrücke Dettelbach enden zu lassen, im Sinne einer ausreichenden Gesamtwürdigung ist es hier jedoch unerlässlich, von einem durchgehenden Fahrstreifen auszugehen und für diesen Bereich schon den Lärmschutz i.S.d. 16. BImSchV für den gesamten Planfeststellungsabschnitt einschließlich der Richtungsfahrbahn Frankfurt zu prüfen. Dies wurde auch ausdrücklich vom Vorhabensträger so beantragt (vgl. dazu Unterlage 11.1, Kapitel 1).

Trotzdem ist festzuhalten, dass ein durchgehender Fahrstreifen nur dann vorliegt, wenn er zwischen zwei Verknüpfungen gebaut werden soll (vgl. Verkehrslärmschutzrichtlinien, Nr. 10.1 Abs. 2). Daher gelten hier weiterhin die gleichen rechtlichen Anforderungen, wie sie auch unter A 3.1.1 des Planfeststellungsbeschlusses für den Vollausbau der Richtungsfahrbahn Frankfurt von der Mainbrücke Dettelbach bis zum Autobahnkreuz Biebelried vom 09.04.2004, Nr. 225-4354.1-3/03, dem Vorhabensträger auferlegt wurden. Eine abschließende Beurteilung wird somit für diesen Abschnitt für beide Fahrtrichtungen hinsichtlich der Notwendigkeit aktiver bzw. passiver Lärmschutzmaßnahmen auch unter Zugrundelegung eines ausreichend langen Prognosehorizonts erst im Planfeststellungsabschnitt Mainbrücke Dettelbach - westlich Anschlussstelle Wiesentheid zu treffen sein. Zur Klarstellung wurde in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen, dass sich an der Verpflichtung des Vorhabensträgers, bei einer künftigen Fortsetzung des Ausbaus bis zur Anschlussstelle Kitzingen/Schwarzach eine Untersuchung der Lärmauswirkungen auf die schutzwürdigen Gebiete auf der Basis einer dann aktuellen Prognose durchzuführen, nichts ändert (vgl. A 3.3.3).

#### 3.7.4.2.2

#### Lärmberechnung

Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Grundlage der Berechnung, die gemäß RLS-90 durchgeführt wurde, ist die von Prof. Dr. Kurzak in der Verkehrsuntersuchung "Autobahn A 3, Nürnberg – Würz-

burg" vom 05.07.2007, ergänzt 16.07.2009, für den verfahrensgegenständlichen Planungsabschnitt ermittelte Verkehrsbelastung.

Bei der Berechnung der Beurteilungspegel wurden daher nachfolgend genannte Ausgangsdaten zugrunde gelegt:

durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, bezogen auf das Prognosejahr 2025 (DTV 2025) zwischen dem AK Biebelried und der AS Kitzingen/Schwarzach	74.800 Kfz/24 h
Lkw-Anteil (Anteil der Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t) am Tag (DTV)	16,9 %
Lkw-Anteil (Anteil der Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t) in der Nacht (DTV)	41,2 %
zugrunde gelegte Pkw-Geschwindigkeit auf der Autobahn	130 km/h
zugrunde gelegte Geschwindigkeit für Lkw auf der Autobahn	80 km/h

Nach der Ergänzung der Verkehrsprognose von Prof. Dr. Kurzak vom 05.07.2007, die mit Schreiben vom 16.07.2009 erfolgte, werden sich die ursprünglich für 2020 prognostizierten Verkehrsstärken aufgrund der wirtschaftlichen Verhältnisse im Jahr 2008 und danach erst im Jahre 2025 einstellen.

Bei der Berechnung wurde berücksichtigt, dass im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3, wozu auch der Vollausbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg zählt, ein Straßenbelag zur Anwendung kommt, der die Annahme einer Lärmreduzierung von  $D_{StrO} = -2 \text{ dB(A)}$  rechtfertigt. Die Lärmberechnung des Vorhabensträgers hat ergeben, dass sowohl für die Wohnbebauung als auch für das Altenheim im Mainstockheim sowie für die landwirtschaftlichen Einzelanwesen in Dettelbach die relevanten Tages- und Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen sind nicht notwendig.

#### 3.7.4.2.3 Überprüfung der Lärmberechnungen

Die schalltechnischen Berechnungen wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüft. Dabei haben sich keine Bedenken gegen die geplante Maßnahme ergeben (vgl. Schreiben des Bayerischen Landesamts für Umwelt vom 31.07.2009).

Auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist an den vorgenommenen Berechnungen sowie am vorgesehenen Lärmkonzept und der Richtigkeit der diesbezüglichen Ergebnisse nicht zu zweifeln. Die Notwendigkeit, einen gutachterlich aufgehellten Sachverhalt weiter zu erforschen, muss sich der Planfeststellungsbehörde u.a. nur dann aufdrängen, wenn das vorhandene Gutachten unvollständig, widersprüchlich oder aus sonstigen Gründen nicht überzeugend ist, wenn es auf unzutreffenden Annahmen beruht oder durch substantiierte Einwände eines Beteiligten oder durch die übrige Ermittlungstä-

tigkeit der Planfeststellungsbehörde ernsthaft die Frage gestellt erscheint (BVerwG, Beschluss vom 23.02.1994, Az. 4 B 35.94, DVBl. 1994, 763). Solche Gründe sind nicht ersichtlich. Die der Lärmberechnung zugrunde gelegte Verkehrsprognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Die Prognose bezieht sich auf das Jahr 2025. Der Prognosezeitraum ist mit ca. 15 Jahren nicht zu beanstanden. Eventuelle Verkehrsverlagerungen sowie auch zusätzlicher neuer Verkehr und damit auch Mehrverkehr infolge der Steigerung der Leistungsfähigkeit der BAB A 3 insgesamt sind in die Prognosezahlen eingeflossen und werden bei der Berechnung berücksichtigt. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Verkehrsuntersuchung daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Von der Prognose war daher auszugehen (vgl. C 3.5.2.2).

Auch das Sachgebiet Technischer Umweltschutz bei der Regierung von Unterfranken kommt nach Prüfung der Plausibilität und der rechnerischen Korrektheit dazu, dass die Berechnungen des Vorhabensträgers richtig sind und fachliche Bedenken nicht geltend gemacht werden (vgl. Schreiben vom 30.07.2009).

Mit Schreiben vom 30.07.2009 brachte die Gemeinde Mainstockheim vor, dass in den Planunterlagen nicht ausreichend dargestellt sei, ob sich das schalltechnische Gutachten des aktuellen Planfeststellungsabschnittes auch auf die sechsstreifige Nutzung der Mainbrücke Dettelbach beziehe.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 04.09.2009 zutreffend, dass die Berücksichtigung der sechsstreifigen Nutzung der Mainbrücke Dettelbach bei der schalltechnischen Berechnung in Unterlage 1, Kapitel 5.1.3, und Unterlage 11.1, Kapitel 1, erläutert ist. Demnach beginnt der lärmtechnisch betrachtete Abschnitt beim Beginn des Planfeststellungsabschnittes bei Bau-km 303+480 und endet aufgrund der Einbeziehung der Mainbrücke Dettelbach bei Bau-km 303+200. Berechnungen sind für den gesamten sechsstreifigen Querschnitt unter Zugrundelegung der vollen Verkehrsbelastung aus beiden Richtungsfahrbahnen erfolgt.

Die Gemeinde Mainstockheim wandte sich mit Schreiben vom 30.07.2000 gegen den Verzicht auf Lärmschutzmaßnahmen und forderte die Errichtung einer Lärmschutzwand auf der Autobahnbrücke.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 04.09.2009 zu Recht entgegen, dass im Bereich der Autobahntrasse und der Ortslage Mainstockheim (südlich der BAB A 3) sich in West-Ost-Richtung ein Höhenrücken erstreckt, der eine natürliche Lärminderung für die Verkehrslärmausbreitung in Richtung Mainstockheim bewirkt. Lediglich für den östlichen Streckenabschnitt im Bereich der Mainbrücke Dettelbach findet eine freie Lärmausbreitung statt, die zu direkten Lärmeinwirkungen auf die ca. 800 m entfernte Ortslage von Main-

stockheim führt. Sowohl für das dortige Wohn- als auch für das Gemeinbedarfsgebiet mit dem Altenpflegeheim werden die ihrer Nutzung zugeordneten Immissionsgrenzwerte für den Tages- und den Nachtzeitraum auch ohne aktive Schallschutzmaßnahmen eingehalten (vgl. Unterlage 11.1, Anlage 1). Für das Sondergebiet mit Kleingärten ist entsprechend der Nutzung ausschließlich der Immissionsgrenzwert für den Tageszeitraum maßgebend, da eine Wohnnutzung hier nicht zulässig ist. Der Tagesgrenzwert wird auch ohne aktive Schallschutzmaßnahmen eingehalten (vgl. Unterlage 11.1, Anlage 1). Daher sind für Mainstockheim keine aktiven Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Dies umfasst auch die Frage der Notwendigkeit einer Schallschutzwand auf der Mainbrücke Dettelbach.

Mit Schreiben vom 24.11.2009, das direkt an den Vorhabensträger gerichtet war, vertiefte die Gemeinde Mainstockheim ihr Vorbringen. Sie führte aus, dass sie die schalltechnischen Berechnungen durch ein Ingenieurbüro habe überprüfen lassen und dabei festgestellt worden sei, dass bei der Beschreibung der Berechnungsdaten als Emittent der Streckenabschnitt zwischen Bau-km 303+480 und Bau-km 306+200 in beiden Fahrtrichtungen einschließlich der Mainbrücke Dettelbach genannt worden sei. Nach den Verkehrslärmschutzrichtlinien (Nr. 27) sei bei der Ermittlung der Beurteilungspegel im Bauabschnitt die volle Verkehrsstärke des Bauabschnittes und des sich anschließenden, baulich nicht veränderten Bereichs zugrunde zu legen. Es sei zu vermuten, dass der Straßenabschnitt östlich der Mainbrücke in den Berechnungen nicht berücksichtigt sei. Sollte er außen vor geblieben sein, sei mit Berücksichtigung des angrenzenden Straßenabschnittes eine Pegelerhöhung bis zu ca. 3 dB(A) nicht auszuschließen. Daneben seien als maßgebende Immissionsorte die am Ortsrand (Brunnenweg, Altenheim) bestehenden Wohngebäude bei den schalltechnischen Berechnungen zugrunde gelegt worden. Nach der Flächennutzungsplanung und dem Bebauungsplan "Nord II" der Gemeinde Mainstockheim seien im Bereich des allgemeinen Wohngebietes am Brunnenweg weitere Baugrundstücke nördlich der betrachteten Immissionsorte festgesetzt. Diese lägen ungünstiger als die betrachteten Immissionsorte und müssten in den Berechnungen zur Planfeststellung des Autobahnausbaus ebenfalls untersucht werden.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit E-Mail vom 10.12.2009 zu Recht, dass die umfassenden schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüft und für richtig befunden wurden. Die von der Gemeinde Mainstockheim in Auftrag gegebene Überprüfung durch ein Ingenieurbüro fundiert auf dem sog. Verfahren "lange gerade Straße", das vom Vorhabensträger lediglich für erste Abschätzungen verwendet wird. Es berücksichtigt die konkreten örtlichen Verhältnisse nicht. Außerdem haben bei den schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers die weiter angrenzenden Streckenabschnitte mit dem Prognoseverkehr 2025 (in Richtung Frankfurt 1,5 km, in Richtung Nürnberg 3,2 km) Ein-



gang gefunden. Nach den Vorgaben der RLS-90 wurden die ermittelten Beurteilungspegel aufgerundet, sodass die Beurteilungspegel in den schalltechnischen Berechnungen der Unterlage 11.1 nur mit ganzen Zahlen angegeben werden. Die entsprechenden Darstellungen in der Unterlage 11.2 geben zwar nicht die Grenzen des Bebauungsplans "Nord II" wieder, umfassen jedoch die bebaubaren Grundstücke in diesem Bereich. Auch wenn für diese Grundstücke keine eigenen Beurteilungspegel ermittelt wurden, sondern nur für die etwas südlich gelegeneren bereits bebauten Grundstücke, so kann jedoch festgehalten werden, dass auch für die bebaubaren, aber noch unbebauten Grundstücke innerhalb des allgemeinen Wohngebietes auch der Nachtgrenzwert der 16. BImSchV von 49 dB(A) nicht überschritten wird (vgl. Isophonendarstellung in Unterlage 11.2).

Der Bund Naturschutz (Kreisgruppe Kitzingen) brachte mit Schreiben vom 29.07.2009 vor, dass die bestehende BAB A 3 sowie die auszubauende Richtungsfahrbahn die angrenzenden Lebensräume erheblich durch Immissionen, insbesondere Lärm, beeinträchtigen. Im Zuge des Ausbaus dieser europäisch bedeutsamen Ost-West-Straßenachse sei diesem Sachverhalt unbedingt Rechnung zu tragen. Betroffen seien insbesondere die Stadt Dettelbach im Norden und Mainstockheim im Süden. In beiden Ortschaften sei der Verkehrslärm der BAB A 3 allgegenwärtig. Zum Schutze der Bevölkerung forderte er Bund Naturschutz daher entsprechende Lärmschutzmaßnahmen, die über den Talaustritt hinaus über die Mainbrücke führen müssten. Um unnötigen Vogelschlag zu verhindern, müsse bei Verwendung von Glas dieses von querenden Vögeln durch entsprechende Vorbehandlung erkannt werden können.

Der Vorhabensträger verwies mit Schreiben vom 16.09.2009 zutreffend auf Unterlage 11.1 und die Unterlage 11.2. Nach der insoweit geprüften schalltechnischen Berechnung sind die Grenzwerte an allen bewohnten Gebieten eingehalten. Es besteht damit, wie der Vorhabensträger zu Recht anmerkt, kein Anlass für weitergehende aktive Schallschutzmaßnahmen, auch auf der Mainbrücke Dettelbach nicht.

Die Stadt Dettelbach machte mit Schreiben vom 04.08.2009 geltend, dass die Wohnbevölkerung der an das Bauvorhaben angrenzenden Stadtteile Bibergau, Dettelbach-Stadt und Mainsondheim durch den Verkehrslärm von der BAB A 3 stark belastet werden. Durch den Ausbau der Autobahn werde eine noch höhere Verkehrsbelastung mit entsprechenden Lärmpegeln erreicht. Entsprechende Lärmvorsorge für die Bevölkerung sei zu treffen. Im Zuge der Baumaßnahme sollten alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, die zur Minimierung der Lärmimmissionen beitragen. Insbesondere werde die Verwendung eines dem Stand der heutigen Technik entsprechenden lärmindernden Fahrbahnbelages gefordert.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 04.09.2009 zu Recht entgegen, dass die lärmtechnisch relevanten Immissionsorte der Stadtteile Mainsondheim und Bibergau außerhalb des für die vorliegende Planung maßgeblichen Untersuchungsgebietes liegen. Lärmtechnische Untersuchungen für Mainsondheim und Bibergau sind nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Der Schallschutz für Bibergau wurde bereits im Planfeststellungsbeschluss für den sechsstreifigen Ausbau der A 3 im Abschnitt Anschlussstelle Würzburg/Randersacker – Autobahnkreuz Biebelried vom 16.12.2005, Nr. 32.4354.1-4/04, untersucht und behandelt. Die schalltechnische Überprüfung für Mainsondheim erfolgt im östlich angrenzenden Abschnitt von östlich der Mainbrücke Dettelbach bis westlich der Anschlussstelle Wiesentheid. Hierfür wird die prognostizierte Verkehrsmenge aus beiden Richtungsfahrbahnen mit einer auf der sicheren Seite befindlichen Überstandslänge in Richtung Westen, einschließlich der Mainbrücke Dettelbach, zugrunde gelegt werden. Für die Stadt Dettelbach selbst wurde am maßgeblichen Immissionsort DB 01 (Außengebiet "Kläranlage") eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Als Ergebnis ist festzustellen, dass mit einem maximalen Pegel von 49 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht sowohl die maßgeblichen Mischgebietsgrenzwerte als auch die maßgeblichen Wohngebietsgrenzwerte nicht überschritten werden.

Vonseiten der Planfeststellungsbehörde ist noch zu ergänzen, dass ein lärm-mindernder Fahrbahnbelag zum Einsatz kommt (vgl. A 3.3.1), der im Vergleich zu den früher verwendeten Belägen Lärminderung von 2 dB(A) dauerhaft sicherstellt.

Da keine aktiven Maßnahmen erforderlich sind, war auch kein offenporiger Belag ("Flüsterasphalt") mit einer noch weitergehenden Lärminderung von insgesamt -5 dB(A) einzubauen. Zu offenporigen Belägen ist zudem anzumerken, dass sie an sich gewisse Nachteile aufweisen, die sich bei einer Verwendung auf Brücken noch verstärken. Nach derzeitigem Erkenntnisstand kann außerdem nicht der Schluss gezogen werden, gegenwärtig seien offenporige Asphaltdeckschichten bereits so hinreichend erprobt, dass die Probleme einer im Verhältnis zu den Einbaukosten (0,9 bis 1 Mio. Euro pro Autobahnkilometer mit Regelquerschnitt bzw. Mehrkosten von 35 Euro/m<sup>2</sup>) angemessenen zeitlichen Haltbarkeit dieser Beläge zuverlässig bewältigt werden könnten. Ebenso wenig sind damit die sonstigen Nachteile (deutlich höhere Kosten, Probleme beim Winterdienst und bei der Reparatur punktueller Schäden) ausgeräumt. Die Träger der Straßenbaulast haben dafür einzustehen, dass ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen (§ 4 Satz 1 FStrG). Die entsprechenden materiellen Anforderungen an die anerkannten Regeln der Technik ergeben sich u.a. aus den fachgesetzlichen Bestimmungen für den Bau von Bundesfernstraßen, daneben aber auch aus technischen Regelwerken (vgl. Marschall/Schroeter/Kastner, FStrG, Rd.Nr. 9 zu § 4) wie hier aus dem "Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau" Nr. 5/2002 des BMVBW vom

26.03.2002 (VkBl. S. 13). In diesem Rundschreiben wird überzeugend dargelegt, dass durch die bis 1998 verwendeten offenporigen Asphaltdeckschichten der sog. zweiten Generation auf Autobahnen eine dauerhafte Lärminderung im Ausmaß von - 4 dB(A) (Typ 0/11) bzw. - 5 dB(A) (Typ 0/8) nur für einen Zeitraum von sechs Jahren gewährleistet ist. Bei der ab 1998 eingebauten sog. dritten Generation von offenporigen Asphaltdeckschichten könne von einer über diesen Bereich hinausgehenden akustischen Wirksamkeit sowie einer besseren Anfangsminderung ausgegangen werden. Ein genauer Zeitraum wird nicht genannt. In dem Allgemeinen Rundschreiben beigefügten Statuspapier der Bundesanstalt für Straßenwesen vom 18.10.2001 (VkBl. 2002, 314) wird dies sogar noch erkennbar zurückhaltender ausgedrückt: Offenporige Asphaltdeckschichten wiesen eine höhere Anfangsminderung auf und ließen daher eine länger andauernde Wirksamkeit erwarten. Selbst wenn mittlerweile der Einsatz von offenporigen Belägen weitergehend zugelassen wird (vgl. "Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/2004" des BMVBW vom 18.10.2004, VkBl. S. 584), handelt es sich doch um eine Sonderbauweise, über die unter Würdigung aller maßgebenden Umstände des Einzelfalles zu entscheiden ist (vgl. Schreiben des BayStMI vom 17.01.2005, Nr. IID9-43812-001/90). Straßenbaulastträger, die unter Beachtung dieser technischen Richtlinien und Vorgaben auf den Einbau der offenporigen Asphaltdeckschichten verzichten, verhalten sich deshalb auch in drittschützender Hinsicht rechtmäßig (vgl. Marschall/ Schroeter/Kastner, FStrG, Rd.Nr. 9 f. zu § 4). Es darf nicht übersehen werden, dass der Träger der Straßenbaulast bei der Errichtung von Bauten letztlich eigenverantwortlich zu bestimmen hat, welcher Sicherheitsstandard angemessen ist, um Risiken im Einzelfall auszuschließen, und auch in diesem Zusammenhang dem öffentlichen Interesse, den finanziellen Aufwand für den Straßenbau gering zu halten, Rechnung tragen darf und muss (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.11.2000, Az. 4 A 51.98; 4 VR 21.98, NVwZ 2001, 682). Daraus, dass Straßenbaulastträger offenporige Asphaltdeckschichten über Erprobungszwecke hinaus von sich aus in Fällen extremer Lärmbelastung einsetzen, wo die hohen Baukosten sowie der Aufwand für Unterhaltung, Reparatur und Pflege an Gewicht verlieren, können die hier betroffenen Anlieger (und Gemeinden) für sich nichts herleiten. Denn dabei handelt es sich um zum Teil freiwillige Maßnahmen der Straßenbaulastträger, die von den materiellen Anforderungen des § 4 Satz 1 FStrG nicht gefordert werden (vgl. BayVGH, Urteil vom 18.02.2004, Az. 8 A 02.40082, UPR 2004, 394). Auch im Hinblick auf den Gleichheitssatz (Art. 3 Abs. 1 GG) besteht im verfahrensgegenständlichen Fall keine Einbaupflicht, weil keine Überschreitungen von Grenzwerten sowohl an Außenbereichsanwesen als im Bereich von im Zusammenhang bebauten Ortsteilen vorliegen. Infolgedessen entspricht es sachgemäßer Ermessensausübung, keinen Einsatz von offenporigem Asphalt vorzusehen und damit innerhalb der geltenden Richtlinien für den Straßenbau sowie für den Lärmschutz zu bleiben.

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

Nicht voraussehbar in diesem Sinne sind solche Beeinträchtigungen, die auch die Planfeststellungsbehörde nicht vorhergesehen hat, z.B. weil ihre Annahmen und Prognosen sich später als unzutreffend herausstellen. Gleiches gilt auch für Steigerungen des Verkehrsaufkommens, die in Folge späterer Entwicklungen eintreten und über die Grundannahmen deutlich hinausgehen. Im Grundsatz darf der Betroffene auf die Annahmen und Angaben der Planfeststellungsbehörde vertrauen und muss nicht selbst Gutachten einholen oder Nachforschungen anstellen. Nicht voraussehbar sind deshalb auch alle Beeinträchtigungen, für die sich in den Planunterlagen kein hinreichender Anhalt findet (Kopp/Ramsauer, VwVfG, Rd.Nr. 25 a zu § 75).

Ein solcher Anspruch i.S.d. Art. 75 Abs. 2 BayVwVfG besteht insbesondere, wenn durch einen nicht vorhersehbaren Verkehrszuwachs eine spürbare Lärmsteigerung von mindestens 3 dB(A) eintritt, wobei gemäß Nr. 4.0 der RLS-90 (S. 12) schon ab 2,1 dB(A) auf die ganze Zahl aufzurunden ist. Für eine derartige Lärmerhöhung müsste sich der zukünftige Verkehr im Vergleich zum prognostizierten Verkehr in etwa verdoppeln.

Angesichts des Abstandes des gegenständlichen Abschnittes der BAB A 3 zur nächstgelegenen Wohnbebauung kann auch nicht davon ausgegangen werden, dass es durch den sechsstreifigen Ausbau der Autobahn bzw. durch den Vollausbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg im gegenständlichen Abschnitt zu Überschreitungen der relevanten Gesamtlärmwerte kommt. Entsprechendes wurde auch weder vom Bayerischen Landesamt für Umwelt noch von privater Seite vorgetragen.

Durch die Anordnung einer entsprechenden Nebenbestimmung ist des Weiteren gewährleistet, dass die einschlägigen Vorschriften zum Schutz gegen Baulärm und Baumaschinenlärm (wie z.B. Baumaschinenlärm-Verordnung, Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm) sowie zum Schutz von Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeit beachtet werden (vgl. A 3.3.2).

#### 3.7.4.2.4 Abwägung hinsichtlich des Lärmschutzes

Die Lärmberechnungen sind demnach im Ergebnis nicht zu beanstanden. Die Einhaltung der einschlägigen Grenzwerte wird durch den Abstand der Autobahn zu den relevanten Immissionsorten sichergestellt. Zwar sind grundsätzlich auch unterhalb der Werte der 16. BImSchV liegende Lärmzuwächse als ein gegen das Vorhaben sprechender Belang in die Abwägung mit einzustellen. Dabei ist jedoch festzuhalten, dass der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3, der in Richtung Frankfurt bereits erfolgt ist und in Fahrtrichtung Nürnberg Gegenstand dieses Verfahrens ist, auch zu einer deutlich spürbaren Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes und damit auch der umliegenden Ortschaften hinsichtlich des Durchfahrtsverkehrs bzw. Vorbeifahrverkehrs auf der B 8 führen wird. Den Belangen des Lärmschutzes kommt letztlich kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu, zumal auch im Hinblick auf die Gesamtlärmsituation keine ursächlich durch den Ausbau bedingten Lärmsteigerungen im grundrechtsrelevanten Bereich zu erwarten sind bzw. im Verfahren behauptet wurden.

#### 3.7.4.3 Schadstoffbelastung

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

Bei raumbedeutsamen Planungen sind schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden (§ 50 Satz 1 BImSchG). Außerdem ist die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in der Abwägung auch dann zu berücksichtigen, wenn die einschlägigen Grenzwerte nicht überschritten werden. Die Verschlechterung der Luftqualität unterhalb dieser Immissionsgrenzwerte ist mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellen (§ 50 Satz 2 BImSchG). Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 Abs. 1 BImSchG).

##### 3.7.4.3.1 Schadstoffeintrag in die Luft

Luftverunreinigungen an Straßen und damit Auswirkungen auf die Umwelt entstehen im Wesentlichen durch Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren. Die dabei anfallenden Emissionen treten überwiegend in gasförmigem, zum Teil auch in festem Zustand auf. Ihre Stärke hängt - neben den spezifi-

schen Abgasemissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge - im Wesentlichen von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die Ausbreitung der Emissionen (Kohlenmonoxid, Kohlendioxid, Stickstoffdioxid, Staub, Ruß und andere Stoffe) hängt von verschiedenen Faktoren ab. Zu nennen sind hier insbesondere meteorologische Bedingungen, chemische Prozesse, aber auch die Topografie und Anpflanzungen am Straßenrand.

Verbindliche, immissionsquellenunabhängige Grenzwerte für Luftschadstoffe sind in der 22. BImSchV enthalten. Weitere Orientierungswerte finden sich in der "Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft - TA Luft" und in der VDI-Richtlinie 2310.

Die in der Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22.04.1999 gemeinschaftsrechtlich vorgegebenen Grenzwerte und Alarmschwellen für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), Stickstoffoxide (NO<sub>x</sub>), Partikel und Blei in der Luft hat der Verordnungsgeber durch die 22. BImSchV in nationales Recht umgesetzt. Danach beträgt zum Schutz der menschlichen Gesundheit der ab 01. Januar 2010 einzuhaltende und über ein Kalenderjahr gemittelte Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) 40 µg/m<sup>3</sup> (§ 3 Abs. 4 der 22. BImSchV). Für Benzol ist ab dem 01. Januar 2010 ein über das Kalenderjahr gemittelter Immissionsgrenzwert von 5 µg/m<sup>3</sup> einzuhalten (§ 6 Abs. 1 der 22. BImSchV). Für Schwebstaub und Partikel (PM<sub>10</sub>) muss ab 01. Januar 2005 über ein Kalenderjahr gemittelt ein Immissionsgrenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> eingehalten werden (§ 4 Abs. 4 der 22. BImSchV).

Der ab 01. Januar 2010 einzuhaltende über eine volle Stunde gemittelte Immissionsgrenzwert für NO<sub>2</sub> beträgt 200 µg/m<sup>3</sup> bei 18 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr (§ 3 Abs. 2 der 22. BImSchV). Ab dem 01. Januar 2005 ist für Partikel PM<sub>10</sub> ein über 24 Stunden gemittelter Immissionsgrenzwert von 50 µg/m<sup>3</sup> bei 35 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr einzuhalten (§ 4 Abs. 2 Satz 1 der 22. BImSchV).

Des Weiteren haben die zuständigen Behörden durch entsprechende Maßnahmen sicherzustellen, dass ab 31. Dezember 2012 die in § 15 der 22. BImSchV festgesetzten Zielwerte für Arsen (6 µg/m<sup>3</sup>), Kadmium (5 µg/m<sup>3</sup>), Nickel (20 µg/m<sup>3</sup>) sowie für den PAK-Marker Benzo(a)pyren (1 µg/m<sup>3</sup>) als über das Kalenderjahr gemittelte Gesamtgehalte in der PM<sub>10</sub>-Fraktion nicht überschritten werden (vgl. § 16 Abs. 1 der 22. BImSchV).

Die Gesamtbelastung durch Luftinhaltsstoffe an einem Immissionsort in Straßennähe setzt sich aus der Vorbelastung und der straßenverkehrsbedingten Belastung (Zusatzbelastung) zusammen. Dem "Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen - MLuS" können - soweit keine spezielleren Daten verfügbar sind - Anhaltswerte für die Vorbelastung in Bezug auf die darin geregelten Schadstoffe entnommen werden. Schließlich können mit dem im Merkblatt

enthaltenen Berechnungsverfahren die verkehrsbedingten Immissionen abgeschätzt werden.

Bezieht man die durch den Straßenverkehr verursachten Immissionen auf ihren jeweiligen Grenzwert, dann stellen sich der NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert und der PM<sub>10</sub>-Tagesmittelwert als diejenigen Schadstoffparameter dar, deren Immissionen dem jeweils zugehörigen Immissionsgrenzwert am nächsten kommen.

Der Vorhabensträger hat die Immissionsbelastungen durch Luftinhaltsstoffe für den vorliegenden Planungsabschnitt des Ausbaus der BAB A 3 nach dem MLuS 02 (geänderte Fassung 2005) abgeschätzt. Die dabei gewonnenen Ergebnisse sind in Unterlage 11.3 der festgestellten Planunterlagen enthalten, worauf Bezug genommen wird (vgl. auch Unterlage 1, Kapitel 5.2).

Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass die Grenzwerte der 22. BImSchV hinsichtlich der Jahresmittelwerte von PM<sub>10</sub> und NO<sub>2</sub> im Planfall 2025 (vgl. dazu C 3.7.4.2.3) im Abstand von 200 m zum Fahrbahnrand der BAB A 3 durchgehend eingehalten werden. Der Grenzwert der 22. BImSchV für den Tagesmittelwert von PM<sub>10</sub> wird im Prognosefall 2025 im Abstand von 200 m zum Fahrbahnrand der BAB A 3 voraussichtlich 24 Mal überschritten (zulässig sind 35 Überschreitungen). Der Stundenmittelwert von NO<sub>2</sub> wird im Prognosefall 2025 im Abstand von 200 m zum Fahrbahnrand der BAB A 3 voraussichtlich 10 Mal pro Jahr überschritten, wobei 18 Überschreitungen zulässig wären. Daher kann festgehalten werden, dass im Planfall 2025 für die angrenzende Bebauung in Mainstockheim und Dettelbach die geltenden Grenzwerte der 22. BImSchV eingehalten werden.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat die verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach dem MLuS 02 (geänderte Fassung 2005) ebenfalls abgeschätzt. Mit Schreiben vom 31.07.2009 teilte es mit, dass unter Ansatz der vorgegebenen Verkehrsmenge nicht davon auszugehen sei, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenzwerte der 22. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen erreicht oder überschritten würden.

Angesichts der zu erwartenden Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV in allen relevanten Bereichen ist hier lediglich ergänzend darauf hinzuweisen, dass das Bundesverwaltungsgericht (Urteil vom 26.05.2004, Az. 9 A 6.03, DVBl. 2004, 1289) zudem ausdrücklich entschieden hat, dass diese keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens ist. Aus der 22. BImSchV ergibt sich keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV vorhabensbezogen sicherzustellen. Denn die Grenzwerte stehen in einem unmittelbaren Zusammenhang mit dem System der Luftreinhaltung (vgl. § 47 BImSchG, § 11 der 22. BImSchV). Mit ihm hat der deutsche Gesetz- und Ver-

ordnungsgeber in Umsetzung der europarechtlichen Vorgaben einen abgestuften Regelungsmechanismus vorgesehen, der Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunabhängig begegnen soll. Zwar sind auf Einhaltung der Grenzwerte gerichtete Maßnahmen außerhalb der Luftreinhalteplanung nicht ausgeschlossen. Die durch das europäische Gemeinschaftsrecht gewährte Freiheit der Wahl zwischen den zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln, die auch durch die Regelungen des BImSchG und der 22. BImSchV nicht beschränkt wird, gilt jedoch auch insoweit und schließt eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte vorhabensbezogen zu garantieren, aus. Eine solche Verpflichtung folgt auch nicht aus einem Umkehrschluss aus § 50 Satz 2 BImSchG (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.05.2004, Az. 9 A 6.03, DVBl. 2004, 1289; Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 5.04, DVBl. 2005, 908).

Ein Anspruch auf Vorkehrungen nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG zum Schutz gegen Luftschadstoffe ergibt sich auch nicht aus dem Grundsatz der Problembewältigung. Eine Problembewältigung kann nämlich auch darin bestehen, dass die Planfeststellungsbehörde die endgültige Problemlösung auf ein nachfolgendes Verfahren verlagert, wenn hierdurch die Durchführung der erforderlichen Problemlösungsmaßnahmen sichergestellt ist (BVerwG, Urteil vom 22.11.2000, Az. 11 C 2.00, NVwZ 2001, 429). Gleiches muss gelten, wenn für die Problemlösung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens ein spezialisiertes und verbindliches, auf gesetzlichen Regelungen basierendes Verfahren existiert, dem die endgültige Problemlösung vorbehalten werden kann. In der Regel kann daher die Planfeststellungsbehörde dem Gebot der Problembewältigung dadurch Rechnung tragen, dass sie die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und mithin der hierfür zuständigen Behörde überlässt. Dies liegt gerade in Fällen des Ausbaus von Bestandsstraßen - wie hier des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 - nahe, weil für die Luftreinhaltung ein breites Spektrum vorhabensunabhängiger Maßnahmen zur Verfügung steht, mit deren Hilfe Schadstoffbelastungen nicht nur reduziert, sondern auch kompensiert werden können. Solche Möglichkeiten stehen der Planfeststellungsbehörde - auch unter Einbeziehung ihrer Befugnis zur Anordnung notwendiger Folgemaßnahmen - nicht zu Gebote. Nur wenn absehbar wäre, dass bei Verwirklichung des Vorhabens die Grenzwerte der 22. BImSchV mit dem Mitteln der Luftreinhalteplanung nicht in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern sind, würde die Planfeststellungsbehörde dem Grundsatz der Abwägung und Problembewältigung nicht mehr gerecht. Grundsätzlich geht der Gesetzgeber davon aus, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt. Für die Annahme, dass dies nicht möglich ist, müssen deshalb besondere Umstände vorliegen. Derartige Umstände können sich vor allem aus ungewöhnlichen örtlichen Gegebenheiten (zentrale Verkehrsknotenpunkte, starke Schadstoffbelastung durch eine Vielzahl von Emittenten) ergeben, die sich der Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage des Anhö-



ungsverfahrens, insbesondere der Beteiligung der zuständigen Fachbehörden, erschließen, oder wenn die von der Straßenbaumaßnahme herrührenden Immissionen für sich bereits Grenzwerte überschreiten (BVerwG, Urteil vom 26.05.2004, Az. 9 A 6.03, DVBl. 2004, 1289; Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 4.04, NVwZ 2005, 803).

Besondere Umstände, die die Annahme begründen müssten, die Einhaltung der Grenzwerte sei mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung nicht in einer Weise zu sichern, die die Funktion des Vorhabens wahrt, sind im vorliegenden Fall jedoch nicht erkennbar. Die Realisierung des planfestgestellten Vorhabens bewirkt im Hinblick auf Lage, Ausbaustandard und Verkehrsbelastung keine atypische Schadstoffsituation. Von den zuständigen Fachbehörden, insbesondere vom Bayerischen Landesamt für Umwelt, ist nichts dergleichen vorgetragen worden.

Schließlich ist auch nicht zu beanstanden, dass das Schadstoffgutachten von prognostizierten, nicht aber von gemessenen Immissionswerten ausgeht. Zwar sehen die 22. BImSchV (§ 10) ebenso wie die Luftqualitätsrichtlinien (Art. 7 der Richtlinie 1999/30/EG) im Grundsatz Messpflichten vor. Ihnen kommt jedoch unmittelbare Bedeutung nur im Zusammenhang mit dem System der Luftreinhalteplanung zu. Bei der Beurteilung der Schadstoffsituation künftiger Vorhaben ist die Vornahme von Messungen dagegen schon faktisch ausgeschlossen. Vielmehr können die zu erwartenden Schadstoffimmissionen von vornherein nur auf dem Wege der Prognose ermittelt werden. Die Schadstoffuntersuchung hat sich hierfür nachvollziehbar eines Berechnungsverfahrens bedient, von dem nach bisher vorliegenden Erfahrungen eine realistische Abbildung der zukünftigen Luftschadstoffsituation erwartet werden kann. Dieses methodische Vorgehen ist nicht zu beanstanden.

Der Vollzug der 22. BImSchV obliegt demnach primär der jeweils zuständigen Immissionsschutzbehörde. Sie hat, bezogen auf ihren Zuständigkeitsbereich und anhand von im Einzelfall gewonnenen Messergebnissen, sich abzeichnenden Überschreitungen der lufthygienischen Grenzwerte entgegenzuwirken und entsprechende Anordnungen zu treffen. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist hinreichend sichergestellt, dass die sich infolge des Straßenausbauvorhabens ergebenden Auswirkungen auf die Luftgrenzwerte beim Vollzug der 22. BImSchV berücksichtigt werden und dass bei der Gefahr einer Überschreitung der einschlägigen Immissionsgrenzwerte noch frühzeitig Gegenmaßnahmen zum Schutz der menschlichen Gesundheit eingeleitet werden können, sodass die Entstehung gesundheitsgefährdender Verhältnisse ausgeschlossen werden kann. Die Planfeststellungsbehörde geht von der Durchführbarkeit und Wirksamkeit entsprechender Maßnahmen durch die zuständigen Behörden aus.

Gleichwohl ist die Verschlechterung der Luftqualität unterhalb der Immissionswerte ein abwägungserheblicher Belang gemäß § 50 Satz 2 BImSchG, wonach die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität bei der Abwägung zu berücksichtigen ist. Sollten wider Erwarten künftig Umstände eintreten, die ein Überschreiten der Immissionsgrenzwerte erwarten lassen, könnte dem noch durch Luftreinhalte- und Aktionspläne oder sonstige geeignete Maßnahmen der zuständigen Behörden entgegengewirkt werden (vgl. §§ 45 und 47 BImSchG und § 11 der 22. BImSchV). Die getroffene Abschätzung der Schadstoffbelastung schlägt sich in der Abwägung zwar zulasten des Vorhabens nieder, stellt aber auch angesichts der Vorbelastung weder dessen Ausgewogenheit noch die Vollzugsfähigkeit der getroffenen Zulassungsentscheidung in Frage. Hinzu kommt, dass sich aus heutiger Sicht nicht abschließend feststellen lässt, ob sich die genannten Immissionsgrenzwerte im Jahr 2025 tatsächlich im prognostizierten Ausmaß entwickeln werden. Technische Verbesserungen, wie z.B. bei der Abgastechnik, und weitergehende Abgasnormen lassen in Zukunft eher eine Abnahme der Immissionen erwarten. Außerdem können die in der Planung vorgesehenen Maßnahmen und Bepflanzungen sowie die angestrebte Verflüssigung des Verkehrs ebenfalls zu einer Verbesserung der Schadstoffsituation beitragen.

Abschließend ist noch festzuhalten, dass auch unabhängig von den vorstehenden Ausführungen ein allgemeiner Auflagenvorbehalt oder eine weitergehende Garantie für den Fall, dass sich die Prognose im Nachhinein als unzutreffend herausstellen sollte, rechtlich nicht zulässig ist. Hier gelten die gleichen Erwägungen wie beim Lärmschutz (vgl. C 3.7.4.2.3 sowie BVerwG, Urteil vom 22.11.2000, Az. 11 C 2.00, NVwZ 2001, 429).

#### 3.7.4.3.2 Schadstoffeintrag in den Boden

Neben dem Schadstoffeintrag in die Luft ist zu berücksichtigen, dass die vorhabensbedingten, insbesondere die mit den Kraftfahrzeugabgasen emittierten, Schadstoffe auch zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen können.

Für jeden, der auf den Boden einwirkt, besteht die Pflicht, sich so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden (§ 4 Abs. 1 BBodSchG). Dabei versteht man unter schädlichen Bodenveränderungen im Sinne dieses Gesetzes solche Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen (§ 2 Abs. 3 BBodSchG). Der Begriff der schädlichen Bodenveränderung i.S.d. § 2 Abs. 3 BBodSchG deckt sich dabei insbesondere mit der Formulierung des § 3 Abs. 1 und des § 5 Abs. 1 Nr. 1 des BImSchG, soweit sie durch Immissionen verursacht wird.

Bei der Abschätzung des vorhabensbedingten Schadstoffeintrags in den Boden kann zunächst von den Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zum Schutzgut Boden (C 2.3.2.3 und C 2.4.3 dieses Beschlusses) ausgegangen werden. Danach lässt sich festhalten, dass vor allem im unmittelbaren Nahbereich der Trasse, etwa in einem Streifen von 10 m beiderseits der Trasse, mit nicht unerheblichen Schadstoffeinträgen in den Boden zu rechnen ist und dass diese Belastungen mit zunehmender Entfernung von der Trasse bzw. mit zunehmender Bodentiefe deutlich abnehmen. Veränderungen gegenüber der Situation vor Durchführung des Straßenbauvorhabens sind zwar nicht zu vermeiden. Für die hier zu treffende Entscheidung kann die Planfeststellungsbehörde allerdings auf die vorliegenden Untersuchungen zum Schadstoffeintrag in straßennahe Böden zurückgreifen (vgl. auch unter C 2.3.2.3), die die Zulässigkeit des geplanten Vorhabens unter dem Aspekt des Schadstoffeintrags in straßennahen Boden, auch mit den sich hieraus ergebenden Konsequenzen für Mensch und Tier, nicht in Frage stellen.

Eine Minimierung wird durch die Neuanlage von Wald und sonstigen Grünflächen mit in die Vertikale wirkenden Gehölzen als Staub- und Schadstofffilter erreicht. Bepflanzungen sind ausweislich der landschaftspflegerischen Maßnahmenplanung (vgl. Unterlage 12.3) in weiten Teilen längs der Autobahn vorgesehen. Auch beginnt die forst- bzw. landwirtschaftliche Nutzung infolge der vorhabensbedingten Dämme und Einschnitte in der Regel erst jenseits der o.g. Entfernung. Schließlich sind die Schadstoffemissionen des einzelnen Fahrzeugs infolge gesetzlicher Maßnahmen bereits heute geringer, als sie zum oben angegebenen Referenzzeitraum waren, und werden künftig voraussichtlich noch weiter abnehmen. In der Gesamtschau ist daher davon auszugehen, dass die vorhabensbedingten Schadstoffeinträge in den Boden ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier bleiben werden.

Schädliche Bodenveränderungen i.S.d. § 2 Abs. 3 BBodSchG sind demnach nicht zu erwarten.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen dieses Beschlusses bei der Umweltverträglichkeitsprüfung unter C 2.3.2.3 verwiesen (vgl. auch C 3.7.6).

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

#### 3.7.4.3.3 Schadstoffeintrag in Gewässer

Schadstoffeinträgen in oberirdische Gewässer sowie Gefährdungen des Grundwassers im Bereich der planfestzustellenden Trasse wird aufgrund des

Entwässerungskonzeptes, das den Planunterlagen zugrunde liegt und in enger Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg entwickelt wurde, wirksam vorgebeugt.

Erhebliche Schadstoffeinträge und somit nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind nicht zu erwarten (vgl. die Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung unter C 2.3.2.4 sowie zum öffentlichen Belang Gewässerschutz unter C 3.7.7 dieses Beschlusses). Außerdem ist auch zu berücksichtigen, dass durch die vorgesehenen und vorhandenen Absetz- und Rückhaltebecken das Fahrbahnwasser (auch) künftig geklärt wird, was zu einer Minderung des Schadstoffeintrags in Grund- und Oberflächenwasser führt. Diese Minderung der Belastung des Wassers ist positiv für das Vorhaben in die Abwägung einzustellen.

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

#### 3.7.4.3.4 Abwägung hinsichtlich des Schadstoffeintrags

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

#### 3.7.4.4 Abwägung der Immissionsschutzbelange

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

#### 3.7.5 Naturschutz und Landschaftspflege

### 3.7.5.1 Rechtsgrundlagen

Bei der Planfeststellung ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (§ 17 Satz 2 FStrG). Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in Art. 1 BayNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen.

Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z.B. § 1 a Abs. 2 BauGB und § 1 BBodSchG).

Besondere Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang der Eingriffsregelung (Art. 6 und 6 a BayNatSchG) zu. Die rahmrechtlichen Regelungen der §§ 18 ff. gelten nicht unmittelbar (vgl. § 11 Satz 1 BNatSchG).

Schließlich sind die Vorgaben der FFH- und Vogelschutz-Richtlinie und ihre nationalen Umsetzungsvorschriften sowohl im Hinblick auf den Gebiets- als auch den Artenschutz zu beachten.

### 3.7.5.2 Eingriffsregelung

Eingriffe in Natur und Landschaft sind 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 (Art. 6 Abs. 1 BayNatSchG).

Der Vorhabensträger, der einen Eingriff in Natur und Landschaft vornimmt, ist verpflichtet,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und
- verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen), soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist (Art. 6 a Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG).

Vermeidung, Ausgleich und Ersatz haben im erforderlichen Umfang zu erfolgen und müssen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entsprechen (Gesetzesbegründung zu Art. 6 a BayNatSchG, Bayerischer Landtag, Drucksache 15/3477 vom 02.06.2005, S. 22).

Voraussetzung einer derartigen Verpflichtung ist, dass für den Eingriff eine behördliche Bewilligung, Erlaubnis, Genehmigung, Zustimmung, Planfeststellung, sonstige Entscheidung oder eine Anzeige an einer Behörde vorgeschrieben ist (Art. 6 a Abs. 1 Satz 2 BayNatSchG). Beeinträchtigungen sind dabei auch vermeidbar, wenn das mit dem Eingriff verfolgte Ziel auf andere zumutbare, die Natur und Umwelt schonendere Weise erreicht werden kann (Art. 6 a Abs. 1 Satz 3 BayNatSchG). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist (Art. 6 a Abs. 1 Satz 4 BayNatSchG). In sonstiger Weise kompensiert ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts möglichst in dem vom Eingriff betroffenen Landschaftsraum in gleichwertiger Weise ersetzt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist (Art. 6 a Abs. 1 Satz 5 BayNatSchG).

Die Maßnahme ist zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maß in angemessener Frist auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen (Art. 6 a Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG). Werden als Folge eines Eingriffs Biotope zerstört, die für dort wild lebende Tiere und Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, ist der Eingriff nur zulässig, wenn er aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt ist (Art. 6 a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG). Sofern eine Art nach Anhang IV der FFH-RL betroffen ist, muss außerdem ein günstiger Erhaltungszustand der Populationen der Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet gewährleistet und es darf keine zumutbare Alternative vorhanden sein (Art. 6 a Abs. 2 Satz 3 BayNatSchG).

Ist der Eingriff weder ausgleichbar noch in sonstiger Weise kompensierbar und gehen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht vor, kann vom Verursacher eine Ersatzzahlung verlangt werden (Art. 6 a Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG).

Dieses Entscheidungsprogramm des Bayerischen Naturschutzgesetzes steht selbstständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwG, Urteil vom 27.09.1990, Az. 4 C 44.87, DVBl. 1991, 209; Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, UPR 1997, 329).

Für Vorhaben, die den Naturgenuss erheblich und nachhaltig beeinträchtigen oder den Zugang zur freien Natur ausschließen oder erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen, gelten die Regelungen für Eingriffe entsprechend (Art. 6 Abs. 4 BayNatSchG).

#### 3.7.5.2.1 Vermeidungsgebot

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, Az. 4 A 4.92, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Falle eines Eingriffs (Art. 6 a Abs. 1 Sätze 1 und 3 BayNatSchG) zu unterlassen, striktes Recht dar.

Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Eine Beeinträchtigung ist auch vermeidbar, wenn das mit dem Eingriff verfolgte Ziel auf andere zumutbare, die Natur und Umwelt schonendere Weise erreicht werden kann (Art. 6 a Abs. 1 Satz 3 BayNatSchG).

Die am Ort des Eingriffs selbst zwangsläufig hervorgerufenen Beeinträchtigungen nimmt das Naturschutzrecht als unvermeidbar hin. Das Vermeidungsgebot des Art. 6 a Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG 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 knüpfen die in Art. 6 a Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG normierten Verpflichtungen an die gewählte Variante an, d.h., der Vermeidungsgrundsatz ist nicht bei Auswahl der Alternativen anzuwenden, sondern nur auf die nach Fachplankriterien ausgewählte Variante.

Bei Modifizierungen an der vom Vorhabensträger gewählten Trasse hängt es weitgehend von den konkreten Umständen des Einzelfalles ab, ob es sich um Planungsalternativen oder bloße Vermeidungsmaßnahmen handelt. Die Unterscheidung hat im Wesentlichen danach zu erfolgen, ob eine in Erwägung gezogene Vermeidungsmaßnahme eine so erhebliche Umgestaltung des konkreten Vorhabens zur Folge hätte, dass sie bei objektiver Betrachtung nicht

mehr als vom Antrag des Vorhabensträgers umfasst angesehen werden kann. Dann stellt sie sich als eine nicht vom Vermeidungsgebot erfasste Alternativmaßnahme dar. Aber selbst bei der Qualifizierung als naturschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme ist weiter der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten (BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, Az. 9 A 33.02, DVBl. 2003, 1069)

### 3.7.5.2.2 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Eine ausführliche Beschreibung des betroffenen Gebietes, des vorhandenen Bestandes von Natur und Landschaft sowie der Umweltauswirkungen findet sich bei den Ausführungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung unter C 2 sowie in den festgestellten Unterlagen (Unterlagen 12 und 16), auf die im Einzelnen verwiesen wird.

Durch das Vorhaben werden verschiedene Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes hervorgerufen. Auf die Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (C 2.3) wird verwiesen. Dort sind die Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt, unter Einbeziehung der einzelnen Biotoptypen und tierökologischen Funktionsräume, sowie auf das Landschaftsbild detailliert dargestellt. Die Grundlage hierfür bildet die landschaftspflegerische Begleitplanung (Unterlage 12).

Die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft lassen sich wie folgt skizzieren:

Durch das Ausbauvorhaben wird überwiegend das Straßenbegleitgrün auf den Autobahnböschungen versiegelt und überbaut. Durch den Neubau der Überführung der Betriebsumfahrt und die Neuerrichtung eines Absetz- und Regenrückhaltebeckens sind außerdem in geringem Umfang landwirtschaftliche Flächen betroffen. Mit der Verbreiterung der Richtungsfahrbahn Nürnberg wird eine Fläche von ca. 0,78 ha neu versiegelt, wobei hier überwiegend Straßenböschungen herangezogen werden. Auf 0,08 ha werden vorhandene Straßenflächen dagegen entsiegelt. Bauzeitlich unterliegt der Boden in Bereichen für vorübergehende Inanspruchnahmen weiteren Belastungen. Außerhalb der Straßenebenenflächen (vor allem Gräben, die wiederum teilweise vorbelastet sind) gehen durch Überbauung und Versiegelung Offenlandlebensräume von ca. 0,101 ha verloren, Böschungen werden in einem Umfang von 4,2739 ha überbaut.

Durch die Ausbaumaßnahme am Rotamergraben im Bereich von Bau-km 305+007 bis Bau-km 305+081 werden Feuchtlebensräume bauzeitlich betroffen. Diese Flächen sind teilweise nach Art. 13 d BayNatSchG geschützt. Eine vorübergehende Inanspruchnahme des Grabens mit seinen Begleitgehölzen erfolgt auf einer Fläche von 0,1778 ha, die nach Abschluss der Maßnahme wieder bepflanzt bzw. renaturiert werden.



Belebter Boden wird durch Baufelder, Baustraßen und Baustelleneinrichtungen beansprucht. Diese Flächen werden neu gestaltet bzw. renaturiert, so dass die Speicher- und Reglerfunktion als auch die biotischen Lebensraumfunktionen nicht nachhaltig verlorengehen.

Betriebs- oder unfallbedingter Eintrag von Schadstoffen (Tausalzölösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl etc.) wird sich vor allem im Nahbereich der Trasse ergeben. In den Bereichen, in denen der Austausch auf der Linienführung der bestehenden BAB A 3 erfolgt, sind die Nahbereiche der Autobahn bereits stark belastet. Bei steigendem durchschnittlichem täglichen Verkehr ist jedoch von einer Zunahme von Spritzwasser auszugehen. Innerhalb von 5 m bis 10 m kann Tausalzeintrag zu Beeinträchtigungen der Bodeneigenschaften im Randbereich der Straße führen. Eine Aufnahme der Schadstoffe aus dem Boden durch Vegetationsbestände ist möglich. Bauzeitlich ist die Gefahr von Schadstoffeinträgen durch den Baubetrieb gegeben.

Rodungen von Waldflächen erfolgen nicht, Wald mit naturnahen Elementen wird aber in einem Umfang von 0,269 ha durch die Verschiebung der mittelbaren Beeinträchtigungszone belastet.

Der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor für die Tier- und Pflanzenwelt entlang der Autobahn wird um die Breite der zusätzlichen Fahrspur nach Süden verlagert.

Die bestehende Autobahntrasse stellt bereits den gegenwärtigen Zustand einer Barriere für flugunfähige, aber auch für viele flugfähige Arten dar. Die Trennwirkung der BAB A 3 wird sich durch die Erweiterung um einen Fahrstreifen entsprechend verstärken.

Am Ende des Planfeststellungsabschnittes liegt im Maintal die Teilfläche 13 des FFH-Gebietes "Mainaue zwischen Grafenrheinfeld und Kitzingen" (Nr. 6127-371). In diesem Bereich finden selbst keine Baumaßnahmen statt, die Mainbrücke Dettelbach ist entsprechend des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 bereits baulich hergestellt (vgl. dazu C 3.7.5.3).

Bauzeitlich kann es des Weiteren bei heftigen Regenereignissen zu geringen Einschwemmungen von Boden in den Vorfluter kommen. Erhebliche Beeinträchtigungen sind damit nicht verbunden.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf streng geschützte Arten wird auf die Ausführung unter C 3.7.5.4 dieses Beschlusses sowie auf Unterlage 12.1, Anlage 4 (saP), Bezug genommen.

Wegen weiterer Einzelheiten zu den vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wird insbesondere auf Nr. 4 des Erläuterungsberichts zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1) und dessen Anhänge sowie auf den Erläuterungsbericht (Unterlage 1) und die Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Unterlage 16) Bezug genommen. In diesen Unterlagen ist eine sachangemessene ökologische Bestandsaufnahme enthalten. Die zeichnerische Darstellung einschließlich der genauen Lage im Untersuchungsgebiet findet sich im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 12.2).

Grundlage der Eingriffsermittlung ist eine detaillierte Bilanzierung der vom Eingriff betroffenen Flächen und der damit verbundenen Funktionen, die in den landschaftspflegerischen Begleitplan, insbesondere in den Bestands- und Konfliktplan, eingeflossen ist. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass der Vorhabensträger in den festgestellten Unterlagen hinreichend aussagekräftiges Datenmaterial zur Beurteilung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen ermittelt hat, indem er u.a. repräsentative Tier- und Pflanzenarten bzw. Vegetationsstrukturen als Indikatoren für die Lebensraumfunktionen und die faunistische und floristische Ausstattung herangezogen hat (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.01.2004, Az. 4 A 11.02, DVBl. 2004, 642).

### 3.7.5.2.3

#### Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Angesichts der vorgesehenen, bereits im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung skizzierten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (vgl. C 2.3.2.2.2.4 dieses Beschlusses) lässt sich festhalten, dass das Vorhaben dem naturschutzrechtlichen Gebot, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren (vgl. C 3.7.5.2.1), gerecht wird. Die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im Einzelnen im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1) und in den Angaben zur Umweltverträglichkeitsuntersuchung (Unterlage 16) beschrieben. Mit Bezug hierauf sind insbesondere folgende Maßnahmen anzuführen:

- Im Zuge der gegenständlichen Maßnahme wird auch die derzeit teilweise noch ungeordnete Entwässerung des Fahrbahnwassers über die Straßenböschungen neu geordnet. Das Oberflächenwasser wird gefasst und bereits vorhandenen bzw. geplanten Absetz- und Regenrückhaltebecken zugeführt, bevor es an den Vorfluter weitergegeben wird. Dies stellt insbesondere für den Rotamergraben eine wesentliche Verbesserung dar.
- Durch die Errichtung einer Betongleitwand zwischen Bau-km 303+065 und Bau-km 305+380 kann auf die Inanspruchnahme der anschließenden Böschungsbereiche und der dahinterliegenden Wälder weitgehend verzichtet werden bzw. können die Auswirkungen auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt werden.

- Ökologisch wertvolle Bereiche werden nur im notwendigen Umfang beansprucht, für besonders wertvolle und empfindliche Biotopflächen werden Tabuflächen ausgewiesen und durch entsprechende Biotopschutzzäune gesichert (vgl. Sicherungsmaßnahme S 1, Unterlage 12.1, Kapitel 5.1).
- Flächen, die vorübergehend in Anspruch genommen werden, werden nach Beendigung der Baumaßnahme rekultiviert.
- Eine Rodung von Gehölzen und Bäumen findet außerhalb der Wochenstunzeit von Fledermäusen und der Brutzeit von Vögeln im Herbst/Winter statt.

Um eine aus naturschutzfachlicher Sicht optimale Umsetzung zu gewährleisten, wurde dem Vorhabensträger aufgegeben, dass die Rodung von Bäumen und Waldflächen sowie das Roden, Abschneiden, Fällen oder eine sonstige Beeinträchtigung von Hecken, lebenden Zäunen, Feldgehölzen oder -gebüsch nur während der Vegetationsruhe (1. Oktober bis 28. Februar) zulässig ist. Abweichungen hiervon bedürfen der Zustimmung der unteren Naturschutzbehörde, soweit nicht eine gesonderte artenschutzrechtliche Ausnahme gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG (ab 01.03.2010: § 45 Abs. 7 BNatSchG) bei der höheren Naturschutzbehörde einzuholen ist (A 3.5.6). Schließlich wird durch Nebenbestimmung A 3.5.9 sichergestellt, dass beim Straßenbau anfallendes überschüssiges Erdmaterial nicht auf ökologisch wertvollen Flächen abgelagert wird. Hinsichtlich (weiterer) artenschutzrechtlicher Vorgaben wird auf die Ausführungen unter C 3.7.5.4 Bezug genommen.

Mit Schreiben vom 29.07.2009 forderte der Bund Naturschutz (Kreisgruppe Kitzingen), dass die teilhinterfüllte Betongleitwand bei Bau-km 305+065 bis Bau-km 305+380 (BWV lfd.Nr. 18, Unterlage 7.2) wirksam mit einer Absturzsicherung für Amphibien und Kleinsäuger zu versehen sei.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 16.09.2009 nachvollziehbar, dass derzeit keine Wanderbeziehungen von Amphibien und Kleinsäufern quer zur Autobahn bestünden. Die Betongleitwand werde nicht vollständig hinterfüllt, sodass Amphibien an der Gleitwand entlang wandern können. Darüber hinausgehende Sicherungen sind, wie der Vorhabensträger zu Recht anmerkt, nicht veranlasst.

Unter Würdigung und Abwägung aller bekannten Aspekte sind die vorgesehenen Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen ausreichend. Weitergehende Forderungen wurden auch nicht erhoben.

#### 3.7.5.2.4 Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

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

- Versiegelung landwirtschaftlicher Nutzflächen
- Beeinträchtigung von Laubwald
- vorübergehender Verlust von Gewässer-, Ufer- und Gewässerbegleitgehölzen
- vorübergehender Verlust von Straßenbegleitgrün (Altgrasfluren und Straßenbegleitgehölze).

Das mit dem Eingriff verfolgte Ziel kann nicht auf andere zumutbare, die Natur und Umwelt schonendere Weise (Art. 6 a Abs. 1 Satz 3 BayNatSchG) erreicht werden.

#### 3.7.5.2.5 Ausgleichsmaßnahmen

Die vom vorhabensbedingten Eingriff ausgehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen müssen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig ausgeglichen oder in sonstiger Weise kompensiert werden, soweit dies zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist (Art. 6 a Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG). Die Pflicht zu möglichen Kompensationsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts striktes Recht (Urteil vom 30.10.1992, Az. 4 A 4.92, NVwZ 1993, 565; Urteil vom 01.09.1997, Az. 4 A 36.96, NuR 1998, 41). Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des Art. 6 a Abs. 2 BayNatSchG statt (spezifische naturschutzrechtliche Abwägung), wenn die mit einem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen nicht auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren sind. Ergibt die spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung, dass die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei Abwägung aller, d.h. auch der vom Vorhaben ausgehenden Anforderungen an Natur und Landschaft zurückzutreten haben, können vom Vorhabensträger Ersatzzahlungen verlangt werden (Art. 6 a Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG).

### 3.7.5.2.5.1 Abgrenzung der Ausgleichsmaßnahmen von Ersatzmaßnahmen

Die Abgrenzung zwischen Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen ist zum Teil problematisch und schwierig. Ein Eingriff ist ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist (Art. 6 a Abs. 1 Satz 4 BayNatSchG). Ersatzmaßnahmen müssen so beschaffen sein, dass sie die durch den Eingriff beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts möglichst in dem vom Eingriff betroffenen Landschaftsraum in gleichwertiger Weise ersetzen und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestalten (Art. 6 a Abs. 1 Satz 5 BayNatSchG).

Ausgleichsmaßnahmen müssen aufgrund ihrer Zielsetzung, die auf die Wiederherstellung der durch den Eingriff gestörten Funktion des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes gerichtet ist, im optimalen Fall so beschaffen sein, dass in dem betroffenen Landschaftsraum ein Zustand herbeigeführt werden kann, der den früheren Zustand in gleicher Weise und mit gleicher Wirkung fortführt. Erforderlich ist damit ein Funktionszusammenhang zwischen vorhabensbedingter Beeinträchtigung und Ausgleichsmaßnahme, der durch eine qualitative und räumliche Komponente gekennzeichnet ist. Nicht erforderlich ist, dass die Maßnahmen im unmittelbaren Umkreis des Eingriffs ausgeführt werden. Allerdings wird vorausgesetzt, dass sie sich in dem räumlichen Bereich auswirken, in dem die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen auftreten (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, Az. 4 A 18.99, DVBl. 2001, 386; Urteil vom 23.08.1996, Az. 4 A 29.95, DVBl. 1997, 68; Beschluss vom 17.02.1997, Az. 4 VR 17.96, LKV 1997, 328; BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 532).

Bei Ersatzmaßnahmen handelt es sich dagegen um Maßnahmen an anderer Stelle innerhalb des vom Eingriff betroffenen Landschaftsraums, die zwar nach naturwissenschaftlicher und ökologischer Erkenntnis die Schädigung nicht wiedergutmachen können, die aber doch die Chance geben (sollen), dass sich an anderer Stelle ähnliches Leben wieder ausbreitet oder vergleichbare Lebensräume geschaffen werden können.

Fachlich muss der Ausgleich eine Wiederherstellung der wesentlichen vom Eingriff betroffenen Funktionen und Werte des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes in einem gewissen funktionalen, räumlichen und zeitlichen Bezug ermöglichen. Da eine vollständige Wiederherstellung aller gestörten Funktionen nach Art, Ort und Zeit im naturwissenschaftlichen Sinn nicht möglich ist, werden unter Ausgleich alle Maßnahmen verstanden, die der Verbesserung der jeweiligen Funktion dienen, im engeren vom Eingriff betroffenen Landschaftsraum stattfinden und ihre angestrebte Funktionsfähigkeit innerhalb eines absehbaren Zeitraums annähernd erreichen. Naturschutzfachlich wün-

schenswert ist es, wenn der Ausgleich möglichst zeitnah zum Eingriff erfolgt, idealerweise vor der Durchführung des Eingriffs. Eine Dauer von 25 bis 30 Jahren kann noch als angemessen betrachtet werden. Ein entsprechender Anspruch ist jedoch nach der Definition des BayNatSchG - allerdings mit gewissen Abstrichen - auch für die Ersatzmaßnahmen gegeben, die die gestörten Funktionen möglichst im betroffenen Landschaftsraum gleichwertig gewährleisten, also in möglichst vergleichbarer Weise wiederherstellen sollen (vgl. Gesetzesbegründung zum Art. 6 a BayNatSchG, Bayerischer Landtag, Drucksache 15/3477 vom 02.06.2005, S. 22; vgl. auch BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, Az. 4 A 18.99, DVBl. 2001, 386).

Wenn auch in fachlicher Hinsicht die Übergänge zwischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Praxis vielfach fließend sind und eine scharfe naturschutzfachliche Abgrenzung schwierig ist, sind beide Kategorien von der Gesetzessystematik her auch weiterhin klar zu unterscheiden. In der Prüfungsabfolge der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung haben Ersatzmaßnahmen ihren Standort erst im Anschluss an die Feststellung der fehlenden Ausgleichbarkeit von Beeinträchtigungen, denn Ausgleichsmaßnahmen sind vorrangig vor Ersatzmaßnahmen (vgl. Gesetzesbegründung zum Art. 6 a BayNatSchG, Bayerischer Landtag, Drucksache 15/3477 vom 02.06.2005, S. 22; ferner BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, Az. 4 A 18.99, DVBl. 2001, 386).

#### 3.7.5.2.5.2 Ausgleichbarkeit/Nichtausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen

Die weitere Prüfung setzt die konkrete Klärung voraus, in welchem Umfang das Vorhaben ausgleichbare bzw. nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen hervorruft (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, Az. 4 A 18.99, DVBl. 2001, 386). Ausgehend von der Konfliktsituation bzw. Eingriffssituation wird eine Beurteilung der Ausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen vorgenommen. Die Prüfung und Beurteilung der Ausgleichbarkeit erfolgt vor dem Hintergrund der oben getroffenen Abgrenzung von Ausgleich und Ersatz (vgl. unter C 3.7.5.2.5.1) auf der Grundlage der Wertigkeit/Wiederherstellbarkeit der beeinträchtigten Flächen und Funktionen, wobei als Wertmaßstab bzw. Indikator Art und Größe der betroffenen Grundfläche herangezogen werden, mit denen die Funktionen verbunden sind. Dabei prägen sich die Funktionen in erster Linie im Biotoptyp mit dessen jeweiligem Entwicklungs- und Erhaltungszustand aus. Außerdem sind die weiteren konkreten örtlichen Gegebenheiten und Möglichkeiten im Landschaftsraum, z.B. das Vorhandensein geeigneter Ausgleichsflächen, zu berücksichtigen. Bei der Einstufung in "ausgleichbar" oder "nicht ausgleichbar" werden

- Beeinträchtigungen überbauter und versiegelter, intensiv land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen bzw. "wiederherstellbarer Biotope" am ehesten als ausgleichbar,

- Beeinträchtigungen überbauter "nicht wiederherstellbarer Biotope" am ehesten als nicht ausgleichbar erachtet und
- funktionale Beeinträchtigungen dementsprechend für den Einzelfall betrachtet.

Basierend auf den Erhebungen des Vorhabensträgers, die insbesondere in den landschaftspflegerischen Begleitplan eingeflossen sind (Unterlage 12), werden die in ihrer Betroffenheit als einheitlich zu bewertenden Elemente des Naturhaushaltes (in Flächen und Funktionen) und ihre Beeinträchtigungen beurteilt. Das Landschaftsbild bleibt bei dieser Betrachtung zunächst außen vor, da eine sachgerechte Aufarbeitung eine Differenzierung zwischen den Kategorien Naturhaushalt und Landschaftsbild erforderlich macht, insbesondere um im Teilbereich Naturhaushalt eine nachvollziehbare Zuordnung von Eingriff und Ausgleichsmaßnahmen zu treffen.

Auf die "Gegenüberstellung Eingriff – Ausgleich" in der Unterlage 12.1 (Anlage 2) wird Bezug genommen. Dort wird der Eingriff in einzelne Beeinträchtigungen für die jeweiligen Elemente des Naturhaushalts (betroffener Bestand) unterteilt, kurz beschrieben und zu den Konfliktbereichen K 1 – K 4 in Beziehung gesetzt. Dem folgen Angaben zur jeweils beeinträchtigten Fläche, die aus dem Eingriff in den Naturhaushalt resultieren. Anschließend wird für die jeweilige eingriffsbedingte Beeinträchtigung - bezogen auf die davon jeweils beeinträchtigte Fläche - nach den vorgenannten Kriterien die Ausgleichbarkeit ermittelt. Vorliegend ist hiernach von einer insgesamt beeinträchtigten Fläche des Naturhaushalts von 5,327 ha (wobei hier schon die Entlastungen berücksichtigt sind) auszugehen. Alle Eingriffe sind ausgleichbar.

Die konkreten Beeinträchtigungen und ihre Lage lassen sich dem festgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan (insbesondere dem Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 12.2) hinreichend bestimmt entnehmen. Eine noch weitergehende, parzellenscharfe Darstellung ist nicht geboten. Hier ist nachvollziehbar, welche Beeinträchtigungen bei welchem Konflikt für die jeweilige Nutzung auftreten.

Neben dem Naturhaushalt ist das Landschaftsbild zu betrachten, das zwar nach der Verwirklichung des Vorhabens in seiner ursprünglichen Form nicht voll wiederhergestellt, aber entsprechend den rechtlichen Vorgaben im Sinne eines Ausgleichs zumindest landschaftsgerecht neu gestaltet werden kann. In dem betroffenen Landschaftsraum soll ein Zustand geschaffen werden, der in gleicher Art, mit gleichen Funktionen und ohne Preisgabe wesentlicher Faktoren des optischen Beziehungsgefüges den vorher vorhandenen Zustand in größtmöglicher Annäherung fortführt. Dabei ist nicht erforderlich, dass alle optischen Eindrücke unverändert erhalten bleiben. Zwar müssen auch bei einer landschaftsgerechten Neugestaltung die ursprünglichen landschaftsästheti-

schen Funktionen und Werte wieder vorhanden sein; gegenüber dem Ausgangszustand sind aber auch visuell wahrnehmbare Veränderungen möglich, sofern der grundsätzliche Landschaftscharakter gewahrt bleibt. Der Umstand der (landschaftsgerechten) Neugestaltung bedeutet zwangsläufig, dass damit zugleich eine Veränderung und die Tatsache des Eingriffs sichtbar bleiben (OVG Münster, Urteil vom 30.06.1999, Az. 7 a D 144/97.NE, NuR 2000, 173). Dass Maßnahmen, die darauf abzielen, das Landschaftsbild neu zu gestalten, Ausgleichscharakter haben können, ergibt sich unmittelbar aus Art. 6 a Abs. 1 Satz 4 BayNatSchG. Dass Straßenbegleitgrün nicht alle Funktionen erfüllt, die für Feldgehölze oder Baumreihen in der freien Landschaft charakteristisch sind, rechtfertigt es nicht, ihm jegliches Ausgleichspotenzial abzuspochen (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 533).

Der vorgesehenen landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes dient die an die bestehende BAB A 3 angepasste Linienführung des Ausbaus der Richtungsfahrbahn Nürnberg sowie die umfangreichen Gestaltungsmaßnahmen auf den Straßenbegleitflächen sowie auf zusätzlichen Flächen. Durch den Erhalt der großflächigen Waldbereiche an der nordexponierten Flanke bleibt in diesem Bereich die Autobahn auch weiterhin wenig einsehbar. Der Verlust des südseitigen Autobahnbegleitgrüns als Einbindungselement des Autobahnkörpers führt zu einer erheblichen Veränderung des Landschaftsbildes mit landschaftsoptischen Beeinträchtigungen, die durch die geplante Bepflanzung - mit zeitlicher Verzögerung - wieder verringert wird. Unterstützt wird die landschaftsgerechte Einbindung durch die Ausgleichsmaßnahmen A 1 und A 2, wo jeweils ein Offenland-Lebensraum mit Hecken und Wiesenflächen entstehen soll, bei der Ausgleichsmaßnahme A 2 auch mit Pflanzung von Obstbäumen. Alle diese Maßnahmen in ihrer Gesamtheit tragen zur landschaftsgerechten Gestaltung des Landschaftsbildes und zur vollständigen Ausgleichbarkeit des Eingriffs in das Landschaftsbild bei. Im Ergebnis lässt sich zusammenfassend festhalten, dass der vorhabensbedingte Gesamteingriff in Natur und Landschaft ausgleichbar ist (und mit der Realisierung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen auch ausgeglichen wird).

#### 3.7.5.2.5.3 Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichsflächen

Die Ermittlung des Flächenbedarfs für die Ausgleichsflächen erfolgt auf der Basis der "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6 a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" vom 21.06.1993 (künftig: "Grundsätze"), die die Staatsministerien des Innern sowie für Landesentwicklung und Umweltfragen zur Erleichterung des Gesetzesvollzugs erarbeitet haben. Für die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs sind dabei maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung



der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen der Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss sowie auf Boden, Wasser, Klima und Luft.

Nach diesen "Grundsätzen" sind für bestimmte, dort näher umschriebene Eingriffsarten je nach Intensität des Eingriffs Flächen für den Ausgleich oder Ersatz vorgesehen, deren Umfang nach bestimmten Faktoren zu bemessen ist. Da wissenschaftlich anerkannte Methoden zur Ermittlung des Ausgleichs derzeit nicht vorliegen und auch kaum zu erwarten sind, geben die "Grundsätze" im Interesse einer einfachen und gleichmäßigen Beurteilung Grundsätze und Richtwerte für die Ermittlung des Umfangs der Flächen an, auf denen die zur Erreichung des Ausgleichs erforderlichen Maßnahmen durchzuführen sind. Die "Grundsätze" ermöglichen die Ermittlung für den Ausgleichsumfang im Einzelfall auf der Grundlage vereinfachter standardisierter fachlicher Gesichtspunkte und gewährleisten im Regelfall einen flächenmäßig ausreichenden Ausgleich. Für die Planfeststellungsbehörde besteht kein Anlass, die genannten Grundsätze und Richtwerte in Frage zu stellen, zumal in besonderen Einzelfällen von den Grundsätzen und Richtwerten abgewichen werden kann, sofern hierfür eine stichhaltige und individuelle Begründung vorgelegt wird. Die Heranziehung dieser "Grundsätze" wird in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes ausdrücklich nicht beanstandet (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, 1154; Urteil vom 15.01.2004, Az. 4 A 11.02, DVBl. 2004, 642).

Die erforderlichen Bestandsaufnahmen und Bewertungen hat der Vorhabens-träger im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung anzustellenden Ermittlungen sind in einem Umfang durchzuführen, der eine sachgerechte Planungsentscheidung ermöglicht. Eine vollständige Erfassung aller betroffenen Tier- und Pflanzenarten ist regelmäßig nicht erforderlich. Es reicht vielmehr aus, wenn für den Untersuchungsraum besonders bedeutsame Repräsentanten an Tier- und Pflanzengruppen festgestellt werden und für die Bewertung des Eingriffs auf bestimmte Indikatorgruppen abgestellt wird (BVerwG, Beschluss vom 21.02.1997, Az. 4 B 177/96, UPR 1997, 295; vgl. auch BVerwG, Urteil vom 15.01.2004, Az. 4 A 11.02, DVBl. 2004, 642). Dabei hängen die Anforderungen an die Untersuchungstiefe nicht zuletzt von den jeweiligen naturräumlichen Gegebenheiten ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen hinreichend sichere Rückschlüsse auf die faunistische und die floristische Ausstattung eines Gebiets zu, so kann es mit der gezielten Erhebung repräsentativer Daten sein Bewenden haben. Die Eignung eines solchen Bewertungsverfahrens lässt sich nicht allein mit dem Hinweis in Frage stellen, dass sich bei Verwendung anderer Parameter möglicherweise ein höherer Ausgleichsbedarf errechnen ließe. Zu Beanstandungen besteht erst dann Anlass, wenn die Erfassungsmethode sich als unzulängliches oder gar als untaugliches Mittel erweist, um ein zutreffendes Bild von der Eingriffsintensität zu vermitteln

(BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.05, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 522). Den von der Rechtsprechung gestellten Anforderungen wird vorliegend die durchgeführte Bestandserhebung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gerecht.

Auf der Grundlage der bewerteten Bestandserhebung der ebenfalls bewerteten konkreten eingriffsbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erfolgt in einem weiteren Schritt die Bestimmung des qualitativen Umfangs der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen auf der Basis der oben zitierten "Grundsätze". Auf die Unterlage 12.1, Anlage 2, wird diesbezüglich verwiesen. In den genannten Unterlagen ist das Kompensationserfordernis konkret ermittelt. Danach errechnet sich ausgehend von einer insgesamt durch den Eingriff betroffenen Fläche von 5,0327 ha (unter Berücksichtigung der mit der Baumaßnahme verbundenen Entlastungen) ein flächenmäßiger Kompensationsbedarf von 0,3002 ha. Das Landschaftsbild bleibt dabei außer Betracht.

Als Ausgleich für das Landschaftsbild sind insbesondere Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen (vgl. Unterlagen 12.3 und 12.1, Kapitel 5.3). Die Gehölz- und Einzelbaumpflanzungen sind in diesem - schon teilweise vorbelasteten - Landschaftsbild ein geeignetes Mittel, die optischen Auswirkungen, die durch den zusätzlichen Fahrstreifen entstehen, zu kompensieren.

Die Naturschutzbehörden haben der landschaftspflegerischen Begleitplanung auch im Hinblick auf die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen zugestimmt oder zumindest dahingehend keine Einwendungen erhoben (Landratsamt Kitzingen mit Schreiben vom 31.07.2009, höhere Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 09.07.2009).

Der Bund Naturschutz machte mit Schreiben vom 29.07.2009 darauf aufmerksam, dass im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung festgestellt worden sei, dass die Waldflächen im Umgriff der BAB A 3 erhebliche Vorbelastungen aufwiesen. In der waldarmen Region Unterfranken übernahmen die kleinflächigen Wälder überlebenswichtige Funktionen für die Luftreinhaltung und Entlastungsfunktion für das Klima. Der Bund Naturschutz fordere daher eine eingehende Studie zur umfänglichen Feststellung solcher Schädigungen mit Ziel wirksamer und zukunftsweisender Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 16.09.2009 nachvollziehbar, dass Waldflächen durch die Baumaßnahme nicht unmittelbar betroffen würden, sondern lediglich durch eine Verschiebung der Beeinträchtigungszone in Mitleidenschaft gezogen werden. Ein Waldausgleichsbedarf ist derzeit nicht vorgesehen, die Notwendigkeit einer Studie besteht daher nicht, ein kausaler Zusammenhang zwischen der konkreten gegenständlichen Maßnahme (Vollausbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg) und eventuellen Schädigungen im Wald ist derzeit nicht erkennbar. Dabei ist auch zu berücksichti-

gen, dass Schadstoffe, die den Wald in Mitleidenschaft ziehen, nicht nur von Straßen emittiert werden, sondern sich aus vielfältigen Quellen zusammensetzen. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass, wie bereits unter Kapitel C 2.3.2 dargelegt, die Schadstoffemissionen der Fahrzeuge auf der Autobahn zunehmend zurückgehen. In der gesamten Schadstoffprognose-Berechnung wird regelmäßig angenommen, dass trotz zunehmenden Verkehrsaufkommens es nicht zu einer Erhöhung der Schadstoffemissionen kommen wird. Insofern kann durch die gegenständliche Maßnahme ein Eingriff i.S.d. Art. 6 Abs. 1 BayNatSchG verneint werden. Ein Kompensationsbedarf wird dadurch nicht ausgelöst.

#### 3.7.5.2.5.4 Zuordnung und gegenüberstellende Bilanzierung von Eingriff und Ausgleichsmaßnahmen

Um ausgehend von den gesetzlichen Vorgaben Eingriff und Ausgleichsmaßnahmen - sowie später die Ersatzmaßnahmen - differenziert anhand einer konkret gegenüberstellenden Bilanzierung zutreffend zu beurteilen, sind die geplanten Maßnahmen, die den Eingriff in Natur und Landschaft ausgleichen sollen, konkret zu den eingriffsbedingten Beeinträchtigungen in Beziehung zu setzen (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, Az. 4 A 18.99, DVBl. 2001, 386).

Die in Unterlage 12.1, Anlage 2, enthaltene "Gegenüberstellung Eingriff - Ausgleich" geht von den einzelnen Beeinträchtigungen und der beeinträchtigten Fläche aus. Sie enthält Angaben zu deren Ausgleichbarkeit sowie zu dem auf der Basis der "Grundsätze" ermittelten flächenmäßigen Ausgleichsbedarf und stellt dem Eingriff bestimmte landschaftspflegerische Maßnahmen gegenüber. In dieser tabellarischen Gegenüberstellung werden einzelne genau bezeichnete Ausgleichsmaßnahmen, die kurz beschrieben sind und deren flächenmäßiger Umgriff aufgrund der festgestellten Unterlagen einschließlich der zeichnerischen Darstellung exakt feststeht, konkret bestimmten eingriffsbedingten Beeinträchtigungen zugeordnet.

Eine noch weitergehende, parzellenscharfe Darstellung oder Auflistung der einzelnen Beeinträchtigungen mit den jeweils zugeordneten Maßnahmen ist weder gesetzlich geboten noch naturschutzfachlich sachgerecht, weil eine Verengung des Blicks auf einen punktuellen Ausgleich von Einzelfunktionen statt der Verfolgung eines einheitlichen Ausgleichskonzepts für den Eingriff in seiner Gesamtheit dem Ausgleichsgedanken nicht hinreichend Rechnung trägt. Rechtlich genügt eine Beschränkung auf die prägenden Eigenschaften und Elemente des Naturraums und eine schwerpunktmäßige Ausrichtung des Ausgleichs auf das Typische (vgl. OVG Münster, Urteil vom 10.11.1993, Az. 23 D 52/92. AK, NVwZ-RR 1995, 10; vgl. auch BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 530)).

Anhand der festgestellten Unterlagen lässt sich konkret nachvollziehen, welche Maßnahme auf welcher Fläche dem Ausgleich von bestimmten eingriffsbedingten Beeinträchtigungen dienen soll. Differenzierung und Zuordnung lassen sich auch exakt anhand der tatsächlichen Gegebenheiten belegen.

Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen mit einer anrechenbaren Fläche von 0,3838 ha (Gesamtfläche 0,7676 ha) übersteigen den ermittelten Ausgleichsflächenbedarf von 0,3002 ha. Der Überhang dient, sofern er nicht für - zumindest auch auf das Landschaftsbild bezogene - Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen in anderen Planfeststellungsabschnitten des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 herangezogen wird (vgl. entsprechende Planfeststellungsbeschlüsse), zusätzlich der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes und führt u.a. zusammen mit den Gestaltungsmaßnahmen sowie den sonst vorgesehenen Maßnahmen zu einem Ausgleich des Eingriffs in das Landschaftsbild.

Bezüglich der dem Ausgleich für die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes dienenden Maßnahmen und deren Zuordnung kann auf die Ausführungen unter C 3.7.5.2.5.2 und C 3.7.5.2.5.6 dieses Beschlusses verwiesen werden.

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

Die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen (wie auch die sonstigen landschaftspflegerischen Maßnahmen) werden im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan, der Bestandteil des festgestellten landschaftspflegerischen Begleitplanes ist, im Einzelnen dargestellt (vgl. Unterlagen 12.3 sowie 12.1, Kapitel 5.2). Dort findet sich auch eine zeichnerische Darstellung der Ausgleichsmaßnahmen A 1 und A 2 sowie ihre genaue Lage und Abgrenzung.

Konkret sind folgende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen:

- A 1 (0,4265 ha, davon 0,21 ha anrechenbar): Offenlandlebensraum  
Extensivierung der Landnutzung durch Umwandlung der Ackernutzung in Grünland und Pflanzung von Heckenstrukturen.

Ziel der Maßnahme ist die Erhöhung des Lebensraumangebotes für Pflanzen- und Tiergemeinschaften, die Erweiterung des Lebensraumes und Schaffung von Trittsteinen und die Schaffung eines Pufferlebensraumes zum Talgrund des Rotamergrabens. Kompensiert werden sollen damit die Versiegelung landwirtschaftlicher Nutzflächen und die Beeinträchtigung von Laubwaldflächen. Die Maßnahme soll durchgeführt werden auf dem Grundstück Fl.Nr. 2255 der Gemarkung Mainstockheim.

- A 2 (0,3411 ha, davon 0,17 ha anrechenbar): Offenlandlebensraum  
Es erfolgt eine Extensivierung der Landnutzung durch Umwandlung der Ackernutzung in Grünland, eine Pflanzung von Heckenstrukturen und Obstbäumen zur Abschirmung sowie eine Abflachung der Uferbereiche am Rotamergraben, wobei die vorhandenen Gehölze dort erhalten werden sollen.

Ziel der Maßnahme ist die Erhöhung des Lebensraumangebotes für Pflanzen- und Tiergemeinschaften, die Erweiterung des Lebensraumes und die Schaffung von Trittsteinen und die Schaffung einer Pufferzone im Talgrund des Rotamergrabens. Kompensiert werden durch diese Maßnahme die Versiegelung landwirtschaftlicher Nutzflächen und die Beeinträchtigung von Laubwaldflächen. Die Maßnahme soll auf dem Grundstück Fl.Nr. 2267 der Gemarkung Mainstockheim durchgeführt werden.

Darüber hinaus werden zum Ausgleich für Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes Gestaltungsmaßnahmen an Straßennebenflächen durchgeführt (vgl. Unterlagen 12.1 und 12.3).

Einzelne Vorgaben für die konkrete Durch- und Ausführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere auch der Ausgleichsmaßnahmen, sind in den Nebenbestimmungen unter A 3.5 angeordnet. So hat der Vorhabensträger, um eine rasche Wirksamkeit der Ausgleichsmaßnahmen zu gewährleisten, nach A 3.5.1 die nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen spätestens bis zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme (baulich) fertigzustellen, die übrigen landschaftspflegerischen Maßnahmen baldmöglichst, spätestens jedoch zwei Jahre nach Beendigung der Straßenbauarbeiten. Nach Abschluss der Arbeiten ist der Regierung von Unterfranken ein Verzeichnis in für das Ökoflächenkataster aufbereiteter Form zu übermitteln (Art. 6 b Abs. 7 BayNatSchG). Bei den Gehölzpflanzungen im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen ist Pflanzgut aus regionalen forstlichen Herkünften bzw. autochthones Pflanzgut zu verwenden, soweit dies unter Ausschöpfung eines Pflanzzeitraumes von zwei bis drei Jahren möglich ist. Anderenfalls ist Pflanzgut aus regionalen Herkünften zu verwenden (vgl. A 3.5.2).

Mit Schreiben vom 31.07.2009 forderte die untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Kitzingen, dass der landschaftspflegerische Begleitplan Bestandteil der Planfeststellung sein soll. Die darin geplanten Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen seien spätestens bis ein Jahr nach Fertigstellung der Autobahn-Baumaßnahmen zu beginnen und zügig durchzuführen. Außerdem sei die untere Naturschutzbehörde vor Baubeginn der Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen einer Baueinweisung zu beteiligen.

Mit Schreiben vom 14.09.2009 sicherte der Vorhabensträger zu, die einzelnen Schritte der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen einschließlich der Erstellung der Bepflanzungspläne und der Festlegung der Entwicklungsziele und Pflegekonzepte im Detail vor Ausführung mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen (vgl. A 3.5.3). Außerdem wurde zugesichert, bei der Ausführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen mit der unteren Naturschutzbehörde Baustellenbesichtigungen durchzuführen (vgl. auch A 3.5.4).

#### 3.7.5.2.5.6 Funktion und Eignung der Ausgleichsmaßnahmen

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

Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sind, bezogen auf jeweiligen ausgleichbaren Beeinträchtigungen, nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ zum Ausgleich geeignet. Der Vorhabensträger hat die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen und die damit verbundenen Ziele nachvollziehbar und umfassend erläutert (vgl. Unterlage 12.1). Auch die Regierung von Unterfranken kommt zu dem Schluss, dass die Eignung der einzelnen Ausgleichsmaßnahmen und das vorgesehene Ausgleichskonzept in seiner Gesamtheit nicht zu beanstanden sind. Den landschaftspflegerischen Begleitplänen liegt ein Leitbild bzw. Konzept zugrunde, das der Vorhabensträger schon im Vorfeld der Planfeststellung mit den zuständigen Naturschutzbehörden abgestimmt hat. Das Konzept orientiert sich am vorhandenen Bestand und den raumspezifischen Erfordernissen. Es berücksichtigt die Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen für Natur und Landschaft im Planungsgebiet in ihrer Gesamtheit.

Ziel des Ausgleichskonzeptes ist es, in unmittelbarer Nachbarschaft zum Eingriff betroffene und beeinträchtigte Lebensräume neu zu gestalten und an vorhandene Lieferbiotope anzubinden. Gleichzeitig wird versucht, das vorhandene Standortpotenzial entlang des Rotamergrabens für die Entwicklung von Offenlandlebensräumen zu fördern, die derzeit im Untersuchungsgebiet selten vorkommen, aber zur typischen Biotopausstattung des Naturraums gehören würden. So ergibt sich auch aus dem Arten- und Biotopschutzprogramm Bayern für den Landkreis Kitzingen (Stand Juli 2002), dass für die westlichen Hochflächen allgemeine Zielsetzung besteht, die Neuschaffung von mageren Ranken und Rainen, Magerwiesen, Wald- und Heckensaum in den strukturarmen Ackerlandschaften des Landkreises, ausgehend von den Restbeständen von Mager- und Trockenstandorten, zu fördern.

Die Ausgleichsflächen A 1 und A 2 sind nach der landschaftspflegerischen Zielsetzung sowohl nach ihrer Ausbildung und ihrem jeweiligen Standort als auch qualitativ im zeitlichen Zusammenhang zur Funktionsübernahme im ökologischen Wirkungsgefüge geeignet. Dabei übernehmen die jeweiligen Ausgleichsmaßnahmen in der Regel mehrere Ausgleichsfunktionen. Wie sich eingriffsbedingte Beeinträchtigungen nicht nur punktuell und isoliert auf einzelne Funktionen oder Flächen auswirken, sondern gleichzeitig unterschiedliche Funktionen tangieren, können Ausgleichsmaßnahmen ebenfalls zugleich etwa biotische (für Tiere und Pflanzen) und abiotische (für Boden, Wasser, Luft und Kleinklima) Ausgleichsfunktionen erfüllen oder neben der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts auch der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes dienen. Infolgedessen stellen zusammenhängende Ausgleichsmaßnahmen gleichzeitig den Ausgleich für mehrere Beeinträchtigungen und unterschiedliche Konfliktbereiche dar. Im Ergebnis werden aber alle gestörten Funktionen der ausgleichbaren erheblichen bzw. nachhaltigen Beeinträchtigungen kompensiert.

Bei der Beurteilung der Ausgleichbarkeit einer Beeinträchtigung und der Eignung der darauf bezogenen Ausgleichsmaßnahmen wird nach den Umständen des Einzelfalls vom tatsächlichen Entwicklungs- und Erhaltungszustand der betroffenen Fläche und von der konkreten Ausprägung der beeinträchtigten Funktionen innerhalb eines Biotoptyps vor Ort ausgegangen. Dies spielt vorliegend insbesondere bei den als wiederherstellbar eingestuften Beeinträchtigungen von Laubwaldflächen durch die Verlagerung des Beeinträchtigungskorridors der BAB A 3 und bei der vorübergehenden Inanspruchnahme der Uferbereiche des Rotamergrabens mit den dortigen Gehölzen eine Rolle.

Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen dienen insbesondere auch dem Ausgleich für Beeinträchtigungen des Naturhaushalts durch (neue) Flächenversiegelungen. Erreicht wird ein Ausgleich im vorliegenden Fall durch eine Überführung von geeigneten Flächen in einen - bezogen auf die beeinträchtigten Funktionen (Verluste der Bodenfunktionen: Lebensraum, Pflanzen und Tiere, Grundwasserneubildung, Filter-, Speicher- und Reglerfunktion einschließlich Luftaustauschfunktion) - höherwertigen Zustand, sodass die Ausgleichsmaßnahmen in erhöhtem Maße die Funktion der versiegelten Flächen übernehmen. Die geplante Gestaltung der Ausgleichsflächen stärkt die durch die Versiegelung beeinträchtigten Funktionen des Boden- und Wasserhaushalts. Die vorgesehene Bepflanzung erhöht dabei die Aufnahme- und Speicherkapazität der Ausgleichsflächen, zugleich können sich verstärkt Bodenorganismen und eine den betreffenden Naturraum bereichernde Vegetation entfalten, sodass sich die Lebensraumfunktion für Tiere und Pflanzen verbessert (vgl. OVG Münster, Urteil vom 10.11.1993, Az. 23 D 52/92.AK, NVwZ-RR 1995, 10).

Damit die Ausgleichsflächen ihre ökologische Funktion möglichst frühzeitig und aus fachlicher Sicht optimal erfüllen können, ist nach Nebenbestimmung A 3.5.5 bei der Ausführung der Baumaßnahme durch fachkompetentes Personal sicherzustellen, dass die ausführenden Firmen nicht gegen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege verstoßen (ökologische Bauüberwachung). Nach baulicher Herstellung sowie nach Erbringung der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege für die festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen ist jeweils in einer gemeinsamen Begehung durch Vertreter des Vorhabensträgers und der Naturschutzbehörden zu prüfen, ob die Ausgleichsmaßnahmen ordnungsgemäß ausgeführt sind bzw. die Zielsetzung der landschaftspflegerischen Begleitplanung erreicht ist. Hierüber ist die Planfeststellungsbehörde in Kenntnis zu setzen. Bei festgesetzten fachlichen Mängeln in der Bauausführung ist eine Mängelbeseitigung durchzuführen; gegebenenfalls ist auch eine qualitative Nachbesserung der bereits hergestellten Maßnahmen vorzunehmen (vgl. A 3.5.8).

Dem Vorhabensträger wurde außerdem aufgegeben, bei den Gehölzpflanzungen im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen Pflanzgut aus regionalen forstlichen Herkünften bzw. autochthones Pflanzgut zu verwenden, soweit dies unter Ausschöpfung eines Pflanzzeitraumes von zwei bis drei Jahren möglich ist. Andernfalls ist Pflanzgut aus regionalen Herkünften zu verwenden (vgl. A 3.5.2). Verpflichtet die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung zur Wahrung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts, so verpflichtet sie sich somit auch zur Wahrung genetischer Besonderheiten der Gehölze in den jeweils betroffenen Gebieten. Die Planfeststellungsbehörde ist daher nach der Eingriffsregelung sogar gehalten, im Falle genetischer Besonderheiten nur solche Pflanzmaßnahmen als Kompensation anzuerkennen, welche die konkret betroffenen Funktionen einschließlich der genetischen Besonderheiten wiederherstellen oder in gleicher Weise ersetzen. Dies ist dann nicht der Fall, wenn eine Kompensationsmaßnahme den Erfordernissen hinsichtlich des Schutzes der biologischen Vielfalt auf populationsgenetischer Ebene nicht Rechnung trägt. Es ist daher nach den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung im Rahmen der Verhältnismäßigkeit grundsätzlich geboten, erforderlich werdende Gehölzanpflanzungen mit gebietseigenem Pflanzmaterial vorzunehmen bzw. dies dem Veranlasser entsprechend aufzuerlegen (vgl. Hellenbroich/Frenz, Naturschutzrechtliche Vorgaben zur Verwendung gebietseigener Gehölze, NuR 2008, 449).

Schließlich werden auch die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch geeignete Maßnahmen grundsätzlich ausgeglichen (vgl. oben C 3.7.5.2.5.2 dieses Beschlusses; vgl. zum Ganzen auch OVG Münster, Urteil vom 30.06.1999, Az. 7 a D 144/97.NE, NuR 2000, 173). Konkret erfolgt vorliegend eine landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes nach einem einheitlichen Konzept durch verschiedene optisch wirksame Maßnahmen, die zusammenwirken und sich gegenseitig ergänzen.



Dabei dienen die Ausgleichsmaßnahmen aufgrund ihrer räumlichen Nähe zum Eingriffsort und der Art der geplanten Maßnahme über ihre Funktionen für den Naturhaushalt hinaus der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes im Sinne eines Ausgleichs (Doppelfunktion, vgl. Grundsatz 9). Die vorgesehenen Flächen werden in Bezug auf das Landschaftsbild in höherwertige Flächen so umgewandelt, wie sie für den ursprünglichen Naturraum typisch sind. Sie haben auch eine das Landschaftsbild optisch belebende und damit ausgleichende Bedeutung für Störungen im Beziehungsgefüge des Landschaftsbildes.

Die vorgesehenen Maßnahmen sind geeignet, die Beeinträchtigungen in einer Weise auszugleichen, dass nach Beendigung des Eingriffs im Sinne einer landschaftsgerechten Neugestaltung ohne Preisgabe wesentlicher Funktionen das optische Beziehungsgefüge des vorher vorhandenen Zustandes - geprägt durch das bestehende Verkehrsband der BAB A 3 - in größtmöglicher Annäherung fortgeführt wird, ohne dass auf Dauer schwerwiegende, nicht mehr landschaftsgerechte Veränderungen der Landschaft zurückbleiben. Aus naturschutzrechtlicher Sicht ist es nicht erforderlich, dass jegliche optische Umgestaltung unterbleibt. Gerade bei einer landschaftsgerechten Neugestaltung kann ein Ausgleich auch dann vorliegen, wenn eine Veränderung und die Tatsache des Eingriffs sichtbar bleiben. Es reicht, wenn - wie hier - die Beeinträchtigungen in landschaftsgerechter Weise aufgefangen werden, sodass das Landschaftsbild nach der Neugestaltung in seinen ästhetischen Merkmalen den vergleichbaren Landschaftseinheiten im betroffenen Naturraum im Wesentlichen entspricht.

In der Planung ist eine Vielzahl von Festsetzungen getroffen, die auf einen Ausgleich für die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zielen. Ausschlaggebend ist nicht eine mathematische oder formalistische Sichtweise, sondern die Benennung von konkret optisch wirksamen Maßnahmen in einer qualitativen Betrachtung. Die Veränderungen durch den Eingriff in das Landschaftsrelief sowie die visuellen Zerschneidungs- und Trennwirkungen bzw. deren Verstärkungen können insbesondere durch die landschaftsgerechte Einbindung der Trasse bzw. ihrer Erweiterung in die umgehende Landschaft durch Maßnahmen wie z.B. geeignete Gehölzpflanzungen zur Einbindung der Bauwerke und die Neugestaltung von Straßenbegleitflächen sowie der Gestaltung von Ausgleichsflächen in einer für den ursprünglichen Naturraum typischen Weise aufgefangen werden. Im Ergebnis wird das Landschaftsbild durch die gesamten Regelungen, die für das Landschaftsbild relevant sind im Sinne eines Ausgleichs landschaftsgerecht neu gestaltet, zumal es vorliegend um den Ausbau einer bestehenden, das Landschaftsbild prägenden Autobahn geht.

Die zuständigen Naturschutzbehörden haben ihr Einvernehmen zu der Planung erteilt. Weder aus den im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen

und Einwendungen noch aus sonstigen Erkenntnissen ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde begründete Zweifel an der Funktion und Eignung der landschaftspflegerischen Maßnahmen.

#### 3.7.5.2.5.7 Erforderlichkeit der Ausgleichsmaßnahmen, Enteignungsmöglichkeit

Die Erforderlichkeit der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sowie der Gestaltungsmaßnahmen wird von den Beteiligten nicht grundsätzlich in Zweifel gezogen.

Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen sind integrierter Bestandteil der Planfeststellung und daher fachlich und rechtlich notwendig. Sie sollen die Funktionen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes im betroffenen Natur- und Landschaftsraum, die durch den Eingriff gestört wurden, gleichartig bzw. gleichwertig gewährleisten. Da ein räumlich-funktionaler Zusammenhang mit den Beeinträchtigungen bestehen muss, können nicht beliebige Flächen verwendet werden. Die vom Vorhabensträger vorgesehenen Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen sind zur Verwirklichung des Kompensationskonzepts, das der landschaftspflegerischen Begleitplanung zugrunde liegt, sowohl nach ihrer Art als auch nach ihrem Umfang und Standort erforderlich.

Da das Vorhaben in der Regel nur zugelassen werden darf, wenn die Durchführung der Kompensationsmaßnahmen rechtlich sichergestellt ist, besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Möglichkeit bzw. Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, Az. 4 A 29.95, DVBl. 1997, 68; Beschluss vom 17.02.1997, Az. 4 VR 17.96, LKV 1997, 328; Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 542). Was für Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen gilt, beansprucht gleichermaßen Geltung für Vermeidungsmaßnahmen, die als erste Stufe ein integraler Bestandteil der Eingriffsregelung sind (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 542).

Die von dieser Enteignungsmöglichkeit im Einzelnen betroffenen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Unterlage 14) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (vgl. z.B. Art. 76 BayVwVfG). Auf die Belange der Eigentümer wird dabei Rücksicht genommen.

#### 3.7.5.2.5.8 Biotopstreng geschützter Arten

Die Realisierung der verfahrensgegenständlichen Baumaßnahme lässt auch nicht erwarten, dass Biotopstreng geschützte Arten (Art. 2 c BayNatSchG i.V.m. § 10 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) zerstört werden, die für die dort wild lebenden Tiere und Pflanzen

der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind. Andernfalls wäre der Eingriff nur zulässig, wenn er aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt ist (Art. 6 a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG). Sofern eine Art nach Anhang IV der FFH-RL betroffen ist, muss außerdem ein günstiger Erhaltungszustand der Populationen in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet gewährleistet und es darf keine zumutbare Alternative vorhanden sein (Art. 6 a Abs. 2 Satz 3 BayNatSchG).

"Streng geschützte Arten" in diesem Sinne sind - eine Landesartenschutzverordnung ist noch nicht erlassen - die in Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 338/97, in Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG oder in einer Rechtsverordnung nach § 52 Abs. 2 BNatSchG aufgeführten besonders geschützten Arten (Art. 2 c BayNatSchG i.V.m. § 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG; vgl. auch § 1 i.V.m. Anlage 1, Spalte 3 BArtSchV).

Die Vorschrift des Art. 6 a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG kommt jedoch nur unter der Voraussetzung zur Anwendung, dass

- es sich nicht um Individuen handelt, die sich nur zufällig und vorübergehend auf der Fläche aufhalten,
- die für die gefundenen Arten typischen Standorteigenschaften vorhanden sind,
- es sich nicht nur um unwesentliche Beschränkungen des Lebensraums handelt ("zerstört") und
- der Lebensraum nicht "ersetzbar" ist, d.h. er muss für das Überleben der dortigen Population unverzichtbar sein.

Streng geschützte Tierarten, die nicht gleichzeitig nach Europäischem Naturschutzrecht unter besonderem Schutz stehen, sind für das Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen oder zu erwarten. Daher kann zu den Biotopen der streng geschützten Arten auf die Ausführungen in Unterlage 12.1, Anlage 4 (saP) Bezug genommen werden.

Unter Berücksichtigung der Ausführungen in Unterlage 12.1, Anlage 4 (saP), und der Darlegungen unter C 3.7.5.4 zum Artenschutz in diesem Beschluss lässt sich festhalten, dass die Lebensräume der im Untersuchungsgebiet (potenziell) vorkommenden streng geschützten Arten durch das verfahrensgeständliche Bauvorhaben entweder nicht, nicht unmittelbar oder nur geringfügig bzw. randlich betroffen werden. Bei Zugrundelegung der o.g. Kriterien kann daher nicht davon ausgegangen werden, dass die vorhandenen Beeinträchtigungen zu einer Zerstörung der betroffenen Biotope dieser Tierarten führen.

Ergänzend lässt sich in diesem Zusammenhang ebenfalls feststellen, dass die mit der verfahrensgegenständlichen Straßenbaumaßnahme verbundenen positiven Wirkungen als "zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" selbst im Falle einer Zerstörung von Biotopen i.S.d. Art. 6 a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG für die Zulässigkeit des Vorhabens sprächen. Der Eingriff, der mit dem plangegegenständlichen Vorhaben verbunden ist, ist aus besonders wichtigen Gründen des Gemeinwohls notwendig. Die Abwägung ergibt, dass die Verwirklichung des plangegegenständlichen Vorhabens aus Gemeinwohlbelangen erforderlich ist, die so gewichtig sind, dass sie sogar in Erfüllung der Qualifikationsmerkmale des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG eine Enteignung rechtfertigen. Strengere Erfordernisse als aus Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG lassen sich aus Art. 6 a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG nicht ableiten (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 537). Da die einzelnen Vorkommen der oben genannten Arten nach Anhang IV der FFH-RL auch nach dem allenfalls randlichen Eingriff in ihren Lebensraum in einen günstigen Erhaltungszustand verweilen werden und eine zumutbare Alternative durch den Bestand der BAB A 3 nicht ersichtlich ist (vgl. C 2.2.2 und C 3.5.3), wären auch die Voraussetzungen i.S.d. Art. 6 a Abs. 2 Satz 3 BayNatSchG erfüllt (vgl. dazu auch C 3.7.5.4).

#### 3.7.5.2.6 Zwischenergebnis

Insgesamt ist als Zwischenergebnis festzuhalten, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen die durch die Baumaßnahme verursachten unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft gemäß Art. 6 a Abs. 1 Satz 4 BayNatSchG vollständig ausgeglichen werden. Da infolge des Eingriffs auch keine Biotope zerstört werden, die für die dort lebenden Tiere und Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, ist dieser im Ergebnis naturschutzrechtlich zulässig.

#### 3.7.5.2.7 Gesetzlich geschützte Biotope und Schutz besonderer Lebensstätten

Durch die Ausbaumaßnahmen am Rotamergraben bei Bau-km 305+007 bis Bau-km 305+081 werden Feuchtlebensräume bauzeitlich betroffen. Dieser Bereich unterliegt dem besonderen Schutz des Art. 13 d Abs. 1 Nr. 3 BayNatSchG. Die Beeinträchtigungen von Feuchtlebensräumen in diesem Bereich und im Umfeld des Absetz- und Regenrückhaltebeckens bei Bau-km 305+600 kann durch Schutzzäune und Ausweisung von Tabuflächen im Rahmen der Schutzmaßnahme S 1 (vgl. Unterlage12.1, Kapitel 5.1) weitgehend verhindert werden.

Maßnahmen, die zu einer Zerstörung oder sonstigen erheblichen Beeinträchtigung solcher Biotope führen können, sind unzulässig (Art. 13 d Abs. 1 BayNatSchG). Eine erhebliche Beeinträchtigung oder gar eine Zerstörung

sonstiger Biotop kann ausnahmsweise zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen der jeweiligen Standorteigenschaften für wild lebende Pflanzen und Tiere ausgeglichen werden können oder wenn die Maßnahme aus überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls notwendig ist (Art. 13 d Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG). Die Entscheidung über die Ausnahme wird durch die Entscheidung über eine nach anderen Vorschriften erforderliche behördliche Gestattung ersetzt (Art. 13 d Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG).

Im vorliegenden Falle sind letztlich weder eine Zerstörung noch erhebliche Beeinträchtigungen dieser besonders gesetzlich geschützten Biotop zu erwarten. Auf den Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung und auf die landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktpläne wird Bezug genommen (Unterlagen 12.1 und 12.3). Im Übrigen ergäbe auch eine Abwägung, dass überwiegende Gründe des Gemeinwohls für das Vorhaben sprächen. Die für das Vorhaben sprechenden Argumente sind so gewichtig, dass sie aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch einen Eingriff in gesetzlich geschützte Biotop rechtfertigen würden. Damit lägen auch die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach Art. 13 d Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG vor.

Entsprechendes gilt für die Ausnahme von den Verboten nach Art. 13 e Abs. 1 BayNatSchG. Nach Nrn. 1 und 2 dieser Bestimmung ist es insbesondere verboten, in der freien Natur Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze oder -gebüsche zu roden, abzuschneiden, zu fällen oder auf sonstige Weise zu beeinträchtigen bzw. diese in der Zeit vom 1. März bis 30. September zurückzuschneiden oder auf den Stock zu setzen. Auch ist nicht gänzlich auszuschließen, dass im Zuge der Realisierung der Ausbaumaßnahme sonstige Lebensstätten, die dem gesetzlichen Schutz des Art. 13 e Abs. 1 BayNatSchG unterliegen, beeinträchtigt werden.

Die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung der im Hinblick auf die mit der Baumaßnahme verbundenen Beeinträchtigungen erforderlichen Ausnahme, die ebenfalls von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung erfasst wird, liegen jedoch vor (vgl. Art. 13 e Abs. 3 i.V.m. Art. 13 d Abs. 2 BayNatSchG). Das verfahrensgegenständliche Bauvorhaben ist aufgrund der mit ihm verbundenen positiven Auswirkungen aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls gerechtfertigt. Dem Vorhabensträger wurden unter A 3.5.6 entsprechende Vorgaben gemacht, die einen Mindestschutz in Anlehnung an Art. 13 e Abs. 1 Nr. 2 BayNatSchG sicherstellen und, soweit sie darüber hinaus auch die Rodung von Bäumen und Waldflächen zeitlich einschränken, gleichzeitig den Belangen des Artenschutzes Rechnung tragen (vgl. C 3.7.5.4). Zudem wird der mit der Baumaßnahme verbundene Eingriff in vollem Umfang kompensiert (vgl. C 3.7.5.2.5.2).

Das Landratsamt Kitzingen forderte mit Schreiben vom 31.07.2009, bezüglich der Rodung und des Rückschnitts von Gehölzen Art. 13 e BayNatSchG zu beachten. Die Rodungs- und Rückschnittarbeiten dürften nur im Winterhalbjahr von Oktober bis einschließlich Februar durchgeführt werden. Nach der Rodung seien strukturreiche Brachestadien auf den Böschungen bzw. im Umfeld der Autobahn auf den zukünftigen Bauflächen zu vermeiden.

Der Vorhabensträger erklärte dazu mit Schreiben vom 14.09.2009, dass Maßnahmen nach Art. 13 e BayNatSchG (z.B. Rodung oder das Zurückschneiden von Hecken, Gebüsch oder Gehölzen) in der Zeit vom 01.10. bis zum 28.02. durchgeführt werden. Darüber hinausgehende artenschutzrechtliche Belange sind in der Unterlage 12.1, Anlage 4 (saP), entsprechend behandelt und bedürfen, so der Vorhabensträger, keiner weiteren Einschränkung.

### 3.7.5.3 FFH- und Vogelschutzrichtlinie

Das Vorhaben ist mit den Zielen und Grundsätzen der FFH-RL (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie 92/43/EWG), der V-RL (Vogelschutz-Richtlinie 79/409/EWG) und den zu deren Umsetzung erlassenen Bundes- bzw. landesrechtlichen Vorschriften (§§ 32 ff. BNatSchG, Art. 13b ff. BayNatSchG) vereinbar, wie eine FFH-Vorprüfung ergeben hat. Erhebliche Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten oder Europäischen Vogelschutzgebieten sind von vorneherein auszuschließen. Genauso wenig wird unter Verstoß gegen europäisches Recht in Lebensräume einzelner von der FFH-RL bzw. V-RL erfassten Arten im Untersuchungsgebiet eingegriffen.

#### 3.7.5.3.1 Ziele und Vorgaben der FFH-Richtlinie

Die FFH-RL hat zum Ziel, zur Sicherung der Artenvielfalt durch die Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen beizutragen (Art. 2 Abs. 1 FFH-RL). Auf Vorschlag der einzelnen Mitgliedstaaten soll ein kohärentes europäisches ökologisches Netz besonderer Schutzgebiete mit der Bezeichnung "Natura 2000" errichtet werden (Art. 3 Abs. 1 FFH-RL). Anhand festgelegter Kriterien (Anhang III der FFH-RL) und einschlägiger wissenschaftlicher Informationen legt jeder Mitgliedstaat eine Liste von Gebieten vor, in denen ein günstiger Erhaltungszustand bestimmter natürlicher Lebensraumtypen (Anhang I) und Habitate einheimischer Arten (Anhang II) durch den Schutz gewährleistet werden soll (Art. 4 Abs. 1 FFH-RL). Daraus abgeleitet wird von der Kommission eine Liste von Gebieten mit gemeinschaftlicher Bedeutung festgelegt, die von den Mitgliedstaaten als besondere Schutzgebiete ausgewiesen werden (Art. 4 Abs. 2 FFH-RL). Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung sind somit nur solche, die in die Liste eingetragen sind (Art. 4 Abs. 5 FFH-RL). Die in Art. 6 Abs. 2 - 4 der FFH-RL vorgesehenen Schutzmaßnahmen müssen nur für die Gebiete getroffen werden, die nach Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 3 der FFH-RL in die von der EU-Kommission nach dem

Verfahren des Art. 21 FFH-RL festgelegte Liste der Gebiete aufgenommen worden sind, die als Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung ausgewählt wurden.

Die Mitgliedstaaten der EU sind allerdings gleichwohl nach der FFH-RL in Bezug auf - nicht in dieser Liste enthaltene - Gebiete, die aber als Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung bestimmt werden könnten und die in den der EU-Kommission zugeleiteten nationalen Listen aufgeführt sind, insbesondere solche, die prioritäre natürliche Lebensraumtypen oder prioritäre Arten beherbergen, verpflichtet, Schutzmaßnahmen zu ergreifen, die im Hinblick auf das mit der Richtlinie verfolgte Erhaltungsziel geeignet sind, die erhebliche ökologische Bedeutung, die diesen Gebieten auf nationaler Ebene zukommt, zu wahren (EuGH, Urteil vom 13.01.2005, Rs. C-117/03, NVwZ 2005, 311).

Für eine angemessene Schutzregelung für in einer der EU-Kommission übermittelten nationalen Liste nach Art. 4 Abs. 1 FFH-RL aufgeführte Gebiete ist es erforderlich, dass die Mitgliedstaaten keine Eingriffe zulassen, die die ökologische Bedeutung dieser Gebiete ernsthaft beeinträchtigen können. Dies gilt insbesondere dann, wenn ein Eingriff die Fläche des Gebietes wesentlich verringern oder zum Verschwinden von in diesem Gebiet vorkommenden prioritären Arten führen oder aber die Zerstörung des Gebietes oder die Beseitigung seiner repräsentativen Merkmale zur Folge haben könnte. Dabei sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, nach den Vorschriften des nationalen Rechts alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um Eingriffe zu verhindern, die die ökologischen Merkmale der Gebiete, die der EU-Kommission gemeldet wurden, ernsthaft beeinträchtigen können (EuGH, Urteil vom 14.09.2006, Rs. C-244/05, DVBl. 2006, 1439).

### 3.7.5.3.2 Aufgaben und Rechtsgrundlagen der FFH-Vorprüfung

Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des FFH- bzw. Europäischen Vogelschutzgebietes in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind, die ein solches Gebiet jedoch einzeln oder im Zusammenhang mit anderen Plänen und Projekten erheblich beeinträchtigen könnten, erfordern eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungszielen (Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL, § 34 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. § 10 Abs. 1 Nr. 11 BNatSchG, Art. 13 c Abs. 1 und Art. 49 a Abs. 1 BayNatSchG).

Dabei ist die Vorprüfung, die die Frage klärt, inwieweit das Gebot des Art. 13 c Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG greift, von der eigentlichen Verträglichkeitsprüfung zu unterscheiden, die in Art. 49 a Abs. 1 BayNatSchG geregelt ist (vgl. auch schon C 1.5). Für das vorab zu prüfende Erfordernis einer FFH-Verträglichkeitsprüfung von Vorhaben reicht es aus, dass die Wahrscheinlichkeit oder die Gefahr besteht, dass sie das betreffende Gebiet erheblich beeinträchtigen. Der notwendige Grad der Wahrscheinlichkeit ist dann erreicht, wenn anhand

objektiver Umstände nicht offensichtlich ausgeschlossen werden kann, dass ein Vorhaben das fragliche Gebiet in dieser Weise beeinträchtigt (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05, NuR 2007, 336, Rd.Nrn. 40 und 58). Daher bedarf es einer Prüfung der Verträglichkeit nur bei der ernsthaft in Betracht kommenden Möglichkeit, dass erhebliche Beeinträchtigungen eintreten. Diese Möglichkeit ist zu bejahen, wenn aufgrund einer überschlägigen Prüfung Anhaltspunkte für die Wahrscheinlichkeit erheblicher oder in ihren Auswirkungen oder nähere Prüfung nicht abschätzbarer Beeinträchtigungen bestehen (Nr. 9 der GemBek des BayStMI und anderer vom 04.08.2000, Nr. 62-8654.4-2000/21, AllMBI. S. 544).

Der eigentlichen FFH-Verträglichkeitsprüfung mit den für das FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungszielen ist also eine Vorprüfung bzw. Erheblichkeitseinschätzung vorgeschaltet (BVerwG, Beschluss vom 26.11.2007, Az. 4 BN 46.07, NuR 2008, 115, Rd.Nr. 6). Sind erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes "offensichtlich" ausgeschlossen, erübrigt sich nach Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL eine Verträglichkeitsprüfung. Die FFH-Vorprüfung beschränkt sich auf die Frage, ob nach Lage der Dinge ernsthaft die Besorgnis nachteiliger Auswirkungen besteht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.11.2007, Az. 4 BN 46.07, NuR 2008, 115, Rd.Nr. 7). Der Maßstab, ob eine erhebliche Beeinträchtigung eines FFH-Gebietes "offensichtlich" ausgeschlossen werden kann, ist nicht identisch mit den Anforderungen, die an eine FFH-Verträglichkeitsprüfung zu stellen sind. Erst wenn bei einem Vorhaben aufgrund der Vorprüfung nach Lage der Dinge ernsthaft die Besorgnis nachteiliger Auswirkungen entstanden ist, kann dieser Verdacht nur durch eine schlüssige naturschutzfachliche Argumentation ausgeräumt werden, mit der der Gegenbeweis geführt wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05, NuR 2007, 336, Rd.Nr. 62). Nach dem vorgenannten Urteil gilt für den Gang und das Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung der Sache nach eine "Beweisregel" des Inhalts, dass ohne Rückgriff auf Art. 6 Abs. 4 FFH-RL ein Vorhaben nur dann zugelassen werden darf, wenn der Planungsträger zuvor Gewissheit darüber erlangt hat, dass dieses sich nicht nachteilig auf das Gebiet als solches auswirkt. Das Bundesverwaltungsgericht hat diese "Beweisregel" nicht für die FFH-Vorprüfung aufgestellt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.11.2007, Az. 4 BN 46.07, NuR 2008, 115, Rd.Nr. 11).

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



nahmen und für festgelegte Entwicklungspotenziale zu prognostizieren (vgl. Nr. 4.2 Leitfaden FFH-VP).

### 3.7.5.3.3 Übersicht über das FFH-Gebiet "Mainaue zwischen Grafenrheinfeld und Kitzingen"

Am östlichen Rand des Untersuchungsgebietes liegt außerhalb des Planfeststellungsabschnittes unterhalb der Mainbrücke Dettelbach die Teilfläche 13 des FFH-Gebietes "Mainaue zwischen Grafenrheinfeld und Kitzingen" (Nr. 6127-371), das an die EU-Kommission gemeldet und gemäß Entscheidung der EU-Kommission vom 12.12.2008 in die Liste von Gebieten mit gemeinschaftlicher Bedeutung aufgenommen worden ist (vgl. ABl. EU Nr. L 43 vom 13.02.2009, Seite 63, DE 6127371).

Im FFH-Gebiet sind die Lebensräume Düne mit offenen Grasflächen (LRT 2330), natürliche eutrophe Seen (LRT 3150), trockene, kalkreiche Sandrasen (LRT 6120, prioritär), Pfeifgraswiesen auf kalkreichem Boden, torfigen und tonig-schluffigen Böden (LRT 6410), feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe (LRT 6430), Magere Flachland-Mähwiesen (LRT 6510), Kalktuffquellen (LRT 7220, prioritär), subatlantischer oder mitteleuropäischer Stieleichenwald oder Hainbuchenwald (LRT 9160), Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald (LRT 9170), Schlucht- und Hangmischwälder (LRT 9180), Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (LRT 91E0, prioritär) und Hartholzauewälder (LRT 91F0) vorhanden (vgl. Standarddatenbogen). Das FFH-Gebiet umfasst den größten naturnahen Abschnitt im Mittellauf des Mains mit Überresten von natürlichen Hartholzauewäldern, optimal ausgeprägten Sandgrasheiden und Vorkommen der Silberscharle.

Die im Standarddatenbogen aufgeführten Fischarten und wirbellose Tierarten im Sinne des Anhangs II der FFH-RL spielen für die gegenständliche Beurteilung keine Rolle.

Angestrebt werden die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der in Anhang I der FFH-RL genannten Lebensraumtypen und der in Anhang II der FFH-RL aufgeführten Tier- und Pflanzenarten (Art. 2 c BayNatSchG i.V.m. § 10 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG). Inzwischen liegen gebietsbezogene Konkretisierungen der Erhaltungsziele vor. Auf das Schreiben der höheren Naturschutzbehörde vom 04.12.2009 wird Bezug genommen.

### 3.7.5.3.4 Auswirkungen auf das FFH-Gebiet

Die Erheblichkeit einer Beeinträchtigung ist - neben der fehlenden Möglichkeit einer derartigen Beeinträchtigung auf der Stufe der FFH-Vorprüfung - das ent-

scheidende Kriterium für die Zulassungsfähigkeit eines Vorhabens (§ 34 Abs. 2 BNatSchG, Art. 13 c Abs. 2 BayNatSchG). Ziel ist es, den günstigen Erhaltungszustand der Arten und Lebensräume der Anhänge I und II der FFH-RL bzw. der Vogelarten i.S.d. Anhangs I sowie der Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 der V-RL zu wahren (Art. 2 Abs. 2, Art. 7 FFH-RL). Die Bewertung der Erheblichkeit von Beeinträchtigungen ist somit am Kernbegriff der Stabilität des Erhaltungszustandes zu orientieren. Die Erheblichkeit ist dann gegeben, wenn die Vorhabenswirkungen eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes einer Art oder eines Lebensraumes auslösen. Bleibt der Erhaltungszustand (einschließlich seiner Wiederherstellungsmöglichkeiten) hingegen stabil, so ist davon auszugehen, dass die Aussichten, ihn in Zukunft zu verbessern, nicht beeinträchtigt werden. Das zukünftige Entwicklungspotenzial der Erhaltungsziele bleibt somit gewahrt.

Da in der FFH-Vorprüfung Beeinträchtigungen im Hinblick auf die Möglichkeit ihres Eintritts bewertet werden, besteht keine direkte Entsprechung zwischen dem ermittelten Ausmaß der Beeinträchtigung und der Bewertung des Erhaltungszustandes von Arten oder Lebensräumen im Standarddatenbogen. Als Bewertungskriterien sind für Lebensräume i.S.d. Anhangs I der FFH-RL die Struktur des Lebensraumes (Beschreiben der Kriterien des Lebensraumes im Gebiet einschließlich Flächengröße, Ausprägungsvielfalt und charakteristischer Arten), die Funktionen (das Faktorengefüge, das zum langfristigen Fortbestand der beschriebenen Strukturen notwendig ist) und die Wiederherstellbarkeit der Lebensräume heranzuziehen. Für die Arten des Anhangs II der FFH-RL sind als Bewertungskriterien die Struktur des Bestandes (beschreibende Kriterien der Population einschließlich Größe und Entwicklungstrends), die Funktionen der Habitate des Bestandes (das Faktorengefüge, das zum langfristigen Fortbestand der Art im Gebiet notwendig ist) sowie die Wiederherstellbarkeit der Habitate der Arten heranzuziehen. Für die Bewertung von Beeinträchtigungen von Vogelarten des Anhangs I der V-RL sowie von Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 V-RL sind - analog zur Vorgehensweise für Arten des Anhangs II der FFH-RL - als Kriterien des günstigen Erhaltungszustands die Struktur des Bestands, die Funktion der Habitate, entsprechend der spezifischen ornithologisch relevanten Kriterien, und die Wiederherstellbarkeit der Lebensstätten der Vögel.

Ob ein Straßenbauvorhaben nach dem so konkretisierten Prüfungsmaßstab des Art. 13 c Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG zu "erheblichen Beeinträchtigungen" führen kann, ist danach vorrangig eine naturschutzfachliche Fragestellung, die anhand der Umstände des jeweiligen Einzelfalles beantwortet werden muss. Mit Blick auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets stellt insofern allein der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten ein geeignetes Bewertungskriterium dar (vgl. Art. 2 c BayNatSchG i.V.m. § 10 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG). Dabei ist zu fragen, ob sicher ist, dass ein günstiger Erhaltungszustand trotz der Durchführung des Vorhabens stabil bleiben wird. In der

Ökosystemforschung bezeichnet "Stabilität" die Fähigkeit, nach einer Störung wieder zum ursprünglichen Gleichgewicht zurückzukehren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass einzelne Lebensräume und Arten in der Regel jeweils unterschiedliche Empfindlichkeiten, d.h. Reaktions- und Belastungsschwellen haben (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05, NVwZ 2007, 1054, Rd.Nr. 43).

Der Planfeststellungsabschnitt endet am westlichen Widerlager der Mainbrücke Dettelbach. Die Teilfläche 13 des FFH-Gebietes beginnt jedoch erst 140 m weiter östlich und liegt noch dazu deutlich tiefer als die BAB A 3. Bauarbeiten innerhalb des FFH-Gebietes bzw. Bauarbeiten im Maintal überhaupt sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens und für den Ausbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg nicht vorgesehen. Die Mainbrücke selbst ist bereits erneuert, an ihr müssen - bis auf die Ummarkierung im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus auch im östlich anschließenden Planfeststellungsabschnitt - keine ergänzenden Arbeiten stattfinden. Daher kommt es zu keinen dauerhaften oder vorübergehenden Inanspruchnahmen von Flächen im Maintal. Flächen innerhalb des FFH-Gebietes müssen auch nicht unmittelbar in Anspruch genommen werden, Gebietsverluste sind demnach nicht zu erwarten. Durch den Ausbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg wird das Entwässerungssystem der BAB A 3 auch in diesem Bereich neu geordnet bzw. durch die Schaffung eines weiteren Absetz- und Regenrückhaltebeckens ergänzt. Die Gewässerbelastung am Rotamergraben, der als Vorfluter für die Absetz- und Regenrückhaltebecken fungiert, wird im Gegensatz zum Bestand eher sinken, da hier nun (teilweise) erstmals eine Reinigung und Klärung der Straßenoberflächenwässer stattfinden wird. Dies führt zu einer deutlichen Reduzierung der Belastung des Rotamergrabens und damit auch des Maines, in den der Rotamergraben mündet. Durch den Ausbau der BAB A 3 verschiebt sich die mittelbare Beeinträchtigungszone marginal. Aber auch unter Berücksichtigung der auf der anderen Mainseite unmittelbar an das FFH-Gebiet angrenzenden Motocross-Anlage und der schon bestehenden Vorbelastungen durch die BAB A 3 ist nicht davon auszugehen, dass sich hierdurch relevante Auswirkungen auf die Lebensraumtypen innerhalb der Teilfläche 13 des FFH-Gebietes ergeben. Am Erhaltungszustand der Lebensraumtypen und ihrer Leitarten bzw. der Arten i.S.d. Anhangs II der FFH-RL wird sich aller Voraussicht nach - auch unter Würdigung der gebietsbezogenen Konkretisierungen der Erhaltungsziele - durch die gegenständliche Maßnahme nichts (zum Negativen) ändern.

Entsprechende Auswirkungen wurden auch von der höheren Naturschutzbehörde oder der unteren Naturschutzbehörde nicht behauptet. Zerschneidungen des FFH-Gebietes finden nicht statt, vielmehr bleibt die Durchgängigkeit für alle Leitarten der Lebensräume im Sinne des Anhangs I der FFH-RL durch die unveränderte Mainbrücke unverändert erhalten.

### 3.7.5.3.5 Zusammenfassung

Durch das Bauvorhaben wird das FFH-Gebiet "Mainaue zwischen Grafenrheinfeld und Kitzingen" in seinem für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen sicher nicht beeinträchtigt. Daher war eine FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht erforderlich.

Nach alledem kann festgehalten werden, dass anhand objektiver Umstände von Vorneherein ausgeschlossen werden kann, dass das plangegegenständliche Vorhaben das fragliche Natura-2000-Gebiet erheblich beeinträchtigen wird. Bei der durchgeführten überschlägigen Prüfung ergaben sich keine Anhaltspunkte für die Wahrscheinlichkeit erheblicher oder in ihren Auswirkungen ohne nähere Prüfung nicht abschätzbarer Beeinträchtigungen. Der Abstand zur Gebietsgrenze der Teilfläche 13 führt dazu, dass letztlich auf eine nähere Prüfung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den jeweiligen Erhaltungszielen des FFH-Gebietes verzichtet werden kann. Dieses Ergebnis wird auch von der höheren Naturschutzbehörde mitgetragen (vgl. auch schon C 1.5).

### 3.7.5.4 Artenschutz

#### 3.7.5.4.1 Rechtsgrundlagen

Im Rahmen der Prüfung der naturschutzrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens sind auch die einschlägigen Bestimmungen des Artenschutzes zu beachten. Die Vorschriften des Artenschutzes dienen allgemein dem Schutz und der Pflege der wild lebenden Tier- und Pflanzenarten; besondere Bedeutung kommt in Bezug auf die verfahrensgegenständliche Baumaßnahme den unmittelbar bundesrechtlich geregelten Verbotsbestimmungen des § 42 Abs. 1 BNatSchG (Zugriffsverbote) zu.

Hiernach ist es verboten,

- wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG),
- wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterrungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt dabei vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (§ 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG),

- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) und
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (§ 42 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG).

Den besonders bzw. streng geschützten Arten unterfallen insbesondere die in Anhang IV der FFH-RL genannten Tier- und Pflanzenarten, die in Europa heimischen wild lebenden Vogelarten i.S.d. Art. 1 der V-RL sowie die in der Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV) aufgeführten Arten (vgl. § 10 Abs. 2 Nr. 10 und 11 BNatSchG).

Für nach Art. 6 a BayNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft gelten die Zugriffsverbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG nur nach folgenden Maßgaben: Sind in Anhang IVa der FFH-RL aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). An der ökologischen Gesamtsituation des von dem Vorhaben betroffenen Bereichs darf im Hinblick auf seine Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte keine Verschlechterung eintreten. Dazu kann es erforderlich sein, funktionserhaltende oder konfliktminimierende Maßnahmen zu treffen, die unmittelbar am voraussichtlich betroffenen Bestand ansetzen, mit diesem räumlich-funktional verbunden sind und zeitlich so durchgeführt werden, dass zwischen dem Erfolg der Maßnahmen und dem vorgesehenen Eingriff keine zeitliche Lücke entsteht. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden (§ 42 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG). Dabei wird davon ausgegangen, dass dann, wenn im Sinne dieser Bestimmung sichergestellt ist, dass die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten ununterbrochen gewährleistet bleibt, Beeinträchtigungshandlungen, die unvermeidlich im unmittelbaren Zusammenhang mit den zulässigen Einwirkungen auf Fortpflanzungs- und Ruhestätten erfolgen, auch nicht die Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erfüllen. Aufgrund der Kontinuität der ökologischen Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im vorstehend beschriebenen Sinne kann es nicht zu einer signifikanten Beeinträchtigung des lokalen Bestands einer besonders geschützten Art kommen. Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchst. b der FFH-RL aufgeführten Arten gilt dies entsprechend (§ 42 Abs. 5 Satz 4 BNatSchG). Sind andere, namentlich die ausschließlich nach nationalen Rechtsvorschriften besonders geschützten Arten betroffen, liegt bei Handlung

gen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG nicht vor (§ 42 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG). Die Zugriffsverbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG gelten auch nicht für Handlungen zur Vorbereitung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 42 Abs. 5 Satz 6 BNatSchG).

Unter einer lokalen Population i.S.d. § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG versteht man die Gesamtheit aller Individuen einer Art, die eine räumlich abgrenzbare Fortpflanzungs- oder Überdauerungsgemeinschaft bilden. Eine lokale Population umfasst diejenigen (Teil-)Habitate und Aktivitätsbereiche der Individuen einer Art, die in einem für die Lebens(-raum)ansprüche der Art ausreichenden räumlich-funktionalen Zusammenhang stehen. Lokale Population bedeutet also die Gesamtheit der Individuen einer Art, die während bestimmter Phasen des jährlichen Zyklus in einem anhand ihrer Habitatansprüche abgrenzbaren Raum vorkommen, und umfasst damit gleichermaßen die räumlich abgrenzbaren Brut-, Rast- und Überwinterungsbestände (vgl. Gellermann, Die "Kleine Novelle" des Bundesnaturschutzgesetzes, NuR 2007, 783).

Der Verbotstatbestand des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist individuenbezogen. Dabei ist dieser Tatbestand nach der Rechtsprechung des EuGH auch dann erfüllt, wenn sich die Tötung als unausweichliche Konsequenz eines im Übrigen rechtmäßigen Verwaltungshandelns erweist. Dass einzelne Exemplare besonders geschützter Arten durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Schaden kommen können, dürfte indes bei lebensnaher Betrachtung nicht völlig auszuschließen sein. Dies gilt sowohl für die (erstmalige) Aufnahme von Straßenverkehr im Gefolge der Zulassung eines neuen Verkehrsweges in einem bislang (an diesem Ort) nicht von einer Straße durchzogenen Naturraum als auch für die Zunahme von Verkehr beim Ausbau einer vorhandenen Straße. Solche kollisionsbedingten Einzelverluste sind zwar nicht direkt "gewollt" im Sinne eines zielgerichteten "dolus directus", müssen aber - wenn sie trotz aller Vermeidungsmaßnahmen doch vorkommen - als unvermeidlich hingenommen werden. Wäre der Tatbestand des Tötungsverbots bereits bei der Kollision eines Einzelexemplars mit einem Kraftfahrzeug erfüllt, könnten Straßenbauvorhaben stets und ausschließlich nur noch im Wege einer Ausnahme nach § 43 Abs. 8 BNatSchG zugelassen werden. Damit würden diese nach dem artenschutzrechtlichen Regelungsgefüge als Ausnahmen konzipierten Vorschriften zum Regelfall. Ein sachgerechtes Verständnis des Gesetzes führt daher zu der Auslegung, dass der Tötungstatbestand des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nur erfüllt ist, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben in signifikanter Weise erhöht. Dabei sind Maßnahmen, mittels derer solche Kollisionen vermieden oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, wie Überflughilfen, Leitstrukturen u.ä., in die Betrachtung einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot dann nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöh-

tes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mit- hin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare eine Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen werden, z.B. von einem Raubvogel geschlagen werden (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, NVwZ 2009, 302, Rd.Nr. 91).

Werden durch die Ausführung des plangegegenständlichen Vorhabens Zugriffs- verbote i.S.v. § 42 Abs. 1 BNatSchG verwirklicht und liegt eine Ausnahme nach § 42 Abs. 5 BNatSchG nicht vor, können von diesen Verboten im Einzel- fall weitere Ausnahmen unter anderem im Interesse der Gesundheit des Men- schen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Landesverteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder der maßgeblich günstigen Auswir- kungen auf die Umwelt oder aus anderen zwingenden Gründen des überwie- genden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftli- cher Art zugelassen werden (§ 43 Abs. 8 Satz 1 Nrn. 4 und 5 BNatSchG). Ei- ne solche Ausnahme darf nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternati- ven nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Population einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 FFH-RL weitergehende An- forderungen enthält. Dabei sind Art. 16 Abs. 3 der FFH-RL und Art. 9 Abs. 2 der V-RL zu beachten (§ 43 Abs. 8 Sätze 2 und 3 BNatSchG).

Die Güte des Erhaltungszustandes beurteilt sich insbesondere danach, ob aufgrund der Daten über die Populationsdynamik anzunehmen ist, dass die Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie ange- hört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird und wahrscheinlich auch wei- terhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Populationen der Art zu sichern (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ- Beilage I 8/2000, Rd.Nr. 571). Eine Verschlechterung des Erhaltungszustan- des ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert werden, wobei dies art- spezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss. Dass einzelne Exemplare oder Siedlungsräume im Zuge der Verwirklichung eines Planvorhabens vernichtet werden oder verlorengehen, schließt aber nicht aus, dass die Population als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsge- biet als lebensfähiges Element erhalten bleibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 572).

Vor dem Hintergrund der vorstehend dargestellten Rechtslage hat der Vorha- bensträger diejenigen aufgrund europäischer Rechtsvorschriften streng oder besonders geschützten Arten, die nach der vorhandenen Lebensraumausstat- tung im Untersuchungsgebiet vorkommen können, in Abstimmung mit der hö- heren Naturschutzbehörde einer vertieften Untersuchung unterzogen. Für die betreffenden Tierarten - streng geschützte Pflanzenarten i.S.d. Anhangs IV

Buchst. b der FFH-RL kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor - ergibt sich in Bezug auf deren Bestand, ihre vorhabensbedingten Beeinträchtigungen und ihren Erhaltungszustand nach Realisierung des Bauvorhabens folgendes Bild:

#### 3.7.5.4.2

Bestand und Betroffenheit der aufgrund von Gemeinschaftsrecht streng oder besonders geschützten Tierarten

Hinsichtlich der im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen bzw. potenziell vorkommenden Tierarten, ihrer Lebensräume und ihrer Lebensgewohnheiten wird auf Unterlage 12.1, Anlage 4 (saP) Bezug genommen.

Wie aus dieser Unterlage hervorgeht, ist bei keiner der dort genannten Tierarten durch die Verwirklichung der plangegenständlichen Maßnahme ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG zu erwarten. Dabei ist als konfliktvermeidende Maßnahme berücksichtigt, dass Gehölze und Bäume im Herbst bzw. im Winter, d.h. außerhalb der Wochenstubenzeit von Fledermäusen und der Brutzeit von Vögeln, gerodet werden (vgl. A 3.5.6). Eine Rodung von Gehölzen und Bäumen im Herbst/Winter (außerhalb der Wochenstubenzeit von Fledermäusen und der Brutzeit von Vögeln) ist als Minimierungsmaßnahme vorgesehen. In der Abwesenheit von Vögeln und Fledermäusen können Tiere in der Regel auch nicht durch die Rodungsarbeiten gestört werden. Potenzielle Quartierbäume von Fledermäusen werden in unbelaubtem Zustand markiert und ausschließlich im Oktober gefällt (vgl. Unterlage 12.1, Anlage 4, Kapitel 3.1). Dabei ist darauf zu achten, dass die dafür im Vorfeld notwendige Markierung der Bäume in dem der Fällung vorausgehenden Winter bzw. Frühjahr (laubfreier Zustand der Bäume) zu erfolgen hat (vgl. A 3.5.7).

Mit Schreiben vom 31.07.2009 forderte das Landratsamt Kitzingen, dass zur Vermeidung der Zerstörung von Vogelbruten die Baumaßnahmen außerhalb der Hauptbrutzeit (Mai und Juni) zu beginnen hätten und anschließend zügig durchzuführen seien.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 14.09.2009 entgegen, dass die artenschutzrechtlichen Belange in Unterlage 12.1, Anlage 4 (saP), behandelt worden seien und keiner weiteren Einschränkung bedürften. Dort ist in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde festgehalten, dass potenzielle Neststandorte nicht betroffen sind, weshalb kein Anlass besteht, hier weitergehende Schutzauflagen zu treffen.

Der Bund Naturschutz (Kreisgruppe Kitzingen) machte mit Schreiben vom 29.07.2009 darauf aufmerksam, dass durch den Bau der dritten Richtungsfahrbahn sich die Barriere für viele Individuen von Fauna und Flora, die vormals zwischen dem im Süden liegenden "Frohnholz" und dem im Norden der Autobahn liegenden Steinbruch und Weinberge korrespondieren konnten, zu



einem unüberwindbaren Hindernis verbreitete. Der Steinbruch im Norden des Gebietes sei dabei bekannt für seine nicht unerhebliche Population an Gelbbauchunken, die sich durch Nutzungsaussetzung im Laufe der Jahrzehnte dort ungestört habe entwickeln können. Der Steinbruch gelte als bedeutsames Biotop in der Region, dessen notwendige und geplante Entwicklung im krassen Gegensatz zum vorgelegten Autobahnausbau stehe. Die Chance einer Verbesserung der Wechsellmöglichkeiten zwischen den Winterquartieren im "Frohnholz" und dem Sommer- und Laichhabitat Steinbruch und Main für Amphibien sehe der Bund Naturschutz in einer verbesserten Durchgängigkeit entlang und im vorhandenen Rotamergraben unter der Autobahn hindurch. Hierzu werde ein gleichlaufend langsam fließendes Gewässer mit mittigen Ruhebänken aus Geschiebe benötigt. Dies sei bei den Planungen hinsichtlich der Aufnahme weiterer Oberflächenwässer oberhalb des Durchlasses in den Rotamergraben zu berücksichtigen. Während der Bauzeit habe auch der Umstand des Vorhandenseins dieser lokal bedeutsamen Gelbbauchunkenpopulation besondere Berücksichtigung zu finden. Zur Entwicklung zum Biotopverbundsystem zur Sicherung der Population und zur Verbesserung der Führung dieser Individuen fordere der Bund Naturschutz Leiteinrichtungen zum Rotamergraben beiderseits der Autobahn, nördlich und südlich in Richtung Westen jeweils 100 m und nördlich und südlich in Richtung Osten jeweils über die Länge des Steinbruches hinaus. Die durch eine erhebliche Anzahl im Steinbruch vorhandenen Individuen an Gelbbauchunken rechtfertigten eine solche Maßnahme. Außerdem sei auf die visuellen Beobachtungen zu verweisen, dass in diesem Bereich immer wieder Aasfresser (Fuchs und Dachs) dem Verkehrstod anheimfielen, die wiederum hier nur dann auf die Straße gelockt würden, wenn sie von etwas Fressbarem angezogen würden (wie z.B. Frösche).

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 16.09.2009 zu Recht darauf hin, dass die gegenständliche Baumaßnahme keine Auswirkungen auf eine mögliche Population der Gelbbauchunke im ehemaligen Steinbruch nördlich der Autobahn hat, da hier keine Baumaßnahme und auch keine Eingriffe erfolgen. Amphibienleiteinrichtungen sind damit auch nicht veranlasst. Durch die Verbreiterung der BAB A 3 ist keine Änderung am Durchlass des Rotamergrabens unter der Autobahn erforderlich. Mit der bestehenden hochfrequentierten Autobahn besteht ein relativ hohes Kollisionsrisiko, durch das Ausbauvorhaben wird es sich jedoch kaum verändern.

Auch nach Ansicht der höheren Naturschutzbehörde (Schreiben vom 04.12.2009) lässt sich eine Verpflichtung des Vorhabensträgers, eine fachlich durchaus begrüßenswerte Verbesserung der Querungsmöglichkeiten von Amphibien aus den vorliegenden Gegebenheiten nicht ableiten.

Im gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt ist (auch) nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht mit einer signifikanten Erhöhung des Kollisi-

onsrisikos zu rechnen. Zwar besteht mit der hochfrequentierten BAB A 3 in diesem Abschnitt ein relativ hohes Kollisionsrisiko. Daran wird sich durch die Verbreiterung um einen Fahrstreifen allerdings kaum etwas ändern. Eine deutliche Steigerung des Tötungsrisikos ist für die konkret betroffenen Arten aufgrund ihrer spezifischen Verhaltensweisen naturschutzfachlich nicht zu erwarten. Es fehlt an einer Signifikanz der Risikozunahme gerade durch die Straßenbaumaßnahme im Vergleich zur allgemein vorhandenen, artspezifischen Mortalität, welche ohnehin im Regelfall periodischen Schwankungen unterliegt.

#### 3.7.5.4.3 Artenschutzrechtliche Ausnahme

Durch das plangegegenständliche Vorhaben werden nach alledem keine Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG erfüllt.

Darüber hinaus ist ergänzend anzumerken, dass es bei einer Verwirklichung von Verbotstatbeständen die Voraussetzungen einer Ausnahme im Einzelfall i.S.d. § 3 Abs. 8 Satz 1 Nrn. 4 und 5 und Satz 2 BNatSchG auch im Lichte der europarechtlichen Vorgaben vorlägen.

Ob zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (§ 43 Abs. 8 Satz 1 Nr. 5 BayNatSchG, Art. 16 Abs. 1 Buchst. c FFH-RL, Art. 9 Abs. 1 Buchst. a V-RL) gegeben sind, ist nicht in dem Sinne zu verstehen, dass dies das Vorliegen von Sachzwängen erfordert, denen jemand ausweichen kann. Gemeint ist mit der gewählten Ausdrucksweise vielmehr ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.01.2000, Az. 4 C 2.99, NVwZ 2000, 1171). Zeichnen sich diese Belange durch die Qualifikationsmerkmale aus, die den strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, so rechtfertigen sie es auch, als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses i.S.d. § 43 Abs. 8 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG eine Ausnahme zuzulassen (vgl. dazu auch BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8 2000, Rd.Nr. 566).

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 im vorliegend planfestgestellten Abschnitt ist ein wichtiges Ziel der überregionalen wie auch der transnationalen Verkehrsplanung und damit von hervorgehobenem öffentlichem Interesse. Die BAB A 3 ist als Europastraße E 43 eine Hauptmagistrale des internationalen Verkehrs, deren Ausbauzustand schon gegenwärtig nicht mehr den erhöhten Anforderungen des tatsächlichen Verkehrsaufkommens entspricht. Die Belange, die sich für die Verwirklichung des plangegegenständlichen Vorhabens anführen lassen, wiegen so schwer, dass sie das Gemeinwohlerfordernis des § 14 Abs. 3 Satz 1 GG erfüllen (vgl. C 3.8.1.2). Auch unter europarechtlichen Gesichtspunkten, die die Berücksichtigung der Schutzziele der FFH-RL mit einbeziehen, entspricht die verfahrensgegenständliche Planung voll dem Po-

stulata eines vernünftigen und von Verantwortungsbewusstsein geleiteten staatlichen Handelns.

Des Weiteren sind die mit der Realisierung der verfahrensgegenständlichen Planung verbundenen Vorteile für die Allgemeinheit im Interesse der öffentlichen Sicherheit geeignet, eine Ausnahme von den Verboten des § 42 BNatSchG zu rechtfertigen (§ 43 Abs. 8 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG, Art. 9 Abs. 1 Buchst. a V-RL). Zu den hier berücksichtigungsfähigen Aspekten im Sinne dieses Abweichungsgrundes gehören u.a. die Minderung von schädlichen Umwelteinwirkungen für den Menschen sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Verkehrssicherheit. Hierbei sind die besonderen Anforderungen des Habitatschutzes, die dort auch nur Anwendung finden, soweit prioritäre Lebensraumtypen und Arten betroffen sind, nicht anzuwenden. Es reicht aus, wenn das Vorliegen eines solchen Abweichungsgrundes plausibel dargelegt wird, in eindeutigen Situationen kann sogar ausreichen, wenn der Abweichungsgrund augenscheinlich und für jedermann greifbar vorliegt (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, NVwZ 2009, 302, Rd.Nr. 125).

Wie sich zudem aus dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Kapitel 1.2 und 2.4) ergibt, dient die festgestellte Planung nicht lediglich einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Autobahn, sondern soll zugleich den Ausbauabschnitt den heutigen Anforderungen an die Verkehrssicherheit anpassen. Durch die mit dem sechsstreifigen Ausbau einhergehende Kapazitätserhöhung, aber auch durch die damit verbundenen Veränderungen der Querneigung und der Haltesichtweiten wird die Verkehrssicherheit im Planungsabschnitt deutlich verbessert. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass sich auch die Unfallzahlen entsprechend günstiger entwickeln werden. Der damit intendierte Schutz der von der Rechtsordnung mit herausragender Bedeutung belegten Rechtsgüter Leben und Gesundheit von Menschen, der durch die Erhöhung sowohl der Leistungsfähigkeit als auch der Verkehrssicherheit der Autobahn eine erhebliche Verbesserung erfährt, rechtfertigt eine Abweichung nach Art. 9 Abs. 1 Buchst. a V-RL bzw. eine Ausnahme nach § 43 Abs. 8 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG somit auch unter dem Gesichtspunkt der öffentlichen Sicherheit. In der Literatur (vgl. Mayr/Sanktjohanser, Die Reform des nationalen Artenschutzrechts mit Blick auf das Urteil des EUGH vom 10.01.2006, NuR 2006 S. 412 ff.; Gellermann, Das besondere Artenschutzrecht in der Bauleitplanung, NuR 2007, S. 132, 137) wird im Übrigen mit guten Gründen vertreten, dass der Begriff der "öffentlichen Sicherheit" in Art. 9 Abs. 1 Buchst. a V-RL weit auszulegen ist und im Ergebnis einen Großteil der Fälle erfasst, die im Rahmen des § 43 Abs. 8 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG bzw. des Art. 16 FFH-RL regelmäßig als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses eine Abweichung von den dortigen Verbotstatbeständen ermöglichen (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 566).

Außerdem ist festzustellen, dass es zur Erreichung des Planungsziels keine zumutbare Alternative bzw. keine anderweitig zufriedenstellende Lösung gibt (vgl. § 43 Abs. 8 Satz 2 BNatSchG bzw. Art. 16 Abs. 1 FFH-RL und Art. 9 V-RL), die zu einer geringeren Betroffenheit gemeinschaftsrechtlich geschützter Arten führen würde. Die Verpflichtung, technisch mögliche Alternativen zu nutzen, hat keine schrankenlose Bedeutung. Ein Vorhabensträger braucht sich auf eine Alternativlösung nicht verweisen zu lassen, wenn sich die maßgeblichen Schutzvorschriften am Alternativstandort als ebenso wirksame Zulassungssperre erweisen wie an dem von ihm gewählten Standort. Er darf von einer Alternativlösung Abstand nehmen, die technisch an sich machbar und rechtlich zulässig ist, ihm aber Opfer abverlangt, die außer Verhältnis zu dem mit ihr erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen. Eine Alternativlösung darf schließlich gegebenenfalls auch aus naturschutzexternen Gründen als unverhältnismäßiges Mittel verworfen werden (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 567, BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, NVwZ 2009, 302, Rd.Nr. 119).

Da es sich um einen bestandsorientierten Ausbau einer Richtungsfahrbahn handelt, deren Gegenseite bereits ausgebaut ist und deren Lage sich aus dem Autobahnkreuz Biebelried und der Mainbrücke Dettelbach ergibt, ist auch nicht erkennbar, inwieweit es eine zumutbare Alternative geben könnte.

Schließlich würde der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten auch im Falle einer Betroffenheit von Zugriffsverboten insgesamt nicht leiden (vgl. § 43 Abs. 8 Satz 2 BNatSchG), wobei hier im Gegensatz zu § 42 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 5 Satz 3 BNatSchG nicht auf die lokale Populationen abgestellt wird. Population bedeutet in diesem Zusammenhang eine biologisch oder geographisch abgegrenzte Zahl von Individuen, die dadurch gekennzeichnet sind, dass sie derselben Art oder Unterart angehören und innerhalb ihres Verbreitungsgebiets in generativen oder vegetativen Vermehrungsbeziehungen stehen. Die Güte des Erhaltungszustandes beurteilt sich insbesondere danach, ob aufgrund der Daten über die Populationsdynamik anzunehmen ist, dass die Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird und wahrscheinlich auch weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Populationen der Art zu sichern (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 571). Diese Bezugsebene kann auch für die artenschutzrechtliche Prüfung hinsichtlich der europäischen Vogelarten zugrunde gelegt werden (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05, NuR 2007, 357, Rd.Nr. 160).

Der Verlust einzelner Exemplare oder Siedlungsräume schließt im Übrigen auch in Ansehung der durch § 43 Abs. 8 Satz 2 BNatSchG und Art. 16 FFH-RL bzw. Art. 13 V-RL postulierten Verschlechterungsverbote nicht aus, dass

die Population der betreffenden Art als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet als lebensfähiges Element erhalten bleibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 572). Zudem ist es möglich, den Erhaltungszustand der von vorhabensbedingten Auswirkungen betroffenen Arten durch aktive Maßnahmen des Naturschutzes, insbesondere durch zur Kompensation von Eingriffen festgelegten Ausgleichsmaßnahmen zu sichern (Art. 42 Abs. 5 Sätze 2 und 3 BNatSchG, vgl. auch BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, a.a.O.). § 43 Abs. 8 Satz 2 BNatSchG (bzw. Art. 16 Abs. 1 FFH-RL) etabliert zwar ein Verbot jedweder Verschlechterung des Erhaltungszustandes einer Population, jedoch ist es möglich und zulässig, die Bestandssituation durch aktive Maßnahmen des Naturschutzes zu sichern. Hier können insbesondere naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen eine Rolle spielen, die planungsbedingt der jeweils betroffenen Population so rechtzeitig zugute kommen, dass sie zur Gewährleistung eines günstigen Erhaltungszustandes beitragen können (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, a.a.O., Rd.Nr. 573). Befindet sich eine Population in einem ungünstigen Erhaltungszustand, ist eine Ausnahme i.S.d. Art. 16 Abs. 1 Satz 1 FFH-RL (§ 43 Abs. 8 Satz 2 BNatSchG) trotzdem weiterhin möglich, wenn hinreichend nachgewiesen ist, dass sie den ungünstigen Erhaltungszustand der betroffenen Population nicht verschlechtern oder die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes nicht behindern kann (EuGH, Urteil vom 14.06.2007, Az. C-342/05, Rd.Nr. 29, NuR 2007, 477).

In Unterlage 12.1, Anlage 4 (spezielle artenschutzrechtliche Prüfung), und unter C 3.7.5.2 ist im Einzelnen dargelegt, dass sich trotz der Baumaßnahme keine (weiteren) negativen Auswirkungen auf die Populationen der jeweils betroffenen besonders geschützten Arten ergeben, worauf hier Bezug genommen wird. Da aber im vorliegenden Fall schon davon auszugehen ist, dass sich die lokale Population hinsichtlich ihres Erhaltungszustandes nicht in erheblicher Weise verschlechtert, konnte eine Betrachtung des Erhaltungszustandes der jeweiligen Art in ihrem überörtlichen Verbreitungsgebiet entfallen.

Art. 16 Abs. 1 und 3 FFH-RL sowie Art. 9 Abs. 2 V-RL stellen keine weitergehenden Anforderungen.

Eine Gewährung der - von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses umfassten (vgl. C 3.7.5.5) - artenschutzrechtlichen Ausnahme würde auch pflichtgemäßer Ermessensausübung entsprechen. Der Ausbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg ist im gegenständlichen Abschnitt zwingend erforderlich, da ein milderes Mittel, d.h. eine gleich geeignete und zumutbare Alternative, nicht zur Verfügung steht. Die für die Ausnahme sprechenden Belange wiegen im Ergebnis jedenfalls schwerer als die dagegen sprechenden.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass der verfahrensgegenständlichen Baumaßnahme unter keinem Gesichtspunkt zwingende Normen des europäischen Na-

turschutzrechts bzw. deren nationale Umsetzungsvorschriften entgegenstehen.

#### 3.7.5.5 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Im Bereich des Untersuchungsgebietes befinden sich ökologisch besonders wertvolle Biotop e i.S.d. Art. 13 d Abs. 1 BayNatSchG und Lebensstätten, die nach Art. 13 e BayNatSchG unter Schutz stehen, die durch das plangegenständliche Vorhaben jeweils beeinträchtigt werden (vgl. dazu C 3.7.5.2.7).

Soweit die Baumaßnahme diesbezüglich zu Beeinträchtigungen führt, werden die dafür erforderlichen naturschutzrechtlichen Zulassungsentscheidungen von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung erfasst. Dieser Planfeststellungsbeschluss ersetzt die erforderlichen Befreiungen von den Geboten, Verboten und Beschränkungen des Bayerischen Naturschutzgesetzes und der aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen (Art. 49 Abs. 3 Satz 2 BayNatSchG; vgl. A 6 dieses Beschlusses). Gleiches gilt für die Entscheidung über die Ausnahme von dem Verbot, Maßnahmen durchzuführen, die zu einer Zerstörung bzw. sonstigen erheblichen Beeinträchtigung der ökologisch wertvollen Biotop e i.S.d. Art. 13 d Abs. 1 BayNatSchG führen können (Art. 13 d Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG), sowie von dem Verbot der Beeinträchtigung von Lebensstätten i.S.d. Art. 13 e Abs. 1 BayNatSchG (Art. 13 e Abs. 3 i.V.m. Art. 13 d Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG). Hinsichtlich des Vorliegens der materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Befreiung bzw. Ausnahmen wird auf C 3.7.5.2.7 verwiesen. Die Maßnahmen sind aufgrund der mit dem Bauvorhaben verbundenen positiven Auswirkungen aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls gerechtfertigt. Auf die Auflage A 3.5.6 zur Beachtung der Vegetationsruhe wird verwiesen. Das erforderliche Benehmen mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde wurde hergestellt (vgl. Schreiben des Landratsamtes Kitzingen vom 31.07.2009).

Von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst werden schließlich auch eventuell nach § 43 Abs. 8 BNatSchG erforderliche Ausnahmen von den Verboten des § 42 BNatSchG. Auf die Ausführungen unter C 3.7.5.4 dieses Beschlusses wird verwiesen (vgl. auch C 3.7.5.2.5.8).

#### 3.7.5.6 Abwägung

Abschließend lässt sich feststellen, dass die durch das Bauvorhaben zum Teil erheblich beeinträchtigten Belange von Naturschutz und Landschaftspflege angesichts der vom Vorhabensträger vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen und bei Berücksichtigung seiner Zusagen bzw. der ihm auferlegten Nebenbestimmungen (vgl. insbesondere A 3.5) nicht in der Lage sind, die für die Planung sprechenden Argumente aufzuwiegen. Dabei wird nicht ver-

kannt, dass die Straßenbaumaßnahme einen durchaus schweren Eingriff in Natur und Landschaft mit sich bringt, dem - auch im Hinblick auf die negativen Wechselwirkungen vor allem im Hinblick auf den Menschen - im Rahmen der Abwägung ein ganz erhebliches Gewicht gegen die geplante Baumaßnahme zukommt.

Allerdings ist das mit den Naturschutzbehörden abgestimmte landschaftspflegerische Konzept in seiner Gesamtheit geeignet, den Eingriff in den Naturhaushalt und in das Landschaftsbild in vollem Umfang auszugleichen.

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

### 3.7.6

#### Bodenschutz

Das Bundes-Bodenschutzgesetz grenzt seinen Anwendungsbereich in § 3 Abs. 1 Nr. 8 von den Vorschriften über den Bau, die Änderung und den Betrieb von Verkehrswegen ab. Danach ist es auf schädliche Bodenveränderungen und Altlasten anwendbar, soweit diese Vorschriften Einwirkungen auf den Boden nicht regeln. Das Verkehrswegeplanungsrecht weist bodenschutzrechtliche Bezüge lediglich unter zwei Aspekten auf: Soweit sich vorhandene Bodenbelastungen nachteilig auf das Planungskonzept auswirken können, ist ihnen nach Maßgabe des in § 17 Satz 2 FStrG normierten Abwägungsgebots Rechnung zu tragen. Zu den für die planerische Entscheidung relevanten Tatsachen gehört auch die Beschaffenheit des Bodens, auf dem das Planvorhaben verwirklicht werden soll. Die als Baugrund vorgesehenen Grundstücke müssen für den ihnen zugedachten Zweck geeignet sein. Daran kann es fehlen, wenn für das Vorhaben Flächen in Anspruch genommen werden, die Bodenverunreinigungen aufweisen. Weder in der Bau- noch in der Betriebsphase dürfen Gefahren oder erhebliche Beeinträchtigungen hervorgerufen werden, die sich darauf zurückführen lassen, dass als Baugrund kontaminierter Boden verwendet wird. Ob vom Boden her Störungen drohen, richtet sich nach den Maßstäben des Bodenschutzes (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 457).

Weder das Bundesfernstraßengesetz noch das ergänzend heranziehbare Bayerische Verwaltungsverfahrensgesetz enthalten Vorschriften, die den Umgang mit schädlichen Bodenverunreinigungen oder Altlasten unabhängig von dem Bau oder der Änderung des jeweiligen Verkehrsweges regeln. Eine etwaige Sanierung hat nach Maßgabe des Bundes-Bodenschutzgesetzes zu erfolgen. Dieses Gesetz ermächtigt die für den Bodenschutz zuständige Behörde zu einer Vielzahl von Maßnahmen, die darauf abzielen, schädliche Bodenveränderungen oder sonstige Gefahren zu bekämpfen, die durch Altlasten

i.S.d. § 2 Abs. 5 BBodSchG (Altablagerungen und Altstandorte) hervorgerufen werden, z.B. Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung, Sanierungsuntersuchungen, Sanierungsplan samt der Möglichkeit, einen solchen Plan für verbindlich zu erklären (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 463).

Hinsichtlich des Vorhandenseins von Altlasten oder entsprechender Verdachtsflächen wurde im Planfeststellungsverfahren nichts vorgebracht.

Dem Regime des Verkehrswegeplanungsrechts unterliegen ferner Bodeneinträge, die durch nach diesem Recht zulassungspflichtige Infrastrukturvorhaben selbst hervorgerufen werden. Dazu gehören Bodenverschmutzungen durch Luftschadstoffe, die sich, wie etwa Motorenverbrennungsrückstände oder sonstige Abgase des Kfz-Verkehrs, auf den Bau, die Änderung oder den Betrieb des Verkehrswegs zurückführen lassen. Dass betriebsbedingte Bodenverunreinigungen Teil des Abwägungsmaterials sind, folgt unmittelbar aus § 17 Satz 2 FStrG, wonach in die Abwägung nicht zuletzt der Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit einzustellen ist. Wie aus § 3 Abs. 1 Satz 1 UVPG i.V.m. Anlage 1 (vgl. Nrn. 14.3 bis 14.6) hervorgeht, unterliegen alle bedeutenden Verkehrsvorhaben der Umweltverträglichkeitsprüfung. Aus § 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 UVPG ergibt sich, dass diese Prüfung auch die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf den Boden umfasst.

Ist das Bodenschutzrecht nach der Konzentration des Gesetzgebers eingriffsorientiertes Gefahrenabwehrrecht, das keine auf eine Zulassungsprüfung vorgelagerten Kontrollmechanismen kennt, so bietet § 17 FStrG keine Grundlage dafür, dass die Kompetenzen der Bodenschutzbehörde auf die Planfeststellungsbehörde übergehen. Darüber vermag auch das Gebot der Konfliktbewältigung nicht hinwegzuhelfen. Aus ihm erwächst keine öffentlich-rechtliche Allzuständigkeit kraft Natur der Sache. Erst recht ist die Planfeststellungsbehörde nicht in der Lage, den Eigentümern von Grundstücken, die dem Zugriff des Planungsträgers von vornherein entzogen sind, Verpflichtungen aufzuerlegen. Somit sind Untersuchungsanordnungen und Sanierungsplanfestlegungen nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 467).

Schädliche Bodenveränderungen sind gemäß § 2 Abs. 3 BBodSchG Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 2 BBodSchG genannten Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen. Dabei ist hervorzuheben, dass der Zweck des BBodSchG sich keineswegs nur auf den Schutz der natürlichen Funktionen des Bodens erstreckt. Neben diesen ökologischen Funktionen werden vielmehr auch die Funktionen des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie die Nutzungsfunktionen mit ein-



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

Aufgrund der vielfach divergierenden Zielrichtungen der natürlichen Funktionen des Bodens einerseits und dessen Nutzungsfunktionen andererseits ist bereits im Rahmen der Feststellung, ob eine schädliche Bodenveränderung i.S.d. § 2 Abs. 3 BBodSchG vorliegt, eine wertende Betrachtung vorzunehmen. Der Bau öffentlicher Straßen führt zwangsläufig zu Bodenveränderungen; damit ist aber nicht ausgesagt, dass diese Bodenveränderungen auch "schädlich" im Sinne dieses Gesetzes sind.

In Bezug auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen der natürlichen Funktionen des Bodens kann auf die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung erzielten Ergebnisse verwiesen werden (vgl. oben C 2.4.3). Aufgrund der umfangreichen Neuversiegelung von Böden und der zu erwartenden Belastung des Bodens vor allem im unmittelbaren Nahbereich der Trasse, also etwa in einem Streifen von 10 m beidseits der Trasse, ist insoweit von einer hohen Beeinträchtigung der natürlichen Funktion des Bodens auszugehen (vgl. auch die Ausführungen zum Immissionsschutz unter C 3.7.4.3.2 dieses Beschlusses).

Demgegenüber wird mit dem Straßenbauvorhaben gerade von der dem Boden u.a. zugeordneten Nutzungsfunktion als Standort für Verkehrseinrichtungen Gebrauch gemacht.

Im Verhältnis Straßenbau und Bodenschutz muss es Ziel sein, die konkret geplante Baumaßnahme hinsichtlich ihrer Auswirkungen in Bezug auf die natürlichen Funktionen des Bodens in einer Weise abzustimmen, die den Belangen des Bodenschutzes hinreichend Rechnung trägt. Dieser Vorgabe wird die Planung gerecht.

Die Beeinträchtigung der natürlichen Funktionen des Bodens durch die Straßenbaumaßnahme ist zwar insgesamt als gravierend zu betrachten. Nach den Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde über die heute prognostizierten Auswirkungen der verfahrensgegenständlichen Maßnahme ist jedoch nicht damit zu rechnen, dass durch das Vorhaben Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeigeführt werden.

Die Bodenversiegelung wird auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Die mit der Bodenversiegelung einhergehenden negativen Wechselwirkungen auf die Grundwasserneubildung bzw. den Oberflächenwasserabfluss und den Naturhaushalt können durch die Anlage der Regenrückhalteeinrichtungen deutlich gemindert bzw. durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden

(vgl. C 2.3.2.4 und C 3.7.5.2.5.6 dieses Beschlusses). Bei der Abschätzung der vorhabensbedingten Schadstoffeinträge in den Boden lässt sich festhalten, dass vor allem in einem schmalen Korridor im Bereich des eigentlichen Straßenbandes, etwa in einem Streifen von 10 m beiderseits der Trasse, mit nicht unerheblichen Schadstoffeinträgen in den Boden zu rechnen ist. Diese Belastungen nehmen jedoch mit zunehmender Entfernung von der Straße bzw. zunehmender Bodentiefe deutlich ab. Für den vorliegenden Zusammenhang kann zudem auf die ebenfalls bereits in der Umweltverträglichkeitsprüfung getroffenen Feststellungen und Bewertungen zu den Wechselwirkungen der geplanten Straße unter dem Aspekt des Schadstoffeintrags in straßennahen Boden mit den Schutzgütern Mensch sowie Tiere und Pflanzen verwiesen werden, wonach insoweit keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen zu erwarten sind (vgl. C 2.4.3). Im Übrigen ist auf die hohe Vorbelastung aufgrund der bestehenden BAB A 3 zu verweisen. Im Vergleich dazu wird es zu einer Verschiebung bzw. Erweiterung des belasteten 10-m-Streifens kommen.

Jedenfalls der Eintritt einer Gefahr im sicherheitsrechtlichen Sinn, wie sie in § 2 Abs. 3 BBodSchG angesprochen ist, lässt sich in Bezug auf die durch die Bodenversiegelung verursachten Phänomene sowie auf die Schadstoffbelastung straßennaher Böden nach derzeitigem Erkenntnisstand ausschließen.

Bei der weiteren Frage, ob die Baumaßnahme gegebenenfalls erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen geeignet ist, kann nicht außer Betracht bleiben, dass der Bau bzw. der Ausbau von Straßen eine gesetzliche Aufgabe ist und im konkreten Fall auch den geltenden raumordnerischen Zielsetzungen entspricht.

Im Ergebnis ist daher davon auszugehen, dass die mit der verfahrensgegenständlichen Straßenbaumaßnahme notwendigerweise verbundenen Einwirkungen auf den Boden nicht als schädliche Bodenveränderungen i.S.d. § 2 Abs. 3 BBodSchG anzusehen sind und auch nicht zu solchen führen.

Gleichwohl gilt auch in diesem Fall das generelle Minimierungsgebot des § 1 Satz 3 BBodSchG, wonach bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen so weit wie möglich vermieden werden sollen. Diesem Gebot trägt die Planung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde Rechnung. Wie das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot kann auch das bodenschutzrechtliche Vermeidungsgebot nicht in dem Sinne absolut aufgefasst werden, dass das Bauvorhaben ganz zu unterbleiben hat. Vielmehr geht es darum, die konkret geplante Baumaßnahme im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens zu optimieren. Dies ist hier geschehen; die Ausführungen zum Naturschutz (vgl. C 3.7.5 dieses Beschlusses), gelten hier entsprechend. Zum Schutz des Bodens sind insbesondere unter A 3.6 Nebenbestimmungen angeordnet.

In welcher Größenordnung darüber hinaus künftig tatsächlich nachteilige Veränderungen des Bodens aufgrund des betriebsbedingten Schadstoffaustrags eintreten werden, lässt sich vorausschauend nicht mit letzter Sicherheit beantworten. Selbst wenn zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zweifelsfrei abschätzbar ist, ob die in der BBodSchV festgelegten Vorsorgewerte eingehalten - wovon jedoch ausgegangen wird - oder zu irgendeinem Zeitpunkt nach dem Ausbau der Autobahn noch überschritten werden, wird die Ausgewogenheit der Planung indes nicht in Frage gestellt.

Soweit es durch den künftigen Betrieb der verfahrensgegenständlichen Straße wider Erwarten zu Überschreitungen von Vorsorgewerten nach Anhang 2, Nr. 4.1 oder Nr. 4.2 der BBodSchV kommen sollte, was nach den Ausführungen unter C 2.3.2.3 und C 2.4.3 der Umweltverträglichkeitsprüfung zwar unwahrscheinlich, jedoch für die Zukunft auch nicht völlig auszuschließen ist, würde insoweit grundsätzlich die Vorsorgepflicht des Grundstückseigentümers nach § 7 BBodSchG eingreifen, da das Überschreiten der Vorsorgewerte nach § 8 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG die Besorgnis einer schädlichen Bodenveränderung indiziert. Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung der schädlichen Einwirkungen auf den Boden sind jedoch nur dann zu treffen, wenn dies - auch im Hinblick auf den Zweck der Nutzung des betroffenen Grundstücks - verhältnismäßig ist (vgl. § 7 Satz 3 BBodSchG).

Eventuell im Verlauf des Betriebs der Straße zukünftig gewonnene Erkenntnisse darüber, dass es verkehrsbedingt zu einer Überschreitung von Vorsorgewerten im Straßenbereich kommt, hat der Straßenbaulastträger unverzüglich der zuständigen Behörde mitzuteilen (Art. 12 Abs. 2 BayBodSchG). Jedenfalls könnte derartigen zukünftigen Entwicklungen unter Heranziehung bodenschutzrechtlicher Vorschriften noch rechtzeitig entgegengewirkt und der Eintritt schädlicher Bodenveränderungen verhindert werden. Zu den vom verpflichteten Straßenbaulastträger eventuell zu treffenden Vorkehrungen gehören auch solche technischer Art an Anlagen oder Verfahren sowie Maßnahmen zur Untersuchung und Überwachung von Böden. Von der Realisierbarkeit solcher Vorkehrungen geht die Planfeststellungsbehörde aus.

Den Belangen des Bodenschutzes ist somit auch unter Vorsorgegesichtspunkten durch die vorgelegte Planung, soweit dies, ohne das Vorhaben gänzlich aufgeben zu wollen, möglich ist, Rechnung getragen. Weitere Verbesserungsmöglichkeiten der Planung, die durch entsprechende Auflagen festgelegt werden könnten, sind nicht ersichtlich. Im Übrigen sind weitergehende Maßnahmen auch angesichts der eingangs dargestellten - nur eingeschränkten - Relevanz des Bodenschutzes in der Straßenplanungsfeststellung nicht angezeigt.

Ergänzend wird auf die bodenrelevanten Ausführungen bei der Umweltverträglichkeitsprüfung (C 2.3.2.3 und C 2.4.3), beim Immissionsschutz (C 3.7.4.3.2), beim Naturschutz (C 3.7.5) und bei der Denkmalpflege (C 3.7.12) Bezug genommen. Soweit Fragen des Bodenschutzes noch bei anderen Belangen, etwa beim Gewässerschutz, bei der Landwirtschaft, der Kreislaufwirtschaft oder beim Eigentum relevant werden, wird bei der Behandlung des jeweiligen Belangs darauf eingegangen.

Bei Realisierung des Straßenbauvorhabens verbleiben demnach zwar erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens. Der Belang Bodenschutz ist infolgedessen insgesamt gesehen mit ganz erheblichem, gegen die Verwirklichung der Baumaßnahme sprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellen. Er hat jedoch hinter die Belange zurückzutreten, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, und stellt die Ausgewogenheit der Planung insgesamt nicht in Frage.

### 3.7.7 Gewässerschutz/Wasserwirtschaft

#### 3.7.7.1 Gewässerschutz

Dem Gewässerschutz ist sowohl im Hinblick auf das Oberflächenwasser als auch auf das Grundwasser durch die vorliegenden Planung und die unter A 3.4 und A 7 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen bzw. angesichts der erteilten Zusagen Genüge getan (vgl. Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg vom 13.08.2009). Ein zusätzlicher allgemeiner Auflagenvorbehalt ist daneben weder erforderlich noch rechtlich zulässig (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.11.2000, Az. 11 C 2.00, NVwZ 2001, 429; vgl. auch BayVGH, Urteil vom 18.12.2003, Az. 22 B 03.823, BayVBl. 2005, 115, mit Bezug auf § 10 Abs. 1 und 2 WHG).

Eine Beeinträchtigung des Grundwassers durch Schadstoffe ist nicht zu besorgen (§ 34 WHG). Soweit Teile des Straßenabwassers bzw. unbelastetes Flurwasser breitflächig versickern, ist dies wasserwirtschaftlich von untergeordneter Bedeutung und stellt keinen Benutzungstatbestand i.S.d. § 3 WHG dar. Die im geringfügigen Maß vorgesehene breitflächige Versickerung ist neben der Behandlung in Regenrückhalte- und Klärsystemen die fachbehördlich empfohlene Art der Beseitigung des auf Straßen anfallenden Niederschlagswassers. Soweit das von der Straßenfläche abfließende Oberflächenwasser planmäßig teilweise in den Entwässerungsgräben (Wegseitengräben) versickert, ist dies ebenfalls unbedenklich. Im Einzelnen wird auf C 3.7.7.3 verwiesen.

Die Trasse der BAB A 3 durchschneidet im verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsabschnitt keinerlei Wasserschutzgebiete. Im Osten des Untersu-

chungsgebietes liegt südlich der Autobahn das Wasserschutzgebiet "Tiefbrunnen an der Dettelbacher Straße".

Das Landratsamt Kitzingen wies mit Schreiben vom 31.07.2009 darauf hin, dass eine Baustraße durch die weitere Schutzzone für den Tiefbrunnen Mainstockheim führe. Baustelleneinrichtungen oder Tankstellen dürften in diesem Bereich nicht errichtet werden.

Nach der Verordnung des Landratsamts Kitzingen über den Tiefbrunnen an der Dettelbacher Straße in der Gemeinde Mainstockheim vom 16.04.1992 ist die Errichtung oder Erweiterung von Baustelleneinrichtungen in der weiteren Schutzzone nicht verboten (vgl. § 3 Abs. 1 Nr. 4.10 der Trinkwasserschutzgebietsverordnung). Trotzdem erklärte sich der Vorhabensträger mit Schreiben vom 14.09.2009 mit der Erfüllung der Forderung des Landratsamts einverstanden (vgl. A 3.4.4).

Die Nutzung eines vorhandenen öffentlichen Feld- und Waldweges als Baustraße fällt in der weiteren Schutzzone nicht unter einen Verbotstatbestand der Wasserschutzgebietsverordnung. Die Anlage oder Erweiterung von öffentlichen Feld- und Waldwegen o.ä. ist dort nicht verboten (vgl. § 3 Abs. 1 Nr. 4.3 der oben genannten Trinkwasserschutzgebietsverordnung).

Der Bund Naturschutz (Kreisgruppe Kitzingen) wies mit Schreiben vom 29.07.2009 darauf hin, dass im unterfränkischen Schichtstufenland das Bearbeitungsgebiet auf dem Unteren Keuper mit den Oberen und Unteren Gelbkalkschichten und der dazwischen liegenden Werksandsteinbank mit zwei Grundwasserleitern liege. Die Gesteinsformationen des Muschelkalkes wiesen unkalkulierbare Kluften und Spalten auf, die Schädwässer ungefiltert in das Grundwasser ableiten könnten. Hinsichtlich der talwärts gelegenen Trinkwasserbrunnenanlage der Gemeinde Mainstockheim sei dieser Umstand bei der Bauausführung besonders zu berücksichtigen.

Der Vorhabensträger entgegnete darauf mit Schreiben vom 16.09.2009 nachvollziehbar, dass das bei Mainstockheim gelegene Wasserschutzgebiet durch die vorgesehene Baumaßnahme nicht unmittelbar betroffen ist, lediglich eine Baustraße führt durch dieses Gebiet. Die Entwässerungsmaßnahmen sind mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt abgestimmt und haben das Ziel, das Straßenoberflächenwasser eben nicht zu versickern, sondern zu sammeln, vorzureinigen und dann in den Rotamergraben bzw. dann in den Main abzuschlagen. Insofern besteht kein Anlass für die Planfeststellungsbehörde, eine besondere Gefährdung des Wasserschutzgebietes anzunehmen, dies wurde auch vom Wasserwirtschaftsamt nicht geltend gemacht.

Des Weiteren verläuft in der Nähe der Autobahn der Rotamergraben. Hierbei handelt es sich um ein Gewässer dritter Ordnung, das außerhalb des Unter-

suchungsgebietes in den Main mündet. Zum Schutze dieses Oberflächengewässers wurde daher angeordnet, dass an Gewässern oder zuführenden Gräben weder wassergefährdende Stoffe gelagert noch Fahrzeuge betankt werden dürfen (A 3.4.2). Die Bauarbeiten im Nahbereich der Gewässer haben so gewässerschonend wie möglich zu erfolgen, eine Verunreinigung der Gewässer und das Einbringen von Stoffen in Gewässer, z.B. durch Abschwemmungen, sind während der Bauarbeiten außerhalb der zugelassenen Gewässerbenutzungen (vgl. A 7) zu vermeiden (vgl. A 3.4.3). In Teilbereichen (beim Absetz- und Regenrückhaltebecken 303-1L und beim Bauwerk BW 303a, BWV lfd.Nrn. 8 und 4, Unterlage 7.2) kann eine Wasserhaltung während der Bauausführung erforderlich sein. Hierzu wird im Einzelnen auf Abschnitt C 3.7.7.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Außerdem ist der Rotamergraben im Bereich zwischen Bau-km 305+007 bis Bau-km 305+081 an die Auslaufsohlhöhe der Einleitungsstelle A 1 anzupassen. Auf die Ausführungen unter C 3.7.7.2 und C 3.7.7.3 wird Bezug genommen.

Darüber hinaus erfolgt am Rotamergraben während der Bauzeit eine vorübergehende Inanspruchnahme. Diese Fläche wird einschließlich der Bepflanzung nach Abschluss der Baumaßnahme wiederhergestellt.

Der vorhandene Durchlass für den Rotamergraben bei Bau-km 305+447 bleibt unverändert, lediglich die Böschung oberhalb des Durchlasses wird geringfügig versteilt und analog der anderen Seite der BAB A 3 umpflastert. Des Weiteren wird zur Entwässerung des natürlichen Einzugsgebiets von ca. Bau-km 304+280 bis Bau-km 305+090 bei Bau-km 305+023 ein neuer Durchlass DN 1000 (vgl. BWV lfd.Nrn. 19 und 17, Unterlage 7.2) errichtet. Die nötigen Durchlassbauwerke sind so dimensioniert, dass Unter- und Oberlieger keine nachteiligen Auswirkungen zu befürchten haben. Die Bemessung der Durchlässe erfolgt nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung (RAS-Ew). Einwendungen hierzu wurden nicht erhoben.

### 3.7.7.2 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG) werden die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z.B. für den Ausbau von Gewässern, für den Straßenbau in Wasserschutzgebieten und an Gewässern, den Oberflächenwasserablauf usw. erfasst.

Im Rahmen dieses Bauvorhabens sind Ausbaumaßnahmen nach § 31 Abs. 2 WHG vorgesehen, für die der Plan mit dem Beschluss nach Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG gleichfalls festgestellt wird. Diese Feststellung ist zulässig, da bei Beachtung der angeordneten Nebenbestimmungen (vgl. A 3.4 und A 7

dieses Beschlusses) das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt und Rechte anderer nicht nachteilig betroffen werden (Art. 58 Abs. 2 und 3 BayWG).

Bei der geplanten Herstellung der Regenrückhaltebecken handelt es sich um Ausbaumaßnahmen i.S.v. § 31 Abs. 2 Satz 1 WHG, da die Becken nach ihrem Rückhaltevolumen wasserwirtschaftlich nicht von untergeordneter Bedeutung sind.

Durch die vorhabensbedingte Schaffung der Regenrückhaltebecken werden das Wohl der Allgemeinheit und die Rechte anderer nicht negativ berührt (vgl. Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg vom 13.08.2009), Einwendungen wurden hierzu ebenfalls nicht erhoben. Die materiell-rechtlichen Zulassungsvoraussetzungen für die Errichtung dieser Becken sind bei Beachtung der unter A 3.4 und A 7 dieses Beschlusses genannten Nebenbestimmungen sowie der vom Vorhabensträger abgegebenen Zusagen erfüllt. Im Übrigen wird hinsichtlich der Becken, auch hinsichtlich der lagemäßigen Änderung des Absetz- und Regenrückhaltebeckens 303-1L, die Gegenstand dieses Beschlusses ist (vgl. A 7.3.4), auf C 3.7.7.3 Bezug genommen.

Des Weiteren erfolgt am Rotamergraben eine Anpassung zwischen Bau-km 305+007 und Bau-km 305+081 (vgl. BWV lfd.Nr. 17, Unterlage 7.2) sowie Anpassungsarbeiten am Durchlass des Rotamergrabens unter der Autobahn (vgl. BWV lfd.Nr. 19, Unterlage 7.2). Beim Rotamergraben handelt es sich um ein Gewässer dritter Ordnung.

Die Planfeststellung hierfür wäre zu versagen, wenn von dem Ausbau eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit zu erwarten ist, die nicht durch Bedingungen oder Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden kann (Art. 58 Abs. 2 BayWG). Ist zu erwarten, dass der Ausbau auf das Recht eines anderen nachteilig einwirkt oder Nachteile i.S.d. Art. 18 BayWG eintreten und erhebt der Betroffene Einwendungen, so darf der Plan nur festgestellt werden, wenn die nachteiligen Wirkungen durch Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden (Art. 58 Abs. 3 Satz 1 BayWG). Ist das nicht möglich oder wären Ausgleichsmaßnahmen wirtschaftlich nicht vertretbar, so kann der Plan gleichwohl festgestellt werden, wenn der Ausbau dem Wohl der Allgemeinheit dient, oder bei Nachteilen i.S.d. Art. 18 BayWG der durch den Ausbau zu erwartende Nutzen den für den Betroffenen zu erwartenden Nachteil erheblich übersteigt (Art. 58 Abs. 3 Satz 2 BayWG). Außerdem ist der Planfeststellungsbeschluss zu versagen, soweit von dem Ausbau eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwassergefahr oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, vor allem in Auwäldern, zu erwarten ist (§ 31 Abs. 5 Satz 3 WHG). Schließlich müssen sich die Ausbaumaßnahmen an den Bewirtschaftungszielen der §§ 25 a bis 25 d, die europarechtliche Vorgaben der Wasser-

rahmenrechtslinie umsetzen, ausrichten und dürfen die Erreichung dieser Ziele nicht gefährden (§ 31 Abs. 1 Satz 3 WHG).

Der Fachberater und Sachverständige für Fischerei beim Bezirk Unterfranken forderte mit Schreiben vom 10.07.2009, dass die Baumaßnahmen im und am Gewässerbett des Rotamergrabens sowie der Einbau von Durchlässen usw. vorzugsweise im Sommerhalbjahr zu Zeiten normaler Wasserführung so gewässerschonend wie möglich durchgeführt werden sollten.

Der Vorhabensträger verwies mit Schreiben vom 04.09.2009 nachvollziehbar darauf, dass die Disposition des Bauablaufs weitgehend dem beauftragten Unternehmer überlassen werden solle. Es werde aber versucht, die Bauzeit in und an Fließgewässern vorzugsweise in die Sommermonate zu legen. Er sicherte aber zu, die Baudurchführung, soweit wie möglich, gewässerschonend durchzuführen (vgl. A 3.4.5).

Damit sind bei den Arbeiten am Rotamergraben Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit unter Berücksichtigung der getroffenen Zusagen und Auflagen nicht zu erwarten. Es handelt sich um eine weitgehend unproblematische und im Rahmen von Straßen(aus-)baumaßnahmen nicht ungewöhnliche Maßnahme. Gewichtige Belange, die im Rahmen der Abwägung gegen die Arbeiten am Rotamergraben sprechen würden, wurden nicht vorgebracht und sind auch sonst nicht ersichtlich. Daher konnte ihre Zulassung unter Würdigung aller Belange in diesem Planfeststellungsverfahren ausgesprochen werden.

Schließlich ist auch festzuhalten, dass die Bauarbeiten im gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt nicht in das festgesetzte Überschwemmungsgebiet des Mains, einem Gewässer erster Ordnung, eingreifen (vgl. Unterlage 7.1, Blatt 2). Verbote der Verordnung über das Wasserschutzgebiet für den "Tiefbrunnen an der Dettelbacher Straße" werden nicht berührt.

### 3.7.7.3

#### Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnis

Eine Ausnahme von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung bilden gemäß § 14 Abs. 1 WHG die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen. Die im Zusammenhang mit dem Straßenbauvorhaben erforderliche Erlaubnis wird daher unter A 7 des Tenors dieses Beschlusses gesondert ausgesprochen.

Sowohl das Einleiten von Oberflächenwasser in oberirdische Gewässer als auch das Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser im Falle notwendiger Bauwasserhaltungen sowie das zweckgerichtete Einleiten von Oberflächenwasser in das Grundwasser durch Versickern stellen Gewässerbenutzungen dar (§ 3 Abs. 1 Nrn. 4, 5 und 6 i.V.m. Abs. 2 Nr. 1 WHG). Derar-



tige Benutzungen von Gewässern bedürfen der behördlichen Erlaubnis i.S.d. § 7 WHG oder der Bewilligung i.S.d. § 8 WHG (§ 2 Abs. 1 WHG).

Die Erlaubnis gewährt die widerrufliche Befugnis, ein Gewässer zu einem bestimmten Zweck in einer nach Art und Maß bestimmten Weise zu benutzen (§ 7 Abs. 1 Satz 1 WHG). Soll eine Erlaubnis für eine Benutzung von Gewässern erteilt werden, die im öffentlichen Interesse liegt, insbesondere den Zwecken der öffentlichen Wasserversorgung, der öffentlichen Abwasserbeseitigung, der öffentlichen Energieversorgung sowie der Bewässerung oder Entwässerung landwirtschaftlich genutzter Flächen durch eine Körperschaft des öffentlichen Rechts dienen soll, so gelten für diese Erlaubnis § 8 Abs. 3 sowie § 10 WHG und Art. 18 BayWG entsprechend; es handelt sich dabei um eine sog. gehobene Erlaubnis (Art. 16 Abs. 1 Satz 1 BayWG).

Die Erlaubnis ist zu versagen, soweit von der beabsichtigten Benutzung eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine Gefährdung der öffentlichen Wasserversorgung, zu erwarten ist, die nicht durch Auflagen oder Maßnahmen einer Körperschaft des öffentlichen Rechts verhütet oder ausgeglichen wird (§ 6 Abs. 1 WHG). Der Begriff des Wohls der Allgemeinheit ist hier sehr weit zu verstehen. Unabhängig von konkreten Nutzungsabsichten oder Bewirtschaftungszielen sollen schädliche Verunreinigungen ebenso wie sonstige nachteilige Veränderungen der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verhütet werden, damit dieses äußerst sensible Umweltmedium über den gegenwärtigen Bedarf hinaus als intaktes Trinkwasserreservoir auch für die Zukunft erhalten bleibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2000, Rd.Nr. 471). Die gehobene Erlaubnis ist auch zu versagen, soweit von der beabsichtigten Benutzung eine erhebliche Beeinträchtigung eines Gebiets von gemeinschaftlicher Bedeutung, eines Europäischen Vogelschutzgebiets oder eines Konzentrierungsgebiets i.S.d. § 10 Abs. 1 Nr. 7 BNatSchG in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen zu erwarten ist und die Beeinträchtigung nicht entsprechend § 19 Abs. 2 Satz 1 bis 3 BNatSchG ausgeglichen oder in sonstiger Weise kompensiert werden kann (§ 6 Abs. 2 Satz 1 WHG). Ist zu erwarten, dass die Benutzung auf das Recht eines anderen nachteilig einwirkt und erhebt der Betroffene Einwendungen, so darf die gehobene Erlaubnis nur erteilt werden, wenn die nachteiligen Wirkungen durch Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden. Ist dies nicht möglich, so darf die gehobene Erlaubnis gleichwohl aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit erteilt werden (Art. 16 Abs. 1 Satz 1 BayWG i.V.m. § 8 Abs. 3 WHG).

Die Richtungsfahrbahn Nürnberg ist im Planfeststellungsabschnitt entwässerungstechnisch in drei Einzugsgebiete eingeteilt (vgl. Unterlage 13.2). Das auf den befestigten Flächen des Planfeststellungsabschnittes anfallende Wasser wird in Mulden und Rohrleitungen gesammelt und, um die Gewässerbelastung

zu minimieren, in Absetz- und Rückhaltebecken gereinigt, zwischengepuffert und gedrosselt den Vorflutern zugeleitet. Die Ableitung des gedrosselt abfließenden Wassers aus den Rückhaltebecken erfolgt über bestehende Gräben und Rohrleitungen, die den Vorflutern zufließen. Die Außeneinzugsgebiete werden, soweit möglich, getrennt von der Straßenentwässerung abgeleitet. Die Rückhaltebecken werden über Erddämme mit Tauchrohren von den Absetzbecken getrennt und als Trockenbecken ausgeführt (vgl. Unterlage 13.3). Die Berechnung der Wassermengen und die Bemessung der Absetz- und Rückhaltebecken sind in den nachrichtlichen Unterlagen 13.1.1 – 13.1.3 enthalten.

Im Einzelnen ist die Entwässerung wie nachfolgend beschrieben vorgesehen, wobei am Bauanfang Oberflächenwasser aus dem Planfeststellungsabschnitt Anschlussstelle Würzburg/Randersacker – Autobahnkreuz Biebelried übernommen wird. Insoweit werden der Planfeststellungsbeschluss für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt Anschlussstelle Würzburg/Randersacker – Autobahnkreuz Biebelried vom 16.12.2005, Nr. 32-4354.1-4/04, der Planfeststellungsbeschluss für den Vollausbau der Richtungsfahrbahn Frankfurt der BAB A 3 von der Mainbrücke Dettelbach bis zum Autobahnkreuz Biebelried vom 09.09.2004 i.d.F. der Plangenehmigung vom 06.10.2005 und des Bescheides der Regierung von Unterfranken vom 25.08.2008, Nr. 225-bzw. 32-4354.1-3/03, geändert:

- Entwässerungsabschnitt 1

Der Entwässerungsabschnitt 1 umfasst die Richtungsfahrbahn Frankfurt von Bau-km 302+003 bis Bau-km 303+310 und die Richtungsfahrbahn Nürnberg von Bau-km 302+040 bis Bau-km 303+280. Er entspricht weitestgehend dem Umfang des Entwässerungsabschnittes 9 des westlich angrenzenden Planfeststellungsabschnittes Anschlussstelle Würzburg/Randersacker – Autobahnkreuz Biebelried (vgl. Planfeststellungsbeschluss vom 16.12.2005, Nr. 32-4354.1-4/04). Dabei wird das Fahrwasser der Richtungsfahrbahn Frankfurt ab Bau-km 302+003 bis Bau-km 302+800 und der Richtungsfahrbahn Nürnberg ab Bau-km 302+040 bis Bau-km 303+280 im Dammbereich über eine Bordrinne gefasst und über eine Rohrleitung an den hier vorliegenden Streckenabschnitt abgeschlagen. Im Rahmen des dreistreifigen Ausbaus der Richtungsfahrbahn Frankfurt wurde dies noch nicht berücksichtigt. Um die zusätzlichen Wassermengen aufnehmen zu können, wird bei Bau-km 303+250 ein neues Absetz- und Regenrückhaltebecken 303-1L angeordnet. Zusätzlich wird im Dammbereich der Richtungsfahrbahn Frankfurt von Bau-km 302+800 bis Bau-km 303+310 eine Bordrinne zur Fassung der Straßenwässer vorgesehen. Dieser Zwischenbereich entwässert bisher breitflächig über die Dammschulter, wird aber künftig an das geplante Absetz- und Regenrückhaltebecken 303-1L angeschlossen. Damit werden die gesammelten Straßenwässer von Bau-km 302+003 bis Bau-km 303+310 einheitlich dem geplanten Absetz-

und Regenrückhaltebecken 303-1L zugeführt, dieses Becken schlägt das Wasser dann anschließend in den Rotamergraben ab.

- Entwässerungsabschnitt 2

Der Entwässerungsabschnitt 2 umfasst die Richtungsfahrbahn Nürnberg von Bau-km 303+280 bis Bau-km 304+058 und entspricht weitestgehend dem Umfang der damaligen Planfeststellung zum Vollausbau der Richtungsfahrbahn Frankfurt und hat damit auch den Bereich vor dem Beginn des Planfeststellungsabschnittes ab Bau-km 303+280 zum Gegenstand. Von Bau-km 303+280 bis Bau-km 303+058 wird das Oberflächenwasser der Autobahn (Richtungsfahrbahn Nürnberg einschließlich Mittelstreifen und Einschnittsböschung) und der südliche Teil der Betriebsumfahrt dem bestehenden Absetz- und Regenrückhaltebecken 304-1L zugeführt. Dieses Becken wurde beim Vollausbau der Richtungsfahrbahn Frankfurt bereits ausreichend dimensioniert, es entwässert in den Rotamergraben.

- Entwässerungsabschnitt 4

Der Entwässerungsabschnitt 4 umfasst die Richtungsfahrbahn Nürnberg von Bau-km 304+058 bis Bau-km 305+830 und entspricht weitestgehend der Plangenehmigung vom 06.10.2005, Nr. 32-4354.1-3/03, zugelassenen Änderung des Regenklär- und Regenrückhaltebeckens bei Bau-km 305+600. Der Bereich nach dem Ende des Planfeststellungsabschnittes bei Bau-km 305+830 ist bereits über Straßenabläufe und Rohrleitungen rückläufig an das Absetz- und Regenrückhaltebecken 305-1R angebunden. Dem wird von Bau-km 304+058 bis Bau-km 305+830 das Oberflächenwasser der A 3 ebenfalls zugeführt, von wo es dann in den Rotamergraben abgeschlagen wird. Die rechnerische Überprüfung der Zuflüsse zum Regenrückhaltebecken hat ergeben, dass das Becken ausreichend dimensioniert ist.

Ein "Entwässerungsabschnitt 3" ist in der Planung nicht vorgesehen, ausweislich der Planfeststellungsunterlagen handelt es sich hier um die Entwässerungsabschnitte 1, 2 und 4.

Soweit das Oberflächenwasser dem bestehenden Absetz- und Regenrückhaltebecken zugeführt wird, deren Rückhaltevolumen ausreichend ist, fällt die dortige Einleitung insoweit nicht unter die unter A 7 dieses Beschlusses ausgesprochene Erlaubnis. Sie wird vielmehr schon von den Planfeststellungsbeschlüssen bzw. Plangenehmigungen, die ihre Errichtung zugelassen haben, abgedeckt. Dabei darf sich die dort festgelegte maximale Einleitungsmenge in l/s nicht erhöhen. Damit entstehen für die bereits bestehenden Einleitungen an den bestehenden Rückhaltebecken keine zusätzlichen Belastungen des Vorfluters über die bestehenden Erlaubnisse hinaus.

Mit Schreiben vom 18.08.2009 teilte das Amt für Ländliche Entwicklung Unterfranken mit, dass das Grundstück Fl.Nr. 2258 der Gemarkung Mainstockheim, auf dem das Absetz- und Regenrückhaltebecken 303-1L (BWV lfd.Nr. 8, Unterlage 7.2) im Flurbereinigungsgebiet Biebelried 3 liegt. Dieses Grundstück, das sich nach dem Grundbuch noch im Eigentum des Vorhabensträgers befindet, diene im Flurbereinigungsverfahren Biebelried 3 als Ersatzflurstück für Einlagegrundstücke von Privatpersonen im Bereich der Trasse der BAB A 7. Dieses Grundstück wurde im Rahmen der vorläufigen Besitzeinweisung einer Privatperson zugewiesen, eine Eintragung im Grundbuch solle nach der Ausführungsanordnung des Flurbereinigungsbeschlusses im Jahr 2010 erfolgen. Daher sei für den Bereich des geplanten Absetz- und Regenrückhaltebeckens eine Baufreigabe des künftigen Eigentümers einzuholen.

Mit Schreiben vom 26.10.2009 teilte der Vorhabensträger mit, dass der künftige Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 2258 der Gemarkung Meinstockheim eine Inanspruchnahme seines Grundstückes für das Absetz- und Regenrückhaltebecken 303-1L unter der Maßgabe zugestimmt habe, die Beckenanlage um 90 Grad zu drehen. Eine entsprechende Bauerlaubnis wurde vorgelegt. Der Vorhabensträger legte daher mit Schreiben vom 26.10.2009 einen Lageplanausschnitt "Regenklärbecken und Regenrückhaltebecken 303-1L, Variante 2, Maßstab 1:2.000" vor. Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg, Servicestelle Würzburg, hat der Drehung des Beckens mit E-Mail vom 26.10.2009 zugestimmt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde spricht nichts dagegen, dem Wunsch des Vorhabensträgers und des künftigen Grundstückseigentümers Rechnung zu tragen und das Becken entsprechend zu drehen. Auf die Nebenbestimmung A 7.3.4 dieses Beschlusses wird Bezug genommen, der vom Vorhabensträger mit Schreiben vom 26.10.2009 vorgelegte Lageplanausschnitt ist Bestandteil dieses Beschlusses.

Bei Beachtung der unter A 7 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 6 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 BayWG i.V.m. § 8 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Die festgesetzten Auflagen beruhen auf § 4 WHG, sie gehen überwiegend auf Forderungen des Wasserwirtschaftsamtes zurück. Danach kann die gehobene Erlaubnis unter Festsetzung von Benutzungsbedingungen und Auflagen erteilt werden. Auflagen sind auch zulässig, um nachteilige Wirkungen für andere zu verhüten und auszugleichen (§ 4 Abs. 1 WHG).

Das Wasserwirtschaftsamt führte mit Schreiben vom 13.08.2009 aus, dass bei der Bemessung des Absetz- und Regenrückhaltebeckens 303-1L bei der qualitativen Gewässerbelastung als Behandlungsmaßnahme der Typ 21d (Abscheider für Leichtflüssigkeiten) statt richtigerweise 25d (Absetzanlage mit Dauerstau vor Regenrückhaltebecken) angesetzt worden sei. Da aus Sicht

des Wasserwirtschaftsamtes für den Rotamergraben auch der Gewässertyp G 6 mit 15 Gewässerpunkten zugrunde gelegt werden könne, sei die vorge-sehene Absetzanlage ausreichend. Mit der in den Planfeststellungsunterlagen beschriebenen Entwässerungsplanung bestehe daher Einverständnis, sofern sich die Ausführung nach dem mit dem Wasserwirtschaftsamt abgestimmten Konzept nach den RAS-Ew erfolgt, was vom Vorhabensträger mit Schreiben vom 04.09.2009 bestätigt wurde.

Das Wasserwirtschaftsamt forderte, dass die Erlaubnis sich nur auf das Einlei-ten von Straßenabwasser bzw. Wasser von Außeneinzugsgebieten zu be-schränken habe. Im Bereich der Einleitungsstellen seien die Uferböschungen und die Gewässersohlen in Abstimmung mit dem Gewässerunterhaltspflichti-gen entsprechend den Erfordernissen zu befestigen. Das eingeleitete Oberflä-chenwasser dürfe keine für die Gewässer schädlichen Stoffe aufweisen. Der Vorhabensträger sei für den sachgemäßen Betrieb und die vorschriftsmäßige Wartung der gesamten Entwässerungseinrichtungen verantwortlich und ins-besondere sei die Funktionsfähigkeit der Absetzanlagen durch rechtzeitige und bedarfsgerechte Räumung zu erhalten. Schließlich seien bei der Pflege von Pflanz- und Rasenflächen im Bereich der Entwässerungseinrichtungen keine Pestizide zu verwenden.

Der Vorhabensträger erklärte sich mit Schreiben vom 04.09.2009 mit diesen Anforderungen einverstanden, wies aber ergänzend darauf hin, dass bei der Landschaftspflege nach den anerkannten Regeln der Technik grundsätzlich keine Pestizide eingesetzt werden.

Daher wurde dem Vorhabensträger aufgegeben, die Entwässerungseinrich-tungen nach den geltenden Vorschriften und den allgemein anerkannten Re-geln der Technik auszuführen (vgl. A 7.3.1). Der Vorhabensträger ist für die ordnungsgemäße Überwachung, den ordnungsgemäßen Betrieb und die ord-nungsgemäße Unterhaltung der gesamten Entwässerungseinrichtungen ver-antwortlich (A 7.3.2). Des Weiteren wurde dem Vorhabensträger zur Auflage gemacht, das neu zu errichtende Absetz- und Regenrückhaltebecken in einem guten und betriebssicheren Zustand zu erhalten, das Becken mindestens einmal jährlich zu kontrollieren und bedarfsgerecht zu räumen. Die Entsor-gung des Räumgutes hat den gültigen abfallrechtlichen Vorschriften zu erfol-gen (A 7.3.3). Schließlich darf das eingeleitete Niederschlagswasser keine für die aufnehmenden Gewässer schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen so-wie mit dem Auge wahrnehmbare Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen (A 7.3.5). Die Einleitungsstellen sind schließlich in Abstimmung mit dem Ge-wässerunterhaltspflichtigen gegen Abschwemmungen und Auskolkungen aus-reichend zu sichern (A 7.3.6). Bei der Pflege von Pflanz- und Rasenflächen im Bereich der Entwässerungseinrichtungen ist auf Pestizide zu verzichten (A 7.3.8).

Die vorgesehenen Rückhaltebecken sind mit einem Hochwassernotüberlauf versehen, was der Anlagensicherheit dient. Beeinträchtigungen fremder (bewirtschafteter) Grundstücke sind aufgrund der gewählten Standorte nicht erkennbar, Einwendungen wurden dahingehend nicht erhoben.

Die Stadt Dettelbach stellte mit Schreiben vom 04.08.2009 vorsorglich fest, dass mit ihrer Stellungnahme keine Aussage zur Geeignetheit des Rotamergrabens zur Aufnahme des zusätzlich anfallenden Oberflächenwassers verbunden sei. Die Stadt Dettelbach werde gegenüber dem jetzigen Bestand sowie der bisherigen Vorgehensweise im Unterhalt des Grabens keine weiteren Mehraufwendungen übernehmen bzw. zusätzliche Unterhaltungsmaßnahmen durchzuführen haben. Ein eventuell höherer Bedarf bzw. zusätzlicher Unterhaltungsmehraufwand (z.B. Verbreiterung der Grabenmulde o.ä.) gehe ausschließlich zu Lasten des Vorhabensträgers.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 04.09.2009 nachvollziehbar, dass die Durchführung eines eventuellen Mehrunterhalts an Gewässern durch ihn abgelehnt werde. Er verwies jedoch darauf, dass ein eventueller Mehraufwand der Stadt Dettelbach auf Nachweis entsprechend vergütet werde, falls aufgrund der geänderten Entwässerungssituation nachweislich ein solcher im Bereich des Rotamergrabens entstehe.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist hier anzumerken, dass es hinsichtlich der Unterhaltungslast bei der gesetzlichen Regelung und der dort bestimmten Risikoverteilung verbleibt, d.h. die Unterhaltungspflicht obliegt grundsätzlich dem Träger der Unterhaltungslast, hier bei einem Gewässer dritter Ordnung grundsätzlich der Gemeinde (Art. 43 Abs. 1 Nr. 3 BayWG). Jedoch fallen dem Vorhabensträger die Mehrkosten der Unterhaltung des Rotamergrabens zur Last, die durch den Ausbau der BAB A 3 und die damit verbundenen Einleitungen verursacht werden (Art. 47 Abs. 4 BayWG). Daher wurde dem Vorhabensträger auferlegt, die nachweislich entstandenen Mehraufwendungen am Rotamergraben entsprechend der Einwirkung des zugeführten Oberflächenwassers zu übernehmen (vgl. A 7.3.9).

Des Weiteren forderte die Stadt Dettelbach mit Schreiben vom 04.08.2009, dass zur Vermeidung von Ausspülungen am Rotamergraben der Vorhabensträger die Einleitungsstellen entsprechend zu befestigen und den Unterhalt hierfür einschließlich der vorgesehenen Sohlbefestigung bei Bau-km 305+007 bis Bau-km 305+081 zu übernehmen habe. Die Leistungsfähigkeit des Grabens im bisherigen Umfang sei dabei weiter zu gewährleisten.

Mit Schreiben vom 04.09.2009 sagte der Vorhabensträger zu, den Einleitungsbereich in den Rotamergraben entsprechend zu befestigen. Außerdem verwies er darauf, dass die Entwässerungsplanung im Einvernehmen mit dem

zuständigen Wasserwirtschaftsamt erfolgt und mit ihm abgestimmt sei (vgl. auch A 7.3.6).

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Bemessung der Absetz- und Regenrückhaltebecken in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg erfolgte. Die jeweils hintereinander geschalteten Becken (Absetz- und Regenrückhaltebecken) halten mit dem Fahrbahnwasser mitgeführte Schmutzstoffe den Regeln der Technik entsprechend zurück. Auch das Risiko von negativen Auswirkungen bei sog. Ölunfällen wird minimiert. Aus den Regenrückhaltebecken wird das gesamte Niederschlagswasser gedrosselt (abflussgedämpft) in den Rotamergraben eingeleitet. Durch die Drosselung soll eine hydraulische Überlastung der aufnehmenden Gewässer bei intensiveren Regenereignissen (bis zu einem fünfjährigen Ereignis) vermieden werden. Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg geht nach derzeitiger Einschätzung davon aus, dass es in den genannten Gewässern durch die Einleitungen der behandelten Straßenabwässer weder zu einer qualitativen Verschlechterung der Gewässergüte noch zu einer merklichen Abflussverschärfung kommen wird (vgl. Schreiben des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg vom 13.08.2009).

Das Wasserwirtschaftsamt machte mit Schreiben vom 13.08.2009 darauf aufmerksam, dass eine Bauabnahme nach Art. 69 BayWG durch einen Sachverständigen i.S.d. Art. 78 BayWG durchzuführen ist, aus der sich ergibt, dass die Baumaßnahme entsprechend der Planfeststellung ausgeführt oder welche Abweichungen von der zugelassenen Bauausführung vorgenommen worden sind, sofern die Bauoberleitung nicht einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen wird.

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 04.09.2009 darauf hin, dass die Bauoberleitung durch die Autobahndirektion Nordbayern erfolgt, wobei diese Behörde über mehrere Beamte des höheren bautechnischen Dienstes verfügt. Eine entsprechende Auflage war daher nicht in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, da sich diese Anforderungen unmittelbar aus Art. 69 BayWG ergeben.

Der Bund Naturschutz (Kreisgruppe Kitzingen) führte mit Schreiben vom 29.07.2009 aus, dass bei den Planungen hinsichtlich der Neuordnung der Entwässerung der Autobahn davon ausgegangen werde, dass das Oberflächenwasser, bevor es in den Rotamergraben eingeleitet werde, eine Ölrückhaltesperre durchlaufe und der Rotamergraben selbst in seiner Entwicklung hinsichtlich gewässerbegleitender Auegehölze gefördert werde.

Der Vorhabensträger legte dazu mit Schreiben vom 16.09.2009 dar, dass das Oberflächenwasser der BAB A 3 gesammelt und in die bestehenden Klär- und Rückhaltebecken bzw. in das neu geplante Absetz- und Rückhaltebecken ge-

leitet werde, wo es gereinigt, zwischengepuffert und schließlich gedrosselt dem Rotamergraben zugeführt werde. Diese Entwässerungsplanung ist in Abstimmung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt erfolgt.

Vonseiten der Planfeststellungsbehörde ist noch zu ergänzen, dass eine Ölabscheidevorrichtung in Form der Tauchrohre durchaus zu den Absetz- und Regenrückhalteeinrichtungen gehört (vgl. Systemplan Absetz- und Regenrückhaltebecken, Unterlage 13.3). Teile des Rotamergrabens werden vorübergehend in Anspruch genommen, werden jedoch entsprechend renaturiert. Im Übrigen wird auf die landschaftspflegerischen Maßnahmen G 1, G 2 und S 1 im Bereich des Rotamergrabens Bezug genommen (vgl. Unterlage 12.1, Kapitel 5.1 und 5.3, sowie Unterlage 12.3, Blatt 2).

In Teilbereichen (beim Absetz- und Regenrückhaltebecken 303-1L und beim Bauwerk 303a, also dem Neubau der Betriebsumfahrt, BWV lfd.Nrn. 8 und 4, Unterlage 7.2) kann eine Wasserhaltung während der Bauausführung erforderlich sein.

Die verfahrensgegenständlichen Einleitungen in oberirdische Gewässer und das Zutagefördern, Zutageleiten, Ableiten und Absenken von Grundwasser im Rahmen der Bauwasserhaltung sowie die vorgesehene Versickerung von Straßenabwasser in Wegseitengräben sind erlaubnispflichtig und erlaubnisfähig. Die Einleitungen in die unter A 7.1.4 (Tabelle) dieses Beschlusses aufgeführten Vorfluter (vgl. auch Unterlage 13.1) sind notwendig, weil die Errichtung und Unterhaltung der Straßenentwässerungsanlagen grundsätzlich Aufgabe des Straßenbaulastträgers ist (vgl. § 3 Abs. 1 und § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG) und das anfallende Niederschlagswasser mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand nur durch Einleitung in oberirdische Gewässer bzw. die (breitflächige) Versickerung auf den Straßenböschungen und in Gräben beseitigt werden kann. Schließlich sind auch die Maßnahmen der Bauwasserhaltung und die damit verbundenen Eingriffe ins Grundwasser während der Bauzeit notwendig, um das Absetz- und Regenrückhaltebecken 303-1L (BWV lfd.Nr. 8, Unterlage 7.2) und die Überführung der Betriebsumfahrt (BWV lfd.Nr. 4, Unterlage 7.2) errichten zu können.

Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg forderte mit Schreiben vom 13.08.2009, die Erlaubnis auf die Grundwasserentnahme zur Bauwasserhaltung während der Bauzeit zu beschränken (vgl. A 7.1.4). Der Vorhabensträger habe sicherzustellen, dass das Grundwasser vor jeglicher Verunreinigung geschützt werde. Im Grundwasserbereich dürften wassergefährdende Stoffe nicht gelagert, abgefüllt, umgeschlagen oder anderweitig verwendet werden (vgl. A 7.3.10.1). Das bei der Wasserhaltung anfallende Wasser dürfe keine nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften erfahren. Insbesondere sei die Wasserhaltung so zu betreiben, dass Gewässerverunreinigungen nicht erfolgen. Bei Bedarf seien vor der Einleitung des Wassers in Gewässer Absetzan-



lagen vorzuschalten (vgl. A 7.3.10.2). Schließlich wies das Wasserwirtschaftsamt darauf hin, dass der Vorhabensträger für Schäden hafte, die durch die Eingriffe in das Grundwasser verursacht würden. Erforderliche Beweissicherungsmaßnahmen seien rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme durchzuführen (A 7.3.10.3). Mit diesen Anforderungen erklärte sich der Vorhabenssträger mit Schreiben vom 04.09.2009 einverstanden.

Im vorliegenden Fall wurde für die Einleitungen wie auch für die Wasserhaltungen, wie in den Planfeststellungsunterlagen beantragt, eine gehobene Erlaubnis ausgesprochen, da es sich hier um eine Gewässerbenutzung handelt, die im öffentlichen Interesse liegt (Art. 16 Abs. 1 Satz 1 BayWG). Es handelt sich hier um den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3, eine im Bundesverkehrswegeplan vorgesehene Maßnahme, die von der öffentlichen Hand durchgeführt wird. Da der Bundesverkehrswegeplan Bestandteil des Fernstraßenausbaugesetzes ist, ist folglich auch für die im Zuge der Bauarbeiten notwendigen Bauwasserhaltungen eindeutig ein öffentliches Interesse gegeben.

Die Entscheidung über die gehobene Erlaubnis ist im Einvernehmen mit der für das Wasser zuständigen Behörde zu treffen (§ 14 Abs. 3 WHG). Zuständige Behörden sind hier die Landratsämter Aschaffenburg und Main-Spessart (Art. 75 Abs. 1 BayWG i.V.m. Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG). Zuständige Behörde ist hier das Landratsamt Kitzingen, das mit Schreiben vom 04.12.2009 das notwendige Einvernehmen erklärt hat.

Die Erlaubnis ist auch nicht deshalb zu versagen, weil durch die gegenständliche Einleitung ein FFH-Gebiet bzw. ein Europäisches Vogelschutzgebiet in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigt würde. Auf die Ausführungen unter C 3.7.5.3 wird verwiesen.

#### 3.7.7.4

#### Abwägung

Den Belangen der Wasserwirtschaft, insbesondere des Gewässerschutzes, wird durch die verfahrensgegenständliche Planung sowie die unter A 3.4, A 3.6 und A 7 dieses Beschlusses ergänzend angeordneten Nebenbestimmungen und die erteilten Zusagen hinreichend Rechnung getragen. Insgesamt entfalten die Belange des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Rahmen der Abwägung daher kein entscheidendes Gewicht gegen die beantragte Straßenbaumaßnahme. Sie sind daher nicht geeignet, die für den Vollausbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt sprechenden Belange zu überwiegen.

### 3.7.8 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Die Belange der Landwirtschaft sind sowohl unter agrarstrukturellen Gesichtspunkten als auch mit Blick auf die individuelle Betroffenheit einzelner Betriebe berührt. Ursächlich hierfür ist in erster Linie der vorhabensbedingte Verbrauch bisher landwirtschaftlich genutzter Flächen. Hinzu kommen weitere mittelbare Auswirkungen, insbesondere in Folge von Flächenanschnidungen sowie eventuell das Entstehen von Umwegen im landwirtschaftlichen Wegenetz oder auch mögliche Bodenbelastungen (vgl. auch die diesbezüglichen Ausführungen im Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeitsprüfung unter C 2, insbesondere zum Schutzgut Mensch und Schutzgut Boden).

#### 3.7.8.1 Flächeninanspruchnahme

Landwirtschaftliche Nutzflächen werden in einer Größenordnung von ca. 0,63 ha für den Straßenkörper und die Nebenflächen sowie von 0,77 ha für Ausgleichsflächen von gegenständlichen Vorhaben benötigt (vgl. Unterlage 12.1, Kapitel 4.3.1).

Eine Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Die Vergrößerung des Querschnitts und die Erweiterung der Fahrbahnbreite durch den sechsstreifigen Ausbau sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrs-/Lkw-Anteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere auf die naturschutzrechtlich notwendigen Ausgleichsmaßnahmen sowie auf die sonstigen landschaftspflegerischen Maßnahmen verringert werden, wie sich aus der Erläuterungen zu Naturschutz und Landschaftspflege unter C 3.7.5 dieses Beschlusses ergibt.

Mit Auflage A 3.6.7 und A 3.7.2 ist angeordnet, dass während der Bauausführung vorübergehend in Anspruch genommene Flächen nach Abschluss der Bauarbeiten wieder rekultiviert werden.

Dass alle landwirtschaftlichen Grundstücke während und nach der Bauzeit erreichbar bleiben, wurde dem Vorhabensträger unter A 3.7.1 und A 3.7.3 aufgegeben. Bei einer Verunreinigung des Bodens von vorübergehend in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Nutzflächen durch Fette, Öle u.a. ist der verunreinigte Boden nach Maßgabe des zuständigen Wasserwirtschaftsamtes, der zuständigen Kreisverwaltungsbehörde bzw. der betroffenen Gemeinde auszutauschen (A 3.6.8). Des Weiteren wurde zum Schutz landwirtschaftlicher Flächen dem Vorhabensträger aufgegeben, in Bereichen vorübergehender Inanspruchnahme den Oberboden abzutragen und zwischen-

zulagern (vgl. auch A 3.6.6). Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen sind zu rekultivieren. Dabei ist zu beachten, dass eingebrachtes Fremdmaterial mit einer Tiefe von mindestens 80 cm entfernt werden muss. Die rekultivierende Fläche ist vor dem Aufbringen des vorher abgeschobenen Bodens mit einem Tieflockerungsgerät nach DIN 1185, Scharbreite mindestens 20 cm, auf mindestens 70 cm zu lockern und es ist ein Bodenschluss herzustellen. Danach ist der zwischengelagerte Oberboden aufzutragen und ein Bodenschluss zum Untergrund herzustellen (vgl. A 3.6.7).

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg erklärte mit Schreiben vom 10.07.2009, dass aus seiner Sicht keine Einwände gegen die Planung bestünden.

Hinsichtlich der Stellungnahme des Amts für Ländliche Entwicklung Unterfranken vom 18.08.2009 zur Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 2258 der Gemarkung Mainstockheim, auf dem das Absetz- und Regenrückhaltebecken 303-1L vorgesehen ist, wird auf die Ausführungen unter C 3.7.7.3 Bezug genommen.

#### 3.7.8.2 Landwirtschaftliches Wegenetz

Schon die bestehende BAB A 3 drängt die landwirtschaftlich genutzten Flächen diesseits und jenseits der Autobahn voneinander. An dieser Situation wird sich durch den gegenständlichen Ausbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 nichts ändern. Die BAB A 3 ist unter der Mainbrücke Dettelbach auf der St 2270 zu queren. Die Notwendigkeit dieses Umweges besteht bisher und wird auch weiterhin so erhalten bleiben. Damit bleibt die Erschließung der landwirtschaftlichen Grundstücke im bisherigen Umfang sichergestellt. Dies gilt auch für die Bauzeit (vgl. A 3.7.1 und A 3.7.3).

In diesem Zusammenhang gilt es ferner festzuhalten, dass es grundsätzlich keinen Rechtsanspruch auf den unveränderten Bestand öffentlicher Straßen und Wege gibt und Betroffenen, die vorhabensbedingt größere Umwege in Kauf nehmen müssen, insofern kein Rechtsanspruch auf Abhilfe oder Entschädigung zusteht (vgl. Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG). § 8 a Abs. 4 FStrG schützt als Rechtsposition in diesem Sinne nur allgemein Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, Az. 4 C 18.88, NVwZ 1990, 1165). § 8 a FStrG garantiert nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Zuständen zumutbare Erreichbarkeit. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf den Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition in diesem Sinne

dar. Allerdings sind Anliegerinteressen auch unterhalb der Schwelle des § 8 a FStrG, sofern sie nicht als geringfügig ausnahmsweise außer Betracht zu bleiben haben, in die Abwägung einzustellen; sie können jedoch durch überwiegende Gemeinwohlbelange zurückgedrängt werden (BVerwG, Beschluss vom 11.05.1999, Az. 4 VR 7.99, BayVBl. 1999, 634).

Mit den Auflagen A 3.7.1 bis A 3.7.4 ist den Belangen des landwirtschaftlichen Wegenetzes hinreichend Rechnung getragen. Unter A 3.7.2 ist insbesondere auch geregelt, dass alle während der Bauausführung in Anspruch genommenen Wege nach Beendigung der Baumaßnahme wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen sind (vgl. auch A 3.6.7, A 3.7.2 und A 9 sowie die Ausführungen unter C 3.7.16.2, C 3.7.16.3, C 3.8.1.3.1 und C 4.2).

Die Bemessung landwirtschaftlicher bzw. straßenbegleitender Wege erfolgt nach den RLW 1999. Darüber hinausgehende Forderungen können grundsätzlich nicht auf Kosten des Baulastträgers der Bundesfernstraße befriedigt werden.

Mit Schreiben vom 24.07.2009 führte das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen aus, dass die Betriebsumfahrt der BAB A 3 bei Bau-km 303+710 ein ganz elementarer Bestandteil des landwirtschaftlichen Wirtschaftswegenetzes sei. Auf 5,5 km Länge zwischen dem westlich des Autobahnkreuzes Biebelried gelegenen Verbindungsweg Biebelried – Neuhof und der Mainbrücke Dettelbach sei dies die einzige Querung der Autobahn für landwirtschaftliche Fahrzeuge. Sie verbinde die Mainstockheimer mit der Bi bergauer Flur, die beide intensiv landwirtschaftlich genutzt würden. Es werde daher gefordert, das bestehende Bauwerk der Betriebsumfahrt bis zur Inbetriebnahme eines neuen Bauwerkes für den landwirtschaftlichen Verkehr uneingeschränkt nutzbar zu halten. Des Weiteren müsse auch die neue Betriebsumfahrt für den landwirtschaftlichen Verkehr uneingeschränkt nutzbar sein, die neuen Wegeanschlüsse müssten den Erfordernissen landwirtschaftlicher Fahrzeuge angepasst und entsprechend hergestellt werden. Umwege über die Unterführung bei Neuhof oder die Ortsdurchfahrt Mainstockheim/Mainbrücke Dettelbach seien in Anbetracht dessen, dass es aufgrund des Parallelneubaus der Betriebsumfahrt möglich sein müsse, die vorhandene Querung weiterhin offen zu halten, nicht akzeptabel.

Vonseiten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen wird hier jedoch verkannt, dass es sich hier nicht um die Überführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges handelt, sondern um eine Betriebsumfahrt der BAB A 3, die Bestandteil der Bundesfernstraße ist (§ 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG) und als der Autobahn zugehörig gewidmet ist. Träger der Straßenbaulast für das bestehende Bauwerk und für das künftige Bauwerk ist ausschließlich der Vorhabensträger (§ 5 Abs. 1 Satz 1 FStrG). Insofern sind die Vorgaben im Bauwerksverzeichnis (Ifd.Nr. 4, Unterlage 7.2) nicht zu beanstanden. Als Be-

standteil der Autobahn ist schon die vorhandene Betriebsumfahrt nicht für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben, was nach Mitteilung des Vorhabens-trägers auch durch eine entsprechende verkehrsrechtliche Beschilderung klargestellt ist. Daran wird sich damit nichts ändern. Der Vorhabensträger wies in diesem Zusammenhang mit Schreiben vom 04.09.2009 zu Recht darauf hin, dass die Betriebsumfahrt dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 angepasst werden muss. Zur Aufrechterhaltung der Betriebsumfahrt während der Bauzeit wird es ca. 15 m westlich abgerückt neu errichtet. Kurzzeitige Sper-rungen lassen sich aufgrund des Bauablaufes nicht vermeiden. Die erforderli-chen Sperrungen im Wegenetz seien aber absehbar und werden im Rahmen der Bauablaufbesprechung mitgeteilt (vgl. A 3.7.4). Der Vorhabensträger er-gänzte jedoch in diesem Zusammenhang mit Schreiben vom 04.09.2009, dass die Mitbenutzung der Überführung im Rahmen der Betriebsumfahrt durch den landwirtschaftlichen Verkehr - wie bisher - durch den Vorhabens-träger weiterhin uneingeschränkt geduldet werde. Vonseiten der Planfeststel-lungsbehörde ist zu ergänzen, dass eine rechtliche Verpflichtung zur Duldung des Verkehrs nicht besteht. Eine entsprechende Auflage oder gar weiterge-hende Verpflichtung konnte daher in den Planfeststellungsbeschluss auch nicht aufgenommen werden.

Die vorhandenen Wegeanschlüsse werden schließlich im Einmündungsbe-reich unter Zugrundelegung der RLW 1999 an die neuen Verhältnisse der ge-änderten Betriebsumfahrt angepasst, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 04.09.2009 weiter, die Befestigung im Einmündungsbereich erfolgt, wie im Bestand, für mittlere Beanspruchung mit Asphaltdeckschicht.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die aufgeworfenen Fragen des landwirtschaftlichen Wegenetzes die Ausgewogenheit der Planung nicht in Frage stellen. Das landwirtschaftliche Wegenetz ist in der Form, in der es mit diesem Beschluss schließlich planfestgestellt wird, in ausreichendem, dem Belang der Landwirtschaft im bisherigen Maße Rechnung tragend an die sich ergebenden vorhabensbedingten Veränderungen angepasst (vgl. auch C 3.8.1.3).

### 3.7.8.3 Sonstige Belange der Landwirtschaft

Die Stadt Dettelbach forderte mit Schreiben vom 04.08.2009, dass für die an die BAB A 3 angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen weitere Belastungen (z.B. durch Schwermetalle usw.) zu vermeiden seien. Gegebenenfalls sei hier ein entsprechender Ausgleich zu schaffen.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 04.09.2009 zutreffend ent-gegen, dass für den vorliegenden Planungsabschnitt eine Vorabschätzung zur Belastung durch Luftschadstoffe erfolgt ist (vgl. C 3.7.4.3.1). Dabei wurde die Immissionsbelastung durch Benzol, PM<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, Pb und das 98-Perzentil

von NO<sub>2</sub> in Bezug auf die bestehenden Grenzwerte untersucht. Als Ergebnis ist festzustellen, dass im vorliegenden Planungsabschnitt alle relevanten Grenzwerte der 22. BImSchV eingehalten werden (vgl. Unterlage 11.3). Im Übrigen kann in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen unter C 2.3.2.3, C 2.4.3 und C 3.7.4.3.2 Bezug genommen werden. Darauf aufbauend wurde dem Vorhabensträger auch aufgegeben, landwirtschaftliche Flächen innerhalb des relevanten 10-m-Bereiches von der Autobahn gegebenenfalls auf Forderung der betroffenen Landwirte zu übernehmen.

Im Rahmen der Belange der Landwirtschaft ist grundsätzlich auch die Frage von Bodenbelastungen zu thematisieren, die durch den Betrieb der BAB A 3 in diesem Bereich entstehen können. Die Auswirkungen des verfahrensgegenständlichen Vorhabens auf den Boden sowie auf die landwirtschaftlichen Nutzpflanzen werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (vgl. oben C 2.3.2.3 und C 2.4.3) bzw. bei der Würdigung der Belange des Immissionssschutzes (vgl. C 3.7.4.3.2 dieses Beschlusses) und des Bodenschutzes (vgl. C 3.7.6 dieses Beschlusses) behandelt. Auf die betreffenden Ausführungen kann insoweit Bezug genommen werden; dort ist auch schon auf die Vorbelastung durch die bestehende BAB A 3 hingewiesen. Eine nennenswerte Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzung ist danach nicht zu erwarten. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse davon auszugehen, dass sich die vorhabensbedingten Schadstoffemissionen auf den unmittelbaren Nahbereich zum Fahrbahnrand (etwa 10 m beidseits der Fahrbahntrasse) konzentrieren und nach außen hin deutlich abnehmen. Diesen Anforderungen wird durch die Vorgaben unter A 3.11.1 Rechnung getragen.

Mögliche Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe sind weder vorgetragen noch ersichtlich.

Den Belangen der Landwirtschaft wird im Übrigen durch zahlreiche (weitere) Auflagen Rechnung getragen.

#### 3.7.8.4

#### Abwägung

Die Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt insgesamt mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist, zumal die Situation schon durch die bestehende BAB A 3 geprägt ist. Die Beeinträchtigung der Belange der Landwirtschaft ist so weit als möglich auf ein Mindestmaß reduziert. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Die Auswirkungen der geplanten Baumaßnahme auf die Struktur des landwirtschaftlich geprägten Gebietes als öffentlicher Belang "Landwirtschaft" sind in dem betroffenen Raum nicht so gravierend.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die verbleibenden Beeinträchtigungen der Belange der Landwirtschaft nach Abwägung der widerstreitenden Interessen hinnehmbar sind. Sie überwiegen im Ergebnis nicht die für die Realisierung des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 sprechenden Argumente und stellen die Ausgewogenheit der verfahrensgegenständlichen Planung nicht in Frage.

### 3.7.9 Forstwirtschaft

Von dem Vorhaben werden Belange der Forstwirtschaft nicht berührt. Es erfolgt lediglich eine Verschiebung der mittelbaren Beeinträchtigungszone in ein Waldgebiet hinein, weitere Beeinträchtigungen von Waldflächen im Sinne des Bayerischen Waldgesetzes liegen nicht vor.

Rodungserlaubnisse sind daher nicht erforderlich. Vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen wurden für den Bereich Forsten demzufolge auch keine Einwendungen geltend gemacht (vgl. Schreiben vom 24.07.2009).

Der Bayerische Waldbesitzerverband forderte dagegen mit Schreiben vom 04.08.2009, dass zu den Waldflächen ein Abstand von mindestens einer Baumlänge (ca. 30 m) eingehalten werden müsse. Durch umfallende Bäume und herabstürzende Äste sei hier mit erheblichen Gefährdungen des verkehrssicheren Zustandes zu rechnen. Der hierdurch zusätzlich entstehende Kontrollaufwand für Waldbesitzer sei nicht zumutbar und würde eine geregelte forstliche Nutzung unmöglich machen. Es werde angeregt, dass die betroffenen Waldflächen vom Vorhabensträger erworben werden bzw. alternativ die Übernahme der Verkehrssicherungspflicht durch den Vorhabensträger vertraglich geregelt werde.

Mit Schreiben vom 14.09.2009 legte der Vorhabensträger demgegenüber zu Recht dar, dass ein ausreichender Abstand der künftigen Waldränder zu den neuen Verkehrsanlagen eingehalten wird. Danach wird auch unter Berücksichtigung des Standstreifens einer Gefahr schon weitgehend vorgebeugt. Für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist im Übrigen grundsätzlich der Waldbesitzer des Grundstücks, von dem die Gefahr ausgeht, verantwortlich. Die Autobahnmeisterei kontrolliert zusätzlich in eigenem Interesse in regelmäßigen Abständen (in der Regel jährlich), ob die Verkehrssicherheit der Autobahn durch z.B. überalterte oder dürre Bäume gefährdet ist. Sofern dies der Fall ist, wird sich die Autobahnmeisterei zusammen mit dem zuständigen Förster sowie gegebenenfalls mit dem Waldbesitzer in Verbindung setzen und gemeinsam Abhilfemaßnahmen festlegen. Im Übrigen verwies der Vorhabenssträger darauf, dass Entschädigungsfragen, die durch einen theoretisch nicht völlig auszuschließenden erhöhten Verkehrssicherungsaufwand in Privatwä-

dern entstehen, nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind, und nur in einem separaten Verfahren entschieden werden können.

Der vom Bayerische Waldbesitzerverband e.V. geforderte Abstand von 30 m zu Waldgrundstücken ließe sich vorliegend zu 100 % allenfalls durch eine Rodung von Waldflächen realisieren. Ungeachtet dessen, dass dem sowohl das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot nach Art. 6 Abs. 1 Sätze 1 und 3 BayNatSchG (vgl. hierzu C 3.7.5.2.1) als auch die auf eine weitestmögliche Erhaltung der Waldflächen gerichteten landes- und regionalplanerischen Ziele entgegenstünden, ist für eine solche zusätzliche Rodung eine rechtliche Grundlage nicht ersichtlich. Insbesondere lässt sich ein solcher Eingriff nicht auf § 11 Abs. 2 FStrG stützen, wonach Grundstückseigentümer u.a. die Beseitigung vorhandener Anpflanzungen zu dulden haben, wenn diese die Verkehrssicherheit der Bundesfernstraße beeinträchtigen. Die Anwendung dieser Bestimmung setzt eine konkrete Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Straße voraus, die bloße Möglichkeit einer Beeinträchtigung genügt hierfür nicht (vgl. Marschall/Schroeter/Kastner, FStrG, § 11 Rd.Nr. 3, sowie VG Freiburg, Urteil vom 26.03.2008, Az. 1 K 894/06 (juris) zur Parallelvorschrift des § 28 Abs. 2 StrG BW). Einen entsprechenden Sachvortrag, nach dem mit Realisierung des plangegegenständlichen Autobahnausbaus eine derart konkrete Gefährdung des Straßenverkehrs eintritt, hat der Bayerische Waldbesitzerverband e.V. jedoch nicht geleistet, sondern lediglich auf die abstrakte Möglichkeit von Beeinträchtigungen durch umfallende Bäume etc. hingewiesen. Im Übrigen hat nach geltender Rechtsprechung derjenige, der die Verfügungsgewalt über ein Grundstück ausübt, im Rahmen seiner Verkehrssicherungspflicht dafür zu sorgen, dass von den dort stehenden Bäumen keine Gefahr für andere ausgeht, der Baumbestand vielmehr so angelegt ist, dass er im Rahmen des nach forstwissenschaftlichen Erkenntnissen Möglichen gegen Windbruch und Windwurf, insbesondere aber auch gegen Umstürzen aufgrund fehlender Standfestigkeit gesichert ist (vgl. BGH, Urteil vom 31.05.1988, Az. VI ZR 275/87; Urteil vom 21.03.2003, Az. V ZR 319/02, NJW 2003, 1732; OLG Hamm, Urteil vom 30.03.2007, Az. 13 U 62/06, NuR 2007, 845). Eine für den Eigentümer erhöhte Verkehrssicherungspflicht durch eine - hier gar nicht vorliegende - neue Anschneidung eines Waldgrundstücks im Zuge einer Straßenbaumaßnahme kann sich allenfalls auf die Höhe der für die Inanspruchnahme des Grundstücks zu leistenden Entschädigung auswirken. Diese ist jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Weiterhin brachte der Bayerische Waldbesitzerverband mit Schreiben vom 04.08.2009 vor, dass durch den plötzlichen Freistand der umgebenden Bäume bei Rodung des Baugrundstückes Schäden durch Sonneneinstrahlung und Sturmereignisse zu befürchten seien. Hier sei in den nachgeordneten Verfahren im Rahmen von Schadensersatzzahlungen ein entsprechender



Ausgleich zu schaffen. Gleiches gelte für Dürreschäden infolge der Grundwasserabsenkung.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf nachvollziehbar, dass die angesprochenen Beeinträchtigungen durch die Ausbaumaßnahme nicht zu erwarten seien, schließlich finden Rodungen in Waldflächen nicht statt. Schließlich wurde vonseiten des Vorhabensträgers zu Recht auf das nachfolgende Entschädigungsverfahren bzw. die Verhandlungen zwischen den Grundstückseignern und dem Vorhabensträger verwiesen.

Angesichts der Tatsache, dass im vorliegenden Fall keine Waldflächen gerodet werden, bestand aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein Anlass, hier entsprechende Schutzauflagen anzuordnen. Auch eine neue Waldrand- und Waldsaubepflanzung ist entbehrlich. Zur angesprochenen Grundwasserabsenkung kann auf die Ausführungen unter C 3.8.1.3.3 verwiesen werden. Diesbezügliche Anhaltspunkte sind jedoch nicht konkret ersichtlich.

Außerdem forderte der Bayerische Waldbesitzerverband, dass durch geeigneten Ersatz der Anschluss der Waldflächen an das bestehende Verkehrsnetz wiederhergestellt werden müsse, wenn infolge des gegenständlichen Vorhabens Wege unbrauchbar würden. Bei der Dimensionierung neuer Waldwege müsse auf die Befahrbarkeit mit Lastkraftwagen und Forstmaschinen von über 40 t Gesamtgewicht und 3,50 m Breite geachtet werden.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 04.09.2009 treffend entgegen, dass Wege, die unmittelbar der Erschließung von Waldflächen dienen, durch das gegenständliche Vorhaben nicht betroffen sind. Außerhalb der BAB A 3 sind lediglich die öffentlichen Feld- und Waldwege BWV lfd.Nrn. 6 und 8 randlich betroffen (Unterlage 7.2). Die Abmessungen dieser Wege richten sich nach dem Bestand, die Wegabmessungen sind detailliert in Unterlage 6.1, Blatt 3, und in der Unterlage 7.2 beschrieben. Weiter wies der Vorhabensträger zu Recht darauf hin, dass nur ein Anspruch auf Wiederherstellung der Wege entsprechend dem vorherigen Bestand besteht. Danach werden die neuen bzw. zu verlegenden Wege hinsichtlich der Belastbarkeit nach den RLW 99 dimensioniert. Die Bemessung der Befahrbarkeit der Wege erfolgt mit "mittlerer" Beanspruchung – und damit nicht schlechter als vor der Baumaßnahme. Die maßgebliche Achslast für diese mittlere Beanspruchung beträgt 5 t mit gelegentlicher Belastung bis 11,5 t. Eine darüber hinausgehende Verbesserung der Wege ist nur möglich, wenn der dortige Baulastträger die zusätzlichen Kosten übernimmt.

Schließlich forderte der Bayerische Waldbesitzerverband mit Schreiben vom 04.09.2009, dass die betroffenen Waldbesitzer über den Zeitplan und den Fortgang der Bauarbeiten zu informieren sei. Dadurch werde gewährleistet, dass es zu keinen Behinderungen in der Waldbewirtschaftung komme.

Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 04.09.2009 zu, dass die Waldbesitzer informiert werden, soweit ihr Grundstück betroffen ist. Der allgemeine Baubeginn könne der Presse entnommen werden. Im Übrigen wird auf die Auflage A 3.7.8 Bezug genommen.

Schließlich sind vom Vorhaben auch keine Bannwaldflächen betroffen, sodass neben der naturschutzrechtlich gebotenen Kompensation kein gesonderter Ausgleich nach dem Bayerischen Waldgesetz notwendig ist.

Die aufgezeigten Auswirkungen auf die Belange der Forstwirtschaft entfalten damit im Ergebnis kein Gewicht, das geeignet wäre, die für das Vorhaben sprechenden Belange zu überwiegen.

#### 3.7.10 Fischerei

Der Fachberater und Sachverständige für Fischerei beim Bezirk Unterfranken teilte mit Schreiben vom 10.07.2009 mit, dass sich im öffentlichen fischereilichen Interesse gegen das gegenständliche Vorhaben keine Einwendungen ergeben. Hinsichtlich seiner Forderung zur Bauausführung im Rahmen der Arbeiten im und am Gewässerbett des Rotamergrabens wird auf die Ausführungen unter C 3.7.7.2 Bezug genommen.

Den öffentlichen Belangen der Fischerei kommt, soweit dem Vorhaben seitens der Träger öffentlicher Belange nicht vorbehaltlos zugestimmt wurde bzw. den Forderungen nicht durch Nebenbestimmungen Rechnung getragen wurde, allenfalls geringes Gewicht gegen die Planung zu, die deren Ausgewogenheit jedoch nicht in Frage stellen.

#### 3.7.11 Jagdwesen

Zum öffentlichen Belang Jagdwesen wurden im Planfeststellungsverfahren keine Einwendungen erhoben.

Ergänzend ist aber zu erwähnen, dass die Errichtung von Wildschutzzäunen dem Straßenbausträger nicht im Planfeststellungsverfahren unter Berufung auf Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG auferlegt werden kann (vgl. Marschall/Schroeter/Kastner, FStrG, Rd.Nr. 168 zu § 17).

Die Frage der Wertminderung der Jagdgebiete im Zuge des Ausbaus der BAB A 3 ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in entschädigungsrechtlichen Verfahren zu klären (vgl. BGH, Urteil vom 15.02.1996, Az. 3 ZR 143/94, DVBl. 1996, 669).

Insgesamt verbleiben letztlich gewisse Beeinträchtigungen der jagdlichen Interessen durch die Verbreiterung der Verkehrsflächen. Im Rahmen der Güterabwägung entwickeln die öffentlichen Belange des Jagdwesens kein entscheidendes Gewicht gegen die Baumaßnahme, zumal die Vorbelastung durch die bestehende BAB A 3 zu berücksichtigen ist und eventuell entstehende Wertminderungen entschädigt werden können.

### 3.7.12

#### Denkmalpflege

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, Referat A IV, Schloss Seehof, stellte mit Schreiben vom 08.07.2009 fest, dass Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege durch das gegenständliche Vorhaben nicht berührt werden.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, Abteilung B - Praktische Bodendenkmalpflege lineare Projekte, führte mit Schreiben vom 23.07.2009 aus, dass im überplanten Trassenbereich keine Bodendenkmäler bekannt seien. Die kartierten Bodendenkmäler stellten jedoch lediglich den derzeitigen Kenntnisstand dar und gingen häufig auf zufällige Entdeckungen zurück, die bei Baumaßnahmen Prospektionen aus der Luft oder auf Begehungen auf bewirtschafteten Feldern gemacht worden seien.

Bodendenkmäler seien Hinterlassenschaften von Menschen, vor allem aus vor- und frühgeschichtlicher Zeit, und seien einzigartige Zeugnisse der bayerischen Landesgeschichte. Unter diesen Hinterlassenschaften verstehe man nicht nur Funde (Werkzeug, Geräte, Behältnisse, Bekleidung, Trachtzubehör etc.), die aus unterschiedlichsten Materialien hergestellt sein könnten, sondern auch die im Boden meist direkt unter dem Humushorizont erkennbaren und erhaltenen Gruben, Gräben, Gräber, Mauern oder auch Schichtpakete (Siedlungsschichten) etc. Funde und im Boden erhaltene auf den Menschen zurückgehende bauliche Veränderungen gäben damit direkt ein Zeugnis über Siedlungsform, Bestattungsbrauch und Wirtschaftsgrundlage ab. Indirekt seien auch Rückschlüsse auf Gesellschaftsform und religiöse Vorstellungen möglich. Diese Bodendenkmäler würden nun bereits durch das Abnehmen des Bodens, das die eigentliche Baumaßnahme vorbereite, oder durch die Bodenentnahme zerstört. Diese Beeinträchtigung entstünde sowohl baubedingt durch die Anlage der temporären Einrichtungen, z.B. der Baustraße, als auch anlagebedingt durch die Straßentrasse und natürlich auch durch in den Boden eingreifende Kompensationsmaßnahmen.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege führte mit Schreiben vom 23.07.2009 weiter aus, dass der Erhalt des archäologischen Erbes, unabhängig davon, ob es bekannt ist oder erst während der Baumaßnahme entdeckt wird, durch Umplanungen, Überdeckungen, aber auch, falls keine andere das Bodendenkmal erhaltende alternativ umsetzbar ist, durch eine fachgerechte und durch den Vorhabensträger zu finanzierende Ausgrabung zu gewährlei-

sten sei. Auf diese Weise könne das Bodendenkmal zumindest als Archivquelle erhalten werden (Art. 1, 7 und 8 DSchG). Eine Einbindung von Bodendenkmälern in Ausgleichsmaßnahmen, die mit Maßnahmen ausgeführt werden sollen, die den Boden vor Eingriffen möglichst schonten (z.B. extensive Bewirtschaftung), soll in Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bei der Auswahl der Flächen berücksichtigt werden.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege schlug daher vor, durch eine Begehung in diesem Bereich zu überprüfen, ob oberflächennah archäologische Funde erkennbar seien, die einen Hinweis auf Bodendenkmäler geben könnten. Das Ergebnis werde, sofern die Begehung durch das Personal des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege durchgeführt werden könne, so bald wie möglich mitgeteilt werden. Es sei auch möglich, durch bauvorgreifende Sondagen im Bereich der geplanten Trasse die Erhaltung, die Zeitstellung und Ausdehnung der eventuell vorhandenen Bodendenkmäler zu beurteilen und daraufhin über das weitere Vorgehen zu entscheiden. Das Ergebnis dieser vor der Ausführungsplanung durchzuführenden Begehungen und Sondagen stelle die Grundlage für die Festlegung des Ablaufs und Umfangs der bodendenkmalpflegerischen Maßnahmen in einer gemeinsamen Vereinbarung dar. Die gegebenenfalls notwendigen Schutzmaßnahmen für Bodendenkmäler seien unter der fachlichen Aufsicht des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege durchzuführen und in der Regel durch den Vorhabensträger zu veranlassen und zu finanzieren. Zur Durchführung der erforderlichen archäologischen Maßnahmen (Begehung, Dokumentation, Ausgrabung, Bergung) stünden leistungsfähige Grabungsfirmen zur Verfügung. Durch die Berücksichtigung, Planung und Umsetzung der archäologischen Sicherungsmaßnahmen, die bauvorgreifend und/oder baubegleitend ausgeführt werden könnten, werde für den Vorhabensträger Planungssicherheit erreicht. Ein weiteres Ziel sei, dass die durch die Baumaßnahmen bedrohten Bodendenkmäler vor ihrer Zerstörung dokumentiert und auf diese Weise zumindest als Archivquelle erhalten werden. Es werde daher gebeten, in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, dass Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden seien, soweit es durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich sei (z.B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen. Der Vorhabensträger soll die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf einbeziehen. Bei unvermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern habe der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirt-

schaftlichkeit 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 seien mit dem Bayerischen 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 seien im o.g. Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist dabei durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Komme eine solche Vereinbarung nicht zustande, sei eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 04.09.2009, dass eine Auseinandersetzung mit den Belangen der Bodendenkmalpflege einen Wahrscheinlichkeitsgrad voraussetzen solle, welcher die Überzeugung am Vorhandensein eines Bodendenkmals derart rechtfertige, dass bestehende Zweifel am Vorhandensein aufgrund konkreter Anhaltspunkte zurückgedrängt würden. Es gebe für den vorliegenden Planungsbereich keine konkreten Anhaltspunkte, dass Bodendenkmäler betroffen sein könnten. Etwaige Auflagen, Bedingungen und Nebenbestimmungen hätten somit nicht den erforderlichen konkreten Bezug. Die gesetzlichen Regelungen würden eingehalten, das Baustellenpersonal werde über das Verhalten bei Zufallsfunden unterrichtet.

Wer auf einem Grundstück nach Bodendenkmälern graben oder zu einem anderen Zweck Erdarbeiten auf einem Grundstück vornehmen will, obwohl er weiß, vermutet oder den Umständen nach annehmen muss, dass sich dort Bodendenkmäler befinden, bedarf der Erlaubnis. Die Erlaubnis kann versagt werden, soweit dies zum Schutz eines Bodendenkmals erforderlich ist (Art. 7 Abs. 1 DSchG). Die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis wird durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzt (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Zu den Erdarbeiten in diesem Sinne gehört auch das Anlegen einer Straße (Eberl/Martin, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 6. Auflage, Rd.Nr. 4 zu Art. 7). Wenn die beabsichtigten Erdarbeiten eine Gefahr für ein Bodendenkmal darstellen, steht es im pflichtgemäßem Ermessen, die Erlaubnis zu versagen oder eine eingeschränkte Erlaubnis (unter Nebenbestimmungen) zu erteilen. Eine Erlaubnis wird dann zu erteilen sein, wenn nach Abwägung aller Umstände (Bedeutung der beabsichtigten Erdarbeiten einerseits und der durch die Arbeiten gefährdeten Bodendenkmäler andererseits) die Belange der Bodendenkmalpflege im Einzelfall weniger bedeutsam sind als die Belange, die für das Vorhaben sprechen (Eberl/Martin, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 6. Auflage, Rd.Nr. 6 zu Art. 7).

Die für das Vorhaben sprechenden Belange (vgl. C 3.5) gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor. Die aufgezeigten, zudem überwiegend nur

vermuteten Funde haben nach den in der Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.

Als mögliche Auflage kommt in diesem Zusammenhang vor allem in Betracht, dass der Vorhabensträger eine auf seine Kosten sachgemäß durchzuführende Grabung durch das Landesamt für Denkmalpflege zur wissenschaftlichen Auswertung bzw. Bergung des Bodendenkmals zu dulden hat oder dass er selbst eine solche Grabung durch eine geeignete private Firma durchführen lassen muss. Eine Pflicht zur Tragung der Kosten der fachgerechten Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde (Sicherungsmaßnahmen) ergibt sich zwar nicht aus dem sog. Verursacherprinzip, ist aber im Rahmen der Verhältnismäßigkeit dann möglich und gerechtfertigt, wenn - wie hier - durch die geplanten Erdarbeiten Bodendenkmäler beeinträchtigt oder zerstört werden könnten (vgl. Eberl/Martin, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 6. Auflage, Rd.Nr. 8 zu Art. 7).

Daher wurde dem Vorhabensträger nach Abwägung aller Umstände aufgegeben, den Beginn von Erdarbeiten unverzüglich, spätestens zwei Monate vorher dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München, anzuzeigen, um mit dem Landesamt einvernehmlich die erforderlichen Schritte zur Vermeidung einer Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) festzulegen (A 3.2.1). Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Ausführungsplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen (A 3.8.2). Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten für eine wissenschaftliche Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den für Sicherungsmaßnahmen erforderlichen Aufwendungen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen. Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im vorgenannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen dem Vorhabensträger und dem Bayerischen Lan-

desamt für Denkmalpflege festzulegen. Im Rahmen dieser Vereinbarung kommt auch die Festschreibung eines Höchstbetrages der für Sicherungsmaßnahmen anzusetzenden Aufwendungen in Betracht. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen (vgl. A 3.8.3).

Diese Auflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der Ausführungsplanung oder der Baudurchführung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundenen Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden Belangen. Obgleich die damit angeordnete fachkundige Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde im Rahmen von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit bei der Festlegung des Umfangs der gebotenen Sicherungsmaßnahmen begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle, soweit erforderlich, auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt. Die Grundzüge des Plans werden durch diese Regelung nicht tangiert, weil durch diese Regelung für den Fall, dass - wider Erwarten - keine Einigung zwischen dem Vorhabensträger und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zustande kommt, lediglich über einzelne Schutzauflagen entschieden werden muss, die für das Vorhaben - auch angesichts der gewichtigen Belange, die für die Planung sprechen - nicht von entscheidender Bedeutung sind (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 9. Auflage, Rd.Nr. 138 zu § 74). Damit ist auch dem Postulat der Konfliktbewältigung Rechnung getragen.

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

tung der durch die Auflagen A 3.2.1, A 3.8.2 und A 3.8.3 vorgesehenen Maßnahmen.

Im Hinblick auf mögliche Zufallsfunde hat der Vorhabensträger nach der Nebenbestimmung A 3.8.1 überdies alle mit der Durchführung des Projektes betrauten Personen auf die gesetzliche Verpflichtung hinzuweisen, dass bei den Erdarbeiten auftretende Funde von Bodendenkmälern unverzüglich dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege oder der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde (Landratsamt Kitzingen) zu melden sind (Art. 8 Abs. 1 DSchG) und die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen sind, wenn nicht die zuständige untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG). Dies gilt nicht für Funde, die im Zuge von Sicherungsmaßnahmen im Sinne der Nebenbestimmung A 3.8.3 auftreten.

Der öffentliche Belang der Denkmalpflege wurde in der Umweltverträglichkeitsprüfung bereits unter C 2.3.1.9, C 2.3.2.8 und C 2.4.8 für den Bereich der Kulturgüter und sonstigen Sachgüter ausführlich behandelt. Das Ergebnis der dabei erfolgten Bewertung der Umweltauswirkungen wird an dieser Stelle in die Abwägung eingestellt. Die Belange der Denkmalpflege sind, vor allem angesichts der Ungewissheit über eine mögliche Betroffenheit bislang unbebauter Bodendenkmäler, mit hohem Gewicht gegen die Maßnahme in die Abwägung einzustellen. Dennoch sind die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme sprechenden Gründe so gewichtig, dass die Belange der Denkmalpflege diese nicht zu überwiegen vermögen. Die Ausgewogenheit der Planung ist unter Berücksichtigung der getroffenen Nebenbestimmungen gewahrt.

### 3.7.13 Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht

Abfälle, die bei Ausführung der gegenständlichen Maßnahme nicht vermieden werden können, sind zu verwerten (§ 4 Abs. 1 Nr. 2 KrW-/AbfG) oder zu beseitigen (§ 11 Abs. 1 KrW-/AbfG).

Im gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt ergibt sich ein Massenüberschuss von ca. 37.000 m<sup>3</sup>. Die überschüssigen Erdmassen sollen in den anschließenden Planfeststellungsabschnitten eingebaut werden, da zwischen dem Autobahnkreuz Biebelried bis östlich der Anschlussstelle Schlüsselfeld ein Massendefizit besteht. Die Zwischenlagerung der Erdmassen erfolgt auf Flächen des Bundes bzw. innerhalb der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen. Alternativ ist laut Planung ein anderweitige Wiederverwertung oder Entsorgung möglich (vgl. Unterlage 1, Kapitel 4.4.2). Sollte der plangegenständliche Abschnitt nicht zeitgleich mit den anschließenden Abschnitten des sechsstreifigen Ausbaus ausgeführt werden, ergibt sich für den Vor-



habensträger die Notwendigkeit, für diese Überschussmassen eine andere Möglichkeit zur (Ab-)Lagerung zu finden, die dann möglicherweise (falls die einschlägigen Tatbestände erfüllt werden) Gegenstand einer entsprechenden Planänderung zu sein hat.

Im Planfeststellungsverfahren kann auch über die Ablagerung von beim Straßenbau anfallenden Erdmassen entschieden werden. Diese sind Teil des planfestzustellenden Vorhabens i.S.d. § 1 Abs. 2 Nr. 4 FStrG (vgl. Marschall/Schroeter/Kastner, FStrG, Rd.Nr. 56 zu § 1). Beim Ausbau der BAB A 3 fällt unbelastetes Erdmaterial im gegenständlichen Abschnitt an, das als Abfall i.S.d. § 3 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Anhang I, Q16, KrW-/AbfG anzusehen ist (subjektiver Abfallbegriff). Werden diese Überschussmassen dazu verwendet, im Zusammenhang mit dem Ausbauvorhaben rechtlich gebotene oder sachlich notwendige Aufschüttungen vorzunehmen, z.B. für Lärmschutzwälle, die als aktive Lärmschutzmaßnahmen anzusehen sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG), oder für Aufschüttungen von Brückenwiderlagern, handelt es sich um die Verwertung von Abfällen (§ 3 Abs. 1 Satz 2 1. Halbsatz KrW-/AbfG). Steht dagegen die Beseitigung im Vordergrund, obwohl mit solchen Deponien auch positive Wirkungen auf den Lärmschutz und gegebenenfalls auf das Landschaftsbild verbunden sein können, wird es sich im Zweifel um Abfälle zur Beseitigung (§ 3 Abs. 1 Satz 2 2. Halbsatz KrW-/AbfG) handeln. In letzterem Fall dürfen diese Abfälle grundsätzlich nur in den dafür zugelassenen Anlagen oder Einrichtungen (Abfallbeseitigungsanlagen) abgelagert werden (§ 27 Abs. 1 Satz 1 KrW-/AbfG). Ihre Aufbringung auf die vorgesehenen Bereiche würde daher grundsätzlich die Errichtung einer Deponie i.S.v. § 3 Abs. 10 Satz 1 KrW-/AbfG darstellen, die der Planfeststellung durch die zuständige Behörde bedürfte (§ 31 Abs. 2 KrW-/AbfG). Aufgrund der aus Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG folgenden Konzentrationswirkung des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ist eine eigene abfallrechtliche Planfeststellung jedoch nicht erforderlich (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 09.12.1994, Az. 5 S 1648/94, NuR 1996, 297). Vielmehr sind Zuständigkeit, Verfahren und Entscheidungsbefugnisse bei der straßenrechtlichen Planfeststellungsbehörde konzentriert und es muss nur ein Verfahren nach den Vorschriften des FStrG als des anzuwendenden Fachplanungsgesetzes durchgeführt werden (vgl. OVG Koblenz, Urteil vom 28.10.2004, Az. 1 C 10517/04, NVwZ-RR 2005, 404).

Entsprechende Seitendeponien oder dauerhafte Lagerflächen sind konkret bislang nicht Gegenstand der Planfeststellung. Sollten entsprechende Mengen in diesem Abschnitt noch abgelagert werden, bedürfte dies einer eigenen (straßenrechtlichen) Planfeststellung.

Daher wurde dem Vorhabensträger aufgegeben, bei der Verwertung von Abfällen (z.B. Bauschutt, Bodenaushub, Oberboden, Straßenaufbruch, Ausbauasphalt, Bankettschälgut) im Rahmen der Baumaßnahme grundsätzlich die

Vorgaben der LAGA ("Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln"), das "Eckpunktepapier" des BayStMUGV (Anforderungen an die Verfüllung von Gruben und Brüchen), das LfU-Merkblatt 3.4/1 (Wasserwirtschaftliche Beurteilung der Lagerung, Aufbereitung und Verwertung von bituminösem Straßenaufbruch), den Leitfaden "Anforderungen an die Verwertung von Bauschutt in technischen Bauwerken" sowie die BBodSchV zu beachten. Für die Ablagerung inerter Abfälle (insbesondere Bodenaushub, bisheriger Fahrbahnunterbau usw.), die im Rahmen der Baumaßnahme anfallen, im Bereich der plangegegenständlichen Auffüllungen gelten die darin geregelten Anforderungen entsprechend (A 3.6.1). Werden Bankette, Oberboden oder Dämme abgetragen, ist im Hinblick auf die mögliche erhebliche Schadstoffbelastung im Bereich der Autobahn und vor allem des Bankettschälguts eine Deklarationsanalytik durchzuführen und, soweit bautechnisch möglich und vertretbar, diese obere Bodenschicht getrennt vom übrigen Abtrag zu gewinnen. Das Bankettschälgut ist unter Beachtung des Untersuchungsergebnisses zu verwerten (LAGA "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln -", Boden II.1.2) oder zu beseitigen (A 3.6.2). Soll Aushubmaterial mit einer Belastung  $> Z 0$  und  $< Z 2$  (LAGA "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln -", Boden II.1.2) mittels Wiedereinbaus verwertet, zwischengelagert oder abgelagert werden, ist der Nachweis der wasserwirtschaftlichen Eignung des jeweiligen Grundstücks zu erbringen. Für Zwischenlagerungen bis zu 14 Tagen ist kein Nachweis erforderlich (A 3.6.3).

Das Wasserwirtschaftsamt forderte mit Schreiben vom 13.08.2009, dass ein Gutachter einzuschalten sei, sofern bei Aushubarbeiten verdächtiges Material festgestellt werde. Kontaminiertes Aushubmaterial sei zu separieren und bis zum Vorliegen der Untersuchungsergebnisse in geschlossenen Containern zwischenzulagern. Das Wasserwirtschaftsamt sei in diesem Fall umgehend zu verständigen (A 3.6.4). Der Vorhabensträger widersprach dieser Forderung nicht. Insgesamt stehen abfallwirtschaftliche Belange dem Straßenbauvorhaben somit nicht entgegen.

Die Lagerung von Überschussmassen ist bei Beachtung der unter A 3.6.1 bis A 3.6.4 festgesetzten Auflagen auch außerhalb einer Deponie i.S.d. § 3 Abs. 10 KrW-/AbfG zulässig.

Des Weiteren war zu berücksichtigen, dass vorhandene Bauwerke abgebrochen und Straßenteile zurückgebaut werden müssen. Daher wurde dem Vorhabensträger unter A 3.6.5 aufgegeben, den bei Abbrucharbeiten anfallende Bauschutt (Brücken, Unter-/Überführungen, Entwässerungseinrichtungen, Durchlässe etc.) zur Klärung des möglichen Verwertungs- bzw. Entsorgungsweges den gesetzlichen Vorschriften entsprechend zu deklarieren (Leitfaden

"Anforderungen an die Verwertung von Bauschutt in technischen Bauwerken").

Darüber hinaus gehende betroffene abfallwirtschaftliche Belange sind nicht ersichtlich. Die dem Vorhabensträger auferlegten Verpflichtungen (vgl. A 3.6) stellen sicher, dass die materiell-rechtlichen Voraussetzungen des Kreislaufwirtschafts- und Abfallrechts erfüllt sind. Insbesondere ist sichergestellt, dass das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird und keine nachteiligen Wirkungen auf das Recht eines anderen zu erwarten sind.

Die Belange der Abfallrechtswirtschaft sind mit hohem Gewicht gegen die Maßnahme in die Abwägung einzustellen. Dennoch sind die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme sprechenden Gründe so gewichtig, dass die Belange der Abfallwirtschaft diese nicht zu überwiegen vermögen.

#### 3.7.14 Träger von Versorgungsleitungen

Als öffentliche Belange sind im Rahmen der Abwägung im Planfeststellungsverfahren auch die Interessen der Träger der öffentlichen Ver- und Entsorgung, die im Bereich der Straßenbaumaßnahme Leitungen, Kabel o.ä. betreiben, zu berücksichtigen. Dabei wird hier grundsätzlich nur auf das "Ob" und das "Wie" der Leitungsänderungen eingegangen, nicht jedoch z.B. über die Kostentragung entschieden, die sich nach bürgerlichem Recht bzw. nach bestehenden oder noch zu treffenden vertraglichen Vereinbarungen richtet (vgl. § 8 Abs. 10 FStrG). Etwas anderes gilt für die Kostentragung bei Änderungen an Fernmeldeleitungen, die sich nach dem TKG bestimmt.

##### 3.7.14.1 N-ERGIE Netz GmbH

Mit Schreiben vom 13.07.2009 teilte die N-ERGIE Netz GmbH mit, dass ihre Versorgungsanlagen in den Planfeststellungsunterlagen richtig eingetragen seien. Die 20-kV-Freileitung sowie das 20-kV-Kabel verliefen außerhalb des Planfeststellungsbereiches und müssten nicht angepasst oder umgelegt werden. Es werde jedoch darauf hingewiesen, dass im Bereich dieser Versorgungsanlagen keine Baustelleneinrichtungen oder Materiallager eingerichtet werden dürften. Schließlich sei rechtzeitig vor Baubeginn (mindestens acht Wochen vorher) eine Einweisung erforderlich, um die Sicherheitsbestimmungen für die 20-kV-Freileitung und für das Kabel während der Baumaßnahme (Einsatz von Baufahrzeugen) einhalten zu können.

Der Vorhabensträger stimmte mit Schreiben vom 04.09.2009 beiden Forderungen zu (vgl. A 3.10.1.1 und A 3.10.1.2).

#### 3.7.14.2 E.ON Ruhrgas AG (Ferngas Nordbayern GmbH)

Im Auftrag der E.ON Ruhrgas AG bzw. der Ferngas Nordbayern GmbH teilte die PLEdoc GmbH mit Schreiben vom 04.08.2009 mit, dass die Ferngasleitung FGN LNr. 1/35 lage- und höhenmäßig richtig dargestellt sei. Gegen die Anmerkungen des Bauwerksverzeichnisses (Ifd.Nr. 14, Unterlage 7.2) bestünden keine grundsätzlichen Einwendungen. Es werde jedoch darauf hingewiesen, dass im Schutzbereich vorgesehene Begleitmaßnahmen (z.B. die Einrichtung von Baustraßen oder Lagerflächen) frühzeitig vor Baubeginn mit dem örtlich zuständigen Leitungsbetrieb (Betriebsstelle Rimpär der E.ON Ruhrgas AG) abzustimmen seien, was der Vorhabensträger mit Schreiben vom 04.09.2009 zusicherte (vgl. A 3.10.2).

Bei Bau-km 304+043 kreuzt eine bestehende Ferngasleitung mit Betriebsgabel der Ferngas Nordbayern GmbH die Autobahn. Eine Anpassung oder Änderung der Ferngasleitung ist im Rahmen der gegenständlichen Maßnahme nicht erforderlich.

#### 3.7.14.3 Abwägung

Die Träger der betroffenen Leitungen haben keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung vorgetragen, sondern vielmehr Ausführungsmodalitäten angesprochen. Den Belangen der Träger von Ver- und Entsorgungsleitungen wird durch die festgestellte Planung, die auch die Nebenbestimmungen sowie die genannten Zusagen des Vorhabensträgers umfasst, Rechnung getragen. Im Rahmen der Gesamtabwägung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange entwickeln sie daher kein großes Gewicht zu Lasten der Baumaßnahme.

#### 3.7.15 Belange des Brand- und Katastrophenschutzes

Der Fachberater Brand- und Katastrophenschutz bei der Regierung von Unterfranken forderte mit Schreiben vom 07.07.2009, dass die Zufahrt für Feuerwehrfahrzeuge zu den Baustellen sowie die Betriebsumfahrt sowohl während der Bauzeit als auch nach Abschluss der Bauarbeiten für Feuerwehrfahrzeuge mit mindestens 10 t Achslast, einer Breite von 2,50 m und einer Höhe von 3,50 m möglich sein müsse. Die Kreisbrandinspektion des Landkreises Kitzingen und die alarmierende Stelle, das Amt für Zivil- und Brandschutz der Stadt Würzburg (zukünftige integrierte Leitstelle) seien hierzu rechtzeitig zu beteiligen.

Der Vorhabensträger führte dazu mit Schreiben vom 04.09.2009 nachvollziehbar aus, dass bauablaufbedingt während der Bauarbeiten nicht zu jedem Zeitpunkt eine uneingeschränkte Zufahrt zur Baustelle und zur Betriebsum-

fahrt gewährleistet werden könne. Die Baustellen seien aber für Baufahrzeuge und Feuerwehr grundsätzlich erreichbar. Informationen hierzu würden bei einer Bauablaufbesprechung und bei weiteren Gelegenheiten auch an die Kreisbrandinspektion des Landkreises Kitzingen und die alarmierende Stelle gegeben (vgl. A 3.9.1).

Weiter forderte der Fachberater für Brand- und Katastrophenschutz bei der Regierung von Unterfranken, dass die Löschwasserversorgung sichergestellt sein müsse, sowohl für die vorhandenen Schutzobjekte (Betriebsgebäude) als auch für die Baustellen. Falls Wasserleitungen und damit zusammenhängend auch Hydranten abgesperrt, abgebaut oder verlegt würden, seien dafür Ersatzmaßnahmen vorzusehen. Die Kreisbrandinspektion des Landkreises Kitzingen und die alarmierende Stelle, das Amt für Zivil- und Brandschutz der Stadt Würzburg (zukünftige integrierte Leitstelle) seien über solche Maßnahmen zu informieren bzw. zu beteiligen.

Der Vorhabensträger erwiderte dazu mit Schreiben vom 04.09.2009, dass die Baumaßnahme nicht in eventuell vorhandene Löschwasserversorgungen eingreife. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wiegen die Belange hinsichtlich des Brand- und Katastrophenschutzes - auch hinsichtlich der Löschwasserversorgung - so schwer, dass dem Vorhabensträger trotzdem zur Klarstellung entsprechende Vorgaben gemacht wurden, falls wider Erwarten doch dahingehende Maßnahmen erforderlich sein sollten (vgl. A 3.9.2).

Die Brand- und Unfallmeldung müsse, so der Fachberater für Brand- und Katastrophenschutz bei der Regierung von Unterfranken mit Schreiben vom 07.07.2009, auch für die Bauzeit sichergestellt sein, was der Vorhabensträger mit Schreiben vom 04.09.2009 entsprechend den bauberufsgenossenschaftlichen Vorschriften für die Zeit der Bauarbeiten zusicherte (vgl. A 3.9.3).

Schließlich machte der Fachberater für Brand- und Katastrophenschutz bei der Regierung von Unterfranken mit Schreiben vom 07.07.2009 darauf aufmerksam, dass die betroffenen Feuerwehren und die für die Feuerwehralarmierung zuständigen Stellen rechtzeitig zu informieren seien, falls im Zuge der Baumaßnahmen bestehende Anschlussstellen und Auffahrten oder auch andere Straßen und Verkehrswege (Betriebsumfahrt) gesperrt würden und nicht benutzt werden könnten. Das Gleiche gelte auch für die Kreisbrandinspektion des Landkreises Kitzingen.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 04.09.2009, dass über konkrete beabsichtigte Straßensperrungen die jeweiligen Straßenbau- lastträger und die Straßenverkehrsbehörde i.S.d. § 14 FStrG vorab informiert würden, es seien allerdings nur kurzfristige Sperrungen vorgesehen. Sperrungen im Wegenetz seien absehbar und können frühzeitig im Rahmen der Bauablaufbesprechung und ähnliches mitgeteilt werden (vgl. A 3.9.4).

Im Ergebnis ist den Belangen des Brand- und Katastrophenschutzes hinreichend Rechnung getragen. Seine Belange wiegen nicht so schwer, dass sie die für das Vorhaben sprechenden Belange überwiegen, trotzdem wiegen sie so schwer, dass dem Vorhabensträger entsprechende Vorgaben gemacht werden konnten.

3.7.16 Kommunale Belange

3.7.16.1 Landkreis Kitzingen

Der betroffene Landkreis Kitzingen hat keine Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben.

3.7.16.2 Stadt Dettelbach

Die Stadt Dettelbach führte mit Schreiben vom 04.08.2009 aus, dass im Zuge der Baumaßnahme die Beanspruchung von verschiedenen städtischen Wegen durch den Vorhabensträger vorgesehen sei. Insbesondere bei einer Beanspruchung von ausgebauten Wirtschaftswegen für An- und Abtransport würden Bedenken erhoben. Der Ausbaustandard dieser Wege (Breite, Unterbau usw.) sei nicht geeignet, einen entsprechenden Schwerlastverkehr zu bewältigen. In diesem Zusammenhang werde angeregt, die Zu- und Abfahrt über nicht ausgebaute Wege zu führen und diese entsprechend den Bedürfnissen herzurichten. Nähere Einzelheiten seien mit der Stadt Dettelbach in diesem Zusammenhang im Vorgriff auf die Baumaßnahme noch abzustimmen. Gleichzeitig werde der Abschluss einer Sondervereinbarung gefordert, in der das Maß und der Umfang der beabsichtigten Beanspruchung, die vorgesehene Nutzung sowie der dauernde Unterhalt und die Gewährleistung für eventuelle Schäden an den betroffenen Weg- und Seitenflächen geregelt würden.

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 04.09.2009 zu Recht darauf hin, dass die Sondernutzung an sonstigen öffentlichen Straßen sich ausschließlich nach bürgerlichem Recht richtet (Art. 56 BayStrWG). Diese Wege sind, soweit sie zur Durchführung der Baumaßnahme benötigt werden und die Nutzung über den Gemeingebrauch hinausgeht, in den Grunderwerbsunterlagen als vorübergehende Inanspruchnahme gekennzeichnet. Vor Baubeginn wird der Stadt Dettelbach mitgeteilt, welche Straßen und Wege von einer Sondernutzung betroffen sind. Der Zustand der betroffenen Straßen und Wege wird zum Zweck der Beweissicherung festgehalten. Der Stadt Dettelbach wird dabei Gelegenheit zur Teilnahme gegeben. Die betroffenen Straßen und Wege werden nach Durchführung der Baumaßnahme wieder in den ursprünglichen Zustand oder einen gleichwertigen Zustand versetzt, der im Zuge der Beweissicherung festgehalten wurde (vgl. A 3.7.2 und A 9). Der Vorhabensträger legte weiter

mit Schreiben vom 04.08.2009 dar, dass hierzu im Bauwerks- bzw. Grunderwerbsverzeichnis getroffenen Regelungen ausreichend seien und daher der Abschluss einer zusätzlichen Sondervereinbarung entbehrlich sei.

Vonseiten der Planfeststellungsbehörde ist hierzu anzumerken, dass - wie der Vorhabensträger zu Recht mit Schreiben vom 04.09.2009 ausführt - hier Sondernutzungen erfolgen, die sich ausschließlich nach dem privaten Recht richten. Eine solche Sondernutzungserlaubnis nach Privatrecht kann im Gegensatz zu denen nach öffentlichem Recht nicht durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzt werden, da dieser nur öffentlich-rechtliche Belange regelt (vgl. § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 2 BayVwVfG). Insoweit bedarf es durchaus noch einer Vereinbarung mit der Stadt Dettelbach hinsichtlich der Sondernutzungen. Soweit die entsprechenden Wege als vorübergehende Inanspruchnahme in den Grunderwerbsunterlagen aufgeführt sind, dient dies lediglich dazu, im Falle eines Scheiterns der Verhandlungen mit der betreffenden Gemeinde die Nutzung auch im Wege der Enteignung zu ermöglichen. Auf die Ausführungen unter C 4.2 wird ergänzend Bezug genommen.

Hinsichtlich des Vorbringens der Stadt Dettelbach zur Beanspruchung und der Unterhaltlast des Rotamergrabens wird auf die Ausführungen unter C 3.7.7.3 Bezug genommen, zu den lärmtechnischen Forderungen der Stadt auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.3 und zur Frage der Belastung der autobahnnahen landwirtschaftlichen Flächen auf die Ausführungen unter C 3.7.8.3.

Schließlich wies die Stadt Dettelbach mit Schreiben vom 04.08.2009 darauf hin, dass ihre Stellungnahme noch keine Zustimmung zum Erwerb der in den Grunderwerbsunterlagen dargestellten dauerhaft bzw. vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen der Stadt darstelle.

Der Vorhabensträger verwies mit Schreiben vom 04.09.2009 in der Sache zu Recht auf die anstehenden Verhandlungen zwischen der Stadt Dettelbach und ihm bzw. auf das anstehende Entschädigungsverfahren.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass eine Stadt nicht Sachwalterin der Allgemeinheit ist, sondern - neben ihrer Position als Grundeigentümerin - nur ihre vom gemeindlichen Selbstverwaltungsrecht getragenen Belange im eigenen Namen geltend machen und verlangen kann, dass ihre Selbstverwaltungs- und Eigentumsrechte ordnungsgemäß in die Abwägung eingestellt werden. Eine Stadt kann also nicht etwa allgemein Mängel des Immissionsschutzes oder des Naturschutzes rügen; sie kann sich auch nicht generell gegenüber einer Fachplanung auf eine fehlende Planrechtfertigung oder ein fehlerhaftes Raumordnungsverfahren berufen. Dies gilt selbst dann, wenn städtisches Grundeigentum für das geplante Vorhaben in Anspruch genommen wird. Weder aus Art. 28 Abs. 2 GG noch aus Art. 11 Abs. 2 BV folgt ein Anspruch der Stadt auf umfassende Überprüfung einer die Stadt

betreffenden Planung unter allen in Betracht kommenden rechtlichen Gesichtspunkten (vgl. zum Ganzen BVerwG, Beschluss vom 15.04.1999, Az. 4 VR 18.98, NVwZ-RR 1999, 554, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 12.99, NVwZ 2001, 1160, Beschluss vom 05.11.2002, Az. 9 V R 14.02, DVBl. S. 211, BayVGh, Urteil vom 19.04.2005, Az. 8 A 02.40058, BayVBl. 2006, 403, jeweils m.w.N.).

Schließlich ist die Stadt Dettelbach selbst durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben in ihrem Eigentum (Straßen, Wege und sonstige Flächen) betroffen. Im Einzelnen wird auf die Grunderwerbsverzeichnisse und (Unterlage 14.2) Bezug genommen.

Bezüglich der Inanspruchnahme von Grund und Boden hat es die Stadt Dettelbach hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden worden ist und sie deshalb gezwungen ist, gegen Entschädigung vorübergehend oder endgültig auf ihr Eigentum zu verzichten bzw. die notwendigen Sondernutzungen an öffentlichen Feld- und Waldwegen (als vorübergehende Inanspruchnahme in den Grunderwerbsunterlagen gekennzeichnet) nach Privatrecht zuzulassen. Dies gilt auch für die Inanspruchnahme von Flächen für die Durchführung landschaftspflegerischer Begleitmaßnahmen. Die Regulierung des Grunderwerbs bzw. der Benutzung öffentlicher Feldwege bleibt einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Die Nutzung der betroffenen Feld- und Waldwege über den Gemeingebrauch hinaus nach privatem Recht kann u.U. auch durch Enteignung erzwungen werden, wenn der Zweck der Nutzung dem Allgemeinwohl dient (Kodal/Krämer, Straßenrecht, Rd.Nr. 6.5 zu Kapitel 27). Hinsichtlich der Sondernutzung an öffentlichen Feld- und Waldwegen wird ergänzend auf die Ausführungen unter C 4.2 verwiesen.

Die für das Vorhaben sprechenden Gründe überwiegen die eigentumsrechtlichen Interessen der Stadt Dettelbach erheblich, zumal teilweise gemeindliche Wegegrundstücke und Gräben in Anspruch genommen werden, die ohnehin bereits einer - die privatrechtlichen Rechtsbeziehungen überlagernden - öffentlichen Zweckbindung unterliegen, wodurch sich das Gewicht der durch die Planung ausgelösten eigentumsrechtlichen Folgen mindert (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, Az. 4 A 18.99, DVBl. 2001, 386). Die verfassungsrechtliche Stellung der Gemeinden bzw. des gemeindlichen Eigentums nach bayerischem Recht ändert nichts an dieser Feststellung (vgl. dazu näher BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 12.99, NVwZ 2001, 1160, unter Hinweis auf BayVGh, Urteil vom 05.07.1994, Az. 8 A 93.40054, BayVBl. 1995, 50).

Insgesamt ist festzuhalten, dass das in die Abwägung einzustellende Vorbringen der Stadt Dettelbach - soweit es sich um rügefähige, vom Selbstverwaltungsrecht gedeckte gemeindliche Belange bzw. um rechtlich geschützte Eigentümerinteressen handelt, die eine Gemeinde geltend machen kann - nicht



geeignet ist, die Ausgewogenheit der Planung in Frage zu stellen. Die gemeindlichen Belange genießen jedenfalls keinen Vorrang im Vergleich zu den für das Vorhaben sprechenden Belangen.

Die kommunalen Belange der Stadt Dettelbach werden - auch unter Berücksichtigung der Betroffenheit im städtischen Eigentum - in die Abwägung eingestellt, ohne dass ihnen entscheidendes Gewicht gegen die Planung zukommt. Insgesamt sind die Einwendungen zurückzuweisen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen worden ist oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

### 3.7.16.3 Gemeinde Mainstockheim

Die Gemeinde Mainstockheim brachte mit Schreiben vom 30.07.2009 hinsichtlich der schalltechnischen Berechnungen und der aus ihrer Sicht notwendigen Lärmschutzwand auf der Mainbrücke Dettelbach verschiedene Punkte vor. Auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.3 wird Bezug genommen.

Weiterhin forderte die Gemeinde Mainstockheim mit Schreiben vom 30.07.2009, dass der Feldweg Fl.Nr. 2260 der Gemarkung Mainstockheim während der gesamten Bauzeit befahrbar sein müsse. Für die vorübergehend in Anspruch genommene Fläche sei vor dem Baubeginn ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 04.09.2009 nachvollziehbar, dass aufgrund des Ausbaus des Feldweges dieser während der Bauzeit von Bau-km des Feldweges 0+62,50 bis Bau-km 0+157 gesperrt werden müsse. Eine Aufrechterhaltung der Befahrbarkeit in diesem Bereich sei nicht möglich. Die anliegenden Grundstücke seien jedoch weiterhin über den Weg Fl.Nr. 2266 der Gemarkung Mainstockheim und Fl.Nr. 619 der Gemarkung Bibergau erschlossen. Für die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen würden zum Baubeginn gemeinsam mit der Gemeinde ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt.

In diesem Zusammenhang kann auf die Ausführungen unter C 3.7.8.2 und auf die Nebenbestimmungen unter A 3.7.1 bis A 3.7.5 Bezug genommen werden.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass eine Gemeinde nicht Sachwalterin der Allgemeinheit ist, sondern - neben ihrer Position als Grundeigentümerin - nur ihre vom gemeindlichen Selbstverwaltungsrecht getragenen Belange im eigenen Namen geltend machen und verlangen kann, dass ihre Selbstverwaltungs- und Eigentumsrechte ordnungsgemäß in die Abwägung eingestellt werden. Eine Gemeinde kann also nicht etwa allgemein Mängel des Immissionsschutzes oder des Naturschutzes rügen; sie kann sich auch nicht generell gegenüber einer Fachplanung auf eine fehlende Planrechtfertigung oder ein fehlerhaftes Raumordnungsverfahren berufen. Dies gilt

selbst dann, wenn städtisches Grundeigentum für das geplante Vorhaben in Anspruch genommen wird. Weder aus Art. 28 Abs. 2 GG noch aus Art. 11 Abs. 2 BV folgt ein Anspruch der Gemeinde auf umfassende Überprüfung einer die Gemeinde betreffenden Planung unter allen in Betracht kommenden rechtlichen Gesichtspunkten (vgl. zum Ganzen BVerwG, Beschluss vom 15.04.1999, Az. 4 VR 18.98, NVwZ-RR 1999, 554, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 12.99, NVwZ 2001, 1160, Beschluss vom 05.11.2002, Az. 9 V R 14.02, DVBl. S. 211, BayVGH, Urteil vom 19.04.2005, Az. 8 A 02.40058, BayVBl. 2006, 403, jeweils m.w.N.).

Schließlich ist die Gemeinde Mainstockheim selbst durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben in ihrem Eigentum (Straßen, Wege und sonstige Flächen) betroffen. Im Einzelnen wird auf die Grunderwerbsverzeichnisse und (Unterlage 14.2) Bezug genommen.

Bezüglich der Inanspruchnahme von Grund und Boden hat es die Gemeinde Mainstockheim hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden worden ist und sie deshalb gezwungen ist, gegen Entschädigung vorübergehend oder endgültig auf ihr Eigentum zu verzichten bzw. die notwendigen Sondernutzungen an öffentlichen Feld- und Waldwegen (als vorübergehende Inanspruchnahme in den Grunderwerbsunterlagen gekennzeichnet) nach Privatrecht zuzulassen. Dies gilt auch für die Inanspruchnahme von Flächen für die Durchführung landschaftspflegerischer Begleitmaßnahmen. Die Regulierung des Grunderwerbs bzw. der Benutzung öffentlicher Feldwege bleibt einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Die Nutzung der betroffenen Feld- und Waldwege über den Gemeingebrauch hinaus nach privatem Recht kann u.U. auch durch Enteignung erzwungen werden, wenn der Zweck der Nutzung dem Allgemeinwohl dient (Kodal/Krämer, Straßenrecht, Rd.Nr. 6.5 zu Kapitel 27). Hinsichtlich der Sondernutzung an öffentlichen Feld- und Waldwegen wird ergänzend auf die Ausführungen unter C 4.2 verwiesen.

Die für das Vorhaben sprechenden Gründe überwiegen die eigentumsrechtlichen Interessen der Gemeinde Mainstockheim erheblich, zumal teilweise gemeindliche Wegegrundstücke und Gräben in Anspruch genommen werden, die ohnehin bereits einer - die privatrechtlichen Rechtsbeziehungen überlagernden - öffentlichen Zweckbindung unterliegen, wodurch sich das Gewicht der durch die Planung ausgelösten eigentumsrechtlichen Folgen mindert (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, Az. 4 A 18.99, DVBl. 2001, 386). Die verfassungsrechtliche Stellung der Gemeinden bzw. des gemeindlichen Eigentums nach bayerischem Recht ändert nichts an dieser Feststellung (vgl. dazu näher BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 12.99, NVwZ 2001, 1160, unter Hinweis auf BayVGH, Urteil vom 05.07.1994, Az. 8 A 93.40054, BayVBl. 1995, 50).

Insgesamt ist festzuhalten, dass das in die Abwägung einzustellende Vorbringen der Gemeinde Mainstockheim - soweit es sich um rügefähige, vom Selbstverwaltungsrecht gedeckte gemeindliche Belange bzw. um rechtlich geschützte Eigentümerinteressen handelt, die eine Gemeinde geltend machen kann - nicht geeignet ist, die Ausgewogenheit der Planung in Frage zu stellen. Die gemeindlichen Belange genießen jedenfalls keinen Vorrang im Vergleich zu den für das Vorhaben sprechenden Belangen.

Die kommunalen Belange der Gemeinde Mainstockheim werden - auch unter Berücksichtigung der Betroffenheit im gemeindlichen Eigentum - in die Abwägung eingestellt, ohne dass ihnen entscheidendes Gewicht gegen die Planung zukommt. Insgesamt sind die Einwendungen zurückzuweisen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen worden ist oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

#### 3.7.16.4 Abwägung

Den Belangen der durch das Straßenbauvorhaben betroffenen Kommunen trägt die Planung so weit wie möglich Rechnung. Positiv ist insbesondere die nach Vollendung der Ausbaumaßnahme zu erwartende verkehrliche Entlastung einzelner Gemeinden bzw. Gemeindeteile zu sehen.

Demgegenüber sind jedoch zulasten der Baumaßnahme gewisse Beeinträchtigungen der Kommunen durch das Vorhaben gegeben, die mit unterschiedlichem Gewicht in die Abwägung einzustellen sind.

Außer Betracht bleiben hier allerdings Aspekte, die die Kommunen weder als Grundeigentümer noch in ihrem Selbstverwaltungsrecht betreffen, sondern die von einzelnen Gemeinden quasi als Sachwalter der Allgemeinheit bzw. als Träger öffentlicher Belange vorgetragen wurden. Denn Kommunen können keine allgemeine Rechtmäßigkeitskontrolle unter allen rechtlichen Gesichtspunkten im Planfeststellungsverfahren verlangen, sondern nur, dass ihre Selbstverwaltungs- und Eigentumsrechte ordnungsgemäß in die Abwägung eingestellt werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 12.99, NVwZ 2001, 1160; Urteil vom 15.04.1999, Az. 4 VR 18/98, NVwZ-RR 1999, 554; BayVGh, Urteil vom 19.04.2005, Az. 8 A 02.40058, NuR 2005, 592).

Insgesamt gesehen entwickeln die verbleibenden Beeinträchtigungen kommunaler Belange kein solches Gewicht, dass sie die positiven Aspekte der Planung aufzuwiegen vermögen.

### 3.7.17 Sonstige Belange

Weitere Träger öffentlicher Belange haben sich nicht geäußert oder mitgeteilt, dass Einwendungen nicht veranlasst bzw. ihre Belange nicht beeinträchtigt oder von ihnen wahrzunehmende Aufgaben überhaupt nicht berührt sind.

Die Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München, teilte mit Schreiben vom 12.08.2009 mit, dass die A 3 Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes sei, weswegen auf die Gültigkeit der "Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge" hingewiesen werde. Grundsätzliche Einwände beständen nicht.

Auch das Wasser- und Schifffahrtsamt Schweinfurt wies mit Schreiben vom 09.07.2009 hin, dass das gegenständliche Vorhaben Belange der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung nicht berühre. Die Entwässerung des geplanten Autobahnabschnitts erfolge in den Rotamergraben, der selber im Bereich der Mainbrücke Dettelbach in den Main münde. Durch die leicht erhöhte Abflussmenge aufgrund der Entwässerung der Autobahn würden keine Auswirkungen auf die Schifffahrt erwartet.

Das Polizeipräsidium Unterfranken (Schreiben vom 09.07.2009) bzw. die Verkehrspolizeiinspektion Würzburg-Biebelried (Schreiben vom 08.07.2009) teilten mit, dass aus polizeilicher Sicht und im Rahmen der Verkehrssicherheit der Ausbau befürwortet werde. Da die Richtungsfahrbahn Frankfurt bereits ausgebaut sei, dürfte es auch während der Bauphase für die Aufnahme einer 4/0-Verkehrsführung keine Probleme geben, da ausreichende Fahrstreifen zur Verfügung stünden.

### 3.8 Würdigung und Abwägung privater Belange

Das im Rechtsstaatsprinzip verwurzelte planerische Abwägungsgebot verlangt von der Planfeststellungsbehörde, neben den vom Vorhaben berührten öffentlichen auch die privaten Belange mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung einzustellen. Herausragende Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang dem Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG) im Hinblick auf den Schutz der Gesundheit (z.B. vor Lärm oder Abgasen) sowie dem verfassungsrechtlich garantierten Schutz des Eigentums (Art. 14 GG) zu.

Im Planfeststellungsbeschluss können neben Auflagen zum Wohl der Allgemeinheit auch solche Schutzvorkehrungen und Schutzauflagen festgesetzt werden, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer, d.h., zum Schutz privater Belange, erforderlich sind (vgl. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Sind solche Vorkehrungen oder die Festsetzung von Schutzauflagen

lagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (vgl. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, d.h., eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind, und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen. Die Entscheidung zwischen mehreren geeigneten Maßnahmen kann - mit der gebotenen Rücksichtnahme - im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit getroffen werden. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 voraus (Surrogat-Prinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, Az. 4 A 39.95, NJW 1997, 142).

### 3.8.1 Private Belange von allgemeiner Bedeutung

#### 3.8.1.1 Gesundheitsschutz, Immissionsschutz

Der Staat darf keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen, die im Ergebnis einen nicht zu rechtfertigenden Eingriff in die durch die Grundrechte nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 und Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG geschützten Rechtsgüter Gesundheit und Eigentum auslösen. Die Grenze für Lärmimmissionen, bei der ein solch schwerwiegender Eingriff in Betracht kommt, liegt dort, wo die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Bundesgerichtshofs übereinstimmend von einer sog. "enteignenden Wirkung" ausgeht; diese Schwelle ist für ein allgemeines Wohngebiet bei Werten von 70 bis 75 dB(A) tagsüber und von 60 bis 65 dB(A) nachts anzusetzen (vgl. C 2.4.1.1). Als Anhaltspunkt können hier insoweit auch die in den VLärmSchR 97 festgelegten Lärmsanierungswerte herangezogen werden. Gegebenenfalls sind in diesem Zusammenhang auch Ansprüche auf Übernahme von Anwesen durch den Straßenbaulastträger zu prüfen.

Im vorliegenden Fall ist - auch im Sinne einer Gesamtlärmbetrachtung aller relevanten Lärmquellen - kein mittelbar enteignender bzw. gesundheitsschädigender Eingriff aufgrund der von der ausgebauten BAB A 3 in diesem Abschnitt ausgehenden Lärmimmissionen anzunehmen. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2 verwiesen.

Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit zur Autobahn an Wert verliert, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers. Derartige Wertminderungen werden deshalb nicht von § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 3 Satz 3 BayVwVfG erfasst. Die darin liegende Beschränkung des finanziellen Ausgleichs ist mit Art. 14 GG vereinbar. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches

Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Kein Grundstückseigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfelds vertrauen. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Ergibt eine Gesamtschau aller Beeinträchtigungen, dass eine weitere Nutzung des Grundstücks als unzumutbar erscheint, können die Betroffenen auf der Grundlage von § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG die Übernahme des Grundstücks verlangen (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 4.04, NVwZ 2005, 803; BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nrn. 402).

Mietwerteinbußen, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gegen die plangegenständliche Maßnahme vorgebracht werden, gehören als solche nicht zum Abwägungsmaterial. Für den Verkehrswert ist in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts anerkannt, dass er keinen eigenständigen Abwägungsposten darstellt. Für den Mietwert kann nichts anderes gelten. Er hängt ebenso wie der Verkehrswert von vielen Faktoren ab, die im Rahmen der Planung nicht sämtlich berücksichtigt werden können oder müssen. Für die Abwägung kommt es demgemäß nicht auf potenzielle Änderungen des Mietwertes betroffener Wohnungen, sondern nur auf die - nach ihrem Maß bewältigungsdürftigen - faktischen Auswirkungen des Vorhabens an (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.02.2005, Az. 9 A 80.03, NVwZ-RR 2005, 453).

Unter dem Gesichtspunkt möglicher enteignender Wirkungen ist auch die Immissionsbelastung landwirtschaftlich genutzter Böden im unmittelbaren Nahbereich der Trasse von Bedeutung. Auf die diesbezüglichen Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung und der Behandlung des Immissionsschutzes bzw. des Bodenschutzes sowie der landwirtschaftlichen Belange, wird Bezug genommen (vgl. Auflage A 3.11.1 sowie C 2.3.2.3, C 2.4.3, C 3.7.4.3, C 3.7.6 und C 3.7.8.3). Dabei ist es angemessen, eine Frist von fünf Jahren nach Verkehrsfreigabe des plangegenständlichen Vorhabens zu setzen, in der die Rechte aus der Auflage A 3.11.1 geltend gemacht werden können. Den Betroffenen obliegt es, ihre Ansprüche im eigenen Interesse rechtzeitig geltend zu machen. Der Vorhabensträger hat ein berechtigtes Interesse daran, Entschädigungsleistungen in überschaubarer Zeit abzuwickeln (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 419).

### 3.8.1.2 Entzug von privatem Eigentum

#### 3.8.1.2.1 Flächenverlust bzw. -inanspruchnahme

Bei Realisierung des Vollausbaus der Richtungsfahrbahn Nürnberg der BAB A 3 im Abschnitt Autobahnkreuz Biebelried - Mainbrücke Dettelbach werden zahlreiche Grundstücke verschiedener privater Eigentümer dauernd oder vorübergehend beansprucht. Im Einzelnen wird hierzu auf die Grunderwerbspläne (Unterlage 14.1) und die Grunderwerbsverzeichnisse (Unterlage 14.2) Bezug genommen. Die Auswirkungen der Baumaßnahme lassen sich nicht weiter durch eine schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o.ä. verringern.

Der Schutz des Eigentums ist mit diesen direkt auf den Entzug 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.

Es ist nicht zu verkennen, dass die dauerhafte oder vorübergehende Inanspruchnahme von Eigentumsflächen sowie gegebenenfalls von Pachtflächen in der Abwägung mit erheblichem Gewicht gegen die Planung zu Buche schlägt. Dennoch haben es die Betroffenen hinzunehmen, dass in der Gesamtabwägung aufgrund der Argumente, die für das Projekt sprechen, zugunsten des Bauvorhabens, das im öffentlichen Wohl steht, entschieden wird und sie gezwungen sind, gegen Entschädigung vorübergehend bzw. endgültig auf ihren Besitz oder ihr Eigentum bzw. die Bewirtschaftung von Pachtflächen zu verzichten, soweit es die mit diesem Beschluss festgestellten Planunterlagen vorsehen. Dies gilt sowohl für die Inanspruchnahme der Flächen für die Straßentrasse selbst als auch für landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen. Denn auch für Letztere besitzt der Vorhabensträger aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses grundsätzlich ein Enteignungsrecht (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, Az. 4 A 29.95, DVBl. 1997, 68; Gerichtsbescheid vom 10.09.1998, Az. 4 A 35.97, RdL 1999, 20; vgl. schon unter C 3.7.5.2.5.7).

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

fenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Das Amt für Ländliche Entwicklung Unterfranken machte mit Schreiben vom 18.08.2009 darauf aufmerksam, dass für das Absetz- und Regenrückhaltebecken 303-1L (BWV lfd.Nr. 8, Unterlage 7.2) ein Grundstück in Anspruch genommen werden sollte, das im Rahmen der vorläufigen Besitzeinweisung des Flurbereinigungsverfahrens Biebelried 3 einem privaten Dritten zugewiesen worden sei. Mit Schreiben vom 26.10.2009 legte der Vorhabensträger die Bauerlaubnis des künftigen Eigentümers vom 23.10.2009 vor. Die Beurkundung des Erwerbs der notwendigen Teilfläche dieses Grundstücks wird nach Abschluss der Baumaßnahme und der Ausführung der Flurbereinigung im Grundbuch durchgeführt. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C 3.7.7.3 Bezug genommen.

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

#### 3.8.1.2.2 Übernahme von Restflächen

Bei nur teilweiser Inanspruchnahme von Grundstücken kann es vorkommen, dass im Einzelfall unwirtschaftliche Restflächen im Eigentum des Betroffenen verbleiben.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit lediglich enteignungsrechtliche Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht.

Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzugs. Eine Anordnung der Übernahme der verbleibenden Restfläche des Grundstücks durch den Vorhabensträger im Planfeststellungsbeschluss kommt daher auch im Hinblick auf die Folgewirkungen nicht in Betracht (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, Az. 4 C 9.89, UPR 1992, 346; BVerwG, Urteil vom 07.07.2004, Az. 9 A 21.03, BayVBl. 2005, 120). Auch diese Entscheidung ist gemäß § 19 FStrG i.V.m. Art. 6 Abs. 3 BayEG dem Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten.

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



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

### 3.8.1.2.3 Ersatzlandgestellung

Über die Frage der Ersatzlandgestellung für Flächenverluste hat die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich ebenfalls nicht zu entscheiden, da Art. 14 BayEG insoweit eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung enthält (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.03.1980, Az. 4 C 34.79, NJW 1981, 241, und Urteil vom 05.11.1997, Az. 11 A 54.96, UPR 1998, 149). Wird durch den Flächenentzug die betriebliche Existenz eines Eigentümers weder vernichtet noch gefährdet, kann sich die Planfeststellungsbehörde damit begnügen, diesen hinsichtlich seiner Forderung nach Ersatzland auf das nachfolgende Enteignungsverfahren zu verweisen (BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, Az. 4 A 18.98, NVwZ-RR 1999, 629). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde nach Billigkeitsgrundsätzen, also nach denselben Grundsätzen wie bei fachplanerischen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Allerdings ist diese enteignungsrechtliche Vorschrift so ausgestaltet, dass eine Enteignung selbst dann nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z.B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nrn. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann.

Bei möglichen Existenzgefährdungen hat die Frage von Ersatzland im Rahmen der Abwägung bei der Gewichtung des betreffenden privaten Belangs eine erhebliche Bedeutung. Aber auch hier ist zu beachten, dass die Planfeststellung noch nicht unmittelbar den Grundverlust bedeutet, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und letztlich auch erst dort zu lösen ist. Das Bereitstellen von Ersatzland ist eine besondere Art der enteignungsrechtlichen Entschädigung, die in der Planfeststellung auch unter dem Blickwinkel der Existenzgefährdung grundsätzlich nicht abschließend erörtert und beschieden werden muss (BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, 1154).

### 3.8.1.3 Sonstige (mittelbar eigentumsrelevante) Planfestsetzungen

#### 3.8.1.3.1 Zufahrten, Umwege

In diesem Zusammenhang ist sowohl die Frage der Beeinträchtigung von Zufahrten zu den von diesem Vorhaben betroffenen Grundstücken ein bei der Abwägung zu berücksichtigender Belang als auch - gerade bei landwirtschaftlichen Betrieben - mögliche Nachteile durch die planbedingte Entstehung von Umwegen.

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen so weit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen. Die vorhabensbedingten Auswirkungen auf das (land- und forstwirtschaftliche) Wegenetz und die diesbezüglich erhobenen Forderungen sind unter C 3.7.3, C 3.7.8.2 und C 3.7.9 abgehandelt.

Zur Beurteilung der in Bezug auf Umwege bzw. Mehrwege zu prüfenden Ansprüche ist zunächst festzustellen, dass die Planfeststellungsbehörde nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG entsprechende Auflagen dann zu erteilen hat, wenn diese zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Grundsätzlich gibt es jedoch keinen Rechtsanspruch auf den unveränderten Bestand öffentlicher Straßen und Wege. Betroffenen, die vorhabensbedingt größere Umwege in Kauf nehmen müssen, steht insofern kein Rechtsanspruch auf Abhilfe oder Entschädigung zu (vgl. Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG). § 8 a FStrG garantiert nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Allerdings sind Anliegerinteressen auch unterhalb der Schwelle des § 8 a FStrG, sofern sie nicht als geringfügig ausnahmsweise außer Betracht zu bleiben haben, in die Abwägung einzustellen; sie können jedoch durch überwiegende Gemeinwohlbelange zurückgedrängt werden (BVerwG, Beschluss vom 11.05.1999, Az. 4 VR 7.99, BayVBl. 1999, 634).

Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht i.S.d. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), sodass diesbezügliche Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht zu treffen sind.

Im Übrigen sieht die verfahrensgegenständliche Planung ausreichende Querungsmöglichkeiten, Parallel- oder Ersatzwege vor. Mögliche Nachteile durch Umwege werden hierdurch von vornherein gering und im zumutbaren Rahmen gehalten. Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Durch die unter A 3.7.1, A 3.7.3 und A 3.7.4 angeordneten Nebenbestimmungen ist die Erschließung der Grundstücke generell sichergestellt und zudem gewährleistet, dass die vom Vorhaben betroffenen Grundstücke vor allem auch während der Bauzeit eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Straßen- und Wegenetz erhalten. Im Einzelfall dennoch entstehende Um- bzw. Mehrwege sind mit Blick auf individuell unterschiedlich gewünschte oder bevorzugte Wegebeziehungen unvermeidbar und schlagen auch zulasten des Vorhabens zu Buche, ohne jedoch die für das Vorhaben sprechenden Belange zu überwiegen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass durch den verfahrensgegenständlichen Ausbau der BAB A 3 keine wesentlich nachteilige Veränderung zur jetzt schon bestehenden Situation eintritt.

Die noch verbleibenden Bewirtschaftungserschwernisse werden daher zuletzt der Baumaßnahme in die Abwägung eingestellt. Diese Gesichtspunkte entwickeln jedoch kein Gewicht, das die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage stellen könnte.

#### 3.8.1.3.2 Nachteile durch Bauwerke und Bepflanzung für Nachbargrundstücke

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A 3.11.2 klargestellt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt nicht nur für Bauwerke, sondern auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

Die Straßenbepflanzung gehört gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 3 FStrG zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich.

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayer. Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB gelten nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt (Art. 50 Abs. 1 AGBGB). Eine Entschädigung kommt erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht (§ 8 a Abs. 7 FStrG). Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar, solange sie sich im Rahmen des Zumutbaren bewegt (Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Mangels anderer Maßstäbe kommt es auf die Umstände des Einzelfalles an. Die Grenze der Zumutbarkeit dürfte erst erreicht sein, wenn sich etwa durch die Verschattung die Besonnung eines Wohnhauses in den sonnenarmen Wintermonaten um mehr als 20 % bis 30 % vermindert (BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 4.04, DVBl. 2005, 914, sowie juris PraxisReport 18/2005 vom 29.08.2005, Anm. 2; vgl. im Einzelnen Zeitler, BayStrWG, Rd.Nr. 52 ff. zu Art. 17 und Rd.Nrn. 1 ff. und 12 ff. zu Art. 30).

#### 3.8.1.3.3 Grundwasserverhältnisse

Ungeachtet dessen, dass das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg in seiner Stellungnahme vom 13.08.2009 nicht auf entsprechende Gefährdungen hingewiesen hat, ist nicht völlig auszuschließen, dass die im Zuge des Straßen-

bauvorhabens geänderten Geländeeinschnitte oder etwa die Errichtung der Talbrücke bzw. der übrigen Bauwerke zu Veränderungen der Grundwasser- verhältnisse führen können. Dies kann zur Folge haben, dass Nachbar- grundstücken möglicherweise weniger Grundwasser zufließt oder der Grund- wasserhorizont weiter absinkt oder Hausbrunnen spürbar beeinträchtigt wer- den. Straßendämme hingegen können zu Aufstauungen o.ä. führen.

Ein rechtlicher Schutz gegen diese Auswirkungen besteht über das Rück- sichtsnahmegebot. Das öffentliche Wasserrecht vermittelt über §§ 4 und 8 WHG und Art. 18 BayWG eingeschränkte Berücksichtigungspflichten, weil das Grundwasser keinen eigentumsrechtlichen Schutz genießt (§ 1 a Abs. 4 WHG). Auch erlaubnisfreie Benutzungen (§ 33 WHG) vermitteln kein Recht auf Zufluss von Wasser bestimmter Menge oder Güte.

Durch eine vertretbare Änderung der Straßenbaukonzeption könnten etwaige Veränderungen der Grundwasserverhältnisse auch nicht mit letzter Sicherheit ausgeschlossen werden.

Ergänzend wird auf die Ausführungen zum Gewässerschutz unter C 3.7.7 die- ses Beschlusses verwiesen.

#### 3.8.1.4 Abwägung

Insgesamt sind die angesprochenen privaten Belange - vor allem aber der pri- vate Belang des Eigentumsschutzes, der durch die Flächeninanspruchnahme unmittelbar und erheblich beeinträchtigt wird - mit sehr hohem Gewicht auf Seiten der gegen das Vorhaben streitenden Belange in die Abwägung einzu- stellen, ohne jedoch angesichts der überwiegenden für das Vorhaben spre- chenden Belange die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage zu stellen.

#### 3.8.2 Allgemeines zu einzelnen Einwendungen

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

Soweit sich die erhobenen Einwendungen mit Fragen beschäftigen, die be- reits an anderer Stelle des Planfeststellungsbeschlusses, etwa bei der Um- weltverträglichkeitsprüfung, bei der Planrechtfertigung oder bei den öffentli- chen Belangen, die in die Abwägung eingestellt wurden, abgehandelt worden

sind, kann im Rahmen der Behandlung der jeweiligen Einwendungen im Wesentlichen auf die dortigen Ausführungen Bezug genommen werden.

Das Einwendungsvorbringen, das sich auf die Inanspruchnahme kommunalen Eigentums bezieht, ist im Zusammenhang mit der Behandlung der Belange der Kommune bereits unter C 3.7.16 behandelt und in die Abwägung eingestellt. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf die dortigen Ausführungen Bezug genommen.

Das Vorbringen der nach § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 2 BayVwVfG angehörten Behörden bzw. Träger öffentlicher Belange und der Vereinigungen i.S.d. § 17 a Nr. 2 FStrG wird in der Sache, soweit geboten, bereits bei der Zusammenstellung der abwägungserheblichen öffentlichen Belange im jeweiligen systematischen Zusammenhang berücksichtigt und gegebenenfalls dort näher behandelt.

Privateinwendungen wurden nicht erhoben.

### 3.9 Gesamtergebnis der Abwägung

Abschließend und zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Vorhaben auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum durch Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann. Den für das Vorhaben sprechenden Belangen wird der Vorrang eingeräumt, denn die Realisierung der in diesem Beschluss aufgezeigten positiven Auswirkungen des Vollausbaus der Richtungsfahrbahn Nürnberg im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 in ihrer Gesamtheit erscheint für das öffentliche Wohl unverzichtbar. Die Belange, die für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Planfeststellungsabschnitt sprechen, überwiegen im Rahmen der Abwägung und der Gesamtbetrachtung aller einzustellenden öffentlichen und privaten Belange, insbesondere wegen zahlreicher begleitender Maßnahmen, die mit unterschiedlichem Gewicht gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belangen sowie die Umweltauswirkungen. Diese konnten durch verschiedene Regelungen, die dem Vorhabensträger aufzuerlegen waren, und durch diverse Zusagen des Vorhabensträgers derart abgemildert werden, dass unter Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes die Planungsentscheidung zugunsten des Bauvorhabens ausgewogen erscheint und die entscheidungserheblichen Konflikte gelöst sind.

Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich, die gesetzlichen Optimierungsgebote sind beachtet.

Unter Beachtung aller Umstände ist keine Alternative ersichtlich, die sich bei gleicher Verkehrswirksamkeit gegenüber der plangegenständlichen Variante des Vollausbaus der Richtungsfahrbahn Nürnberg im Rahmen des sechsstreifigen

figen Ausbaus der BAB A 3 als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen würde. Damit ist der vorgelegte Plan in der mit diesem Beschluss festgelegten Form auch unter Berücksichtigung der Planungsvarianten unter allen Gesichtspunkten ausgewogen.

#### 4. Straßenrechtliche Entscheidungen

##### 4.1 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Eine Straße erhält die Eigenschaft einer Bundesfernstraße durch Widmung (§ 2 Abs. 1 FStrG). Voraussetzung für die Widmung ist, dass der Träger der Straßenbaulast Eigentümer des der Straße dienenden Grundstücks ist, oder der Eigentümer und ein sonst zur Nutzung dinglich Berechtigter der Widmung zugestimmt hat, oder der Träger der Straßenbaulast den Besitz durch Vertrag, durch Einweisung nach § 18 f Abs. 1 FStrG oder in einem sonstigen gesetzlichen Verfahren erlangt hat (§ 2 Abs. 2 FStrG).

Die Entscheidung über die Widmung kann auch in einem Planfeststellungsbeschluss nach §§ 17 ff. FStrG mit der Maßgabe erfolgen, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe, die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für einen neuen Verkehrszweck und die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird (§ 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG). Wird eine Bundesfernstraße, wozu auch Autobahnen zählen (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 FStrG), verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt, so gilt der neue Straßenteil durch die Verkehrsübergabe als gewidmet, sofern die Voraussetzungen des Abs. 2 vorliegen (§ 2 Abs. 6 a Satz 1 FStrG). Wird im Zusammenhang mit einer vorgenannten Maßnahme der Teil der Bundesfernstraße dem Verkehr auf Dauer entzogen, so gilt dieser Straßenteil durch die Sperrung als eingezogen (§ 2 Abs. 6 a Satz 2 FStrG). Die aufzulassenden Teile der BAB A 3 werden also mit ihrer Sperrung eingezogen, die neuen Teile mit der Verkehrsübergabe gewidmet.

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung der von der Planung betroffenen Feld- und Wald- sowie der Eigentümerwege folgen aus Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 oder Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

Auf die Ausführungen in den Planunterlagen (vgl. Unterlage 7.2) sowie die Bestimmungen unter A 8 wird ergänzend verwiesen.

##### 4.2 Sondernutzungen

Die Erschließung des Baufeldes ist über das vorhandene Straßen- und Wegenetz gesichert. Dieses wird auch über den Gemeingebrauch hinaus genutzt (Sondernutzung). Die für die Sondernutzungen nach öffentlichem Recht erforderliche Sondernutzungserlaubnis (vgl. Art. 18 BayStrWG, § 8 FStrG) wird mit

diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt (vgl. Zeitler, BayStrWG, Rd.Nr. 182 zu Art. 38 BayStrWG).

Im Übrigen wurde dem Vorhabensträger aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn den jeweils betroffenen Baulastträgern durch den Vorhabensträger mitzuteilen, welche Straßen und Wege von einer Sondernutzung betroffen sind. Weiterhin wird danach der Zustand der betroffenen Straßen und Wege zum Zweck der Beweissicherung festgehalten. Der Vorhabensträger wird dem jeweiligen Straßenbaulastträger dabei Gelegenheit zur Teilnahme geben. Die betroffenen Straßen und Wege werden schließlich nach Durchführung der Baumaßnahme wieder in den Zustand versetzt, der im Zuge der Beweissicherung festgehalten wurde (vgl. Unterlage 1, Kapitel 8). Auf die einschlägigen Nebenbestimmungen unter A 3.7.2, A 3.7.5 und A 9.1 wird verwiesen.

Die Sondernutzung an öffentlichen Feld- und Waldwegen richtet sich allerdings ausschließlich nach bürgerlichem Recht (Art. 56 Abs. 1 i.V.m. Art. 53 Nr. 1 BayStrWG); ihre Regelung erfolgt daher außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Die betroffenen Wege sind, soweit sie zur Durchführung der Baumaßnahme benötigt werden und die Nutzung über den Gemeingebrauch hinausgeht, in den Grunderwerbsunterlagen (Unterlage 14) als vorübergehende Beanspruchung gekennzeichnet.

Die Gestattung von Sondernutzungen an diesen öffentlichen Feld- und Waldwegen ist Sache desjenigen, der nach bürgerlichem Recht zur Verfügung berechtigt ist. Bei ausgebauten Feldwegen ist dies die Gemeinde (Art. 54 Abs. 1 Satz 1, Art. 13 Abs. 1 BayStrWG), bei nicht ausgebauten Feldwegen die Träger der Straßenbaulast, also diejenigen, deren Grundstücke über die Wege bewirtschaftet werden (Art. 54 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG). Die Nutzung einer Straße nach privatem Recht kann u.U. auch durch Enteignung erzwungen werden, wenn der Zweck der Nutzung dem Allgemeinwohl dient (Kodal/Krämer, Straßenrecht, Rd.Nr. 6.5 zu Kapitel 27). Dies bleibt jedoch einem gegebenenfalls nachfolgenden Enteignungsverfahren überlassen.

Ergänzend kann auf die einschlägigen Ausführungen bei den betroffenen Gemeinden (vgl. C 3.7.16) verwiesen werden.

Ungeachtet der Tatsache, dass es für die Sondernutzungen an öffentlichen Feld- und Waldwegen einer gesonderten bürgerlich-rechtlichen Gestattung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens bedarf, werden die soeben genannten Maßnahmen zur rechtzeitigen Information, Beweissicherung und Wiederherstellung (vgl. A 3.7.2, A 3.7.5 und A 9.1) dem Vorhabensträger als in jedem Fall mindestens einzuhaltende Schutzvorkehrungen für diese Wege auferlegt, um unzumutbare Nachteile für Rechte anderer bzw. für die Allgemeinheit zu vermeiden, außer im Rahmen der bürgerlich-rechtlichen Gestat-

tung der Sondernutzung wird abweichend hiervon ausdrücklich etwas anderes geregelt.

5. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG. Der Freistaat Bayern ist nach Art. 4 Satz 1 Nr. 1 KG von der Zahlung einer Gebühr befreit. Die Regelung bezüglich der Auslagen ergibt sich aus Art. 10 KG. Im Übrigen wird auf die VV zu Art. 61 Abs. 2 BayHO verwiesen.

**D**

**Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Bundesverwaltungsgericht in 04107 Leipzig, Simsonplatz 1, schriftlich erhoben werden. Sie muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreites verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 87 b Abs. 3 VwGO).

Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Dies gilt auch schon für die Erhebung der Klage. Ausnahmen gelten für Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse (§ 67 Abs. 4 VwGO).



## **E**

### **Hinweis zur sofortigen Vollziehung**

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung bzw. Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem oben genannten Gericht gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen auf, welche eine Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann ein hierauf gestützter Antrag innerhalb einer Frist von einem Monat gestellt werden. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, an dem der Beschwerter Kenntnis von den Tatsachen erlangt.

## **F**

### **Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Planes**

Der Planfeststellungsbeschluss wird dem Träger des Vorhabens (Straßenbaulastträger), den Trägern öffentlicher Belange und den Vereinigungen i.S.d. § 17 a Nr. 2 FStrG, die sich im Verfahren geäußert haben sowie denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, individuell zugestellt.

Darüber hinaus werden der verfügende Teil des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Auslegung einer Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses und des festgestellten Plans im Amtsblatt der Regierung von Unterfranken sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekannt gemacht.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses wird mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und einer Ausfertigung des festgestellten Planes zwei Wochen in der Stadt Dettelbach und bei der Verwaltungsgemeinschaft Kitzingen für die Gemeinde Mainstockheim zur Einsicht ausgelegt; Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht und außerdem im Zusammenhang mit der öffentlichen Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss auch gegenüber allen Betroffenen, die keine Einwendungen erhoben haben, und gegenüber den Vereinigungen i.S.d. § 17 a Nr. 2 FStrG, die sich im Verfahren nicht geäußert haben, als zugestellt. Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von diesen Betroffenen und Vereinigungen schriftlich bei der Regierung von Unterfranken angefordert werden. Im Übrigen besteht die Möglichkeit, den Planfeststellungsbeschluss auf den Internetseiten der Regierung von Unterfranken ([www.regierung.unterfranken.bayern.de](http://www.regierung.unterfranken.bayern.de)) abzurufen.

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses können die unter A 2 dieses Beschlusses genannten Planunterlagen auch bei der Autobahndirektion Nordbayern oder der Regierung von Unterfranken eingesehen werden.

Soweit der Planfeststellungsbeschluss individuell zugestellt wird, richtet sich der Beginn der Rechtsbehelfsfrist nicht nach den Vorschriften über die öffentliche Bekanntmachung, sondern nach Maßgabe der Vorschriften über die individuelle Zustellung.

Würzburg, den 21.12.2009  
Regierung von Unterfranken  
- Sachgebiet 32 -

Dr. Müller  
Regierungsdirektor