

# REGIERUNG VON UNTERFRANKEN



## Plangenehmigung

für

**Änderungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 17.12.2009**

**für den sechsstreifigen Ausbau**

**der Bundesautobahn A 3**

**(Frankfurt – Nürnberg) im Abschnitt**

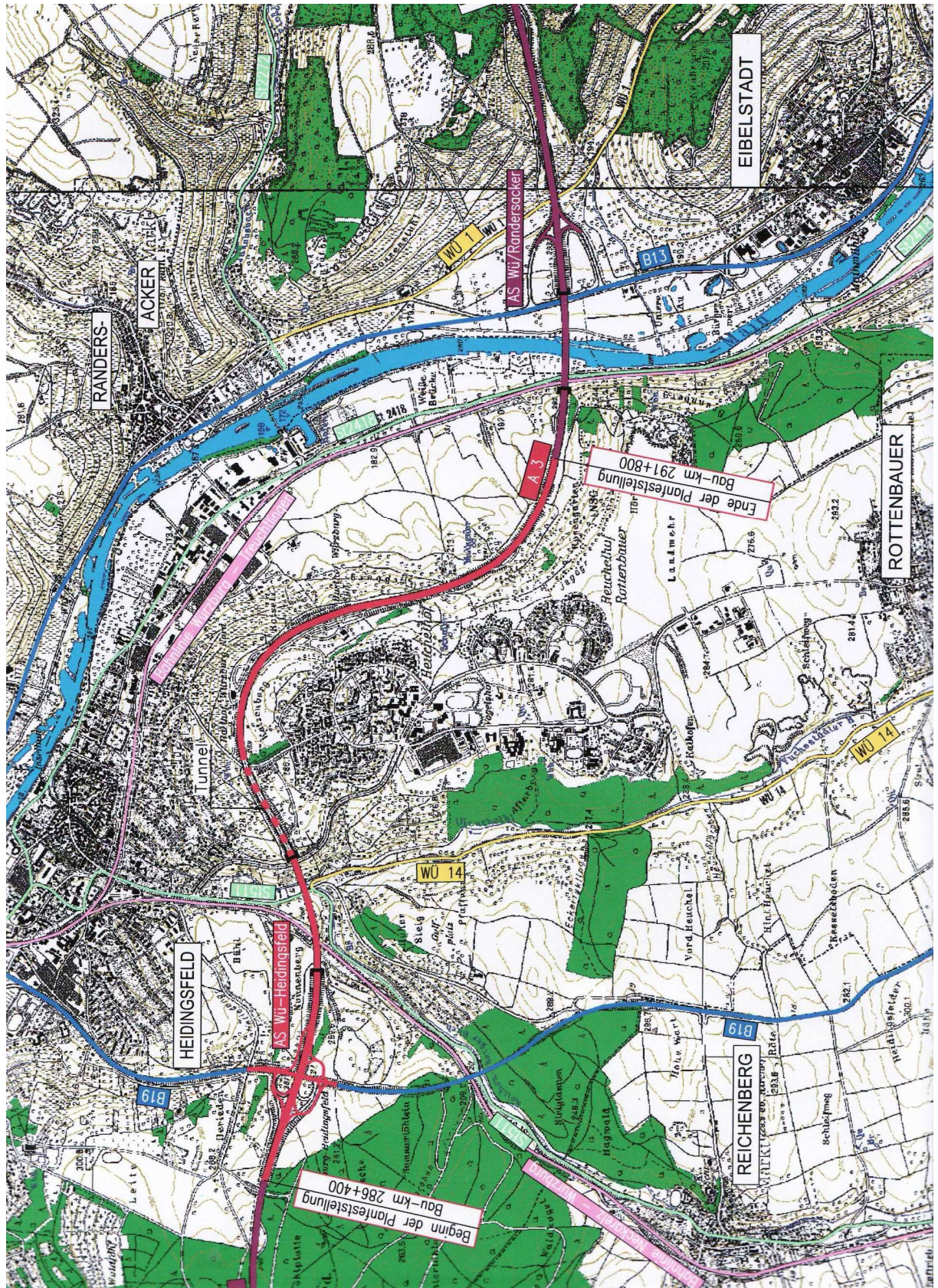
**Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld – westlich Mainbrücke**

**Randersacker (Bau-km 286+400 bis Bau-km 291+800)**

**im Bereich vom Beginn des Planfeststellungsabschnittes**

**bis zur Talbrücke Heidingsfeld**

Würzburg, den 17.12.2013



**Inhaltsverzeichnis**

Deckblatt	1
Übersichtsskizze	2
Inhaltsverzeichnis	3
Abkürzungsverzeichnis	5

**A**

**Tenor**

1.	Genehmigung des Plans	9
2.	Mit Genehmigungsvermerk versehene Planunterlagen	11
3.	Nebenbestimmungen	12
3.1	Zusagen	12
3.2	Bauausführung	12
4.	Kosten des Verfahrens	13

**B**

**Sachverhalt**

1.	Antragstellung	14
2.	Planfeststellung vom 17.12.2009	14
3.	Planergänzung vom 13.05.2013	16
4.	Plangenehmigung vom 21.08.2013	17
5.	Weitere Planänderungen ohne Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren	18
5.1	Überführung des Langen Kniebrecherwegs	18
5.2	Durchlass für Versorgungsleitungen	19
5.3	Baustraßenführung im Bereich des Langen Kniebrecherwegs	19
6.	Gegenstand der Plangenehmigung	19
7.	Ablauf des gegenständlichen Plangenehmigungsverfahrens	23

**C**

**Entscheidungsgründe**

1.	Verfahrensrechtliche Bewertung	24
1.1	Zuständigkeit der Regierung von Unterfranken	24
1.2	Entbehrlichkeit der Planfeststellung	24
1.2.1	Keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung	25
1.2.2	Benehmen mit den Trägern öffentlicher Belange	27
1.2.3	Keine wesentliche Beeinträchtigung von Rechten anderer/ Einverständnis der Betroffenen	27

		<b>Seite</b>
2.	Materiell-rechtliche Würdigung	28
2.1	Rechtsgrundlagen und Rechtswirkungen der Plangenehmigung	28
2.2	Planungsermessen	29
2.3	Planrechtfertigung	29
2.4	Einhaltung der Planungsleitsätze	35
2.5	Würdigung und Abwägung der öffentlichen und privaten Belange	35
2.5.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	35
2.5.2	Planungsvarianten, Abschnittsbildung	36
2.5.3	Immissionsschutz	42
2.5.3.1	Lärmschutz	42
2.5.3.1.1	Rechtsgrundlagen	42
2.5.3.1.2	Schalltechnische Berechnung	44
2.5.3.1.3	Überprüfung der schalltechnischen Berechnung	47
2.5.3.1.4	Abwägung	48
2.5.3.2	Luftschadstoffe	48
2.5.3.3	Abwägung	49
2.5.4	Naturschutz und Landschaftspflege	49
2.5.4.1	Eingriffsregelung	49
2.5.4.2	Gesetzlich geschützte Biotope, Schutz besonderer Lebensstätten, FFH-Gebiete	54
2.5.4.3	Artenschutz	55
2.5.4.4	Abwägung	56
2.5.5	Wasserwirtschaft	57
2.5.5.1	Gewässerschutz	57
2.5.5.2	Auswirkungen der Planänderungen auf wasserrechtliche Erlaubnisse	57
2.5.5.3	Abwägung	58
2.5.6	Bodenschutz	58
2.5.7	Kommunale Belange	59
2.5.8	Sonstige öffentliche Belange	60
2.6	Würdigung und Abwägung privater Belange	61
2.7	Gesamtergebnis der Abwägung	62
3.	Kostentscheidung	63

**D**

<b>Rechtsbehelfsbelehrung</b>	63
-------------------------------	----

**E**

<b>Hinweise zur sofortigen Vollziehung</b>	63
--	----

**F**

<b>Hinweis zur Zustellung und Einsicht in die Planunterlagen</b>	64
--	----

### Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
a.a.O.	am angegebenen Ort
Abs.	Absatz
AELF	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
AH-RAL-K-2	Aktuelle Hinweise zur Gestaltung planfreier Knotenpunkte außerhalb bebauter Gebiete, Ergänzungen zu den RAL-K-2
ALE	Amt für Ländliche Entwicklung Unterfranken
AK	Autobahnkreuz
AllMBI	Allgemeines Ministerialblatt
ASB	Absetzbecken
Az.	Aktenzeichen
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BArtSchV	Bundesartenschutzverordnung
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BauGB	Baugesetzbuch
BauR	baurecht (Zeitschrift)
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayHO	Bayerische Haushaltsordnung
BayLplG	Bayerisches Landesplanungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
BayStMLF	Bayerisches Staatsministerium für Landwirtschaft und Forsten
BayStMU	Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz
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
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)

39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
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)
D <sub>StrO</sub>	Korrekturfaktor für unterschiedliche Straßenoberflächen in dB(A)
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt (Zeitschrift)
E/Z/B/K	Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Baugesetzbuch, Loseblatt-Kommentar
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie)
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
i.d.F.	in der Fassung
IMS	Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums des Innern
i.V.m.	in Verbindung mit
KG	Bayerisches Kostengesetz
LEP	Landesentwicklungsprogramm
LfU	Bayerisches Landesamt für Umwelt
lit.	litera (Buchstabe)
MABI	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
NN	Normalnull
NO <sub>2</sub>	Stickstoffdioxid
Nr.	Nummer
NuR	Natur und Recht (Zeitschrift)

NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht (Zeitschrift)
NVwZ-RR	NVwZ-Rechtsprechungs-Report (Zeitschrift)
OBB	Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlaFeR	Planfeststellungsrichtlinien
PM <sub>10</sub>	Feinstaub-Fraktion: Partikel, die einen größenselektierenden Lufteinlass passieren, der für einen aerodynamischen Durchmesser von 10 Mikrometern einen Abscheidegrad von 50 Prozent aufweist
PM <sub>2,5</sub>	Feinstaub-Fraktion: Partikel, die einen größenselektierenden Lufteinlass passieren, der für einen aerodynamischen Durchmesser von 2,5 Mikrometern einen Abscheidegrad von 50 Prozent aufweist
RAA	Richtlinie für die Anlage von Autobahnen
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-K-2-B	Entwurfshinweise für planfreie Knotenpunkte an Straßen der Kategoriengruppe B von 1995
RAS-Q 96 RdNr.	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte, Stand 1996 Randnummer
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990
ROG	Raumordnungsgesetz
RPS	Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme, Ausgabe 2009
RQ	Regelquerschnitt
S.	Satz/Siehe
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TA Luft	Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft
TKG	Telekommunikationsgesetz
UA	Urteilsabdruck
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.)
v.a.	vor allem
VGH	Verwaltungsgerichtshof
vgl.	vergleiche
VoGEV	Verordnung über die Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten sowie den Gebietesbegrenzungen und Erhaltungszielen (Vogelschutzverordnung)
V-RL	Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 30.11.2009 über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten (kodifizierte Fassung) (Vogelschutzrichtlinie)
VV	Verwaltungsvorschrift(en)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
ZUR	Zeitschrift für Umweltrecht (Zeitschrift)



Nr. 32-4354.1-5/07

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

**Änderungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 17.12.2009 i.d.F. des Planergänzungsbeschlusses vom 13.05.2013 und der Plangenehmigung vom 21.08.2013 für den sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 (Frankfurt – Nürnberg) im Abschnitt Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld – westlich Mainbrücke Randersacker (Bau-km 286+400 bis Bau-km 291+800) im Bereich vom Beginn des Planfeststellungsabschnittes bis zur Talbrücke Heidingsfeld**

Die Regierung von Unterfranken, Würzburg, erlässt folgende

## **P l a n g e n e h m i g u n g**

### **A**

#### **Tenor**

1. Genehmigung des Plans
  - 1.1 Es wird auf Grundlage der vom Vorhabensträger mit Schreiben vom 25.10.2013 vorgelegten Unterlagen vom 30.09.2013 festgestellt, dass für die geplanten Änderungen von Maßnahmen zwischen dem Beginn des Planfeststellungsabschnittes und der Talbrücke Heidingsfeld, die schon Bestandteil der Planfeststellung vom 17.12.2009 für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 (Frankfurt – Nürnberg) im Abschnitt Anschlussstelle (AS) Würzburg-Heidingsfeld – westlich Mainbrücke Randersacker i.d.F. der Prozessklärungen der Planfeststellungsbehörde vor dem Bundesverwaltungsgericht vom 17.02.2011 und des Planergänzungsbeschlusses vom 13.05.2013, der Plangenehmigung vom 21.08.2013 sowie weiterer straßenrechtlicher Entscheidungen (Bescheide der Regierung von Unterfranken vom 13.08.2012, vom 31.08.2012 und vom 26.06.2013) waren, keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.
  - 1.2 Der Plan für die Änderungen von Maßnahmen vom Beginn des Planfeststellungsabschnittes bis zur Talbrücke Heidingsfeld vom 30.09.2013 wird als Änderung des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg im Abschnitt AS Würzburg-Heidingsfeld – westlich Mainbrücke Randersacker (Bau-km 286+400 bis Bau-km 291+800), festgestellt durch Planfeststellungsbe-

schluss der Regierung von Unterfranken vom 17.12.2009, Nr. 32-4354.1-5/07, i.d.F.

- der Prozessklärungen der Planfeststellungsbehörde vor dem Bundesverwaltungsgericht vom 17.02.2011,
- des Planergänzungsbeschlusses der Regierung von Unterfranken vom 13.05.2013,
- der Plangenehmigung der Regierung von Unterfranken vom 21.08.2013 und
- der Bescheide der Regierung von Unterfranken vom 13.08.2012, 31.08.2012 und 26.06.2013 (Absehen von Planfeststellung bzw. Plangenehmigung),

mit den sich aus dieser Plangenehmigung und den Grüneintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen genehmigt.

### 1.3

Der mit Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Unterfranken vom 17.12.2009, Nr. 32-4354.1-5/07, festgestellte Plan in der unter Ziffer 1.2 des Tenors dieser Plangenehmigung genannten Fassung wird insoweit geändert und ergänzt, als er Regelungen vom Beginn des Planfeststellungsabschnittes bis zur Talbrücke Heidingsfeld zum Gegenstand hat und von der mit dieser Plangenehmigung zugelassenen Änderungsplanung abweicht.

Im Übrigen wird der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Unterfranken vom 17.12.2009 in der unter Ziffer 1.2 des Tenors dieser Plangenehmigung genannten Fassung und der damit festgestellte Plan aufrechterhalten; insbesondere sind dessen Festsetzungen und Nebenbestimmungen weiterhin zu beachten, soweit diese Plangenehmigung nichts anderes bestimmt.

2. Mit Genehmigungsvermerk versehene Unterlagen

Der genehmigte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Nr.	Unterlage Nr.	Blatt-Nr.	Bezeichnung	Maßstab
1			Erläuterungsbericht zur Planänderung Baubeginn bis Talbrücke Heidingsfeld	
2	7.1	1 E	Lageplan AS Würzburg-Heidingsfeld	1 : 2.000
3	7.2		Auszug aus dem Bauwerksverzeichnis in der Fassung der Planfeststellung vom 17.12.2009 und der Planänderung vom 30.09.2013	
4	6.1	1	Straßenquerschnitt BAB A 3 mit Zusatz- fahrstreifen	1 : 100
	6.2	1	Straßenquerschnitt Ein-, Ausfahrten, Rampen AS Würzburg-Heidingsfeld	1 : 100
	6.3	1	Straßenquerschnitt B 19	1 : 50
5	8.1	1 E	Höhenplan BAB A 3 (Achse 10) Bau-km 286+400 bis 288+400 geändert	1 : 2.000/200
	8.1	1	<i>Höhenplan BAB A 3 Bau-km 286+400 bis 288+400</i>	<i>1 : 2.000/200</i>
	8.2	1-1	Höhenplan Ausfahrrampe Nord N - S (Achse 120) Bau-km 0+200 bis 0+740	1 : 1.000/100
	8.2	1-2	Höhenplan Ausfahrrampe Nord P - W (Achse 145) Bau-km 0+140 bis 0+240	1 : 1.000/100
	8.2	1-3	Höhenplan Einfahrrampe Nord W - Z (Achse 147) Bau-km 0+060 bis 0+400	1 : 1.000/100
	8.2	1-4	Höhenplan Einfahrrampe Nord U - Y (Achse 148) Bau-km 0+040 bis 0+140	1 : 1.000/100
	8.2	2-1	Höhenplan Verteilerfahrbahn Süd A - M (Achse 50) Bau-km 0+100 bis 1+200	1 : 2.000/200
	8.2	2-2	Höhenplan Einfahrrampe Süd H - L (Achse 131) Bau-km 0+100 bis 0+500	1 : 1.000/100
	8.2	2-3	Höhenplan Ausfahrrampe Süd B - E (Achse 132) Bau-km 0-001.818 bis 0+401.283	1 : 1.000/100
	8.2	2-4	Höhenplan Einfahrrampe Süd D - C (Achse 133) Bau-km 0+002.793 bis 0+408.980	1 : 1.000/100
	8.2	2-5	Höhenplan Ausfahrrampe Süd K - J (Achse 105) Bau-km 0+020 bis 0+386	1 : 1.000/100
	8.2	1	<i>Höhenpläne AS Würzburg-Heidingsfeld Rampen nördlich der BAB A 3; wird geändert durch Unterlage 8.2, Blatt 1-1 bis 1-4</i>	<i>1 : 2.000/200</i>
	8.2	2	<i>Höhenpläne AS Würzburg-Heidingsfeld Rampen südlich der BAB A 3; wird geändert durch Unterlage 8.2, Blatt 2-1 bis 2-5</i>	<i>1 : 2.000/200</i>
	8.3	1 E	Höhenplan B 19 (Achse 486), Bau-km -0+100 bis 1+034.205	1 : 1.000/100
	8.3	1	<i>Höhenplan B 19; wird geändert durch Unterlage 8.3, Blatt 1-1</i>	<i>1 : 2.000/200</i>

Nr.	Unterlage Nr.	Blatt-Nr.	Bezeichnung	Maßstab
6	6.6	1	Querprofil BAB A 3 (Achse 10) Bau-km 287+300	1 : 200
	6.6	7	Querprofil Rampe N - S (Achse 120) Bau-km 0+600	1 : 200
7	11.1		Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen zur Planänderung Baubeginn bis Talbrücke Heidingsfeld	
8	12		Landschaftspflege - Planänderung Baubeginn bis Talbrücke Heidingsfeld	
	16		Umweltverträglichkeit - Planänderung Baubeginn bis Talbrücke Heidingsfeld	
9	13		Bemessung des Absetz- und Regenrück- haltebeckens 287-1L - Planänderung Baubeginn bis Talbrücke Heidingsfeld	
	13.1		<i>Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen zur Planfeststellung – Auszug aus den mit Beschluss vom 17.12.2009 festgestellten Unterlagen</i>	

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 dieser Plangenehmigung, als sie ihren Niederschlag in den mit Genehmigungsvermerk versehenen Unterlagen oder dem verfahrensgegenständlichen Schriftverkehr gefunden haben und sich aus dieser Plangenehmigung nichts anderes ergibt.

#### 3.2 Bauausführung

3.2.1 Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass sich durch die (geänderte) Errichtung des Brückenbauwerks für Lärmschutz an der B 19 im Bereich des kreuzenden Herriedenwegs, das neben der bestehenden Brücke der B 19 errichtet werden soll (BWV lfd.Nr. 43, Unterlage 7.2), keine negativen Auswirkungen auf das Tragverhalten der bestehenden Brücke ergeben.

3.2.2 Die Aufnahme des neuen Brückenbauwerks für den Lärmschutz (BWV lfd.Nr. 43, Unterlage 7.2) in die Datenbank des Staatlichen Bauamts Würzburg und des Programmsystems SIB-BW ist mit dem Staatlichen Bauamt Würzburg (Sachgebiet K12) abzustimmen. Mit dem Staatlichen Bauamt Würzburg ist ei-

ne Vereinbarung über die Veranlassung der regelmäßigen Bauwerksüberwachung zu treffen.

4. Kosten des Verfahrens

Der Vorhabensträger trägt die Kosten des Verfahrens. Für diese Plangenehmigung werden keine Gebühren und Auslagen erhoben.

## **B** **Sachverhalt**

### 1. Antragstellung

Die Autobahndirektion Nordbayern, Flaschenhofstraße 55, 90402 Nürnberg (Vorhabensträger), beantragte bei der Regierung von Unterfranken mit Schreiben vom 25.10.2013 die Erteilung einer Plangenehmigung für verschiedene Änderungen der Planfeststellung vom 17.12.2009 i.d.F. des Planergänzungsbeschlusses vom 13.05.2013, der Plangenehmigung vom 21.08.2013 und der Bescheide der Regierung von Unterfranken vom 13.08.2012, 31.08.2012 und 26.06.2013 (jeweils Absehen von Planfeststellung bzw. Plangenehmigung) für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt AS Würzburg-Heidingsfeld – westlich Mainbrücke Randersacker (Bau-km 286+400 bis Bau-km 291+800). Die Planänderungen betreffen den Bereich vom Beginn der Planfeststellung bei Bau-km 286+400 bis zur Talbrücke Heidingsfeld bei Bau-km 287+800.

### 2. Planfeststellung vom 17.12.2009

Auf Antrag des Vorhabensträgers vom 31.03.2008 hat die Regierung von Unterfranken (Planfeststellungsbehörde) für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 (Frankfurt – Nürnberg) im Abschnitt Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld – westlich Mainbrücke Randersacker (Bau-km 286+400 bis Bau-km 291+800) am 17.12.2009 den Planfeststellungsbeschluss erlassen. Dieser Planfeststellungsabschnitt des Ausbaus der BAB A 3 zwischen Aschaffenburg und Nürnberg ist 5,4 km lang und beginnt bei Bau-km 286+400 ca. 7,6 km östlich des Autobahndreiecks Würzburg-West und endet bei Bau-km 291+800 ca. 10 km westlich des Autobahnkreuzes Biebelried und rd. 320 m westlich der Mainbrücke Randersacker. Von Westen kommend verläuft die Ausbaustrecke zunächst über die Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld, die im Rahmen der Planfeststellung ausgebaut wird, und über die neue Talbrücke Heidingsfeld, die im Vergleich zur bestehenden etwas nach Norden abgerückt wird. Unmittelbar nach der Talbrücke wird der Nordrand des Katzenberges in einem ca. 570 m langen Tunnel unterfahren. Im Vergleich zur bestehenden Trasse rückt die Autobahn dabei etwas nach Nordwesten, um an die neue Talbrücke Heidingsfeld angebunden werden zu können. An den Tunnel anschließend führt die Trasse im engen Rechtsbogen zwischen den bestehenden Tank- und Rastanlagen Würzburg-Nord und Würzburg-Süd hindurch. Die Trasse wird ab der AS Würzburg-Heidingsfeld im Vergleich zur bestehenden abgesenkt. Sie liegt ab dem östlichen Widerlager der Talbrücke Heidingsfeld bis zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord bis zu 9 m tiefer als die bestehende Autobahn. In Richtung Mainbrücke Randersacker läuft die Absenkung wieder aus.

Gegenstand dieser Planfeststellung war u.a. auch der Ausbau der AS Würzburg-Heidingsfeld bei Bau-km 286+500 bis Bau-km 287+500. Dort wird die Bundesstraße B 19 über die BAB A 3 hinweg geführt und derzeit in Form eines sog. halben Kleeblattes an die BAB A 3 angebunden. Der Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 sieht vor, die Anschlussstellenrampen im Südwest- und Nordwestquadranten zu erneuern und durch Ein- und Ausfahrtstreifen mit der B 19 zu verknüpfen. Ergänzend sind im Südostquadranten eine neue Tangentialrampe und eine Kreisrampe vorgesehen. Als Folge der neuen Rampen im Südosten muss auf der Südseite der BAB A 3 eine Verteilerfahrbahn neben der Hauptfahrbahn angeordnet werden. Im Nordostquadranten soll die BAB A 3 in Richtung Würzburg über eine neue, eng an die Autobahn anliegende Tangentialrampe an die B 19 angebunden werden. Der vierstreifige Querschnitt der B 19 wird auch über den Kreuzungsbereich hinweg nach Süden geführt. Der zweite Fahrstreifen Richtung Bad Mergentheim wird nach der Einfädung der Rampe Frankfurt – Bad Mergentheim auf eine Richtungsfahrbahn eingezogen. Auf der Westseite der Bundesstraße soll zur Entflechtung der Verkehrsströme zwischen den Rampen im Nordwesten und im Südwesten eine zusätzliche Fahrspur als Verflechtungsstreifen gebaut werden. Von Süden kommend wird die einstreifige B 19 um einen Ausfahrtstreifen in Fahrtrichtung Nürnberg aufgeweitet. In der Fortsetzung sieht die Planfeststellung vor, wegen des starken Verkehrsstromes Frankfurt – Würzburg ab der Anbindung der Kreisrampe eine Spuraddition auf zwei Fahrstreifen an der B 19 vorzunehmen (vgl. insbesondere mit Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 festgestellte Unterlage 1 und Unterlage 7.1, Blatt 1 E, sowie Unterlage 7.2, lfd.Nr. 2).

Die Planfeststellung vom 17.12.2009 sieht ebenfalls vor, nördlich und südlich der BAB A 3 beginnend bei der AS Würzburg-Heidingsfeld aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwälle bzw. Lärmschutzwände) zu errichten.

Des Weiteren ist im Rahmen der Neuregelung der Entwässerung der BAB A 3 im Rahmen der Planfeststellung vom 17.12.2009 und der damit einhergehenden wasserrechtlichen Erlaubnisse vorgesehen, bei Bau-km 287+705 ein neues Absetz- und Regenrückhaltebecken zu errichten. Dieses Becken dient dazu, das Oberflächenwasser aus dem Entwässerungsabschnitt 1 der Autobahn, der sich vom Beginn des Planfeststellungsabschnittes bis zum Ende der Talbrücke Heidingsfeld bei Bau-km 288+335 erstreckt, aufzunehmen, zu reinigen und anschließend gedrosselt dem Vorfluter zuzuleiten. Im Rahmen der Planfeststellung vom 17.12.2009 ist hier ein Becken vorgesehen, das ein Rückhaltevolumen von 5.500 m<sup>3</sup>, eine Wasseroberfläche von mindestens 292 m<sup>2</sup> sowie ein Ölauffangvolumen von mindestens 30 m<sup>3</sup> aufweist (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 1 E, Unterlage 7.2, lfd.Nr. 109, und Unterlage 13.2 der mit Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 festgestellten Unterlagen).

Gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 wurden Klagen zum Bundesverwaltungsgericht erhoben. In der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht wurde der Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 durch Prozesserkklärungen der Planfeststellungsbehörde am 17.02.2011 um einige Nebenbestimmungen ergänzt. Die Klagen wurden vom Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 03.03.2011 abgewiesen.

3. Planergänzung vom 13.05.2013

Mit Schreiben vom 03.04.2012 beantragte der Vorhabensträger die Durchführung eines Verfahrens für die nach dem Urteil vom 03.03.2011 notwendigen Ergänzungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 17.12.2009. Die mit dem Antrag vorgelegten Unterlagen umfassten sowohl die Behelfsfahrbahn nördlich des Würzburger Stadtteils Heuchelhof als auch die Behelfsbrücke der B 19 über die BAB A 3 im Bereich der AS Würzburg-Heidingsfeld (vgl. insbesondere Unterlagen 7.1, Blatt 1 und Blatt 2 E).

Der Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt AS Würzburg-Heidingsfeld – westlich Mainbrücke Randersacker gliedert sich nördlich des Stadtteils Heuchelhof in zwei Hauptphasen, nämlich zunächst den Bau der Richtungsfahrbahn Frankfurt und danach den Ausbau der Richtungsfahrbahn Nürnberg. Während der Verkehr auf der Autobahn weiter laufen soll, wird die Autobahn im Bereich der bestehenden Trasse um bis zu 9 m tiefer gelegt werden. Dabei wird für den Bau der Richtungsfahrbahn Frankfurt in der endgültigen Lage eine bauzeitliche Verkehrsführung notwendig, für die in einem Teilabschnitt die bestehende Richtungsfahrbahn Nürnberg herangezogen wird. Sie wird dabei so verbreitert, dass sie - wie im Bestand - fünf Fahrstreifen aufnehmen kann, nämlich drei in Fahrtrichtung Frankfurt und zwei in Fahrtrichtung Nürnberg. In einem Teilabschnitt von Bau-km 290+600 bis Bau-km 291+800 wird aus wirtschaftlichen Gründen bereits die dem endgültigen Ausbauzustand entsprechende neue Richtungsfahrbahn Nürnberg hergestellt. In einem weiteren Abschnitt von Bau-km 289+200 bis Bau-km 289+650 muss zum Bau der Richtungsfahrbahn Frankfurt eine 16 m breite Behelfsfahrbahn errichtet werden, die vom Bestand um bis zu 25 m nach Süden abgerückt wird (vgl. Unterlage 1 der mit Ergänzungsbeschluss vom 13.05.2013 festgestellten Unterlagen).

Das Heranrücken des Verkehrs auf der BAB A 3 an das Wohngebiet Heuchelhof während der Bauphase führt ohne entsprechende Schutzmaßnahmen zu Erhöhungen der dortigen Immissionspegel, die von der BAB A 3 ausgehen. Eine nachträglich durchgeführte Untersuchung hat ergeben, dass die Ausbildung des Biotopschutzzauns als Lärmschutzwand, wie es die Prozessklärung vom 17.02.2011 vorsah, nicht zum gewünschten Ziel führen würde, da der Abstand zur Lärmquelle (Behelfsfahrbahn) zu groß ist, um eine wirksame Abschirmung zu gewährleisten. Deshalb wird abweichend von oben erwähnter Prozessklärung der Biotopschutzzaun ohne Lärmschutzfunktion ausgeführt



und es werden stattdessen für die gesamte Dauer der ersten Hauptphase zwei Maßnahmen zur Minimierung des Lärms vorgesehen: Zum einen wird im Bereich der Behelfsfahrbahn und der Verbreiterung der Richtungsfahrbahn Nürnberg von Bau-km 288+970 bis Bau-km 289+710 während der Bauzeit ein Erdwall mit einer Höhe von mindestens 5 m, gemessen von der Fahrbahnoberkante, errichtet. Des Weiteren kommen auf den Fahrbahnverbreiterungen bzw. auf der Behelfsfahrbahn lärmindernde Deckschichten zum Einsatz, die den Verkehrslärm dauerhaft um mindestens 2 dB(A) reduzieren. Die Bereiche sind im Einzelnen im Erläuterungsbericht zur Planergänzung Bauzeitliche Maßnahmen vom 30.03.2012 aufgeführt (Unterlage 1 der mit Ergänzungsbeschluss vom 13.05.2013 festgestellten Unterlagen, Seite 7) und unter A 3.2.1 Planergänzungsbeschlusses vom 13.05.2013 festgehalten.

Die Planergänzung umfasst des Weiteren die Behelfsbrücke der B 19 über die BAB A 3 im Bereich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld (vgl. Unterlage 7.1, Blatt 2 E, der mit Ergänzungsbeschluss vom 13.05.2013 festgestellten Unterlagen). Um die Autobahn verbreitern zu können, muss das vorhandene Überführungsbauwerk im Zuge der B 19 abgebrochen und mit einer vergrößerten lichten Weite neu errichtet werden. Um den Verkehr der B 19 dennoch aufrechterhalten zu können, wird östlich neben dem bestehenden Bauwerk eine Behelfsbrücke errichtet. Diese Behelfsbrücke wird einen vierstreifigen Querschnitt aufweisen. Die bauzeitliche Verkehrsführung im Zuge der B 19 wird hinsichtlich der Anzahl der Fahrstreifen dem bestehenden Zustand entsprechend ausgebildet. Zusätzlich zum derzeitigen Bestand werden in Fahrtrichtung Würzburg zwei Linksabbiegestreifen auf der B 19 vorgesehen.

Die Planfeststellungsbehörde hat am 13.05.2013 den beantragten Planergänzungsbeschluss erlassen, der ebenfalls beklagt wurde.

#### 4. Plangenehmigung vom 21.08.2013

Mit Schreiben vom 14.06.2013 beantragte der Vorhabensträger des Weiteren die Erteilung einer Plangenehmigung für verschiedene Änderungen der Planfeststellung vom 17.12.2009 im Bereich zwischen der Stuttgarter Straße und dem Unteren Kaulweg, also im Wesentlichen Maßnahmen, die sich im Bereich der Gestaltungsfläche auf dem Katzenbergtunnel bzw. in dessen Umfeld abspielen.

Im Rahmen der Planänderung soll der Obere Katzenbergweg (BWV lfd.Nr. 22, Unterlage 7.2) um wenige Meter nach Süden verschoben werden, ein öffentlicher Feld- und Waldweg bei Bau-km 288+900 (BWV lfd.Nr. 37, Unterlage 7.2) soll deutlich verkürzt werden. Die im Oberen Katzenbergweg vorgesehene Entwässerungsleitung wird im Zuge der Verschiebung des Oberen Katzenbergwegs ebenfalls angepasst. Die Anschlüsse vorhandener Feldwege an den neuen Oberen Katzenbergweg wurden überarbeitet und in der Lage ge-

ringförmig geändert. Des Weiteren soll im Rahmen der Planänderung das Auffangbecken für Lösch- und Reinigungswasser des Katzenbergtunnels (BWV lfd.Nr. 113, Unterlage 7.2) von Bau-km 288+375 auf eine andere Position bei Bau-km 288+435 verschoben werden. Der Geh- und Radweg entlang der Heuchelhofstraße (BWV lfd.Nr. 21, Unterlage 7.2) soll geringfügig nach Westen verschoben werden. Ein Durchlass für die Entwässerung unter der Heuchelhofstraße (BWV lfd.Nr. 112, Unterlage 7.2) soll in seinem Durchmesser von DN 700 auf DN 1400 vergrößert werden. Dem Absetz- und Regenrückhaltebecken ASB/RHB 288-1R sollen nicht mehr Kaskaden vorgeschaltet werden, über die das Oberflächenwasser dem Becken zugeführt werden sollte. Die Planänderung sieht hier vor, dass das Oberflächenwasser in einer Rohrleitung und durch ein geschlossenes Tosbecken dem Absetz- und Rückhaltebecken zugeleitet wird. Weiterhin soll die Aufstellfläche für das Notstromaggregat am Unteren Kaulweg in den Bereich des Eigentümerweges zum Betriebsgebäude des Katzenbergtunnels hin verschoben werden (BWV lfd.Nr. 22.1, Unterlage 7.2). Schließlich wird vom Betriebsgebäude bis zum Auffangbecken für das Reinigungswasser des Katzenbergtunnels eine Entwässerungsleitung für das Tunnelbetriebsgebäude vorgesehen.

Mit Plangenehmigung vom 21.08.2013 hat die Planfeststellungsbehörde die beantragten Planänderungen zugelassen.

5. Weitere Planänderungen ohne Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren

5.1 Überführung des Langen Kniebrecherweges

Mit Schreiben vom 02.08.2012 beantragte der Vorhabensträger bei der Planfeststellungsbehörde, für die geänderte Ausführung einer Feldwegüberführung (Überführung des Langen Kniebrecherwegs) über die B 19 südlich der AS Würzburg-Heidingsfeld von einer Planfeststellung bzw. Plangenehmigung abzusehen.

Das Bauwerk war Bestandteil der Planfeststellung vom 17.12.2009. Auf die mit diesem Beschluss festgestellten Unterlagen wird Bezug genommen (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 1 E, und BWV lfd.Nr. 44, Unterlage 7.2).

Mit Bescheid vom 13.08.2012 entschied die Planfeststellungsbehörde, dass auf die Durchführung eines Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahrens verzichtet wird. Die gegen diesen Bescheid erhobene Klage wurde vom Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 02.10.2013 abgewiesen (Az. 9 A 23.12).

## 5.2 Durchlass für Versorgungsleitungen

Mit Schreiben vom 22.08.2012 beantragte der Vorhabensträger bei der Planfeststellungsbehörde, für die Änderung des Durchmessers eines Durchlasses für Versorgungsleitungen beim Unteren Kaulweg (Bau-km 288+895) ebenfalls auf die Durchführung eines Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahrens zu verzichten.

Auch dieser Durchlass war Bestandteil der Planfeststellung vom 17.12.2009 (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 2 E, und BWV lfd.Nr. 51, Unterlage 7.2).

Mit Bescheid vom 31.08.2012 erteilte die Planfeststellungsbehörde die gewünschte Freistellung von der Durchführung eines Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahrens.

## 5.3 Baustraßenführung im Bereich des Langen Kniebrecherweges

Mit Schreiben vom 23.04.2013 legte der Vorhabensträger außerdem Unterlagen vor, nach denen die planfestgestellte Baustraße zwischen der AS Würzburg-Heidingsfeld und dem westlichen Widerlager der Talbrücke Heidingsfeld zwischen Bau-km 287+300 und Bau-km 287+610 nicht mehr auf dem Langen Kniebrecherweg liegen (vgl. mit Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 festgestellte Unterlage 7.1, Blatt 1 E), sondern nördlich um eine bestehende Gehölzgruppe, die sich an diesem öffentlichen Feldweg befindet, herumführen soll.

Für diese Änderung der Pläne entschied die Planfeststellungsbehörde mit Bescheid vom 26.06.2013 antragsgemäß, dass auf die Durchführung eines Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahrens verzichtet wird.

Gegen diese Entscheidung wurde mit Schriftsatz vom 05.08.2013 Klage erhoben (Az. BVerwG 9 A 14.13).

## 6. Gegenstand der Plangenehmigung

Die beantragte Planänderung umfasst mehrere Maßnahmen, die von der Planfeststellung vom 17.12.2009 abweichen. Die übrigen, bereits im Wege der Planergänzung, Plangenehmigung oder der Freistellung vom Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahren zugelassenen Planänderungen werden durch die gegenständlichen Maßnahmen nicht berührt. Folgende Maßnahmen sind Gegenstand dieser Planänderung:

a) Gradiente der BAB A 3

Im Bereich der AS Würzburg-Heidingsfeld werden die Gradienten beider Richtungsfahrbahnen um bis zu 30 cm angehoben. Die Gradiente bleibt im weiteren Verlauf, insbesondere im Hinblick auf die Talbrücke Heidingsfeld und den daran anschließenden Streckenabschnitt der BAB A 3, unverändert.

b) AS Würzburg-Heidingsfeld

Die Ausbildung der Rampen der AS Würzburg-Heidingsfeld (vgl. mit Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 festgestellte Unterlagen 7.1, Blatt 1 E, und BWV lfd.Nr. 2, Unterlage 7.2) wird, soweit aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstadiums und der sonstigen Zwangspunkte möglich, an die seit 23.02.2010 eingeführte Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA) angepasst. Mit der Einführung der RAA wurde der Querschnitt Q 1 (einstreifig) von Anschlussstellenrampen verbreitert. Dementsprechend werden bei der AS Würzburg-Heidingsfeld die Rampenabschnitte mit Querschnitt Q 1 von einer mit Beschluss vom 17.12.2009 festgestellten Breite von 5,50 m auf eine an die RAA angepasste Breite von 6,00 m verbreitert. Die in der Planfeststellung mit einem Querschnitt Q 4 (zweistreifige Gegenverkehrsfahrbahn) auszubildenden Fahrbahnen sowie die Verteilerfahrbahn mit Querschnitt Q 2 (zweistreifig ohne Seitenstreifen) sind nach der Planfeststellung vom 17.12.2009 mit einer Fahrbahnbreite von 7,50 m zu bauen. Im Rahmen der gegenständlichen Planänderung werden diese Querschnitte um 0,5 m verbreitert, was zu einer Fahrbahnbreite von 8,00 m führt.

Die Fahrbahn im Bereich der Ein- und Ausfädelstreifen im Vorfeld bzw. im Nachlauf der Verteilerfahrbahn der BAB A 3 wird von einer Breite von 9,00 m, die Gegenstand der Planfeststellung vom 17.12.2009 war, auf 8,00 m verschmälert.

Zusätzlich zur Verbreiterung der Rampenquerschnitte werden die Mindesthalbmesser für Kuppen und Wannen entsprechend der neuen Vorgaben der RAA vergrößert. Die größeren Steigungen der Rampen bleiben dabei weiterhin grundsätzlich unter 6 %, einzige Ausnahme bildet die Rampe N - S (vgl. Unterlage 7.1, Blatt 1 E der gegenständlichen Plangenehmigung), über die der Verkehr auf der BAB A 3 von Nürnberg kommend auf die B 19 in Richtung Würzburg abfährt. Hier bleibt es aufgrund der topographischen Verhältnisse bei einer Steigung von 7 %.

Die Einfädelspur für Fahrzeuge, die auf der BAB A 3 von Nürnberg kommen und auf die B 19 in Richtung Würzburg fahren sowie die Einfädelspur für Fahrzeuge, die von Würzburg auf die B 19 kommen und auf die BAB A 3 in Richtung Frankfurt fahren, wird im Vergleich zur Planfeststellung vom 17.12.2009 verlängert.

c) Änderungen an der B 19

Die gegenständliche Planänderung umfasst auch eine Änderung des Verlaufs der Bundesstraße B 19 in Lage und Höhe im Bereich der AS Würzburg-Heidingsfeld. Die Fahrbahnträger der B 19 werden aufgeweitet und nach Osten verschoben.

Am Beginn der Baustrecke nördlich der BAB A 3 wird die Gradienten der B 19 um etwa 15 cm abgesenkt. Des Weiteren wird im Verlauf des Überführungsbauwerkes der B 19 über die BAB A 3 die Gradienten der B 19 im Brückenbereich um bis zu 40 cm angehoben.

d) Öffentlicher Feld- und Waldweg Kniebrecherweg

Der öffentliche Feld- und Waldweg Kniebrecherweg, der nordwestlich der AS Würzburg-Heidingsfeld verläuft, wird in Richtung B 19 bzw. der Anschlussstellenrampe des Nordwestquadranten verschoben.

e) Überführung der B 19 über die BAB A 3

Die Planfeststellung vom 17.12.2009 sah vor, für beide Fahrtrichtungen ein einheitliches Überführungsbauwerk der B 19 über die BAB A 3 zu errichten (vgl. mit Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 festgestellte Unterlage 7.1, Blatt 1 E, und BWV lfd.Nr. 41, Unterlage 7.2). Gegenstand dieser Plangenehmigung ist nun, anstelle eines einheitlichen Bauwerkes zwei baulich voneinander getrennte Teilbauwerke zu errichten (jeweils eines für die Richtungsfahrbahn Würzburg und für die Richtungsfahrbahn Bad Mergentheim). Die Breite zwischen den Geländern des Gesamtbauwerkes steigt von 24,25 m auf 29,55 m, da anstelle des im Rahmen der Planfeststellung vom 17.12.2009 geplanten Mittelstreifens zwei Mittelkappen für jedes Brückenbauwerk notwendig werden. Die lichte Weite des Brückenbauwerkes vergrößert sich von 63,75 m auf 64,802 m.

f) Unterführung des Heriedenweges

Der Heriedenweg ist eine Ortsstraße, die nördlich der AS Würzburg-Heidingsfeld die B 19 unterfährt. Die Planfeststellung vom 17.12.2009 sieht vor, entlang der BAB A 3 und anschließend östlich an der auszubauenden B 19 eine Lärmschutzwand zu errichten, die bis zum Heriedenweg geführt wird. Neben der bestehenden Brücke der B 19 über den Heriedenweg, die baulich nicht verändert wird, soll für die Lärmschutzwand in diesem Bereich im Rahmen der Planfeststellung vom 17.12.2009 ein eigenes Überführungsbauwerk nur für den aktiven Lärmschutz errichtet werden (vgl. mit Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 festgestellte Unterlagen 7.1, Blatt 1 E, und BWV lfd.Nr. 43, Unterlage 7.2). Im Zuge der gegenständlichen Planänderung wird die lichte Weite dieses Brückenbauwerkes, das der Aufnahme einer Lärmschutzwand dient, von 24 m auf 32 m erhöht. Die Grunderwerbsgrenzen ändern sich in diesem Bereich nicht.

g) Lärmschutzwände im Bereich der AS Würzburg-Heidingsfeld

Die Planfeststellung vom 17.12.2009 sieht vor, im Nordostquadranten der AS Würzburg-Heidingsfeld entlang der Tangentialfahrbahn eine Lärmschutzwand zu errichten, die fingerartig gebogen und zur Fahrbahn hin ausgekragt ausgeführt werden sollte (vgl. mit Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 festgestellte Unterlage 6.6). Von Bau-km 287+060 bis Bau-km 287+350 sollte dabei auf 500 m Länge eine 3,00 m hohe Lärmschutzwand errichtet werden, von Bau-km 287+350 bis Bau-km 287+700 eine 5,00 m hohe (vgl. mit Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 festgestellte Unterlage 11.1 und BWV lfd.Nrn. 56 und 57) . Im Zuge der gegenständlichen Planänderung ist vorgesehen, die Höhen von 3,00 m bzw. 5,00 m grundsätzlich beizubehalten. Der Übergang von der 3 m hohen Wand auf die 5 m hohe Wand verschiebt sich jedoch von Bau-km 287+350 auf Bau-km 287+130. Die 3,00 m hohe Wand wird ohne Krümmung und damit nur senkrecht ausgebildet. Der Bereich, in dem die Lärmschutzwand 5 m hoch ausgebildet wird, erhält eine Lärmschutzwand, deren unterer Teil senkrecht und deren oberer Teil gerade nach innen geneigt ist.

Im Bereich der Verlängerung des Beschleunigungsstreifens (Bau-km 0+010 bis Bau-km 0+070 der B 19) wird die Lärmschutzwand um bis zu 5,50 m in Richtung der Böschung verschoben.

Von Bau-km 0+070 bis Bau-km 0+190 der B 19 wird die Lärmschutzwand um ca. 3,20 m nach Osten verschoben. Im anschließenden Kurvenbereich wird die Lärmschutzwand im Scheitelpunkt der Kurve um bis zu 7 m nach außen verschoben.

Im weiteren Bereich (Bau-km 287+150 bis Bau-km 287+350 der BAB A 3) wird die Lärmschutzwand im Verhältnis zur Planfeststellung vom 17.12.2009 um ca. 1,30 m nach Norden verschoben.

Im Bereich von Bau-km 287+350 bis Bau-km 287+400 der BAB A 3 wird die Lärmschutzwand um ca. 2,40 m in Richtung der Autobahn verschoben. Im daran anschließenden Bereich sowie im Bereich des Verzögerungsstreifens verschiebt sich die Lärmschutzwand um 1,30 m bzw. 1,00 m nach Norden.

h) Absetz- und Rückhaltebecken ASB/RHB 287-1L

Die Planfeststellung vom 17.12.2009 sieht für das Absetz- und Regenrückhaltebecken 287-1L bei einem errechneten Bedarf von 257 m<sup>2</sup> eine Oberfläche von 292 m<sup>2</sup> vor (vgl. mit Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 festgestellte Unterlage 13.2 und BWV lfd.Nr. 109, Unterlage 7.2). Gegenstand der Planänderung ist eine Erhöhung des Bemessungszuflusses um 7 l/s, was die erforderliche Wasseroberfläche von 257 m<sup>2</sup> auf 258 m<sup>2</sup> er-

hört, wobei dafür eine Änderung der Planfeststellung jedoch nicht notwendig ist. Das Volumen der Beckenanlage wird im Zuge dieser gegenständlichen Planänderung von 5.500 m<sup>3</sup> auf 5.514 m<sup>3</sup> erhöht. Der Drosselabfluss aus dem Becken in den Vorfluter bleibt mit 75 l/s unverändert. Die Form der Beckenanlage sowie der Verlauf des Betriebsweges zum Becken wurden geringfügig geändert.

Bei allen Maßnahmen ergeben sich keine Änderungen im Bereich der dauerhaften bzw. vorübergehenden Inanspruchnahme von Grundstücken; die Grunderwerbsgrenzen bleiben unverändert.

#### 7. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Der Vorhabensträger beteiligte im Vorfeld der Antragstellung vom 25.10.2013 die Stadt Würzburg, das Staatliche Bauamt Würzburg und das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg und holte deren Stellungnahmen zu den jeweiligen Planänderungen ein. Diese Stellungnahmen wurden der Planfeststellungsbehörde mit E-Mail vom 06.12.2013 und vom 11.12.2013 vorgelegt.

Die Planfeststellungsbehörde holte die Stellungnahmen der einschlägigen Fachsachgebiete der Regierung von Unterfranken für Naturschutz-, Immissionsschutz- und Straßenbaufragen ein.

## C Entscheidungsgründe

Der Plan für die mit Schreiben des Vorhabensträgers vom 25.10.2013 beantragten Planänderungen im Bereich vom Beginn des Planfeststellungsabschnitts bis zur Talbrücke Heidingsfeld wird entsprechend dem Antrag des Vorhabensträgers gemäß § 17 d i.V.m. § 17 b Abs. 1 FStrG und Art. 74 ff. BayVwVfG genehmigt, da die Plangenehmigung im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Das genehmigte Vorhaben entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung, ist im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebots.

### 1.                   Verfahrensrechtliche Bewertung

#### 1.1                   Zuständigkeit der Regierung von Unterfranken

Die Regierung von Unterfranken ist für die Erteilung dieser Plangenehmigung sachlich (§ 17 b Abs. 1 Nr. 6 i.V.m. § 22 Abs. 4 Sätze 1 und 2 FStrG, Art. 62 a Abs. 5 und Art. 39 Abs. 2 BayStrWG sowie § 5 der Verordnung zur Übertragung der Befugnisse der Obersten Landesstraßenbaubehörde nach dem Bundesfernstraßengesetz) und örtlich (Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG) zuständig.

#### 1.2                   Entbehrlichkeit der Planfeststellung

Änderungen an Bundesfernstraßen sind grundsätzlich planfeststellungspflichtig (§ 17 Satz 1 FStrG). Dies gilt auch, wenn der festgestellte Plan vor Fertigstellung des Vorhabens geändert werden soll (§ 17 d Satz 1 FStrG i.V.m. Art. 76 Abs. 1 BayVwVfG). Anstelle eines neuen Planfeststellungsverfahrens ist aber auch die Änderung mittels einer Plangenehmigung zulässig, sofern die Voraussetzungen für ihre Erteilung vorliegen. Gemäß § 17 b Abs. 1 Nrn. 1 und 2 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 6 BayVwVfG kann anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn

1. es sich bei dem Vorhaben nicht um ein Vorhaben handelt, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist,
2. mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist und



3. Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben.

Bei der verfahrensgegenständlichen Maßnahme sind die genannten Voraussetzungen für den Erlass einer Plangenehmigung erfüllt.

#### 1.2.1

##### Keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das vorliegende Vorhaben konnte auf die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden. Weder für die gegenständlichen Maßnahmen im Bereich der Anschlussstelle und eines Absetz- und Rückhaltebeckens noch für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt AS Würzburg-Heidingsfeld – westlich Mainbrücke Randersacker ist eine (allgemeine) UVP-Pflicht aufgrund Art, Größe und Leistung des Vorhabens gegeben (§ 3 b Abs. 1 UVPG). Für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt AS Würzburg-Heidingsfeld – westlich Mainbrücke Randersacker wurde aufgrund einer entsprechenden Vorprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt (§ 3 e Abs. 1 Nr. 2 UVPG), da es sich um die Änderung eines Vorhabens handelte, für das als solches eine UVP-Pflicht besteht (§ 3 b Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG) und nach einer Abschätzung im Einzelfall i.S.d. § 3 c Sätze 1 und 3 UVPG mit erheblichen Umweltauswirkungen zu rechnen war. Auf die Ausführungen unter C 1.3 und C 2 im Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009, Nr. 32-4354.1-5/07, wird Bezug genommen.

Durch die gegenständlichen Änderungen im Bereich der Anschlussstelle und der Entwässerungseinrichtungen werden die in der Anlage 1, Spalte 1, des UVPG angegebenen Größen- oder Leistungswerte der BAB A 3 nicht verändert (§ 3 e Abs. 1 Nr. 1 UVPG). Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen sind nicht zu befürchten (§ 3 e Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. § 3 c Sätze 1 und 3 UVPG), wie eine Vorprüfung im Einzelfall ergeben hat.

Beim Schutzgut Boden ergibt sich eine geringfügige Änderung von 280 m<sup>2</sup> zusätzlicher Inanspruchnahme innerhalb der mit Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 festgestellten Grunderwerbsgrenzen (gesamter Flächenbedarf einschließlich vorübergehender Inanspruchnahme). Die versiegelte Fläche nimmt um ca. 1.660 m<sup>2</sup> zu, die für das Vorhaben sonst in Anspruch genommenen überbauten Flächen (Straßenböschungen, Straßennebenflächen usw.) nehmen dagegen um 900 m<sup>2</sup> im Rahmen der gegenständlichen Planänderung ab. Dauerhaft werden demnach 760 m<sup>2</sup> zusätzlich überbaut. Die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen nehmen aber um 480 m<sup>2</sup> ab, was bedeutet, dass die zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen sich auf ca. 280 m<sup>2</sup> beschränken (bezogen auf den Boden, nicht auf den Grunderwerb).

Hinsichtlich des Schutzgutes Wasser ergeben sich keine wesentlichen Änderungen, die geringfügig höhere Neuversiegelung führt zwar grundsätzlich zu einer Verringerung der Grundwasserneubildung, dieser Effekt ist jedoch aufgrund der geringen zusätzlichen Versiegelung angesichts des Gesamtvorhabens ohne praktische Relevanz. Die Qualität der Straßenoberflächenwasser, die im Rahmen der erteilten wasserrechtlichen Erlaubnisse, die insoweit nicht geändert werden, in die Vorfluter abgegeben werden, ändert sich nicht.

Beim Schutzgut Luft/Klima ergeben sich hinsichtlich der Menge und der Qualität der Auswirkungen des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 im Verhältnis zur Planfeststellung vom 17.12.2009 keine Änderungen.

Beim Schutzgut Tiere und Pflanzen ist festzuhalten, dass sich im Verhältnis zur Planfeststellung vom 17.12.2009 keine Verschlechterung ergibt. Es kommt nicht zu zusätzlichen Beeinträchtigungen wertvoller Lebensräume oder zu weiteren Annäherungen an schutzwürdige Gebiete. Die zusätzliche Versiegelung bzw. dauerhafte Bodeninanspruchnahme erhöht geringfügig den naturschutzrechtlichen Kompensationsbedarf, durch den vorhandenen Überschuss der Kompensationsmaßnahmen aus der Planfeststellung vom 17.12.2009 ergibt sich kein weiterer Kompensationsbedarf.

Hinsichtlich des Schutzgutes Landschaft besteht im Verhältnis zur Planfeststellung vom 17.12.2009 keine Verschlechterung, die Maßnahmen wirken sich allenfalls kaum sichtbar auf das Landschaftsbild aus (geringfügig geänderte Rampenführung, geringfügig geänderte Position von Lärmschutzeinrichtungen).

Hinsichtlich des Schutzgutes Kultur-/Sachgüter ergeben sich ebenfalls durch die gegenständlichen Planänderungen keine Verschlechterungen im Verhältnis zur Planfeststellung vom 17.12.2009.

Hinsichtlich des Schutzgutes Mensch schließlich bleibt es ebenfalls bei den Beeinträchtigungen, die bereits Gegenstand der Planfeststellung vom 17.12.2009 waren. Die Planänderungen sind nicht mit zusätzlichen Immissionen verbunden, Erholungsraum geht nicht in weiterem Ausmaß verloren.

Die in allen Teilen räumlich sehr beschränkten Planänderungen haben auch keine erheblichen Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern.

### 1.2.2 Benehmen mit den Trägern öffentlicher Belange

Die in ihrem Aufgabenbereich berührten Träger öffentlicher Belange wurden über das geplante Vorhaben informiert. Das Benehmen i.S.v. § 17 b Abs. 1 Nrn. 1 und 2 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 6 Nr. 2 BayVwVfG wurde hergestellt. Die Träger öffentlicher Belange haben - teilweise unter Auflagen bzw. unter sonstigen Vorbehalten und Einschränkungen, denen Rechnung getragen wurde und die daher nicht stärker ins Gewicht fallen - entweder ausdrücklich ihr Einverständnis mit der verfahrensgegenständlichen Planänderung erklärt oder tragen sie zumindest in der Sache mit.

Die beteiligten Sachgebiete der Regierung von Unterfranken haben sich mit der verfahrensgegenständlichen Planung einverstanden erklärt bzw. Einwände oder Bedenken nicht erhoben.

Eine Beteiligung weiterer Träger öffentlicher Belange war mangels Betroffenheit nicht veranlasst.

### 1.2.3 Keine wesentliche Beeinträchtigung von Rechten anderer/Einverständnis der Betroffenen

Die Rechte anderer, insbesondere von Privatpersonen, sind durch die gegenständliche Planänderung nicht betroffen (§ 17 b Abs. 1 Nr. 2 FStrG i.V.m. Art. 76 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayVwVfG).

Im Vergleich zur Planfeststellung vom 17.12.2009 für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 ergeben sich aus der gegenständlichen Planänderung keinerlei Änderungen oder Anpassungen des Grunderwerbsplanes bzw. des Grunderwerbsverzeichnisses (Unterlagen 14.1 und 14.2 der mit Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 festgestellten Unterlagen).

Auch unter sonstigen Gesichtspunkten sind erstmalige oder zusätzliche (wesentliche) Beeinträchtigungen von Rechten anderer weder vorgetragen noch sonst ersichtlich. Insbesondere führt die geänderte Ausführung der Lärmschutzmaßnahmen nicht dazu, dass sich an den Beurteilungspegeln an den Immissionsorten etwas zu Lasten der Betroffenen ändert. Keiner der Beurteilungspegel aus der Planfeststellung vom 17.12.2009 erhöht sich durch die gegenständlichen Planänderungen. Auf die Ausführungen unter C 2.5.3.1 dieser Plangenehmigung wird Bezug genommen. Das Gleiche gilt im Hinblick auf Luftschadstoffe (vgl. C 2.5.3.2).

## 2. Materiell-rechtliche Würdigung

### 2.1 Rechtsgrundlagen und Rechtswirkungen der Plangenehmigung

Eine Plangenehmigung hat die Rechtswirkungen der Planfeststellung (§ 17 b Abs. 1 Nr. 3 FStrG). Daher sind auch die materiellen Genehmigungsvoraussetzungen die gleichen wie bei der Planfeststellung. Ein 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, RdNr. 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, RdNr. 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.).

Durch die Plangenehmigung wird auch die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt (§ 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 1. Hs. BayVwVfG), und es werden alle öffentlich-rechtlichen Be-

ziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 2 BayVwVfG).

Wie die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt auch die Plangenehmigung alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 2. Hs. BayVwVfG). Davon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG.

## 2.2 Planungsermessen

Planungsentscheidungen haben naturgemäß das Problem zum Inhalt, 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 vorneherein keinem Belang besonderer Vorrang eingeräumt werden. Sämtliche betroffene Belange sollen durch Abwägung miteinander und gegeneinander zum Ausgleich gebracht und erforderlichenfalls überwunden werden.

Das Abwägungsgebot verlangt, dass überhaupt eine Abwägung stattfindet, dass in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, dass die Bedeutung der betroffenen Belange nicht verkannt wird und schließlich 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 diese Plangenehmigung als Ermessensentscheidung dar. Sie legt Art und Ausmaß des Vorhabens sowie die zu beachtenden Nebenbestimmungen sowie die Änderung bzw. Ergänzung zum Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 (einschließlich seiner bisher erfolgten Änderungen) fest.

## 2.3 Planrechtfertigung

Eine straßenrechtliche Planung ist 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, RdNr. 182).

Die Planrechtfertigung für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 wurde bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 behandelt, auf die dortigen Ausführungen unter C 3.5 wird insoweit Bezug genommen.

Gegenstand dieser Plangenehmigung sind nur geringfügige Abweichungen von den Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 17.12.2009 i.d.F. des Ergänzungsbeschlusses vom 13.05.2013 und der weiteren Änderungen. Auch diese nunmehr gegenständlichen Planänderungen sind vernünftigerweise geboten. Dazu ist im Einzelnen festzuhalten:

a) Strecke der BAB A 3

Die Gradienten der BAB A 3 (BWV lfd.Nr. 1, Unterlage 7.2 der mit Beschluss vom 17.12.2009 festgestellten Unterlagen) wurde gegenüber der Planfeststellung vom 17.12.2009 im Bereich der AS Würzburg-Heidingsfeld um bis zu 30 cm angehoben. Dadurch werden während der Bauzeit die insoweit notwendigen Überleitungen des Autobahnverkehrs zwischen alter und dann neuer Fahrbahn sowie zu den Rampen an der Anschlussstelle erleichtert. Die etwas höhere Ausbildung der neuen Gradienten führt dazu, dass der Höhenunterschied zwischen bestehender Fahrbahn und künftiger Richtungsfahrbahn geringer ist und so die Überleitung des Verkehrs von der alten auf die neue Richtungsfahrbahn sowie auf die Rampen der AS weniger aufwendig ausgestaltet werden kann.

b) AS Würzburg-Heidingsfeld

Die Ausbildung der Rampen der AS Würzburg-Heidingsfeld (BWV lfd.Nr. 2, Unterlage 7.2) wird im Rahmen der gegenständlichen Planänderung im Verhältnis zur Planfeststellung vom 17.12.2009 an die neu eingeführten technischen Richtlinien angepasst, soweit dies im Rahmen der Vorgaben der Planfeststellung vom 17.12.2009 möglich und sinnvoll ist. Zum Zeitpunkt der Planfeststellung richtete sich die Ausbildung der Rampen nach den damals geltenden Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, Teil Knotenpunkte, Abschnitt 2: Planfreie Knotenpunkte (RAL-K-2, Ausgabe 1976, berichtigter Nachdruck 1991), den "Aktuellen Hinweisen zur Gestaltung planfreier Knotenpunkte außerhalb bebauter Gebiete" (Ergänzungen zu den RAL-K-2), Ausgabe 1993 (AH-RAL-K-2), und nach den "Entwurfshinweisen für planfreie Knotenpunkte an Straßen der Kategoriengruppe B" (Ergänzungen zu den RAL-K-2), Ausgabe 1995 (RAS-K-2-B). Diese soeben genannten technischen Regelwerke wurden durch die "Richtlinien für die Anlage von Autobahnen", Ausgabe 2008, der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswege ersetzt, die die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern mit Schreiben vom 23.02.2010, Nr. IID9-43411-003/09, - und damit nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses - in Bayern eingeführt hat. Ab diesem Zeitpunkt sind die RAA grundsätzlich allen Planungen und Entwürfen für den Neubau, die

Erweiterung sowie für den Um- und Ausbau von Autobahnen zugrunde zu legen. In Einzelfällen sind Ausnahmen, z.B. wegen eines weit fortgeschrittenen Entwurfsstadiums oder bereits eingeleiteter Rechtsverfahren möglich.

Mit der Einführung der RAA wurde der Querschnitt von Anschlussstellenrampen Q 1 (einstreifig) verbreitert. Dementsprechend ist im Rahmen der Planänderung vorgesehen, bei der AS Würzburg-Heidingsfeld die Rampenabschnitte mit einem Querschnitt von Q 1 und von einer Breite von 5,50 m, wie sie in der Planfeststellung vom 17.12.2009 vorgesehen waren, auf eine an die neue Richtlinie angepasste Breite von 6,00 m zu verbreitern. Die mit Beschluss vom 17.12.2009 festgestellten Unterlagen und die RAA sehen für Rampenabschnitte mit Querschnitt Q 4 (zweistreifige Gegenverkehrsfahrbahn) sowie für die Verteilerfahrbahn auf der Südseite der BAB A 3 (Querschnitt Q 2, zweistreifig ohne Seitenstreifen) eine Fahrbahnbreite von 7,50 m vor. Dieser setzt sich zusammen aus zwei 3,50 m breiten Fahrstreifen und zwei 0,25 m breiten Randstreifen. Allerdings sind Fahrbahnbegrenzungen auf Autobahnen nach der Vorgabe der Straßenverkehrsordnung stets mit einer Strichbreite von 30 cm vorzusehen. Um die Anordnung dieser Markierung auf den Randstreifen gemäß Ziffer 4.2.3.3 der RAA zu ermöglichen, werden diese von 0,25 m auf 0,50 m verbreitert, was zu einer Fahrbahnbreite von 8,00 m führt (vgl. Ziffer 2 des Schreibens der OBB vom 23.02.2010).

Die Fahrbahn im Bereich der Ein- bzw. Ausfädelstreifen im Vorfeld bzw. Nachlauf der Verteilerfahrbahn südlich parallel zur Richtungsfahrbahn Nürnberg der BAB A 3 wird im Rahmen der Planänderung von einer Breite von 9,00 m (Planfeststellung vom 17.12.2009) auf 8,00 m verschmälert. In der Planfeststellung vom 17.12.2009 war eine Querschnittsaufteilung von 6,00 m durchgehender Fahrbahn zuzüglich 3,00 m Beschleunigungs- bzw. Verzögerungstreifen vorgesehen. Der Vorhabensträger beabsichtigt nun, bereits die Bereiche der Beschleunigungs- bzw. Verzögerungsspur analog dem Querschnitt Q 2 mit einer Gesamtbreite von 8,00 m und damit wie eine zweistreifige Rampe ohne Seitenstreifen auszubilden. Dadurch werden die Fahrbahnbreiten sowohl im Bereich der Rampen als auch im Bereich der Verteilerfahrbahn stetig und nach einem einheitlichen Konzept ausgebildet.

Die RAA hat die Mindesthalbmesser für Kuppen und Wannen, die die Längsneigung von Straßen wesentlich prägen, deutlich erhöht. Soweit es im Rahmen der topographischen und rechtlichen Zwänge möglich ist, werden die Kuppen- und Wannenhalbmesser entsprechend den neuen Richtlinien vergrößert. Die sich hierdurch z.T. ergebenden geringfügig größeren Steigungen der Rampen liegen weiterhin grundsätzlich unter 6 %, einzige Ausnahme bildet die Rampe N - S (Nordostquadrant, für Fahrzeuge, die auf der BAB A 3 aus Nürnberg kommen und an der AS die Autobahn in

Richtung Würzburg verlassen), die aufgrund der räumlichen Enge eine Steigung von 7 % aufweist. Bei starker Längsneigung der zu verknüpfenden Straßen und sog. nachlaufender Längsneigung der Verbindungsrampen sind ausnahmsweise Überschreitungen möglich, sofern eine maximale Schrägneigung von 9 % eingehalten wird (vgl. Ziffer 6.4.2.3 der RAA). Im Bereich der betreffenden Rampe weist die BAB A 3 eine Steigung von 4 % auf. Um die Rampen trotzdem möglichst kurz halten zu können und um innerhalb des durch die Planfeststellung vom 17.12.2009 vorgegebenen Umgriffs zu bleiben, wird die Rampe im Rahmen der Anpassung an die neue RAA mit einer Steigung von 7 % vorgesehen, das heißt, die maximal zulässige Schrägneigung von 9 % wird noch immer unterschritten.

Die Einfädelspur für Fahrzeuge aus Nürnberg kommend, die in Richtung B 19 nach Würzburg fahren (N - S) sowie die Einfädelspur in der Rampe B 19 aus Würzburg – Autobahn in Fahrtrichtung Frankfurt im Nordwestquadranten (U - Y, vgl. Unterlage 7.1 Blatt 1 E) wird aus Sicherheitsgründen verlängert. Dadurch lassen sich die Einfädelvorgänge entzerren, wodurch der Druck zum schnellen Einfädeln reduziert und die Unfallgefahr gesenkt wird.

c) Führung der Bundesstraße B 19

Aus Gründen des Bauablaufs und unter Einbeziehung der Ergebnisse des inzwischen durchgeführten Sicherheitsaudits wurde der Verlauf der B 19 in Lage und Höhe gegenüber der mit Beschluss vom 17.12.2009 festgestellten Trasse geändert. Die Planänderung dient also dazu, die Verkehrssicherheit - auch wenn die technischen Richtlinien eingehalten waren - zu erhöhen und den Bauablauf zu erleichtern.

Dass die Überführung der B 19 über die BAB A 3 nunmehr in zwei Bauwerken (für jede Richtungsfahrbahn eines) ausgeführt werden soll, hat zur Folge, dass die beiden Fahrbahnen und damit auch die Fahrbahnränder der B 19 im Vergleich zur Planfeststellung vom 17.12.2009 aufgeweitet werden müssen.

Die Verschiebung der B 19 nach Osten ergibt sich daraus, dass im Rahmen der Planfeststellung vom 17.12.2009 der südlich der Überführung der B 19 gelegene Übergang zwischen einem Radius  $R = 1.300$  m und einer Geraden (gerade Streckenführung) der B 19 ohne Klothoide (Übergangsbogen bei Kurven im Straßenbau) ausgebildet worden ist. Durch das Einfügen der Klothoide im Zuge der Ausführungsplanung ergibt sich eine Änderung der Trassierung der B 19 und daraus resultierend eine seitliche Verschiebung der Bundesstraße. Der Übergang von der Geraden in die Kurve kann damit mit zügiger und in einer ruckfreien Fahrdynamik erfolgen.



Des Weiteren wird die Bauzeit verkürzt und es werden die bauzeitlichen Eingriffe in den Verkehr verringert, wenn am Beginn der Anpassung der B 19 (Bau-km 0+000 der B 19) die Gradienten um etwa 15 cm abgesenkt wird. Unmittelbar südlich der Überführung der B 19 über den Heriedenweg wird damit kein Vollausbau der Bundesstraße, sondern nur ein Deckenbau notwendig.

Zur Optimierung der Gestaltung des Überführungsbauwerkes der B 19 über die Autobahn wird die Gradienten der B 19 angehoben. Diese Anhebung ist nicht durch die Gradientenänderung der BAB A 3 bedingt, da die Überführung der B 19 noch vor dem Bau der neuen Fahrbahnen der Autobahnen so errichtet wird, dass die lichte Höhe unter dem Bauwerk ausreicht, um die bestehende Autobahn zu unterführen. Die künftigen Fahrbahnen der sechsstreifig ausgebauten BAB A 3 liegen trotz der unter Buchstabe a beschriebenen Anhebung der Gradienten um bis zu 30 cm tiefer als die bestehenden Fahrbahnen.

d) Öffentlicher Feld- und Waldweg Kniebrecherweg

Durch die geringfügige Verschiebung des Weges in Richtung der B 19 bzw. der Rampen der Anschlussstelle können die notwendigen Erdbewegungen und der Eingriff in die talseitige Böschung der vorhandenen Anschlussstelle reduziert werden.

e) Überführung der B 19 über die BAB A 3

Die neu zu erstellende Überführung im Zuge der B 19 über die BAB A 3 statt in einem einheitlichen Bauwerk in zwei Teilbauwerken zu errichten, hat den Vorteil, dass bei späteren Arbeiten an einem Überbau (Prüfung, Instandsetzung oder Erneuerung) der Verkehr auf dem anderen Überbau geführt und damit insgesamt für beide Fahrrichtungen aufrechterhalten werden kann. Die Verkehrsbehinderungen können auf diese Weise bei späteren Arbeiten minimiert werden. Um eine 4+0-Verkehrsführung auch auf einem Teilbauwerk zu ermöglichen, ist eine Fahrbahnbreite von mindestens 12 m pro Überbau erforderlich, weshalb die Gesamtbreite zwischen den Geländern von 24,25 m auf 29,55 m steigt. Die sich daraus ergebende Mehrbreite der Brücke wird genutzt, um den Abstand des Fahrstreifenrandes zum Hochbord und zu den Abläufen zu erhöhen, was sich wiederum positiv auf Verkehrssicherheit, Dauerhaftigkeit und Unterhaltungsfreundlichkeit des Bauwerks bzw. der beiden Teilbauwerke auswirkt.

Die Änderung der lichten Weite von 63,75 m auf 64,802 m ergibt sich daraus, dass im Zuge der Erstellung der Vorstatik für das neue Überführungsbauwerk die Stützweiten optimiert wurden.

f) Brücke der Lärmschutzwand an der Unterführung des Heriedenweges

Die Vergrößerung der lichten Weite der separaten Brücke neben dem bestehenden Überführungsbauwerk der B 19 über den Heriedenweg von 24 m (Planfeststellung vom 17.12.2009) auf 32 m hat den Vorteil, dass die Bohrpfähle der beiden unteren Pfeiler vom Heriedenweg aus und die oberen Bohrpfähle mit geringerem Aufwand von der B 19 aus hergestellt werden können. Bei der Beibehaltung der lichten Weite von 24 m würden umfangreiche Erdarbeiten zur Herstellung der Bohrebenen an beiden Flügelenden erforderlich. Die dadurch verursachten zusätzlichen Bauarbeiten und Kosten können durch die Erhöhung der lichten Weite vermieden werden.

g) Lärmschutzwände an der AS Würzburg-Heidingsfeld

Die Lärmschutzwand entlang der Rampe im Nordostquadranten der Anschlussstelle, wie in der Planfeststellung vom 17.12.2009 vorgesehen, fingerartig zur Fahrbahn hin gebogen auszuführen, weist Nachteile bei der Bemessung des Wirkungsbereichs (vorgesehener Verformungsbereich der Rückhalteeinrichtung bei einem Aufprall) nach den zwischenzeitlich eingeführten Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS 2009, in Bayern eingeführt mit Schreiben der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 03.09.2009, Nr. IID9-43342-009/01) sowie hinsichtlich der Wartungs- und Unterhaltungsfreundlichkeit, z.B. bei Prüfungen der Wand, auf. Die nunmehr im Zuge der gegenständlichen Planänderung vorgesehene gerade Ausbildung bei einer Höhe der Lärmschutzwand von 3,00 m sowie bei einer Höhe von 5,00 m mit einer geraden Ausführung im unteren und einer zur Fahrbahnseite abgeknickten linienförmigen Ausführung im oberen Bereich weist diese Nachteile nicht mehr auf, wobei sie im Vergleich zur Lösung der Planfeststellung vom 17.12.2009 schalltechnisch neutral ist.

Die Verschiebung der Lärmschutzwand von Bau-km 0+010 bis Bau-km 0+070 der B 19 um bis zu 5,50 m in Richtung der Böschung ermöglicht es, die dort vorgesehene Beschleunigungsspur (auf der BAB A 3 von Nürnberg kommend und in Richtung Würzburg auf die B 19 einfahrend) zu verlängern. Im Bereich von Bau-km 0+070 bis Bau-km 0+190 der B 19 ist die Verschiebung der Lärmschutzwand um ca. 3,20 m nach Osten die Folge der Achsverschiebung der B 19 sowie der Aufweitung aufgrund der Änderungen an der Überführung der B 19. Im anschließenden Kurvenbereich ermöglicht die Verschiebung der Lärmschutzwand im Scheitelpunkt der Kurve um 7 m nach außen, eine ausreichende Haltesichtweite und den notwendigen Abstand der neben der Fahrbahn verlaufenden Entwässerungsleitung sicherzustellen. Im weiteren Bereich (von Bau-km 287+150 bis Bau-km 287+350 der BAB A 3) ermöglicht die Verschiebung der Lärmschutzwand um 1,30 m nach Norden die Unterbringung der neuen Schutzeinrichtung mit dem dazugehörigen Wirkungsbereich. Die Verschiebung der Lärmschutzwand von Bau-km 287+350 bis Bau-km 287+400 der BAB A 3 ist Folge der geänderten Trassierung der Rampe der Anschlussstelle.

Die Verschiebung der Lärmschutzwand um 1,30 m bzw. 1,00 m nach Norden im anschließenden Bereich (Richtung Nürnberg) dient der Einhaltung der Haltesichtweite.

h) Absetz- und Rückhaltebecken 287-1L

Die Änderungen am Absetz- und Rückhaltebecken sind zum einen Folge der mit der Planänderung verbundenen Mehrversiegelung von 0,06 ha, zum anderen sind sie auf die weiteren Überlegungen im Rahmen der Detailplanung für das Becken zurückzuführen.

2.4 Einhaltung der Planungsleitsätze

Im Rahmen der Planung eines Straßenbauvorhabens bzw. seiner 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 im Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 angesprochenen gesetzlichen Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes, hinzukommen insbesondere weitere Vorschriften aus dem Bereich des Naturschutzrechts.

Im vorliegenden Fall beachten die Änderungen die einschlägigen Planungsleitsätze. Insbesondere werden die sich aus dem Bundesfernstraßengesetz ergebenden zwingenden gesetzlichen Vorgaben eingehalten. Auf die entsprechenden Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009, im Planergänzungsbeschluss vom 13.05.2013 sowie in der Plangenehmigung vom 21.08.2013 wird insoweit Bezug genommen.

Hinsichtlich der rechtlichen Würdigung wird auch auf die Ausführungen zu den einzelnen Themenbereichen im jeweiligen systematischen Zusammenhang unter C 2.5 dieser Plangenehmigung verwiesen.

2.5 Würdigung und Abwägung der öffentlichen und privaten Belange

2.5.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Die Planänderungen umfassen im Wesentlichen technische Fragen der konkreten Gestaltung der AS Würzburg-Heidingsfeld und eines Absetz- und Regenrückhaltebeckens. An der Lage, Funktion und Verkehrswirksamkeit der AS bzw. der BAB A 3 ändert sich durch die Planänderungen nichts. Daher sind raumbedeutsame Maßnahmen auch nicht Gegenstand dieser Plangenehmigung. Im Übrigen wird hinsichtlich der Übereinstimmung mit den Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung auf die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 unter C 3.7.1 Bezug genommen.



## 2.5.2 Planungsvarianten, Abschnittsbildung

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. Die Rechtmäßigkeit einer Planung hängt nicht davon ab, ob auch eine andere Planung möglich gewesen wäre. Es reicht vielmehr aus, wenn die Planfeststellungsbehörde sich bei der Variantenauswahl mit dem Für und Wider der widerstreitenden Belange hinreichend auseinandergesetzt hat und tragfähige Gründe für die von ihr gewählte Lösung anführen kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.01.2005, Az. 9 A 25.04, juris). Dabei ist die Auswahl unter verschiedenen für ein Vorhaben in Frage kommenden Trassenvarianten ungeachtet hierbei zu berücksichtigender rechtlich zwingender Vorgaben eine fachplanerische Abwägungsentscheidung (§ 17 Satz 2 FStrG).

Nach ständiger Rechtsprechung handelt eine Planfeststellungsbehörde nicht schon dann abwägungsfehlerhaft, wenn eine von ihr verworfene Trassenführung ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Nach der insoweit gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Auswahl zwischen verschiedenen Trassenvarianten erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Linienführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich - mit anderen Worten - diese Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.06.2004, Az. 9 A 11.03, NVwZ 2004, 1486; BVerwG, Beschluss vom 12.04.2005, Az. 9 VR 41.04, NVwZ 2005, 943).

Die Frage der Trassenalternativen der BAB A 3 im Raum Würzburg ist nicht Gegenstand dieser Plangenehmigung. Über die Trasse des sechsstreifigen Ausbaus der Autobahn wurde im Rahmen der Planfeststellung vom 17.12.2009 entschieden, die nach Abweisung der Klagen mit Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 03.03.2011 (Az. 9 A 8.10) unanfechtbar ist. Alle Betroffenen haben daher hinzunehmen, dass die BAB A 3 auf dieser Trasse sechsstreifig ausgebaut wird. Das Gleiche gilt für die mit dem Ausbau verbundenen Auswirkungen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 14.08.2013, Az. 9 VR 6.13, UA RdNr. 4; BVerwG, Urteil vom 02.10.2013, Az. 9 A 23.12, UA RdNr. 11).

Dies gilt auch für die Frage, wie die Knotenpunktsituation an der AS Würzburg-Heidingsfeld künftig aussehen soll. Der Vorhabensträger hat entsprechende Untersuchungen zur Ausgestaltung der AS Würzburg-Heidingsfeld im Rahmen der Variantenprüfung unternommen (vgl. insbesondere mit Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 festgestellte Unterlage 1, Kapitel 3.2). Zum anderen waren Fragen der Ausgestaltung der AS Würzburg-Heidingsfeld

Gegenstand von Einwendungen und der Würdigung im Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 (vgl. insbesondere dort C 3.7.3.3 des Planfeststellungsbeschlusses).

Die gegenständliche Planänderung weicht nicht von der Grundkonzeption der Anschlussstellenausbildung, die im Rahmen der Planfeststellung vom 17.12.2009 vorgesehen war, ab. Die nunmehr beantragte alternative Ausführung erstreckt sich auf die Ausbildung von Fahrbahnbreiten, Längen von Ein- bzw. Ausfädelungstreifen, Ausbildung von Kurvenradien und Höhenlagen (Gradiente) der Fahrbahn. Sie beruhen zu einem wesentlichen Teil auf der Anpassung der Planung an die RAA. Des Weiteren beruhen die Planänderungen darauf, dass sich im Zuge der weiteren Konkretisierung der Planung abgezeichnet hat, dass durch geringfügige Modifikationen Erleichterungen bei der baulichen Herstellung und beim baulichen Unterhalt (insbesondere im Hinblick auf die Brücke der B 19 über die BAB A 3) sowie im Zusammenhang mit der baulichen Herstellung (insbesondere beim Brückenbauwerk für den Lärmschutz beim Herriedenweg, BWV lfd.Nr. 43, Unterlage 7.2) abgezeichnet haben, die in die Planfeststellung aufzunehmen, sinnvoll war. Ebenso ist es nicht zu beanstanden, dass Lärmschutzeinrichtungen aus statischen Gründen und aus Gründen der Verkehrssicherheit (Wirkungsbereich der straßenbegleitenden Aufhalteeinrichtungen) anders ausgebildet werden, wenn sie die gleiche Wirksamkeit aufweisen. Dies ist hier ausweislich der schalltechnischen Berechnung, die von der höheren Immissionsschutzbehörde geprüft wurde, der Fall (vgl. C 2.5.3.1.3).

Weitere Änderungsmaßnahmen sind notwendige Folge der für sich genommen sinnvollen Änderungen der konkreten Ausführung der einzelnen Teile der Anschlussstelle bzw. des Streckenabschnitts vom Baubeginn bis zur Talbrücke Heidingsfeld. Dazu gehört zum einen die Verschiebung der Lärmschutzwände, die an die geänderte Rampenführung angepasst werden, ebenso wie die etwas andere Ausbildung des Absetz- und Rückhaltebeckens.

Im Rahmen der Abwägung ist daher zunächst anzumerken, dass zum Zeitpunkt der Planfeststellung noch nicht absehbar war, wann die Richtlinien für die Anlage von Autobahnen eingeführt werden. Dies war erst am 23.02.2010 und damit nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vom 17.12.2009 und ca. zwei Jahre nach Beantragung der Planfeststellung für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 in Würzburg am 31.03.2008 der Fall. Auch im Hinblick auf die RPS und die damit verbundene Ausgestaltung der Lärmschutzeinrichtungen gilt nichts anderes, da die neue RPS 2009 nur noch den Einsatz geprüfter Fahrzeug-Rückhaltesysteme vorsieht, die erst eine Einsatzfreigabe durch die Bundesanstalt für Straßenwesen erhalten müssen. Die Erstveröffentlichung der Liste der freigegeben Systeme erfolgte am 30.12.2010 und damit nach dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses. Dies bedeutet, dass die entsprechenden Ausbildungen nach der neuen technischen Richtlinie

sich zum Zeitpunkt der Planfeststellung nicht hätten aufdrängen müssen. Vielmehr ist festzuhalten, dass die Anschlussstelle nach den damals geltenden Richtlinien hätte ausgebildet werden sollen und damit den einschlägigen technischen Vorgaben entsprach, was im Regelfall den Anforderungen des Abwägungsgebotes genügt (vgl. BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, Az. 9 A 33.02, NVwZ 2003, 1120).

Nach alledem ist festzuhalten, dass kein Anlass besteht, die AS Würzburg-Heidingsfeld einer erneuten Variantenprüfung zu unterziehen. Gleichzeitig weist die gegenständliche Planänderung gegenüber der planfestgestellten Fassung - gerade im Hinblick auf die Anpassung an die neuen technischen Richtlinien - für die Verkehrsteilnehmer und für den Vorhabensträger leichte Vorteile auf, ohne dass für Dritte damit Nachteile verbunden wären. Die Lärmschutzsituation ändert sich nicht zu Lasten der Betroffenen, wie die entsprechende schalltechnische Berechnung ergeben hat (vgl. C 2.5.3.1.2 dieser Plangenehmigung). Zusätzliche Inanspruchnahmen von Grundstücken sind mit der gegenständlichen Änderung nicht verbunden, die dauerhaften und vorübergehenden Inanspruchnahmen von Grundstücken bewegen sich im Rahmen dessen, was die Planfeststellung vom 17.12.2009 vorsah.

Dass im Rahmen dieser Plangenehmigung nur die Planänderungen vom Baubeginn bis zum Beginn der Talbrücke Heidingsfeld Gegenstand sind und nicht sämtliche Änderungen des gesamten Planfeststellungsabschnittes, entspricht auch dem Abwägungsgebot. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist es sinnvoll, im Rahmen der in diesem Fall vorliegenden Gegebenheiten, auch für den Bereich der Planänderungen quasi Abschnitte zu bilden. Der Rechtsfigur der Abschnittsbildung 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 (vgl. BVerwG, Beschluss vom 05.06.1992, Az. 4 NB 21.92, NVwZ 1992, 1093). Etwas Vergleichbares gilt auch für die Planänderungen in diesem Abschnitt des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3.

Zunächst ist festzuhalten, dass generell die Bildung von Abschnitten im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 zwischen Aschaffenburg und dem Autobahnkreuz Biebelried sinnvoll ist und im Rahmen dieser Abschnittsbildung die öffentlichen und privaten Belange ermittelt und in die Abwägung eingestellt werden konnten. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass jeder dieser Unterabschnitte eine eigene Verkehrswirksamkeit hatte und daher durch die Abschnitte keine Zwangsmaßnahmen für die Trassierung entstanden sind. Auf die Ausführungen hierzu unter C 3.7.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 17.12.2009 wird entsprechend Bezug genommen.

Der Verlauf der bisherigen Planänderungen (vgl. B 4 und 5 dieser Plangenehmigung) sowie die separate Durchführung der Planergänzung für die aus

der Planfeststellung vom 17.12.2009 nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 03.03.2011 noch offenen Konflikte sind mit dem Abwägungsgebot vereinbar. Bei den unter B 5 dieser Plangenehmigung aufgeführten Änderungen der Planfeststellung vom 17.12.2009 handelt es sich um unwesentliche Änderungen des Vorhabens, für die die Planfeststellungsbehörde auf die Durchführung eines Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahrens verzichten konnte. Dies entspricht den gesetzlichen Vorgaben. Entscheidende Fragen der Planung werden nicht neu aufgeworfen, wenn eine Überführung eines öffentlichen Feldweges über eine Bundesstraße hinweg anders ausgestaltet wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 02.10.2013, Az. 9 A 23.12). Das Gleiche gilt für die Vergrößerung eines Rohrdurchlasses, der verschiedene Leitungen sammelt und zusammen unter der BAB A 3 von der einen Seite auf die andere führen soll. Eine Behandlung dieser Planänderungen zusammen mit der Verlegung einer Baustraße, die nur während der Bauzeit auf Flächen angelegt werden soll, die ohnehin dauerhaft bzw. vorübergehend in Anspruch genommen werden, war schon aufgrund des zeitlichen Abstands der Anträge der Planänderungen für die Planfeststellungsbehörde nicht möglich. Diese zeitliche Differenz beruht nicht zuletzt darauf, dass sich solche größeren Infrastrukturvorhaben leicht nachvollziehbar auch innerhalb eines Planfeststellungsabschnittes in verschiedene Bauphasen gliedern (müssen) und daher die weitere Ausarbeitung bis hin zur Ausschreibung und Vergabe der Arbeiten ebenfalls zeitlich gestaffelt erfolgt.

Eine Aufnahme dieser Planänderungen, der gegenständlichen Planänderung sowie weiterer Änderungen der Planfeststellung vom 17.12.2009 in das Planergänzungsverfahren waren aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht sinnvoll. Der Zweck des Planergänzungsverfahrens lag darin, die nach dem Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 und aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 03.03.2011 (Az. 9 A 8.10) noch offenen Konflikte zu bewältigen, um dem Vorhabensträger und den Betroffenen Klarheit darüber zu verschaffen, wie nun die abschließende Regelung aller Fragen der Planfeststellung aussieht und unter welchen Maßgaben - nach der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde - das Vorhaben in jedem Fall verwirklicht werden kann. Ob aus Sicht des Vorhabensträgers sinnvolle Änderungen der Ausführung des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 im Raum Würzburg rechtlich zulässig sind, wurde von der Planfeststellungsbehörde bewusst getrennt davon betrachtet. Diese Änderungswünsche ergeben sich nachvollziehbar erst im Rahmen der weiteren Detailplanung und stellen die grundsätzliche Realisierbarkeit des planfestgestellten Vorhabens i.d.F. der Planergänzung nicht infrage, wie sich im Übrigen auch aus der Vorlage der weiteren Detailplanung bisher ergeben hat. Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 im Rahmen der Planfeststellung vom 17.12.2009 i.d.F. der Planergänzung vom 13.05.2013 ist technisch möglich, ausgewogen und muss von den Betroffenen grundsätzlich hingenommen werden.



Wie bereits dargelegt, gliedert sich auch die Ausführung des sechsstreifigen Ausbaus der A 3 in einem Planfeststellungsabschnitt in mehrere Bauphasen. So müssen zunächst einmal Leitungen verlegt und technische Bauwerke errichtet werden, bevor mit dem Streckenbau begonnen werden kann. Die Errichtung der Bauwerke selbst wiederum erfordert teilweise - wie bei der AS Würzburg-Heidingsfeld - bauliche Behelfsmaßnahmen, die den Verkehr aufrechterhalten sollen. Des Weiteren müssen Überführungsbauwerke über die BAB A 3 vor Beginn des Streckenbaus so weit neu errichtet werden, dass auch eine verbreiterte Autobahn unter ihnen hindurchführen kann. Im Prinzip gilt das Gleiche auch für Überführungen der Autobahn bzw. der B 19 über andere Wege. Daher werden sich erst im Zuge der weiteren Detailplanung zeitlich gestaffelt und im räumlichen Zusammenhang die Punkte ergeben, in denen die Planung aus Sicht des Vorhabensträgers im Vergleich zur Planfeststellung vom 17.12.2009 angepasst bzw. verbessert werden soll.

Die notwendigen Planänderungen im Bereich der Überdeckung des Katzenbergtunnels östlich der Talbrücke Heidingsfeld wurden bereits zusammengefasst und in einem einheitlichen Plangenehmigungsverfahren behandelt. Die dortigen Abweichungen von der Planfeststellung vom 17.12.2009 stehen in keinem inhaltlichen Zusammenhang mit den Änderungen, die der Vorhabensträger zwischen dem Beginn des Planfeststellungsabschnittes westlich der AS Heidingsfeld und der Talbrücke Heidingsfeld beantragt hat. Trotz einer gewissen zeitlichen Nähe ergibt sich hier kein räumlicher oder sachlicher Zusammenhang, weshalb es im Rahmen der Abwägung möglich ist, diese Untergliederung bei der Behandlung der Abweichungen von der Planfeststellung vom 17.12.2009 beizubehalten. Zwar darf die Planfeststellungsbehörde durch übermäßige "Parzellierung" des Planungsverlaufs die rechtliche Kontrolle einer planerischen Gesamtabwägung nicht unmöglich machen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.06.1992, Az. 4 B 1-11/92, NVwZ 1993, 572). Dies ist hier jedoch nicht der Fall. Zum einen ist in diesem Zusammenhang erneut zu betonen, dass eine ausgewogene Planung im Rahmen der Planfeststellung vom 17.12.2009 i.d.F. der Planergänzung vom 13.05.2013 vorliegt. Die gegenständliche Planänderung hat keinerlei Auswirkung auf den Grunderwerb, da sie die Grenzen der dauerhaften und vorübergehenden Inanspruchnahme von Grundstücken Dritter aus der Planfeststellung vom 17.12.2009 nicht ändert. Des Weiteren ergeben sich auch keine neuen Lärmbetroffenheiten. Die Änderung der aktiven Lärmschutzeinrichtungen führt an keinem Immissionsort zu Verschlechterungen. Dabei wurden in der schalltechnischen Berechnung nicht nur die Anwesen an der Anschlussstelle, sondern alle Immissionsorte, die auch Gegenstand der schalltechnischen Berechnung waren, die der Planfeststellung vom 17.12.2009 zugrunde lag, erneut geprüft. Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung hat der Vorhabensträger den Planänderungsunterlagen beigelegt (vgl. Unterlage 11). Nach Prüfung durch die höhere Immissionsschutzbehörde lässt sich sagen, dass auch hier nachvollziehbar an keinem Immissionsort eine Verschlechterung eintritt. Daher ist insoweit auch

davon auszugehen, dass sich bei den ermittelbaren Betroffenheiten in schalltechnischer Hinsicht keinerlei Änderungen ergeben. Vergleichbare Aussagen ergeben sich auch in Bezug auf die Luftschadstoffsituation, da sich an den Emissionen und an den insoweit wirksamen aktiven Schallschutzmaßnahmen im Ergebnis nichts ändert. Auf die Ausführungen unter C 2.5.3.1 und C 2.5.3.2 dieser Plangenehmigung wird ergänzend Bezug genommen.

Gegenstand der Plangenehmigung vom 21.08.2013 waren nicht Änderungen am Streckenbau selbst, die BAB A 3 verläuft dort im unverändert vorgesehenen Katzenbergtunnel, sondern Maßnahmen, die teilweise auch als vorbereitende Maßnahmen für den eigentlichen Tunnelbau umzusetzen waren (z.B. Leitungsverlegung). Aus dieser zeitlichen Staffelung ergibt sich zusammen mit der Einbeziehung aller weiteren Maßnahmen (z.B. für die Entwässerung) der räumliche Zusammenhang, der insoweit einen überschaubaren und räumlich abgegrenzten Bereich der Planänderungen ergibt.

Die gleichen Erwägungen gelten auch für den Bereich der AS Würzburg-Heidingsfeld. Hier hat der Vorhabensträger bereits mit den entsprechenden Vorarbeiten begonnen und setzt die Planergänzung vom 13.05.2013 insoweit um, als die Behelfsbrücke der B 19 über die BAB A 3, die den Verkehr auf der B 19 während der Bauzeit aufrechterhalten soll, errichtet wird. Gleichzeitig steht in diesem Zusammenhang an, auch die Arbeiten für die Brücke der B 19 über die BAB A 3 in der endgültigen Form auszuschreiben und zu vergeben. Der Vorhabensträger möchte in diesem Zusammenhang eine geänderte Ausführung des Überführungsbauwerkes in Auftrag geben, die aus seiner Sicht sinnvoll ist. Dass das Überführungsbauwerk der B 19 über die BAB A 3 nicht als einheitliches Bauwerk, sondern in zwei Teilbauwerken ausgeführt wird, die je für sich zu unterhalten bzw. zu warten sind und jeweils vorübergehend den Verkehr der anderen Seite aufnehmen können, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und sinnvoll. Ebenso ist es arbeitsökonomisch und im Hinblick auf die Betroffenen sinnvoll, auch die anderen anstehenden Änderungen im Bereich der AS Würzburg-Heidingsfeld, von den Ausbildungen der Rampen, der geänderten Lärmschutzsituation bis hin zur Feldwegeführung und der Anpassung eines Absetz- und Regenrückhaltebeckens, in diese gewünschte Planänderung zu integrieren. Daher kann auch hier ein sinnvoller Unterabschnitt gebildet werden, der verschiedene Bereiche, die auch zu unterschiedlichen Zeitpunkten ausgeführt werden sollen, räumlich zusammenfasst und dies zeitlich gebunden an die Notwendigkeit, die Arbeiten für das endgültige Überführungsbauwerk der B 19 über die BAB A 3 in Auftrag geben zu können. Daher bestand auch für die Planfeststellungsbehörde kein Anlass, eine Entscheidung über die beantragten Planänderungen soweit zurückzustellen, bis auch Klarheit darüber besteht, ob östlich der Talbrücke Heidingsfeld bzw. östlich des Katzenbergtunnels noch weitere Planänderungen aus Sicht des Vorhabensträgers notwendig bzw. wünschenswert sind.

Die Vorgehensweise der Planfeststellungsbehörde stellt damit sicher, dass der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 im Rahmen der Planfeststellung vom 17.12.2009 i.d.F. der Planergänzung vom 13.05.2013 in jedem Fall erfolgen kann. Soweit in einzelnen, räumlich abgrenzbaren Bereichen Änderungen sinnvoll sind, können diese ausgeführt werden. Stellt sich heraus, dass die seitens des Vorhabensträgers gewünschten Änderungen rechtlich nicht zulässig sind, ist der Vorhabensträger gehalten, die Planfeststellung vom 17.12.2009 auszuführen, soweit er von seinem Baurecht Gebrauch macht.

Die gegenständlichen Planänderungen sind daher sinnvolle Anpassungen im Zuge weiterer Detailplanungen des Vorhabensträgers. Die Fassungen der Planung, die schon Gegenstand der Planfeststellung vom 17.12.2009 einschließlich der jeweiligen Änderungen waren, sind alle technisch umsetzbar und vernünftig, jedoch bieten demgegenüber die gegenständlichen Planänderungen für den Bereich vom Beginn des Planfeststellungsabschnittes bis zur Talbrücke Heidingsfeld einige Vorteile. Da die Planänderungen nur sehr geringe Auswirkungen haben, in sich vernünftig sind und Dritte nicht unmittelbar betreffen und die mittelbare Betroffenheit Dritter sich im Rahmen dessen bewegt, was sie im Zuge der Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses vom 17.12.2009 hinnehmen müssen, sind keine Alternativen ersichtlich, die sich als vorzugswürdig aufdrängen würden.

### 2.5.3 Immissionsschutz

#### 2.5.3.1 Lärmschutz

##### 2.5.3.1.1 Rechtsgrundlagen

Die Frage der Trassierung (§ 50 BImSchG) wurde bereits im Rahmen der Planfeststellung vom 17.12.2009 i.d.F. der Planergänzung vom 13.05.2013 abschließend geregelt. Die gegenständlichen Planänderungen werfen hier keine neuen Fragen auf.

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 Kon-

kretisierung 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 im Rahmen des im Jahr 2008 beantragten Planfeststellungsverfahrens 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 ent-

sprechend 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.

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).

#### 2.5.3.1.2 Schalltechnische Berechnung

Schon der Planfeststellung vom 17.12.2009 lag eine schalltechnische Berechnung zugrunde, die auf Verkehrszahlen beruht, die Prof. Dr. Kurzak in seiner Verkehrsuntersuchung "Autobahn A 3, Aschaffenburg - Würzburg" vom 10.01.2002 (ergänzte Fassung vom 05.03.2004) ermittelt hat. Dabei wurden für die Lärmberechnung Verkehrszahlen für den Planfall ohne den Bau der B 26 neu berücksichtigt. Dadurch liegt man zugunsten der Anwohner "auf der sicheren Seite" im Hinblick auf einen möglichst optimalen Lärmschutz auch für den Fall, dass die B 26 neu bis zum Prognosehorizont 2020 nicht realisiert sein sollte – wie es sich derzeit abzeichnet.

Die im Zuge der gegenständlichen Planänderung durchgeführten schalltechnischen Berechnungen wurden auf der Grundlage der gleichen Eingangsdaten durchgeführt, wie dies im Rahmen der Planfeststellung vom 17.12.2009 der Fall war:

durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, bezogen auf das Prognosejahr 2020 (DTV 2020) zwischen dem Autobahndreieck Würzburg-West und der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld (ohne B 26 n)	103.000 Kfz/24 h
Lkw-Anteil (Anteil der Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t) am Tag (DTV) westlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld	18 %
Lkw-Anteil (Anteil der Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t) in der Nacht (DTV) westlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld	44 %
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, bezogen auf das Prognosejahr 2020 (DTV 2020) zwischen den Anschlussstellen Würzburg-Heidingsfeld und Würzburg/Randersacker	93.000 Kfz/24 h
Lkw-Anteil (Anteil der Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t) am Tag (DTV) zwischen den Anschlussstellen Würzburg-Heidingsfeld und Würzburg/Randersacker	19 %
Lkw-Anteil (Anteil der Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t) in der Nacht (DTV) zwischen den Anschlussstellen Würzburg-Heidingsfeld und Würzburg/Randersacker	45 %

Des Weiteren wurde berücksichtigt, dass der durchschnittliche tägliche Verkehr östlich der Anschlussstelle Würzburg/Randersacker im Jahr 2020 87.000 Kfz/24 h betragen wird, wobei der Lkw-Anteil 19 % am Tag und 45 % in der Nacht umfassen wird.

Im Bereich vor den Tunnelzufahrten sind jeweils Geschwindigkeitsanpassungen erforderlich. Im Tunnel selbst kann maximal eine Fahrgeschwindigkeit von 100 km/h ermöglicht werden. Daher wurden folgende Fahrgeschwindigkeiten in der Untersuchung berücksichtigt:

Fahrbahn	Bau-km		Geschwindigkeit in km/h	
	von	bis	Pkw	Lkw
Richtung Nürnberg	286+400	287+650	120	80
	287+650	288+945	100	80
	288+945	291+800	130	80
Richtung Frankfurt	290+200	289+700	120	80
	289+700	288+375	100	80
	288+375	286+400	130	80
Autobahn außerhalb der Planfeststellungsabschnitts			130	80
Verteilerfahrbahn			100	60
Auf- und Abfahrten			60	60

Für die Fahrbahnoberfläche wurde von Bau-km 286+400 bis Bau-km 288+945 (westliches Tunnelportal) ein Splitt-Mastix-Asphalt oder ein vergleichbarer Fahrbahnbelag berücksichtigt, der eine dauernde Lärminderung gegenüber Gussasphalt von  $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$  gewährleistet. Von Bau-km 288+945 (östliches Tunnelportal) bis zu Bau-km 292+115 wurde der Berechnung ein Fahrbahnbelag zugrunde gelegt, der eine dauernde Lärminderung von  $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$  gewährleistet. Östlich von Bau-km 292+115 (westliches Widerlager der Mainbrücke Randersacker) bis über die Anschlussstelle Würzburg/Randersacker hinaus wurde wiederum von einem Fahrbahnbelag ausgegangen, der eine dauernde Lärminderung von  $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$  gewährleistet.

Hinsichtlich der Tunnelportale ist anzumerken, dass diese erfahrungsgemäß relevant zu den Geräuschimmissionen beitragen können. In der vorliegenden schalltechnischen Berechnung wurde nach der VDI-Richtlinie 3760 die Schallabstrahlung über die Tunnelöffnungen unter Berücksichtigung einer Geschwindigkeit von 100 km/h sowie einer hochabsorbierenden Auskleidung der Seitenwände mit einer Länge von 50 m an den Portalen rechnerisch ermittelt. Dabei hat sich gezeigt, dass durch die absorbierende Verkleidung der Seitenwände im Bereich der Tunnelportale auf einer Länge von 50 m sichergestellt werden kann, dass die Schallabstrahlung über die Tunnelöffnungen nicht mehr pegelbestimmend zu den Geräuschimmissionen in der Nachbarschaft beitragen.

Die gegenständliche Planänderung umfasst im Bereich der AS Würzburg-Heidingsfeld teilweise geänderte Führungen von Rampen bzw. die Anhebung der Gradienten der B 19 und der BAB A 3, die Verlängerung von Ein- und Ausfädelungstreifen und infolgedessen auch eine Verschiebung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen. Des Weiteren ist Gegenstand der Planänderung, die aktiven Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich nicht mehr durchgehend fingerartig zur Fahrbahn hin gebogen auszuführen, sondern bis zu einer Höhe von 3 m lediglich senkrecht und bei einer Höhe von mehr als 3 m den oberen Teil gerade zur Fahrbahn hin abknickend auszuführen (vgl. den im Rahmen dieser Plangenehmigung mit Genehmigungsvermerk versehenen Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Kapitel 7). Zu den weiteren Berechnungsgrundlagen wird auf die im Rahmen dieser Plangenehmigung mit Genehmigungsvermerk versehenen "Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen zur Planänderung", Unterlage 11.1, Bezug genommen.

Diese schalltechnische Berechnung erfasst nicht nur die Auswirkungen der BAB A 3 auf die Immissionsorte im Bereich vom Beginn des Planfeststellungsabschnittes bis zur Talbrücke Heidingsfeld, sondern sie wurde für den gesamten Planfeststellungsabschnitt unter Berücksichtigung der geänderten aktiven Lärmschutzmaßnahmen nochmals für alle Immissionsorte, die im Rahmen der Planfeststellung vom 17.12.2009 behandelt wurden, durchge-

führt. Die schalltechnische Berechnung kommt zu dem Ergebnis, dass sich an keinem dieser Immissionsorte Verschlechterungen durch die gegenständliche Planänderung ergeben. Es kommt im Vergleich zur Planfeststellung vom 17.12.2009 an keinem Immissionsort zu Erhöhungen der Beurteilungspegel.

#### 2.5.3.1.3 Überprüfung der schalltechnischen Berechnung

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist an den vorgenommenen Berechnungen sowie am vorgesehenen Lärmkonzept und an der Richtigkeit der diesbezüglichen Ergebnisse nicht nur in Bezug auf die Planfeststellung vom 17.12.2009, sondern auch im Rahmen der Planänderung vom 30.09.2013 nicht zu zweifeln. Die Notwendigkeit, einen gutachterlich aufgestellten Sachverhalt weiter zu erforschen, muss sich der Planfeststellungsbehörde u.a. nur dann aufdrängen, wenn das vorhandene Gutachten unvollständig, widersprüchlich oder aus sonstigen Gründen nicht überzeugend ist, wenn es auf unzutreffenden Annahmen beruht oder durch substantiierte Einwände eines Beteiligten oder durch die übrige Ermittlungstätigkeit der Planfeststellungsbehörde ernsthaft infrage gestellt erscheint (BVerwG, Beschluss vom 23.02.1994, Az. 4 B 35.94, DVBl. 1994, 763). Solche Gründe sind hier nicht ersichtlich. Die der schalltechnischen Berechnung zugrunde gelegte Verkehrsprognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Die Prognose ist die gleiche wie bei der Planfeststellung vom 17.12.2009 und ist damit ausreichend, um zu ermitteln, ob die geänderten Lärmschutzeinrichtungen mindestens die gleiche Schutzwirkung aufweisen wie diejenigen, die Gegenstand der Planfeststellung vom 17.12.2009 waren.

Die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers wurden von der höheren Immissionsschutzbehörde stichpunktartig mit der Schallberechnungssoftware Immi auf Plausibilität überprüft. Die rechnerische Richtigkeit und Plausibilität der Ergebnisse wird seitens der höheren Immissionsschutzbehörde bestätigt. Nach der Lärmbetrachtung ist es nicht zu erwarten, dass durch die Planänderung eine geänderte prognostizierte Immissionssituation gegenüber derjenigen eintritt, die Gegenstand der Planfeststellung vom 17.12.2009 war. Insgesamt besteht mit den Ausführungen in der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11.1 der mit Genehmigungsvermerk versehenen Unterlagen) Einverständnis (Schreiben des Sachgebiets Technischer Umweltschutz der Regierung von Unterfranken vom 12.11.2013).

Die in die schalltechnische Berechnung eingestellten Fahrbahnbeläge waren bereits Gegenstand der Planfeststellung vom 17.12.2009, insbesondere auf die dort dem Vorhabensträger unter A 3.3 auferlegten Verpflichtungen wird in diesem Zusammenhang Bezug genommen. Die Planänderung vom 30.09.2013 hat keine Änderung der Wahl der Fahrbahnbeläge zum Inhalt. Das Gleiche gilt für die Frage, inwieweit Lärmschutzwände bzw. Tunnelportale hoch absorbierend ausgebildet werden.



Da die gegenständliche Planänderung nicht zu Verschlechterungen an den einzelnen Immissionsorten führt, bleibt es auch bei den Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 17.12.2009 zu passivem Schallschutz (vgl. A 1 dieser Plangenehmigung).

#### 2.5.3.1.4 Abwägung

Die aktiven Schallschutzmaßnahmen werden im Rahmen der gegenständlichen Planänderung zwar geringfügig seitlich verschoben und auch in der Konstruktion anders ausgebildet. An einer Lärmschutzwand werden Teilbereiche auch in der Höhe anders ausgebildet. Insgesamt ändert sich an der Wirksamkeit der aktiven Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der gegenständlichen Planänderung im Verhältnis zur Planfeststellung vom 17.12.2009 nichts. Daher entwickeln auch die Belange des Schallschutzes kein größeres Gewicht als im Rahmen der damaligen Planfeststellung. Das Abwägungsgefüge im Bereich des Immissionsschutzes bleibt daher unverändert. Da sich die Immissionssituation für Dritte nicht verschlechtert, sprechen keine Gründe des Immissionsschutzes gegen die beantragten Planänderungen.

#### 2.5.3.2 Luftschadstoffe

Im Rahmen der Planfeststellung vom 17.12.2009 hat der Vorhabensträger die Immissionsbelastung durch Luftinhaltsstoffe für den Planfeststellungsabschnitt des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 von der AS Würzburg-Heidingsfeld bis Mainbrücke Randersacker unter Anwendung des Berechnungsverfahrens PROKAS/LASAT in Kombination mit Kaltluftsimulationen (Modell KALM) abgeschätzt. Die Ergebnisse dieses Luftschadstoffgutachtens hatte das Bayerische Landesamt für Umwelt auf Plausibilität geprüft und dagegen keine fachlichen Bedenken erhoben.

Die Planänderungen, die Gegenstand dieser Plangenehmigung sind, wirken sich in einem sehr kleinteiligen Bereich auf die BAB A 3 und die B 19 aus. Die geringfügige Änderung von Anschlussstellenrampen, des Verlaufs und der Gradienten der B 19 und die Anhebung der Gradienten der BAB A 3 um weniger als einen halben Meter im Bereich der Anschlussstelle sowie die geänderte Ausbildung der aktiven Schallschutzmaßnahmen wirken sich nicht auf die Leistungsfähigkeit der BAB A 3 und die damit verbundenen Emissionen des Fahrzeugverkehrs aus. Da auch die aktiven Schallschutzmaßnahmen zwar verschoben werden, aber an keiner Stelle entfallen, ändert sich auch nichts an der Verwirbelung der Schadstoffe des Verkehrs an den Beugungskanten der Lärmschutzwände. Infolgedessen sind aus Sicht der höheren Immissionsschutzbehörde auch keine Ergänzungen zu den Ausführungen im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 einschließlich

seiner Planänderungen angezeigt (Schreiben des Sachgebiets Technischer Umweltschutz der Regierung von Unterfranken vom 12.11.2013).

Da sich die gegenständlichen Planänderungen nicht auf die Luftschadstoffsituation auswirken, sich also dazu neutral verhalten, sind auch keine weiteren Belange aus Sicht der Luftreinhaltung ersichtlich, die gegen die Planänderungen sprechen.

#### 2.5.3.3 Abwägung

Sowohl in schalltechnischer Hinsicht als auch hinsichtlich der Luftinhaltsstoffe sind mit der gegenständlichen Planänderung keine Verschlechterungen verbunden. Es sind daher auch keine Aspekte ersichtlich, die aus Gründen des Immissionsschutzes gegen die beantragten Planänderungen sprechen würden.

#### 2.5.4 Naturschutz und Landschaftspflege

Bei der Planfeststellung bzw. Plangenehmigung sind auch die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen. Diese Belange werden konkretisiert durch die in §§ 1 und 2 BNatSchG 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 (§ 13 ff. BNatSchG) zu. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft (§§ 20 ff. BNatSchG) sowie der allgemeine (§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten.

##### 2.5.4.1 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 (§ 14 Abs. 1 BNatSchG).

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

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) und

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

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

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

Dieses Entscheidungsprogramm des Bundesnaturschutzgesetzes steht selbstständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, UPR 1997, 329). Die Verknüpfung zwischen naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen und fachplanerischer Zulassungsentscheidung stellt die Abwägungsklausel des § 15 Abs. 5 BNatSchG her. Sind die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen und gehen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vor, so ist der Eingriff unzulässig und das Planvorhaben darf nicht verwirklicht werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, RdNr. 513).

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt AS Würzburg-Heidingsfeld – westlich Mainbrücke Randersacker ist mit vielfältigen Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden, die im Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 gewürdigt wurden und über deren Kompensation dort entschieden wurde. An diesem Gesamtkonzept ändert sich durch die gegenständliche Planänderung nichts. Sämtliche Planänderungen bewegen sich in einem Bereich, für den die Planfeststellung vom 17.12.2009 dauerhafte bzw. vorübergehende Inanspruchnahmen vorsieht, was wiederum bedeutet, dass diese Bereiche in der Planfeststellung als Eingriffe abgehandelt wurden. Auf die

Ausführungen unter C 3.7.5.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 17.12.2009 sowie auf die mit diesem Beschluss festgestellten Unterlagen 12.1, 12.2 und 12.3, Blatt 1 E, wird insoweit Bezug genommen.

Durch die Planänderung werden über die bereits planfestgestellten Eingriffsflächen hinaus nur geringfügig neue Flächen von Eingriffen berührt (ca. 300 m<sup>2</sup>). Änderungen ergeben sich für einzelne Flächen in der Art des Eingriffs. Durch die Verbreiterung der Fahrspuren werden diese nun nicht nur überbaut (durch Straßennebenflächen wie Böschungen usw.), sondern zusätzlich versiegelt. Die Gesamtfläche der versiegelten Flächen im Konfliktabschnitt 1 (vgl. dazu mit Beschluss vom 17.12.2009 festgestellte Unterlage 12.1 E und 12.2, Blatt 1 E) steigt damit von 9,65 ha auf 9,82 ha an.

Dieser zusätzliche vorhabensbedingte Eingriff muss durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen oder ersetzt werden (§ 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG). 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 ist daher eine Beurteilung der Ausgleichbarkeit erfolgt auf der Grundlage der Wertigkeit/Wiederherstellbarkeit der beeinträchtigten Flächen und Funktionen, wobei als Wertmaßstab bzw. Indikator Art und Größe der betroffenen Grundfläche herangezogen werden, mit denen die Funktionen verbunden sind. Dabei prägen sich die Funktionen in erster Linie im Biotoptyp mit dessen jeweiligen 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. "wiederherstellbare 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 die landschaftspflegerische Begleitplanung der Planfeststellung vom 17.12.2009 eingeflossen sind (mit Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 festgestellte Unterlage 12) und der insoweit getroffenen Ergänzung in der mit dieser Plangenehmigung mit Genehmigungsvermerk versehenen Unterlage

"Landschaftspflege" (Unterlage 12) und der dort geänderten Darstellung der Konfliktbereiche werden die in ihrer Betroffenheit als einheitlich zu bewertenden Elementen des Naturhaushalts (in Flächen und Funktionen) und ihre Beeinträchtigungen beurteilt.

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"), welche die Staatsministerien des Innern sowie für Landesentwicklung und Umweltfragen zur Erleichterung des Gesetzesvollzugs erarbeitet haben. Die "Grundsätze" werden weiter angewandt, da eine Regelung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zu Inhalt, Art und Umfang von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der Festlegung diesbezüglicher Standards (§ 15 Abs. 7 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG) noch nicht ergangen ist. Zwar ist von der bayerischen Staatsregierung Näheres zur Kompensation von Eingriffen durch Rechtsverordnung geregelt worden (Art. 8 Abs. 3 Nr. 1 BayNatSchG), die Bayerische Kompensationsverordnung (BayKompV) tritt jedoch erst am 01.09.2014 in Kraft.

Für die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs sind 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, das mit Beschluss vom 17.12.2009 abgeschlossen wurde, durchgeführt. Im Rahmen der gegenständlichen Planänderung hat der Vorhabensträger eine Unterlage zum Naturschutzrecht vorgelegt, aus der sich ergibt, dass sich an der Überbauung von Flächen nichts ändert, sondern sich nur der Anteil der Versiegelung erhöht. In der mit dieser Genehmigung mit Genehmigungsvermerk versehenen Unterlage 12 ist festgehalten, dass sich der Kompensationsbedarf (Ausgleich) durch diese zusätzliche Versiegelung (statt nur Überbauung) um 0,106 ha erhöht (vgl. mit Genehmigungsvermerk versehene Unterlage 12).

Die Planfeststellung vom 17.12.2009 umfasst auch naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen mit einer anrechenbaren Gesamtfläche von 25,725 ha, die den damals ermittelten Kompensationsbedarf von 23,622 ha übersteigen. Der nunmehr zusätzliche Bedarf von 0,106 ha wird daher durch diesen Überhang abgedeckt (vgl. C 3.7.5.2.5.4 des Planfeststellungsbeschlusses vom 17.12.2009 sowie mit diesem Beschluss festgestellte Unterlage 12.1 E, Anlage 2 E).

An den Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, die mit dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt AS Würzburg-Heidingsfeld – westlich Mainbrücke Randersacker verbunden sind, ändert sich durch die gegenständliche Planänderung nichts. Für das Landschaftsbild sind die unterschiedlich ausgeführten Anschlussstellenrampen, die Anhebungen der Gradienten, das geänderte Überführungsbauwerkes der B 19 über die BAB A 3 oder die Brücke für die Lärmschutzanlage beim Heriedenweg unerheblich.

Die landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen sind von der Planänderung in nur geringem Umfang berührt. Die planfestgestellten Maßnahmen, wie z.B. flächenhafte Gehölzpflanzung (G 1), Ansaat von Landschaftsrasen (G 6) und andere werden an die geringfügig veränderte Lage und Abmessung der Fahrbahnnebenflächen angepasst. Diese Anpassung erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung, die Funktionen zur Neuordnung des Landschaftsbildes sind weiterhin gewährleistet (vgl. dazu mit Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 festgestellte Unterlage 12.1 E und 12.3, Blatt 1 E). Da auch die Gestaltungsmaßnahmen im Wesen und Umfang unangetastet bleiben, sind in die Eingriffsregelung keine zusätzlichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes einzustellen.

Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen werden durch die gegenständliche Planänderung nicht berührt.

Damit ändert sich am Gesamtkonzept und der Kompensation der Eingriffe - auch unter Berücksichtigung der Plangenehmigung vom 21.08.2013 - nichts.

#### 2.5.4.2 Gesetzlich geschützte Biotope, Schutz besonderer Lebensstätten, FFH-Gebiete

Die gegenständlichen Planänderungen liegen in räumlicher Nähe zu Teilflächen des FFH-Gebietes DE 6225-372 "Irtenberger und Guttenberger Wald". Weiter östlich grenzt im Verlauf der BAB A 3 eine Teilfläche des FFH-Gebietes DE 6326-371 "Trockentalhänge im südlichen Maindreieck" an die Autobahn an.

Im Rahmen der Planfeststellung vom 17.12.2009 erfolgte eine FFH-Vorprüfung hinsichtlich beider FFH-Gebiete. Auf die Ausführungen in der mit diesem Beschluss festgestellten Unterlage 12.1 E, Kapitel 4.4, sowie unter C 3.7.5.3 des Planfeststellungsbeschlusses vom 17.12.2009 wird Bezug genommen.

Diese FFH-Vorprüfungen kamen zum Ergebnis, dass für beide Gebiete keine erhebliche Beeinträchtigung in ihren Erhaltungszielen oder den für ihren Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen auch im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen vorliegen.

Durch die gegenständliche Planänderung ergeben sich weder anlage- noch bau- oder betriebsbedingt über die Planfeststellung vom 17.12.2009 hinaus Auswirkungen in Bezug auf die FFH-Gebiete. Es erfolgen weder zusätzliche Flächenverluste in den Natura-2000-Gebieten noch ein weiteres Heranrücken an wertgebende Lebensräume oder eine Zunahme von Immissions-, Zerschneidungs- oder sonstigen nachteiligen Wirkungen. Die Änderungen technischer Art an der BAB A 3 sind in diesem Zusammenhang unwesentlich. Alle Änderungen bewegen sich innerhalb des Bereiches, der als Baufeld ohnehin im Rahmen der Planfeststellung vom 17.12.2009 zugelassen war. Neue technische Einrichtungen sind mit der Planänderung nicht verbunden. Ebenso wenig gibt es weitere bauzeitliche Inanspruchnahmen oder Fahrbeziehungen, Baustraßen o.ä. Damit ergibt sich durch die vorliegende Planänderung auch keine Änderung in der Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die FFH-Gebiete.

Im Hinblick auf Naturschutzgebiete (§ 23 BNatSchG) ist anzumerken, dass im östlichen Teil des Planfeststellungsabschnittes am Mainhang ein Naturschutzgebiet besteht, für weitere Teile besteht ein Vorschlag zur Ausweisung des Naturschutzgebietes. Zwischen der gegenständlichen Planänderung und dem bestehenden bzw. geplanten Naturschutzgebiet bestehen keinerlei funktionalen Zusammenhänge, weshalb es auch zu keinerlei zusätzlichen Belastungen kommt.

Nationalparke, Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete (§§ 24, 25 und 26 BNatSchG) liegen im gesamten Planfeststellungsabschnitt nicht vor. Gesetzlich geschützte Biotope (§ 30 BNatSchG) sind zwar im Planfeststellungsabschnitt enthalten, durch die Planänderungen werden jedoch keine Gebiete zusätzlich betroffen. Die Bereiche der geringfügigen zusätzlichen Grundinanspruchnahmen stellen keine geschützten Biotope dar.

#### 2.5.4.3

#### Artenschutz

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

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

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft gelten die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nur nach folgenden Maßgaben:

Sind in Anhang IV Buchstabe a der FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (Schädigungsverbot) nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG; vgl. auch BVerwG, Urteil vom 14.07.2011, Az. 9 A 12.10, juris). 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 vorgenommenen Eingriff keine zeitliche Lücke entsteht. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden (§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG). 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 Buchstabe b FFH-RL aufgeführten Arten gilt dies entsprechend (§ 44 Abs. 5 Satz 4 BNatSchG).

Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines (zulässigen) Eingriffs kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG).

Bei den Zugriffsverboten in Bezug auf Pflanzen (§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG) sind sowohl die Standorte entwickelter Pflanzen als auch die für das Gedeihen ihrer Entwicklungsformen geeignete Standorte gemeint (vgl. LANA-Hinweise, Ziffer I 4).

Im Rahmen der Planfeststellung vom 17.12.2009 wurde eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt (vgl. C 3.7.5.4 des Planfeststellungsbeschlusses vom 17.12.2009 sowie mit diesem Beschluss festgestellte Unterlage 12.1 E, Anlage 5). Die damalige Überprüfung kam zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung verschiedener Vorkehrungen zur Vermeidung des Eintretens von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nicht zu befürchten ist.

Durch die Planänderungen werden - über die bereits planfestgestellten Eingriffsflächen hinaus - nur geringfügig neue Flächen von Eingriffen berührt. Diese Flächen besitzen keine Bedeutung als Lebensraum geschützter Tier- oder Pflanzenarten. Dadurch ergeben sich auch keine veränderten Bewertungen über die Auswirkungen des Vorhabens auf geschützte Tier- oder Pflanzenarten. Da mit dem Vorhaben auch keinerlei Kapazitätssteigerung der BAB A 3 verbunden ist, sind auch Auswirkungen auf das Tötungsverbot (Kollisionen) nicht zu befürchten.

#### 2.5.4.4

#### Abwägung

Neben einer geringfügigen Zunahme der Versiegelung ändert sich in Bezug auf die landschaftspflegerische Begleitplanung, die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe und die notwendigen Kompensationsmaßnahmen sowie die Auswirkungen auf sonstige geschützte Bereiche und Tierarten nahezu nichts. Die Belange des Naturschutzes entfalten daher nur ein vergleichsweise geringes Gewicht, denen Fragen der Verkehrssicherheit (leichtere Ein- bzw. Ausfädelung, Vermeidung von Unfallsituationen, Einhaltung von Halte-

sichtweiten) und Erleichterungen bei der Herstellung bzw. beim Bauunterhalt der Anlagen im Bereich der Anschlussstelle gegenüberzustellen sind. Ohne negative Auswirkungen auf Belange des Natur- und Landschaftsschutzes kann daher angesichts der mit der gegenständlichen Planänderung verbundenen Vorteile die Maßnahme zugelassen werden.

## 2.5.5 Wasserwirtschaft

### 2.5.5.1 Gewässerschutz

Ausbaumaßnahmen an Gewässern sind nicht Gegenstand dieser Plangenehmigung. Der Langenbach unterquert verrohrt die B 19 im Bereich der AS Würzburg-Heidingsfeld. Für den Bach ändert sich im Rahmen der Planänderung im Vergleich zur Planfeststellung vom 17.12.2009 nichts.

Das Wasserschutzgebiet für die "Winterhäuser Quelle" wird durch die gegenständliche Planänderung nicht berührt.

Die gegenüber der Planfeststellung geringfügig höhere Neuversiegelung führt tendenziell zu einer Verringerung der Grundwasserneubildung und zu verstärktem Abfluss von Oberflächenwasser. Allerdings sind diese Effekte aufgrund der geringen zusätzlichen Versiegelung ohne praktische Relevanz.

Im Übrigen wird hinsichtlich der Gesamtauswirkung des Vorhabens auf Belange des Gewässerschutzes auf den Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009, insbesondere auf Kapitel C 3.7.7, Bezug genommen.

### 2.5.5.2 Auswirkungen der Planänderungen auf wasserrechtliche Erlaubnisse

Mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 wurden für die Entwässerung der Straßenflächen wasserrechtliche Erlaubnisse ausgesprochen. Auf die Ausführungen unter A 7 und C 3.7.7.3 des Planfeststellungsbeschlusses vom 17.12.2009 einschließlich die mit diesem Beschluss festgestellte Unterlage 13 wird insoweit Bezug genommen.

Die gegenständlichen Planänderungen sind mit einer Mehrversiegelung verbunden und führen damit zu einer Erhöhung des Zuflusses zur Beckenanlage ASB/RHB 287-1L (BWV lfd.Nr. 109, Unterlage 7.2 der mit Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 festgestellten Unterlagen). Dieses Absetz- und Regenrückhaltebecken gehört zum Entwässerungsabschnitt 1 des Planfeststellungsabschnittes für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt AS Würzburg-Heidingsfeld – westlich Mainbrücke Randersacker und ist für einen Bemessungszufluss von 1.285 l/s ausgelegt und leitet maximal (gedrosselt) 75 l/s in den Vorfluter "Langenbachgraben" ein. Aus der vergrößerten Einzugsfläche resultiert eine Erhöhung des Bemessungszuflusses um 7 l/s,

was die erforderliche Wasseroberfläche des Beckens von 257 m<sup>2</sup> auf 258 m<sup>2</sup> erhöht. Gegenstand der Planfeststellung vom 17.12.2009 und der mit diesem Beschluss ebenfalls ausgesprochenen gehobenen wasserrechtlichen Erlaubnis war, dass das Becken eine Wasseroberfläche von 292 m<sup>2</sup> aufweist, das heißt, an dieser Größe ändert sich nichts. Das Rückhaltebecken wurde für ein fünfjähriges Regenereignis berechnet und zusätzlich um 50 % vergrößert. Daraus ergab sich nach den mit Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 festgestellten Unterlagen ein nötiges Volumen von 5.500 m<sup>3</sup>. Die Mehrversiegelung im Zuge der Planänderung erhöht dieses Volumen inklusive des 50 %-igen Sicherheitszuschlages auf 5.514 m<sup>3</sup>, was Gegenstand der Planänderung ist (vgl. mit Genehmigungsvermerk versehene Unterlage 7.2, lfd.Nr. 109). Am Drosselabfluss des Beckens ändert sich nichts.

Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg erklärte mit Schreiben vom 27.11.2013 sein Einverständnis mit der gegenständlichen Planänderung.

Da sich an Art und Menge des einzuleitenden Wassers in den Langenbachgraben nichts ändert, ist auch kein wasserrechtlicher Tatbestand eröffnet (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG). Die Änderung der bestehenden Erlaubnis ist daher nicht notwendig (§ 8 Abs. 1, § 10 Abs. 1 und § 15 Abs. 1 WHG).

#### 2.5.5.3 Abwägung

Durch die gegenständlichen Planänderungen sind weder Oberflächengewässer noch das Grundwasser unmittelbar betroffen. Die bestehende wasserrechtliche Erlaubnis, die zusammen mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 ausgesprochen wurde, bleibt unverändert erhalten. Die zusätzliche Versiegelung führt lediglich zu einer geringfügigen Zunahme des Rückhaltevolumens des Absetz- und Regenrückhaltebeckens 287-1L, das innerhalb der Bereiche, für die die Planfeststellung vom 17.12.2009 eine dauerhafte Grundinanspruchnahme vorsieht, angepasst werden kann. Daher entfalten auch wasserwirtschaftliche Belange kein entscheidendes Gewicht gegen die beantragten Planänderungen. Die mit den Planänderungen verbundenen Vorteile, zum einen für den Vorhabensträger, zum anderen für den Benutzer der BAB A 3 und der B 19, überwiegen die hier mit geringem Gewicht in die Abwägung einzustellenden wasserwirtschaftlichen Belange.

#### 2.5.6 Bodenschutz

Die materiellen Belange des Bodenschutzes werden durch das Bundes-Bodenschutzgesetz und die zu dessen Durchführung erlassene Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung konkretisiert. Zweck des Bodenschutzes ist die nachhaltige Sicherung oder Wiederherstellung der Funktionen des Bodens (§ 1 Satz 1 BBodSchG). Hierzu sind schädliche Bodenveränderung abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Ge-

wässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen (§ 1 Satz 2 BBodSchG). Bei Einwirkungen auf den Boden sind Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen so weit wie möglich zu vermeiden (§ 1 Satz 3 BBodSchG). Für jeden, der auf den Boden einwirkt, besteht daher die Pflicht, sich so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden (§ 4 Abs. 1 BBodSchG). Unter schädlichen Bodenveränderungen in diesem Sinne versteht man 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 (§ 2 Abs. 3 BBodSchG).

Hinsichtlich der Auswirkungen des Gesamtvorhabens auf das Schutzgut Boden kann vor allem auf die Ausführungen unter C 3.7.6 des Planfeststellungsbeschlusses vom 17.12.2009 Bezug genommen werden.

Im Rahmen der gegenständlichen Planänderung ist festzuhalten, dass sich die Inanspruchnahme des Bodens durch die modifizierte Ausbildung der Böschungen der Auf- und Abfahrtsrampen zum Überführungsbauwerk der B 19 im Bereich der AS Würzburg-Heidingsfeld geringfügig ändert. Die Netto-Neuversiegelung nimmt um ca. 1.660 m<sup>2</sup> zu, jedoch nehmen die überbauten Flächen (Straßenböschungen usw.) um 900 m<sup>2</sup> und die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen um 480 m<sup>2</sup> ab. Auf versiegelten Flächen gehen die Bodenfunktionen vollständig verloren. Auf den überbauten Flächen und auf Flächen mit vorübergehender Inanspruchnahme unterliegt der Boden während der Baumaßnahme Belastungen, diese Flächen werden jedoch nach Beendigung der Baumaßnahme rekultiviert und die Bodenfunktionen zumindest teilweise wiederhergestellt. Der Eintrag von Schadstoffen der Fahrzeuge in benachbarte Böden erfährt durch die Planänderung gegenüber der Planfeststellung vom 17.12.2009 keine Änderung.

Daher entwickeln auch die Belange des Bodenschutzes kein solches Gewicht, welches die Belange, die für die Plangenehmigung sprechen, zu überwiegen vermag.

#### 2.5.7

#### Kommunale Belange

Durch die Planänderung wird einzig die Stadt Würzburg als Kommune betroffen. Sie wurde von den Planänderungen informiert und mit den entsprechenden Unterlagen beteiligt. Städtische Belange sind über die Planfeststellung vom 17.12.2009 hinausgehend insbesondere dadurch betroffen, dass die Plangenehmigung eine leichte Änderung im Bereich eines öffentlichen Feld- und Waldweges umfasst, für den die Stadt Würzburg künftige Eigentümerin und Unterhaltspflichtige sein wird (Art. 47, Art. 54 bzw. Art. 54 a BayStrWG).

Die Stadt Würzburg stimmte den Planänderungen mit Schreiben an den Vorhabensträger vom 05.11.2013 ausdrücklich zu.

Weitere kommunale Belange sind nicht vorgetragen oder sonst ersichtlich, die dazu führen könnten, dass die Plangenehmigung zu versagen wäre.

#### 2.5.8 Sonstige öffentliche Belange

Die Vertreter der Baulastträger der von der Planänderung betroffenen Straßen und Wege im der Autobahn nachgeordneten Netz haben der gegenständlichen Planänderung für den Bereich ihrer Zuständigkeit schriftlich zugestimmt (vgl. Schreiben der Stadt Würzburg vom 05.11.2013 und des Staatlichen Bauamts Würzburg vom 10.12.2013).

Das Staatliche Bauamt Würzburg forderte in diesem Zusammenhang mit Schreiben vom 10.12.2013, dass die Errichtung des Lärmschutzbauwerks, also des neben der bestehenden Brücke der B 19 über den Heriedenweg nördlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld vorgesehene Bauwerk für den Lärmschutz (BWV lfd.Nr. 43, Unterlage 7.2), keine negativen Auswirkungen auf das Tragverhalten der bestehenden Brücke zur Folge haben dürfe, was dem Vorhabensträger unter A 3.2.1 auferlegt wurde. Des Weiteren seien die Aufnahme des neuen Bauwerks in die Datenbank des Staatlichen Bauamts Würzburg und des Programmsystems SIB-BW mit dem Staatlichen Bauamt abzustimmen und eine Vereinbarung über die Veranlassung der Bauwerksüberwachung zu treffen, was dem Vorhabensträger unter A 3.2.2 aufgegeben wurde.

Schließlich empfahl das Staatliche Bauamt Würzburg mit Schreiben vom 10.12.2013, die Fuge zwischen den beiden Bauwerken (Brücke der B 19 und Bauwerk für den Lärmschutz) entsprechend den Vorgaben der Richtzeichnung Fug 6 zu schließen.

Diese Empfehlung der konkreten Ausführung eines Bauwerks verlässt den Rahmen dessen, was zwingend im Plangenehmigungsverfahren zu klären ist. Daher hat der Vorhabensträger mit Schreiben vom 12.12.2013 zu Recht darauf verwiesen, dass er dies außerhalb des Plangenehmigungsverfahrens im Zuge der Bauausführung mit dem Staatlichen Bauamt Würzburg klären wird.

Telekommunikations-, Ver- und Entsorgungsleitungen sind von der Planänderung nicht berührt.

Sonstige öffentliche Belange, die durch die Planänderung beeinträchtigt werden könnten, sind ebenfalls nicht ersichtlich. Waldflächen sind nicht betroffen, landwirtschaftliche Flächen werden im Vergleich zur Planfeststellung vom 17.12.2009 nicht zusätzlich oder auf andere Weise beansprucht.

Nach alledem sind keine sonstigen öffentlichen Belange ersichtlich, die so schwer wiegen würden, dass sie die für die Planänderung sprechenden Belange überwiegen könnten.

## 2.6 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.

Rechte anderer werden durch die geplanten Änderungen der Planfeststellung vom 17.12.2009 entweder nicht bzw. nicht wesentlich beeinträchtigt. Auf die Ausführung unter C 1.2.3 dieser Plangenehmigung wird ergänzend Bezug genommen.

Die Änderungen im Bereich des Streckenbaus als auch im Bereich der aktiven Lärmschutzmaßnahmen berühren Rechte anderer nicht, da diese im Verhältnis zur Planfeststellung vom 17.12.2009 keine Verschlechterung erfahren. Der Vorhabensträger hat, wie bereits mehrfach ausgeführt, im Rahmen der vorliegenden Planänderung alle Immissionsorte der Planfeststellung vom 17.12.2009 einer erneuten schalltechnischen Betrachtung unterzogen und die Beurteilungspegel dafür ermittelt. Als Ergebnis lässt sich festhalten, dass an keinem dieser Immissionsorte Verschlechterungen eintreten.

Neue Inanspruchnahmen von Grundstücken sind mit dem Vorhaben nicht verbunden. Die Planänderungen bewegen sich ausschließlich in Bereichen, für die die Planfeststellung vom 17.12.2009 dauerhafte bzw. vorübergehende Inanspruchnahmen vorsieht.

Daher liegt weder eine unmittelbare noch eine relevante mittelbare Beeinträchtigung von Belangen Privater vor. Die Plangenehmigung erweist sich auch im Hinblick auf die Belange von Privatpersonen als ausgewogen.

## 2.7 Gesamtergebnis der Abwägung

Die streitgegenständlichen Planänderungen können nach § 17 b Abs. 1 Nr. 1 und 2 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 6 BayVwVfG genehmigt werden. Es liegt kein Verstoß gegen striktes Recht vor; Optimierungsgebote sind beachtet. Die im Einzelnen berührten Belange stellen unter Beachtung der Aussagen des Vorhabensträgers in den Unterlagen und der Nebenbestimmungen dieser Plangenehmigung sowie angesichts der für das Vorhaben sprechenden Gründe, denen im Rahmen der Abwägung der Vorrang eingeräumt wird, die Ausgewogenheit der Planung nicht infrage.

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass die Änderungen die mit Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 in der Fassung der Prozessklärung vom 17.02.2011, des Planergänzungsbeschlusses vom 13.05.2013, der Plangenehmigung vom 21.08.2013 sowie der weiteren Bescheide der Regierung von Unterfranken festgestellte Planung für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt AS Würzburg-Heidingsfeld – westlich Mainbrücke Randeracker in ihrer Gesamtkonzeption unangetastet lassen. Durch die Planänderungen wird den neuen technischen Anforderungen, die sich aus den RAA ergeben, Rechnung getragen. Gleiches gilt für Erleichterungen im Bauablauf und im Unterhalt. Durch die nun vorliegende ergänzte Planung werden weder der Abwägungsvorgang noch das Abwägungsergebnis der Planfeststellung vom 17.12.2009 nach Struktur und Inhalt wesentlich berührt. Dies gilt auch im Hinblick auf die betroffenen öffentlichen und privaten Belange.

Mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 17.12.2009 wurde dem Vorhabenssträger die Möglichkeit eingeräumt, die BAB A 3 im Bereich von Würzburg sechsstreifig auszubauen. Dieser Planfeststellungsbeschluss ist nach Abweisung der Klagen durch das Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 03.03.2011 unanfechtbar. Die nunmehr gegenständlichen Planänderungen bewegen sich durchwegs innerhalb des dortigen Abwägungsgefüges. Die geänderte Ausbildung von Rampen und die geringfügige Zunahme von Versiegelungen, eine andere Ausbildung eines Absetz- und Rückhaltebeckens sowie die weiteren technischen Anpassungen (Überführungsbauwerke usw.) stellen für den Bauablauf und für den Unterhalt für den Vorhabensträger Verbesserungen sowie für den Verkehrsteilnehmer Optimierungen dar. Die wesentlichen Auswirkungen auf den Naturschutz durch eine geänderte Eingriffsbilanz sind bereits im Rahmen der Planfeststellung vom 17.12.2009 durch den dort vorhandenen leichten Überschuss an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Veränderungen in der Lärmbelastung ergeben sich nicht.

Daher sind die für das Vorhaben sprechenden Gründe höher zu gewichten als die gegen das Vorhaben sprechenden.

3. 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 diese Plangenehmigung 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).

Die angefochtene Plangenehmigung 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 diese Plangenehmigung zur Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 17.12.2009, zuletzt geändert durch den Ergänzungsbeschluss vom 13.05.2013, 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 die vorstehende Plangenehmigung nach § 80 Abs. 5 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung bzw. Bekanntgabe dieses Ergänzungsbeschlusses 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 Beschwerde Kenntnis von den Tatsachen erlangt.

## F

### Hinweise zur Einsicht in die Planunterlagen

Die Plangenehmigung wird dem Träger des Vorhabens (Straßenbaulastträger) und den Behörden individuell zugestellt.

Die unter A 2 dieser Plangenehmigung genannten Planunterlagen können bei der Autobahndirektion Nordbayern, Flaschenhofstraße 55, 90402 Nürnberg, oder bei der Regierung von Unterfranken eingesehen werden. Im Übrigen besteht die Möglichkeit, diese Plangenehmigung auf den Internetseiten der Regierung von Unterfranken ([www.regierung.unterfranken.bayern.de](http://www.regierung.unterfranken.bayern.de)) abzurufen.

Würzburg, 17.12.2013  
Regierung von Unterfranken  
- Sachgebiet 32 -

Güdelhöfer  
Regierungsdirektorin