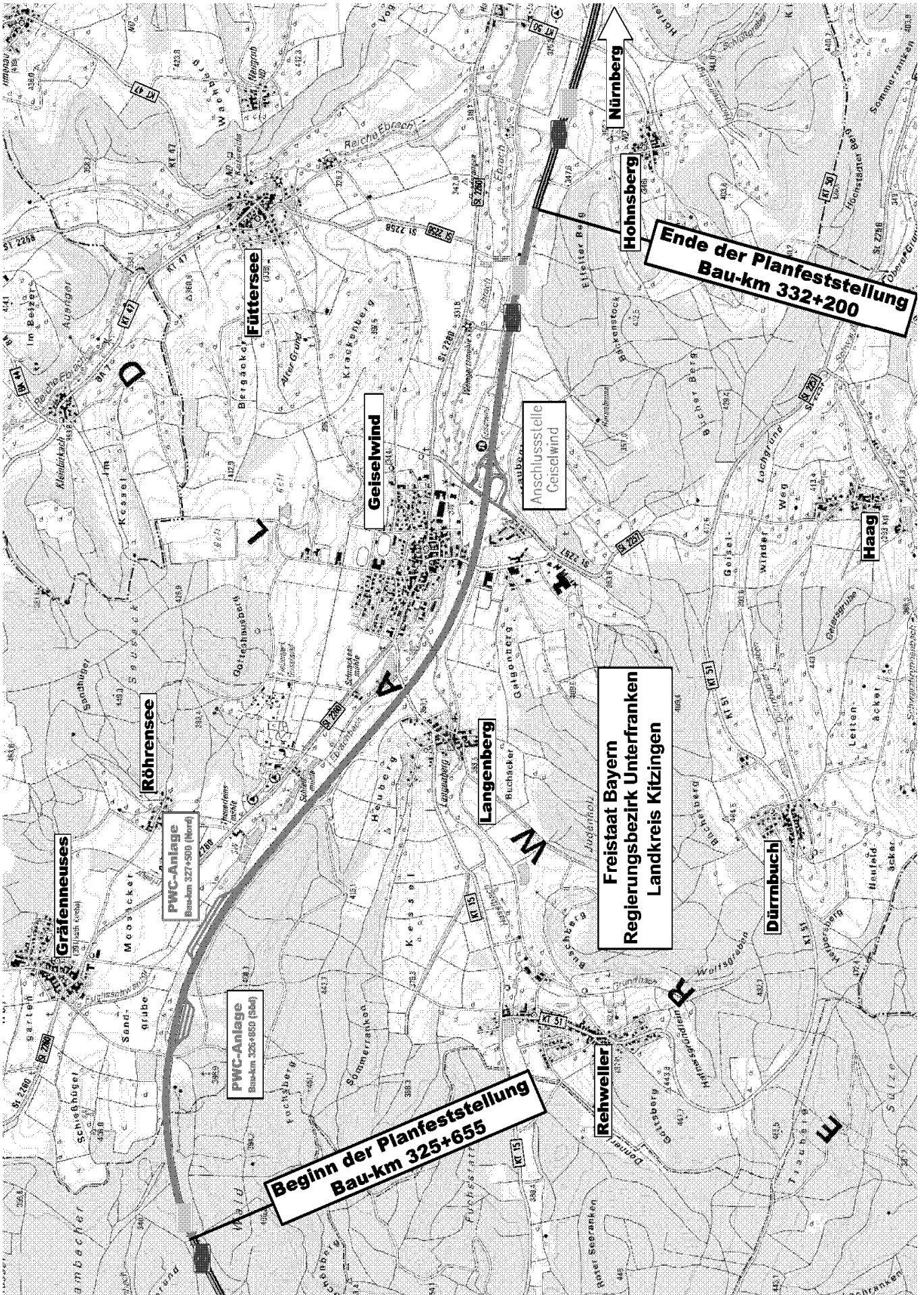


REGIERUNG VON UNTERFRANKEN



**Planfeststellungsbeschluss
für den
sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3
(Frankfurt - Nürnberg) im Abschnitt
Fuchsberg bis östlich Anschlussstelle Geiselwind
(Bau-km 325+655 bis Bau-km 332+200)**

Würzburg, den 15.12.2009



Inhaltsverzeichnis

Deckblatt	1
Übersichtsskizze	2
Inhaltsverzeichnis	3
Abkürzungsverzeichnis	11

A

Tenor	16
--------------	----

1.	Feststellung des Plans	16
2.	Festgestellte Planunterlagen	17
3.	Nebenbestimmungen	19
3.1	Zusagen	19
3.2	Unterrichtungspflichten	19
3.3	Immissionsschutz	20
3.4	Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zur Erlaubnis)	22
3.5	Naturschutz und Landschaftspflege	23
3.6	Bodenschutz und Abfallwirtschaft	25
3.7	Landwirtschaft und Wege	26
3.8	Forstwirtschaft	27
3.9	Denkmalpflege	27
3.10	Belange der Wehrbereichsverwaltung	28
3.11	Brand- und Katastrophenschutz	28
3.12	Mittelbar enteignende Planfestsetzungen	28
3.13	Träger von Versorgungsleitungen	29
4.	Entscheidung über Einwendungen	29
5.	Entscheidung über verfahrensrechtliche Anträge	29
6.	Ausnahmen und Befreiungen	29
7.	Gehobene Erlaubnis für Gewässerbenutzung	29
7.1	Gegenstand der Erlaubnis	30
7.2	Beschreibung der Anlagen	31
7.3	Nebenbestimmungen zur gehobenen Erlaubnis	31
8.	Straßenrechtliche Verfügungen	32
8.1	Bundesfernstraßen	32
8.2	Straßenklassen nach Bayerischem Straßen- und Wegegesetz	33
9.	Sondernutzungen	33
10.	Kosten des Verfahrens	34

B

Sachverhalt	35
--------------------	----

1.	Antragstellung	35
2.	Beschreibung des Vorhabens	35
2.1	Planerische Beschreibung	35

2.2	Straßenbauliche Beschreibung	35
3.	Vorgängige Planungsstufen	35
3.1	Bedarfsplan für Bundesfernstraßen	36
3.2	Raumordnung und Landesplanung	36
4.	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	36
4.1	Auslegung	36
4.2	Beteiligung Träger öffentlicher Belange	37
4.3	Erörterungstermin	38

C

Entscheidungsgründe 39

1.	Verfahrensrechtliche Beurteilung	39
1.1	Zuständigkeit der Regierung von Unterfranken	39
1.2	Erforderlichkeit der Planfeststellung	39
1.3	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	40
1.4	Raumordnungsverfahren	40
1.5	Verträglichkeitsprüfung gemäß der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutz-Richtlinie	40
1.6	Sonstige verfahrensrechtliche Fragen	40
2.	Umweltverträglichkeitsprüfung	40
2.1	Grundsätzliche Vorgaben	40
2.2	Untersuchungsraum	42
2.2.1	Abschnittsbildung	42
2.2.2	Varianten	42
2.2.3	Beschreibung des Untersuchungsraums	43
2.3	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (§ 11 UVPG)	44
2.3.1	Beschreibung der Umwelt im Untersuchungsgebiet	44
2.3.1.1	Lage und landschaftliche Gliederung	44
2.3.1.2	Schutzgut Mensch	44
2.3.1.2.1	Siedlungsstruktur	44
2.3.1.2.2	Land- und Forstwirtschaft	45
2.3.1.2.3	Freizeit- und Erholungsbereiche	45
2.3.1.3	Schutzgut Tiere und Pflanzen	45
2.3.1.3.1	Lebensräume	45
2.3.1.3.2	Lebensraumtypische Tierarten und Tierartengruppen	46
2.3.1.3.3	Austausch- und Wechselbeziehungen zwischen Teil- und Gesamt-lebensräumen	47
2.3.1.3.4	Schutzgebiete und Schutzobjekte sowie weitere Gebiete mit naturschutzfachlichen Festsetzungen	47
2.3.1.4	Schutzgut Boden	48
2.3.1.5	Schutzgut Wasser	49
2.3.1.5.1	Oberflächengewässer	49
2.3.1.5.2	Grundwasser	49
2.3.1.5.3	Vorbelastungen des Schutzgutes Wasser	50
2.3.1.6	Schutzgut Luft	50

2.3.1.7	Schutzgut Klima	50
2.3.1.8	Schutzgut Landschaft	51
2.3.1.9	Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter	52
2.3.1.10	Wichtige Wechselbeziehungen	52
2.3.2	Umweltauswirkungen des Vorhabens	52
2.3.2.1	Schutzgut Mensch	53
2.3.2.1.1	Lärmauswirkungen	53
2.3.2.1.2	Luftinhaltsstoffe	55
2.3.2.1.3	Freizeit und Erholung	56
2.3.2.1.4	Land- und forstwirtschaftliche Nutzung	56
2.3.2.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen	56
2.3.2.2.1	Allgemeines	57
2.3.2.2.2	Beschreibung der Einzelkonflikte	57
2.3.2.2.2.1	Anlagebedingte Beeinträchtigungen	57
2.3.2.2.2.2	Verkehrs- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen	58
2.3.2.2.2.3	Baubedingte Beeinträchtigungen	59
2.3.2.2.2.4	Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung von Eingriffen	59
2.3.2.2.3	Landschaftspflegerisches Maßnahmenkonzept	60
2.3.2.2.3.1	Planerisches Leitbild	60
2.3.2.2.3.2	Ausgleichsmaßnahmen	60
2.3.2.3	Schutzgut Boden	62
2.3.2.4	Schutzgut Wasser	65
2.3.2.4.1	Oberflächengewässer	65
2.3.2.4.2	Grundwasser	66
2.3.2.5	Schutzgut Luft	66
2.3.2.6	Schutzgut Klima	67
2.3.2.7	Schutzgut Landschaft	68
2.3.2.8	Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter	68
2.3.2.9	Wechselwirkungen	69
2.4	Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)	69
2.4.1	Schutzgut Mensch	69
2.4.1.1	Lärmauswirkungen	70
2.4.1.2	Luftschadstoffe	72
2.4.1.3	Freizeit und Erholung	73
2.4.1.4	Land- und forstwirtschaftliche Nutzung	73
2.4.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen	73
2.4.3	Schutzgut Boden	75
2.4.4	Schutzgut Wasser	78
2.4.4.1	Oberflächengewässer	79
2.4.4.2	Grundwasser	79
2.4.5	Schutzgut Luft	80
2.4.6	Schutzgut Klima	80
2.4.7	Schutzgut Landschaft	81
2.4.8	Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter	83
2.5	Gesamtbewertung	84
3.	Materiell-rechtliche Würdigung	84

3.1	Rechtsgrundlage	84
3.2	Rechtswirkungen der Planfeststellung	85
3.3	Planungsermessen	86
3.4	Linienführung	86
3.5	Planrechtfertigung	86
3.5.1	Bedarfsplan	87
3.5.2	Planrechtfertigung nach allgemeinen Grundsätzen	87
3.5.2.1	Notwendigkeit der Maßnahme	88
3.5.2.2	Funktion im Straßennetz, Verkehrsbelastung und Verkehrsentwicklung	88
3.5.2.3	Kosten-Nutzen-Analyse, Finanzierbarkeit	90
3.5.3	Projekialternativen zur Erreichung des Planziels	90
3.5.4	Zusammenfassung	91
3.6	Einhaltung der gesetzlichen Planungsleitsätze	92
3.7	Würdigung und Abwägung öffentlicher Belange	92
3.7.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	92
3.7.2	Planungsvarianten und Abschnittsbildung	93
3.7.2.1	Planungsvarianten	93
3.7.2.2	Abschnittsbildung	95
3.7.3	Ausbaustandard	97
3.7.3.1	Trassierung	97
3.7.3.2	Querschnitt	98
3.7.3.3	Anschlussstellen, Anpassungen und Änderungen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz	100
3.7.3.4	Parkplätze und Rastanlagen	100
3.7.4	Immissionsschutz	102
3.7.4.1	Trassierung (§ 50 BImSchG)	102
3.7.4.2	Lärmschutz	103
3.7.4.2.1	Rechtsgrundlagen	104
3.7.4.2.2	Lärmberechnung	106
3.7.4.2.3	Überprüfung der Lärmberechnungen und Lärmschutzmaßnahmen	108
3.7.4.2.3.1	Lärmberechnung und aktive Lärmschutzmaßnahmen	108
3.7.4.2.3.1.1	Schalltechnische Berechnungen des Vorhabensträgers	109
3.7.4.2.3.1.2	Besondere topografische, geografische und meteorologische Situation	112
3.7.4.2.3.1.3	Lärmmessungen	113
3.7.4.2.3.1.4	Vorgesehener Fahrbahnbelag	115
3.7.4.2.3.2	Passive Lärmschutzmaßnahmen	116
3.7.4.2.3.2.1	Forderung nach Vollschutz	116
3.7.4.2.3.2.2	Verlängerung des Lärmschutzes auf Langenberger Seite	120
3.7.4.2.3.2.3	Gebogene oder gekrümmte Schallschutzwände	122
3.7.4.2.3.2.4	Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen	124
3.7.4.2.3.3	Geschwindigkeitsbegrenzungen	126
3.7.4.2.3.4	Gesamtlärbetrachtung	129
3.7.4.2.4	Abwägung hinsichtlich des Lärmschutzes	131
3.7.4.3	Schadstoffbelastung	131
3.7.4.3.1	Schadstoffeintrag in die Luft	132

3.7.4.3.2	Schadstoffeintrag in den Boden	133
3.7.4.3.3	Schadstoffeintrag in Gewässer	134
3.7.4.3.4	Abwägung hinsichtlich des Schadstoffeintrags	134
3.7.4.4	Abwägung der Immissionsschutzbelange	135
3.7.5	Naturschutz und Landschaftspflege	135
3.7.5.1	Rechtsgrundlagen	135
3.7.5.2	Eingriffsregelung	135
3.7.5.2.1	Vermeidungsgebot	137
3.7.5.2.2	Beschreibung der Beeinträchtigungen	138
3.7.5.2.3	Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen	140
3.7.5.2.4	Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	141
3.7.5.2.5	Ausgleichsmaßnahmen	141
3.7.5.2.5.1	Abgrenzung der Ausgleichsmaßnahmen von Ersatzmaßnahmen	142
3.7.5.2.5.2	Ausgleichbarkeit/Nichtausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen	143
3.7.5.2.5.3	Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichsflächen	145
3.7.5.2.5.4	Zuordnung und gegenüberstellende Bilanzierung von Eingriff und Ausgleichsmaßnahmen	147
3.7.5.2.5.5	Beschreibung, Lage, Umfang und Ausführung der Ausgleichsmaßnahmen	148
3.7.5.2.5.6	Funktion und Eignung der Ausgleichsflächen	153
3.7.5.2.5.7	Erforderlichkeit der Ausgleichsmaßnahmen, Enteignungsmöglichkeit	156
3.7.5.2.5.8	Biotope streng geschützter Arten	157
3.7.5.2.6	Zwischenergebnis	159
3.7.5.3	Naturpark "Steigerwald", gesetzlich geschützte Biotope und Schutz besonderer Lebensstätten	159
3.7.5.4	Artenschutz	162
3.7.5.4.1	Rechtsgrundlagen	163
3.7.5.4.2	Bestand und Betroffenheit aufgrund von Gemeinschaftsrecht streng und besonders geschützter Tierarten	166
3.7.5.4.2.1	Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie	167
3.7.5.4.2.1.1	Fledermäuse	168
3.7.5.4.2.1.2	Sonstige Säugetiere	169
3.7.5.4.2.1.3	Reptilien	170
3.7.5.4.2.1.4	Amphibien	171
3.7.5.4.2.1.5	Käfer	173
3.7.5.4.2.1.6	Tagfalter	173
3.7.5.4.2.2	Europäische Vogelarten nach Art. 1 Vogelschutz-Richtlinie	174
3.7.5.4.2.2.1	Weit verbreitete Waldvögel und weit verbreitete Vögel der offenen und halboffenen Landschaft	174
3.7.5.4.2.2.2	Ackerbrütende Vogelarten	175
3.7.5.4.2.2.3	Weit verbreitete Vögel mit Brutstandorten in Wäldern und Nahrungshabitaten im Offenland	176
3.7.5.4.2.2.4	Weit verbreitete Luftjäger	176
3.7.5.4.2.2.5	Weit verbreitete Vögel der Gewässer- und Feuchtgebiete	177
3.7.5.4.2.2.6	Individuell zu betrachtende Vogelarten	177
3.7.5.4.3	Artenschutzrechtliche Ausnahmevoraussetzungen	177
3.7.5.5	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	181
3.7.5.6	Abwägung	182

3.7.6	Bodenschutz	182
3.7.7	Gewässerschutz/Wasserwirtschaft	187
3.7.7.1	Gewässerschutz	188
3.7.7.2	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	190
3.7.7.3	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnis	193
3.7.7.4	Abwägung	198
3.7.8	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	198
3.7.8.1	Flächeninanspruchnahme	198
3.7.8.2	Landwirtschaftliches Wegenetz	207
3.7.8.3	Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe	209
3.7.8.4	Sonstige Belange der Landwirtschaft	213
3.7.8.5	Abwägung	215
3.7.9	Forstwirtschaft	215
3.7.10	Fischerei	220
3.7.11	Jagdwesen	223
3.7.12	Denkmalpflege	224
3.7.13	Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht	229
3.7.14	Träger von Versorgungsleitungen	231
3.7.14.1	E.ON Bayern AG	231
3.7.14.2	Deutsche Telekom AG, T-Com	232
3.7.14.3	Abwägung	232
3.7.15	Kommunale Belange	232
3.7.15.1	Landkreis Kitzingen	232
3.7.15.2	Markt Geiselwind	232
3.7.15.3	Markt Wiesentheid (Verwaltungsgemeinschaft Wiesentheid)	240
3.7.15.4	Abwägung	240
3.7.16	Sonstige Belange	241
3.7.16.1	Belange der Wehrbereichsverwaltung	241
3.7.16.2	Belange des Brand- und Katastrophenschutzes	241
3.7.16.3	Belange anderer Straßenbaulastträger	242
3.7.16.4	Belange des Steigerwaldclub e.V.	243
3.7.16.5	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	244
3.7.16.6	Weitere Belange	244
3.8	Würdigung und Abwägung privater Belange	244
3.8.1	Private Belange von allgemeiner Bedeutung	245
3.8.1.1	Gesundheitsschutz, Immissionsschutz	245
3.8.1.2	Entzug von privatem Eigentum	246
3.8.1.2.1	Flächenverlust bzw. -inanspruchnahme	246
3.8.1.2.2	Übernahme von Restflächen	247
3.8.1.2.3	Ersatzlandgestellung	248
3.8.1.3	Sonstige (mittelbar eigentumsrelevante) Planfestsetzungen	248
3.8.1.3.1	Zufahrten, Umwege	249
3.8.1.3.2	Nachteile durch Bauwerke und Bepflanzung für Nachbargrundstücke	250
3.8.1.3.3	Grundwasserverhältnisse	250
3.8.1.4	Abwägung	251
3.8.2	Einzelne Einwendungen	251

3.8.2.1	Einwendung Nr. 1 "Gleichförmige Einwendung der Langenberger Bürger gegen das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der BAB A 3 zwischen Kilometer 325+655 bis 332+200"	252
3.8.2.2	Einwendung Nr. 2	256
3.8.2.3	Einwendung Nr. 3	260
3.8.2.4	Ähnliche Einwendungen Nr. 4, Nr. 5, Nr. 7, Nr. 8, Nr. 9, Nr. 10, Nr. 18, Nr. 20, Nr. 25, Nr. 26, Nr. 27, Nr. 35, Nr. 41, Nr. 45, Nr. 46, Nr. 47, Nr. 48, Nr. 50, Nr. 52, Nr. 53, Nr. 54, Nr. 55, Nr. 56, Nr. 57 und Nr. 58	263
3.8.2.5	Einwendung Nr. 6	266
3.8.2.6	Ähnliche Einwendungen Nr. 11, Nr. 23, Nr. 24, Nr. 37, Nr. 38, Nr. 39, Nr. 40 und Nr. 59	271
3.8.2.7	Einwendung Nr. 12	274
3.8.2.8	Einwendung Nr. 13	274
3.8.2.9	Einwendung Nr. 14	282
3.8.2.10	Einwendung Nr. 15	283
3.8.2.11	Einwendung Nr. 16	286
3.8.2.12	Einwendung Nr. 17	287
3.8.2.13	Einwendung Nr. 19	288
3.8.2.14	Einwendung Nr. 21	292
3.8.2.15	Einwendung Nr. 22	303
3.8.2.16	Einwendung Nr. 28	306
3.8.2.17	Ähnliche Einwendungen Nr. 29, Nr. 30, Nr. 31, Nr. 32 und Nr. 33	310
3.8.2.18	Einwendung Nr. 34	312
3.8.2.19	Einwendung Nr. 36	315
3.8.2.20	Einwendung Nr. 42	319
3.8.2.21	Einwendung Nr. 43	323
3.8.2.22	Einwendung Nr. 49	326
3.8.2.23	Einwendung Nr. 51	327
3.9	Gesamtergebnis der Abwägung	340
4.	Straßenrechtliche Entscheidungen	340
4.1	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	340
4.2	Sondernutzungen	341
5.	Kostenentscheidung	342

D

Rechtsbehelfsbelehrung	343
-------------------------------	-----

E

Hinweis zur sofortigen Vollziehung	343
---	-----

F

Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans	344
--	-----

Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
a.a.O.	am angegebenen Ort
ABI. EG	Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften
ABI. EU	Amtsblatt der Europäischen Union
Abs.	Absatz
ABSP	Arten- und Biotopschutzprogramm Bayern
AELF	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
ALE	Amt für Ländliche Entwicklung Unterfranken
ALF	Amt für Landwirtschaft und Forsten (seit 01.04.2009 AELF, siehe dort)
AH-RAL-K-2	Aktuelle Hinweise zur Gestaltung planfreier Knotenpunkte außerhalb bebauter Gebiete, Ergänzungen zu den RAL-K-2
AK	Autobahnkreuz
AllMBI	Allgemeines Ministerialblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV (BW bzw. jetzt: BS)
ASB	Absetzbecken
ATV-DVWK-A 117	Arbeitsblatt "Bemessung von Regenrückhalteräumen" der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. (jetzt: DWA-A 117)
ATV-DVWK-M 153	Merkblatt "Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser" der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. (jetzt: DWA-M 153)
a. U.	amtlicher Umdruck (bei gerichtlichen Entscheidungen)
Az.	Aktenzeichen
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BArtSchV	Bundesartenschutzverordnung
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BauGB	Baugesetzbuch
BauR	baurecht (Zeitschrift)
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung
BayHO	Bayerische Haushaltsordnung
BayJG	Bayerisches Jagdgesetz
BayLplG	Bayerisches Landesplanungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern
BayStMLF	Bayerisches Staatsministerium für Landwirtschaft und Forsten
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBI	Bayerische Verwaltungsblätter (Zeitschrift)
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz

BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bek.	Bekanntmachung
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
22. BImSchV	Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
BJagdG	Bundesjagdgesetz
BMV(BS)	Bundesministerium für Verkehr (Bau und Stadtentwicklung)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
dB(A)	Dezibel (Adjusted/Angepasst - Frequenzbewertung A nach DIN IEC 651, Ausgabe Dezember 1981)
DIN	Deutsche Industrie-Norm(en), Verbandszeichen des Deutschen Instituts für Normung e.V.
DÖV	Die öffentliche Verwaltung (Zeitschrift)
DSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler (Denkmalschutzgesetz)
D _{StrO}	Korrekturfaktor für unterschiedliche Straßenoberflächen in dB(A)
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DVBI	Deutsches Verwaltungsblatt (Zeitschrift)
DWA-A 117	Arbeitsblatt "Bemessung von Regenrückhalteräumen" der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. (ehemals: ATV-DVWK-A 117)
DWA-M 153	Merkblatt "Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser" der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. (ehemals: ATV-DVWK-M 153)
EKrG	Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz)
1. EKrV	Verordnung über die Kosten und Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (1. Eisenbahnkreuzungsverordnung)
E/Z/B/K	Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Baugesetzbuch, Loseblatt-Kommentar
FFH	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)
FiG	Fischereigesetz für Bayern
Fl.Nr.	Flurstücksnummer
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GemBek	Gemeinsame Bekanntmachung mehrerer Staatsministerien
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialblatt
GVBl	Bayerisches Gesetz- und Verordnungsblatt
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
i.d.F.	in der Fassung
IMS	Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums des Innern
i.V.m.	in Verbindung mit
KG	Bayerisches Kostengesetz
Kr.	Kreisstraße
LAGA	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall, Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln - (Mitteilung 20)
LEP	Landesentwicklungsprogramm
LfU	Bayerisches Landesamt für Umwelt
LT-Drs.	Landtagsdrucksache (Bayerischer Landtag)
LwG	Landwirtschaftsgesetz
MABl	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002, geänderte Fassung 2005
m. w. N.	mit weiteren Nachweisen
NJW	Neue Juristische Wochenschrift (Zeitschrift)
Nr.	Nummer
NuR	Natur und Recht (Zeitschrift)
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht (Zeitschrift)
NVwZ-RR	NVwZ-Rechtsprechungs-Report (Zeitschrift)
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
PWC	Parkplatz mit WC-Gebäude
RAL	Richtlinie für die Anlage von Landstraßen
RAL-K-2	Richtlinie für die Anlage von Landstraßen, Abschnitt 2: Planfreie Knotenpunkte
RAS-Ew	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung, Ausgabe 2005
RAS-L	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Linienführung
RAS-LG 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftsgestaltung, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen
RAS-K-1	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Plangleiche Knotenpunkte
RAS-K-2	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Planfreie Knotenpunkte

RAS-Q 96	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte, Stand 1996
RdL	Recht der Landwirtschaft (Zeitschrift)
Rdnr.	Randnummer
RE	Richtlinien für die Gestaltung von einheitlichen Entwurfsunterlagen im Straßenbau
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten, Ausgabe 2002
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990
RLW 1999	Richtlinien für den ländlichen Wegebau, Stand: 1999
ROG	Raumordnungsgesetz
RQ	Regelquerschnitt
RRHB	Regenklär- und Regenrückhaltbecken (Regenrückhalte- und Absetzbecken)
RStO 01	Richtlinien zur Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2001
S.	Satz/Siehe
SQ	Sonderquerschnitt
St	Staatsstraße
StMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern
StMI-OBB	Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern
StMLU	Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen
StraKR	Richtlinien über die Verhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen von Bundesstraßen und anderen öffentlichen Straßen
StraWaKR	Fernstraßen/Gewässer-Kreuzungsrichtlinien
StVO	Straßenverkehrsordnung
TA Luft	Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift)
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27.06.1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-Richtlinie), ABl. 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, ABl. 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
VAwS	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (Anlagenverordnung)
VDE	Verband Deutscher Elektrotechniker
VDI	Verein Deutscher Ingenieure
VGH	Verwaltungsgerichtshof
vgl.	vergleiche
VHRR	Vorläufige Hinweise zu den Ratsanlagen an Straßen bezüglich Autobahn- rastanlagen

VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 - (VkBl. 1997, S. 434 ff.)
VoGEV	Verordnung über die Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten sowie den Gebietesbegrenzungen und Erhaltungszielen (Vogelschutzverordnung)
V-RL	Richtlinie 79/409/EWG des Rates über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie)
VV	Verwaltungsvorschrift(en)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
ZTV LW 99/01	Zusätzliche technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Befestigung ländlicher Wege, Ausgabe 1999/Fassung 2001
ZUR	Zeitschrift für Umweltrecht (Zeitschrift)

Nr. 32-4354.1-4/08

Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes und des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes;

Planfeststellungsverfahren für den sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 (Frankfurt – Nürnberg) im Abschnitt Fuchsberg – östlich Anschlussstelle Geiselwind (Bau-km 325+655 bis Bau-km 332+200)

Die Regierung von Unterfranken, Würzburg, erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A

Tenor

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 (Frankfurt - Nürnberg) im Abschnitt Fuchsberg bis östlich Anschlussstelle Geiselwind (Bau-km 325+655 bis Bau-km 332+200) wird mit den sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss sowie aus den Roteintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen, wobei die *kursiv* gedruckten Unterlagen lediglich nachrichtlich enthalten sind:

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab
<u>Band 1</u>			
1		Erläuterungsbericht	
2		Übersichtskarte	1 : 100.000
3	1	Übersichtslageplan von Bau-km 325+655 bis Bau-km 332+200	1 : 25.000
3	2	Übersichtslageplan von Bau-km 325+655 bis Bau-km 329+270	1 : 5.000
3	3	Übersichtslageplan von Bau-km 329+020 bis Bau-km 332+200	1 : 5.000
6.1		Sonderquerschnitt SQ 36, BAB A 3	1 : 100
6.2		Regelquerschnitte Q1, Q4, Anschlussstelle Geiselwind	1 : 100
6.3		Regelquerschnitt PWC-Anlage	1 : 100
6.4	1	Regelquerschnitt RQ 9,5, Staatsstraße St 2257	1 : 100
6.4	2	Regelquerschnitt Ortsstraße "Scheinfelder Straße"	1 : 100
6.4	3	Regelquerschnitt Gemeindeverbindungsstraße Geiselwind – Langenberg	1 : 100
6.4	4	Regelquerschnitt Öffentlicher Feld- und Waldweg	1 : 100
6.5	1	Kennzeichnender Querschnitt Bau-km 329+000 Lärmschutz Geiselwind/Langenberg	1 : 200
6.5	2	Kennzeichnender Querschnitt Bau-km 329+300 Lärmschutz Geiselwind/Langenberg	1 : 200
6.5	3	Kennzeichnender Querschnitt Bau-km 329+500 Lärmschutz Geiselwind/Langenberg	1 : 200
6.5	4	Kennzeichnender Querschnitt Bau-km 330+030 Lärmschutz Geiselwind, GVS	1 : 200
6.5	5	Kennzeichnender Querschnitt Bau-km 330+130 Lärmschutz Geiselwind, Autohof	1 : 200
6.5	6	Kennzeichnender Querschnitt Bau-km 331+300 Lärmschutz Geiselwind, WW 04 / WW 05	1 : 200
7.1	1	Lageplan von Bau-km 325+655 bis Bau-km 328+012	1 : 2.000
7.1	2	Lageplan von Bau-km 327+904 bis Bau-km 329+614	1 : 2.000
7.1	3	Lageplan von Bau-km 329+326 bis Bau-km 331+052	1 : 2.000
7.1	4	Lageplan von Bau-km 330+870 bis Bau-km 332+200	1 : 2.000
7.1	5	Lageplan Zufahrt ASB und RRHB 325-1L	1 : 2.000

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab
7.2		Bauwerksverzeichnis	
8.1	1	Höhenplan von Bau-km 325+655 bis Bau-km 327+900	1 : 2.000/200
8.1	2	Höhenplan von Bau-km 327+770 bis Bau-km 329+510	1 : 2.000/200
8.1	3	Höhenplan von Bau-km 329+438 bis Bau-km 331+200	1 : 2.000/200
8.1	4	Höhenplan von Bau-km 330+713 bis Bau-km 332+200	1 : 2.000/200
8.2	1	Höhenplan AS Geiselwind - Nordostquadrant	1 : 1.000/100
8.2	2	Höhenplan AS Geiselwind - Südostquadrant	1 : 1.000/100
8.3	1	Höhenplan PWC-Anlage - Südseite	1 : 2.000/200
8.3	2	Höhenplan PWC-Anlage - Nordseite	1 : 2.000/200
8.4	1	Höhenplan 6228 659 Öffentlicher Feld- und Waldweg (Bau-km 326+706,400)	1 : 1.000/100
8.4	2	Höhenplan 6228 663 Staatsstraße St 2257 (Oberscheinfeld - St 2260)	1 : 1.000/100
<u>Band 2</u>			
11.1		Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen	
11.2	1	Schalltechnischer Lageplan Planung mit Lärmschutz Prognose 2020 von Bau-km 325+655 bis Bau-km 329+270	1 : 5.000
11.2	2	Schalltechnischer Lageplan Planung mit Lärmschutz Prognose 2020 von Bau-km 329+020 bis Bau-km 332+200	1 : 5.000
11.2	3	Schalltechnischer Lageplan Planung mit Lärmschutz Prognose 2020 von Bau-km 329+330 bis Bau-km 330+490	1 : 2.500
11.3		Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen - Luftschadstoffe -	
12.1		Textteil zum Landschaftspflegerischen Begleitplan	
12.2	1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Bau-km 325+655 bis Bau-km 329+200	1 : 5.000
12.2	2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan Bau-km 329+000 bis Bau-km 332+200	1 : 5.000
12.3	1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 325+655 bis Bau-km 328+000	1 : 2.000
12.3	2	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 327+900 bis Bau-km 329+650	1 : 2.000
12.3	3	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 329+300 bis Bau-km 331+050	1 : 2.000
12.3	4	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Bau-km 330+900 bis Bau-km 332+200	1 : 2.000
13.1		Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen	
13.1	0	Zusammenstellung der technischen Daten	
13.1	1	ASB und RRHB 325-1L, Bau-km 325+700	
13.1	2	ASB und RRHB 329-1L, Bau-km 329+150	
13.1	3	ASB und RRHB 329-1R, Bau-km 329+500	

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab
13.1	4	ASB und RRHB 330-1L, Bau-km 330+600	
13.1	5	ASB und RRHB 331-1L, Bau-km 331+450	
13.2	1	Entwässerungstechnischer Lageplan von Bau-km 325+655 bis Bau-km 329+250	1 : 5.000
13.2	2	Entwässerungstechnischer Lageplan von Bau-km 329+250 bis Bau-km 332+200	1 : 5.000
13.3	1	Systemplan Absetz- und Regenrückhaltebecken	1 : 500/ 1 : 100
14.1	1	Grunderwerbsplan von Bau-km 325+655 bis Bau-km 328+012	1 : 2.000
14.1	2	Grunderwerbsplan von Bau-km 327+904 bis Bau-km 329+614	1 : 2.000
14.1	3	Grunderwerbsplan Bau-km 329+326 bis Bau-km 331+052	1 : 2.000
14.1	4	Grunderwerbsplan von Bau-km 330+870 bis Bau-km 332+200	1 : 2.000
14.1	5	Grunderwerbsplan Zufahrt ASB und RRHB 325-1L	1 : 2.000
14.2	1	Grunderwerbverzeichnis Gemarkung Untersambach	
14.2	2	Grunderwerbverzeichnis Gemarkung Gräfenneuses	
14.2	3	Grunderwerbverzeichnis Gemarkung Langenberg	
14.2	4	Grunderwerbverzeichnis Gemarkung Geiselwind	
14.2	5	Grunderwerbverzeichnis Gemarkung Füttersee	
16		Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung zur Planfeststellung	

3. Nebenbestimmungen

3.1 Zusagen

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

3.2 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekanntzugeben:

- 3.2.1 Der Beginn von Erdarbeiten ist vom Vorhabensträger unverzüglich, spätestens zwei Monate vorher, dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München (Abteilung B, Praktische Bodendenkmalpflege, Lineare Projekte), anzuzeigen, um mit dem Landesamt einvernehmlich die erforderlichen Schritte zur Vermeidung einer Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) festzulegen (vgl. auch A 3.9).
- 3.2.2 Dem Landratsamt Kitzingen, Kaiserstraße 4, 97318 Kitzingen, dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg, Servicestelle Würzburg, Tiepolostraße 6, 97070 Würzburg und der Regierung von Unterfranken, Peterplatz 9, 97070 Würzburg, sind rechtzeitig sowohl Beginn als auch Vollendung der Bauarbeiten anzuzeigen. Werden die Anlagen in mehreren Bauabschnitten ausgeführt, so sind Beginn und Vollendung jedes Bauabschnittes anzuzeigen. Darüber hinaus ist dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg der Beginn der jeweils notwendigen Bauwasserhaltungen anzuzeigen (vgl. auch A 7.3.8).
- 3.2.3 Dem Servicecenter der E.ON Bayern AG, Hallstadter Straße 119, 96052 Bamberg (Telefon 0180/2 19 20 71), damit die eventuell erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können und damit eine Einweisung durch einen Servicetechniker der E.ON vor Ort erfolgen kann und ggf. weitere Maßnahmen zur Sicherung der Anlagen mit dem Bauherren bzw. mit der bauausführenden Firma besprochen werden können (vgl. auch A 3.13).
- 3.2.4 Der Deutschen Telekom AG, T-Com, Technische Infrastruktur Niederlassung Süd, Schürerstraße 9, 97067 Würzburg, damit die Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen koordiniert werden kann.
- 3.2.5 Der Steigerwaldclub e.V., Lausbühlstraße 15, 96157 Ebrach, damit dieser zu seinen Lasten notwendig werdende Beschilderungen der Wanderwege vornehmen kann.
- 3.2.6 Den durch die Baumaßnahme betroffenen Inhabern bzw. Pächtern eines Fischereirechts ist der Baubeginn mindestens 14 Tage vorher bekannt zu geben, soweit diese dem Vorhabensträger vom Fachberater und Sachverständigen für Fischerei beim Bezirk Unterfranken zuvor namentlich mitgeteilt wurden.
- 3.3 Immissionsschutz
- 3.3.1 Für die Fahrbahndecke ist ein Belag zu verwenden, der den Ansatz eines Korrekturwertes von - 2,0 dB(A) für dauerhaft lärmindernde Straßenoberflächen (D_{Stro}) bei der Berechnung nach der Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV (Tabelle 4 der RLS-90) rechtfertigt. Beim Einbau des Fahrbahnbelages hat der Vorhabensträger höchste Sorgfalt sicherzustellen.

- 3.3.2 Die einschlägigen Vorschriften zum Schutz gegen Bau- und Baumaschinenlärm sowie über die Zulässigkeit von Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeit sind zu beachten.
- 3.3.3 Soweit nach den Planunterlagen (vgl. Planunterlagen 11.1 und 11.2) betroffene Grundstückseigentümer dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz haben - nämlich Immissionsorte GW 03, GW 10, GW 11, GW 15, GW 17, GW 18, GW 21, GW 24, GW 25, GW 26, GW 27, GW 28, GW 29, GW 33, GW 35, GW 36, GW 37, GW 38, GW 39, GW 40, GW 41, GW 42, GW 43, GW 44, GW 45, GW 46, GW 47, GW 48, GW 49, GW 51, GW 52, GW 56, GW 58, GW 60, GW 61, GW 62, GW 63, GW 64, GW 65, GW 66, GW 67, GW 68, GW 69, GW 70, GW 71, GW 72, GW 73, GW 75, GW 93, GW 94, GW 95, GW 97, GW 98, GW 99, GW 100, GW 104, GW 108, L 03, L 06, L 07, A 01, A 02, A 03 und A 05 -, richtet sich dieser Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtung in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen bestimmen sich nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Passive Lärmschutzmaßnahmen werden dann erforderlich, wenn keine ausreichende Schalldämmung der Umfassungsbauteile schutzbedürftiger Räume im Sinne der 24. BImSchV vorhanden ist. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zur 24. BImSchV genannten Aufenthaltsräume. Die Betroffenen sind darauf hinzuweisen, dass dieser Anspruch auf entsprechende Entschädigungen nur bis spätestens fünf Jahre nach Unanfechtbarkeit dieses Beschlusses geltend gemacht werden kann, soweit die betroffenen Eigentümer noch nicht entsprechende Forderungen erhoben haben.
- 3.3.4 Die Enden der Lärmschutzwände sind so auszuführen, dass sie mindestens im Verhältnis 1:8 abgestuft werden oder mit entsprechend modellierten Überschussmassen auslaufen, sofern die Abstufung der Lärmschutzwände aufgrund der örtlichen Gegebenheiten technisch möglich ist.
- 3.3.5 Die nicht-transparenten Lärmschutzwände und Stützwände sind zur Vermeidung von Reflexionen straßenseitig hochabsorbierend auszuführen, sofern dadurch schützenswerte Gebäude (insbesondere Gebäude, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen) geschützt werden können.
- 3.3.6 Beim Einsatz von freistehenden Steilwandverbauungen (ohne Hinterfüllung) sind Gabionen mit schalldichter Zwischenlage zu verwenden.

- 3.4 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zur Erlaubnis)
- 3.4.1 Die Vorschriften der "Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe" (Anlagenverordnung - VAWS) in der jeweils gültigen Fassung sind zu beachten.
- 3.4.2 Bei der Ausführung der Vorhaben sind die Grundsätze des naturnahen Wasserbaues (insbesondere unregelmäßige Uferlinien, wechselnde Sohlbreiten, unterschiedliche Böschungsneigungen, Anpflanzung von standortgerechten Sträuchern und Gehölzen) zu beachten.
- 3.4.3 Vorhandener Bewuchs ist möglichst zu erhalten, Neupflanzungen sind fachgerecht anzulegen.
- 3.4.4 Durch die Umgestaltung darf die vorhandene Abflussleistung der Gewässer nicht verringert werden.
- 3.4.5 In die Gewässer dürfen kein Humus, Abfall oder sonstige wassergefährdende Stoffe eingebracht werden. Eventuelle Ablagerung von Dritten sind durch geeignete Maßnahmen zu verhindern bzw. vom Antragsteller unverzüglich zu beseitigen.
- 3.4.6 Bei Hochwasser während der Bauzeit sind ohne besondere Aufforderungen alle beweglichen Gegenstände gegen Abtreiben zu sichern bzw. aus dem Überschwemmungsgebiet zu entfernen.
- 3.4.7 Die Lagerung wassergefährdender Stoffe sowie das Betanken von Fahrzeugen darf nicht an den Gewässern erfolgen.
- 3.4.8 Wasser- und Abwasseranschluss der PWC-Anlagen sind mit dem Markt Geiselwind abzustimmen.
- 3.4.9 Die Bauzeit in und an Gewässern soll vorzugsweise in den Sommermonaten liegen.
- 3.4.10 Zwischen der Böschungsoberkante der Ebrach und dem Becken 329-1L ist ein Abstand von mindestens 10 m, an den anderen Becken ein Abstand von mindestens 5 m zu den Gewässern einzuhalten, der von Auffüllungen bzw. Einbauten freizuhalten ist.
- 3.4.11 Durch die Durchlassverlängerung am Haselbach darf die vorhandene Abflussleistung des Gewässers nicht verringert werden. Im Übrigen sind Durchlässe wasserführender Gräben und Bäche möglichst kurz zu halten.
- 3.4.12 Die Anlagen, insbesondere die Absetz- und Regenrückhaltebecken sind hochwasserangepasst auszuführen.

- 3.4.13 Während der Bauzeit dürfen Bauaushub und andere Stoffe nur so gelagert werden, dass eine Beeinträchtigung des Hochwasserabflusses weitgehend ausgeschaltet wird.
- 3.4.14 Bei Hochwasser während der Bauzeit sind alle beweglichen Gegenstände, Treibzeug usw. aus dem Abflussbereich zu entfernen, um einen möglichst schadlosen Hochwasserabfluss sicherzustellen.
- 3.4.15 Eine Lagerung wassergefährdender Stoffe, die Baustelleneinrichtung sowie das Betanken von Fahrzeugen und Maschinen darf nicht in der Nähe des Gewässers erfolgen.
- 3.4.16 Es dürfen keine gewässerschädlichen Baustoffe und Bauhilfsstoffe verwendet werden.
- 3.4.17 Der Vorhabensträger hat die Anlagen zu überwachen, ordnungsgemäß zu betreiben und in einem betriebs- und verkehrssicheren Zustand zu erhalten.
- 3.5 Naturschutz und Landschaftspflege
- 3.5.1 Die nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen sind spätestens bis zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme (baulich) fertig zu stellen, die übrigen landschaftspflegerischen Maßnahmen baldmöglichst, spätestens jedoch zwei Jahre nach Beendigung der Straßenbauarbeiten. Nach Abschluss der Arbeiten ist der Regierung von Unterfranken ein Verzeichnis in für das Ökoflächenkataster aufbereiteter Form zu übermitteln (Art. 6b Abs. 7 BayNatSchG).
- 3.5.2 Bei den Gehölzpflanzungen im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen ist Pflanzgut aus regionalen forstlichen Herkünften bzw. autochthones Pflanzgut zu verwenden, soweit dies unter Ausschöpfung eines Pflanzzeitraumes von zwei bis drei Jahren möglich ist. Andernfalls ist Pflanzgut aus regionalen Herkünften zu verwenden.
- 3.5.3 Die einzelnen Schritte der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen einschließlich der Erstellung der Bepflanzungspläne sowie der Festlegung der Entwicklungsziele und Pflegekonzepte im Detail sind vor deren Ausführung mit der unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt Kitzingen) einvernehmlich festzulegen.
- 3.5.4 Die vorzunehmenden Waldrandunterpflanzungen haben alsbald nach Durchführung der Rodungsmaßnahmen im Bereich der bestehenden Waldränder zu erfolgen.
- 3.5.5 Zur Abstimmung bei der Ausführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen sind mit der unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt Kitzingen) Baustellenbesprechungen und -besichtigungen durchzuführen.

- 3.5.6 Bei Ausführung der Baumaßnahme ist durch fachkompetentes Personal sicherzustellen, dass die ausführenden Firmen nicht gegen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege verstoßen (ökologische Bauüberwachung).
- 3.5.7 Die Rodung von Bäumen und Waldflächen sowie das Roden, Abschneiden, Fällen oder eine sonstige Beeinträchtigung von Hecken, lebenden Zäunen, Feldgehölzen oder -gebüsch ist nur während der Vegetationsruhe (1. Oktober bis 28. Februar) zulässig. Abweichungen hiervon bedürfen der Zustimmung der unteren Naturschutzbehörde, soweit nicht eine gesonderte artenschutzrechtliche Ausnahme gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG (ab 01.03.2010: § 45 Abs. 7 BNatSchG) bei der höheren Naturschutzbehörde einzuholen ist.
- 3.5.8 Bäume, bei denen der Verdacht besteht, dass sie Baumhöhlen oder Spaltenquartiere von Fledermäusen aufweisen, dürfen ausschließlich im Oktober gefällt werden. Die dafür im Vorfeld notwendige Markierung der Bäume hat im der Fällung vorausgehenden Winter (laubfreier Zustand der Bäume) zu erfolgen. Sollte trotz dieser Vermeidungsmaßnahme ein mit Fledermäusen besetzter Baum gefällt werden, so ist/sind diese zu bergen und einem vom Vorhabensträger auszuwählenden Fachmann zu übergeben.
- 3.5.9 Baustraßen im Waldbereich sind dergestalt zu befestigen (z.B. durch regelmäßiges Aufschottern), dass keine wassergefüllten Fahrspuren entstehen, die als Laichhabitate der Gelbbauchunke dienen könnten.
- 3.5.10 Nach baulicher Herstellung sowie nach Erbringung der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege für die festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen ist jeweils in einer gemeinsamen Begehung durch Vertreter des Vorhabensträgers und der Naturschutzbehörden zu prüfen, ob die Ausgleichsmaßnahmen ordnungsgemäß ausgeführt sind bzw. die Zielsetzung der landschaftspflegerischen Begleitplanung erreicht ist. Hierüber ist die Planfeststellungsbehörde in Kenntnis zu setzen. Bei festgestellten fachlichen Mängeln in der Bauausführung ist eine Mängelbeseitigung durchzuführen; ggf. ist auch eine qualitative Nachbesserung der bereits hergestellten Maßnahmen vorzunehmen.
- 3.5.11 Beim Straßenbau anfallendes überschüssiges Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen abgelagert werden.
- 3.5.12 In Abhängigkeit vom Baufortschritt sind Pflanzmaßnahmen nach Möglichkeit abschnittsweise unmittelbar in der auf die technische Fertigstellung des Bauabschnitts folgenden Pflanzzeit vorzunehmen, damit die ökologische Ausgleichsfunktion möglichst frühzeitig ihre Wirksamkeit entfalten kann.
- 3.5.13 Zur Sicherung des Anwachsergebnisses in Aufforstungsflächen und Gehölzneuanlagen sind Greifstanzstangen in ausreichender Menge vorzusehen.

3.5.14 Entlang der Straßenböschungen ist auf die Andeckung von Oberboden zu verzichten und sind stattdessen Rohbodenflächen zu schaffen bzw. zu erhalten, soweit dies technisch möglich ist.

3.6 Bodenschutz und Abfallwirtschaft

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

- LAGA "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen / Abfällen - Technische Regeln - ",
- "Eckpunktepapier" des BayStMLU (Anforderungen an die Verfüllung von Gruben und Brüchen),
- LfU-Merkblatt 3.4/1 (Wasserwirtschaftliche Beurteilung der Lagerung, Aufbereitung und Verwertung von bituminösem Straßenaufbruch) sowie
- "Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Technische Lieferbedingungen für die einzuhaltenden wasserwirtschaftlichen Gütemerkmale bei der Verwendung von Recyclingbaustoffen im Straßenbau in Bayern".

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

3.6.2 Werden Bankette, Oberboden oder Dämme abgetragen, ist im Hinblick auf die mögliche erhebliche Schadstoffbelastung im Bereich der Autobahn und vor allem des Bankettschälguts eine Deklarationsanalytik durchzuführen und, soweit bautechnisch möglich und vertretbar, diese obere Bodenschicht getrennt vom übrigen Abtrag zu gewinnen. Das Bankettschälgut ist unter Beachtung des Untersuchungsergebnisses zu verwerten (LAGA "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln -", Boden II.1.2) oder zu beseitigen.

3.6.3 Soll Aushubmaterial mit einer Belastung $> Z 0$ und $< Z 2$ (LAGA "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln -", Boden II.1.2) mittels Wiedereinbaus verwertet, zwischengelagert oder abgelagert werden, ist der Nachweis der wasserwirtschaftlichen Eignung des jeweiligen Grundstücks zu erbringen. Für Zwischenlagerungen bis zu 14 Tagen ist kein Nachweis erforderlich.

3.6.4 Sofern bei Erdarbeiten auffälliges Material anfällt, das nicht eindeutig zugeordnet werden kann, ist zur Abstimmung des weiteren Vorgehens das zuständige Wasserwirtschaftsamt zu informieren.

3.6.5 Der bei Abbrucharbeiten anfallende Bauschutt (Unter-/Überführungen, Entwässerungseinrichtungen, Durchlässe etc.) ist zur Klärung des möglichen Verwertungs-

bzw. Entsorgungsweges den gesetzlichen Vorschriften entsprechend zu deklarieren (LAGA "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln -", Bauschutt II.1.4).

- 3.6.6 Bei den Bauarbeiten angetroffene Ablagerungen (Hausmüll, Bauschutt o.ä.) sind in Abstimmung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt ordnungsgemäß zu entsorgen.
- 3.6.7 Oberboden ist grundsätzlich gesondert zu gewinnen und für den Fall, dass er nicht sofort weiterverwendet wird, getrennt vom Unterboden zu lagern. Für Oberboden darf während der Zwischenlagerung eine maximale Schütthöhe von 2 m nicht überschritten werden. Ein Befahren oder eine Verdichtung auf andere Weise ist zu vermeiden (DIN 18 300).
- 3.6.8 Werden für Baustelleneinrichtungen zeitweise landwirtschaftliche Nutzflächen beansprucht, so ist vor der Inanspruchnahme dieser Flächen der Oberboden abzutragen und zwischenzulagern (vgl. auch A 3.6.7). Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen sind zu rekultivieren. Dabei ist zu beachten, dass eingebrachtes Fremdmaterial bis in eine Tiefe von mindestens 80 cm entfernt werden muss. Die zu rekultivierende Fläche ist vor dem Aufbringen des vorher abgeschobenen Bodens mit einem Tieflockerungsgerät nach DIN 1185, Scharbreite mindestens 20 cm, auf mindestens 70 cm zu lockern und es ist ein Bodenschluss herzustellen. Danach ist der zwischengelagerte Oberboden aufzutragen und ein Bodenschluss zum Untergrund herzustellen.
- 3.6.9 Bei Verunreinigung des Bodens von vorübergehend in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Nutzflächen durch Fette, Öle u.a. ist der verunreinigte Boden nach Maßgabe des zuständigen Wasserwirtschaftsamtes, der zuständigen Kreisverwaltungsbehörde bzw. der betroffenen Gemeinde auszutauschen.
- 3.7 Landwirtschaft und Wege
 - 3.7.1 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.
 - 3.7.2 Alle während der Bauausführung in Anspruch genommenen Wege und sonstigen Flächen sind nach Beendigung der Baumaßnahme - in Abstimmung mit dem zuständigen Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und dem jeweiligen Bau- lastträger bzw. Unterhaltungspflichtigen - entsprechend der vorherigen Nutzung wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen (vgl. A 3.6.8 und A 9).
 - 3.7.3 Es ist sicherzustellen, dass die Feld- und Waldwege, die im Rahmen der Bauausführung vorübergehend in Anspruch genommen werden, auch während der Bau- phase vom land- bzw. forstwirtschaftlichen Verkehr genutzt werden können.

- 3.7.4 Während der Bauzeit darf, soweit möglich, der land- und forstwirtschaftliche Verkehr nur kurzzeitig unterbrochen werden. Entsprechende Lichtraumprofile sind während der Erntezeit möglichst freizuhalten oder es ist zumindest eine Umfahrung in zumutbarer Entfernung zu ermöglichen. Unvermeidbare kurzzeitige Sperrungen sind rechtzeitig vorher bekannt zu geben.
- 3.7.5 Zur Feststellung möglicher nachteiliger Auswirkungen durch vorübergehende Inanspruchnahme hat der Vorhabensträger geeignete Beweissicherungen vorzunehmen. Die Beweissicherung der während der Bauausführung vorübergehend in Anspruch genommenen land- und forstwirtschaftlichen Flächen und Wege ist den betreffenden Gemeinden bzw. Eigentümern rechtzeitig vorher bekannt zu geben. Nach Abschluss der Bauarbeiten hat eine entsprechende Übergabe zu erfolgen (vgl. auch A 9).
- 3.7.6 Die Funktionsfähigkeit des Grabensystems in der Flur ist auch während der Bauzeit sicherzustellen.
- 3.7.7 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.
- 3.8 Forstwirtschaft
- Die von den Baumaßnahmen betroffenen Waldbesitzer sind rechtzeitig über den Zeitplan und den Fortgang der Bauarbeiten zu informieren, sodass es zu keinen vermeidbaren Behinderungen bei der Waldbewirtschaftung kommt.
- 3.9 Denkmalpflege (vgl. auch A 3.2.1)
- 3.9.1 Alle mit der Durchführung des Projektes betrauten Personen sind darauf hinzuweisen, dass bei den Erdarbeiten auftretende Funde von Bodendenkmälern unverzüglich dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege oder der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde (Landratsamt Kitzingen) zu melden sind (Art. 8 Abs. 1 DSchG) und die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen sind, wenn nicht die zuständige Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG).
- 3.9.2 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Ausführungsplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.
- 3.9.3 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaft-

lichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten für eine wissenschaftliche Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den für Sicherungsmaßnahmen erforderlichen Aufwendungen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

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

3.10 Belange der Wehrbereichsverwaltung

Das Allgemeine Rundschreiben Nr. 22/1996 des BMVBW "Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge" (RABS) ist hinsichtlich der Straßen des Militär-Straßen-Grund-Netzes (BAB A 3) bei den weiteren Planungen zu beachten.

3.11 Brand- und Katastrophenschutz

3.11.1 Die Zufahrt zur oder zu den Baustellen muss für Feuerwehrfahrzeuge mit mindestens 10 t Achslast, einer Breite von 2,50 m und einer Höhe von 3,50 m möglich sein.

3.11.2 Die Brand- und Unfallmeldung muss auch während der Bauzeit sichergestellt sein.

3.11.3 Falls im Zuge der Baumaßnahmen bestehende Anschlussstellen und Auffahrten oder auch andere Straßen- und Verkehrswege gesperrt werden und nicht benutzt werden können, sind die betroffenen Feuerwehren und die für die Feuerwehralarmierung zuständigen Stellen sowie die Kreisbrandinspektion rechtzeitig zu informieren.

3.12 Mittelbar enteignende Planfestsetzungen

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

testens mit der Verkehrsfreigabe der plangegegenständlichen Maßnahme hinzuweisen.

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

3.13 Träger von Versorgungsleitungen

3.13.1 Das Merkblatt der E.ON Bayern AG "Zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen" ist zu beachten.

3.13.2 Im Zuge der Ausführungsplanung ist mit der E.ON Bayern AG die Lage der Bestandsleitungen nochmals abzustimmen (vgl. A 3.2.2).

4. Entscheidung über Einwendungen

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

5. Entscheidung über verfahrensrechtliche Anträge

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

6. Ausnahmen und Befreiungen

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

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

7. Gehobene Erlaubnis für Gewässerbenutzung

7.1 Gegenstand der Erlaubnis

7.1.1 Dem Vorhabensträger wird gemäß Art. 16 Abs. 1 BayWG i.V.m. § 7 WHG die widerrufliche gehobene Erlaubnis erteilt, Oberflächenwasser aus der Straßenentwässerung der verfahrensgegenständlichen BAB A 3 in weiterführende Gräben sowie den Sambach, den Haselbach und die Ebrach einzuleiten, von Straßenflächen abfließendes Oberflächenwasser zu versickern sowie im Zuge von Wasserhaltungen Grund- und Schichtenwasser zutage zu leiten bzw. zu fördern, abzusenken, abzuleiten und zusammen mit dem in den Baugruben anfallenden Niederschlagswasser in oberirdische Gewässer einzuleiten.

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

7.1.3 Den Benutzungen liegen die unter A 2 dieses Beschlusses aufgeführten Planfeststellungsunterlagen, insbesondere die Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen (Unterlage 13.1), die entwässerungstechnischen Lagepläne (Unterlage 13.2) und der Systemplan Absetz- und Regenrückhaltebecken (Unterlage 13.3) zu Grunde, sofern in diesem Beschluss nichts anderes bestimmt ist.

7.1.4 Umfang der erlaubten Benutzung

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

Zusammenstellung der Einleitungen

Einleitung	Bau-km	Gemarkung Fl.Nr.	Vorfluter	Vorbehandlung/Rückhaltung
E 1	325+880 (links)	Untersambach/ 786	Sambach	Absetz- und Regenrückhaltebecken 325-1L Zufluss: $Q_{r15,1}$ = 890 l/s Abfluss: $Q_{Drossel}$ = 15 l/s
E 2	329+060 (links)	Langenberg/ 803	Ebrach	Absetz- und Regenrückhaltebecken 329-1L Zufluss: $Q_{r15,1}$ = 1.383 l/s Abfluss: $Q_{Drossel}$ = 75 l/s
E 3	329+420 (rechts)	Langenberg/ 211	Haselbach	Absetz- und Regenrückhaltebecken 329-1R Zufluss: $Q_{r15,1}$ = 425 l/s Abfluss: $Q_{Drossel}$ = 51 l/s

E 4	330+600 (links)	Geiselwind/ 427	Ebrach	Absetz- und Regenrückhaltebecken 330-1L Zufluss: $Q_{r15,1}$ = 539 l/s Abfluss: $Q_{Drossel}$ = 75 l/s
Ein- leitung	Bau-km	Gemarkung Fl.Nr.	Vorfluter	Vorbehandlung/Rückhaltung
E 5	331+410 (links)	Geiselwind/ 424	Ebrach	Absetz- und Regenrückhaltebecken 331-1L Zufluss: $Q_{r15,1}$ = 740 l/s Abfluss: $Q_{Drossel}$ = 75 l/s

7.2 Beschreibung der Anlagen

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

7.3 Nebenbestimmungen zur gehobenen Erlaubnis

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

Darüber hinaus gelten folgende Nebenbestimmungen (vgl. A 3.4):

- 7.3.1 Der Vorhabensträger hat die gesamten Anlagen der Straßenentwässerung einschließlich Regenrückhalte- und Absetzbecken plan- und sachgemäß unter Beachtung der in diesem Beschluss angeordneten Nebenbestimmungen sowie nach den geltenden Vorschriften und allgemein anerkannten Regeln der Technik auszuführen.
- 7.3.2 Die Ausführung der Entwässerung hat nach den "Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-Ew)" zu erfolgen.
- 7.3.3 Die Erlaubnis beschränkt sich nur auf das Einleiten von Straßenabwasser bzw. Wasser von Außeneinzugsgebieten.
- 7.3.4 Im Bereich der Einleitungsstellen sind die Uferböschungen und die Gewässersohlen in Abstimmung mit dem Gewässerunterhaltungspflichtigen entsprechend den Erfordernissen zu befestigen.
- 7.3.5 Das eingeleitete Oberflächenwasser darf keine für die Gewässer schädlichen Stoffe aufweisen.
- 7.3.6 Der Vorhabensträger ist für den sachgemäßen Betrieb und die vorschriftsmäßige Wartung der gesamten Entwässerungseinrichtungen verantwortlich. Insbesondere ist die Funktionsfähigkeit der Absetzanlagen durch rechtzeitige und bedarfsgerechte Räumung zu erhalten.

- 7.3.7 Bei der Pflege von Pflanz- und Rasenflächen im Bereich der Entwässerungseinrichtungen dürfen keine Pestizide verwendet werden.
- 7.3.8 Bauwasserhaltungen (siehe auch A 3.2.2 und A 3.4):
- 7.3.8.1 Die Erlaubnis wird auf die Grundwasserentnahme zur Bauwasserhaltung während der Bauzeit beschränkt.
- 7.3.8.2 Der Vorhabensträger hat das Grundwasser vor jeglicher Verunreinigung zu schützen. Im Grundwasserbereich dürfen wassergefährdende Stoffe nicht gelagert, abgefüllt, umgeschlagen oder anderweitig verwendet werden.
- 7.3.8.3 Das bei der Wasserhaltung anfallende Wasser darf keine nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften erfahren. Insbesondere ist die Wasserhaltung so zu betreiben, dass Gewässerverunreinigungen nicht erfolgen. Bei Bedarf sind vor der Einleitung des Wassers in Gewässer Absetzanlagen vorzuschalten.
- 7.3.8.4 Der Vorhabensträger haftet für Schäden, die durch die Eingriffe in das Grundwasser verursacht werden. Erforderliche Beweissicherungsmaßnahmen sind rechtzeitig vor Beginn der Maßnahmen durchzuführen.
- 7.3.9 Die Erlaubnis wird unbefristet erteilt.
8. Straßenrechtliche Verfügungen
- 8.1 Bundesfernstraßen

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

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

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

8.2 Straßenklassen nach Bayerischem Straßen- und Wegegesetz

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

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

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

9. Sondernutzungen

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

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

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

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

10. Kosten des Verfahrens

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

B

Sachverhalt

1. Antragstellung

Die Autobahndirektion Nordbayern, Flaschenhofstraße 55, 90402 Nürnberg (Vorhabensträger), hat bei der Regierung von Unterfranken mit Schreiben vom 28.10.2008 die Planfeststellung für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt zwischen Fuchsberg bis östlich Anschlussstelle Geiselwind (Bau-km 325+655 bis Bau-km 332+200) beantragt.

2. Beschreibung des Vorhabens

2.1 Planerische Beschreibung

Die vorliegende Planung umfasst den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt Fuchsberg (Bau-km 325+655) bis östlich der Anschlussstelle Geiselwind (Bau-km 332+200). Der Planfeststellungsabschnitt beinhaltet den Bau einer PWC-Anlage bei Bau-km 326+850 in Fahrtrichtung Nürnberg (Südseite) und einer PWC-Anlage bei Bau-km 327+500 in Fahrtrichtung Frankfurt (Nordseite). Er bildet einen Teil des geplanten sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 zwischen dem AK Biebelried und dem AK Fürth/Erlangen.

2.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die Baulänge der durchgehenden Strecke der BAB A 3 beträgt im verfahrensgegenständlichen Abschnitt 6,545 km. Im Planfeststellungsabschnitt erfolgt der sechsstreifige Ausbau der Autobahn entlang der bestehenden Trasse. Während die Gradienten nur geringfügig vom Bestand abweichen, wird die neue Achse aus Umweltschutz- und Lärmschutzgründen durchgehend in Richtung Süden abrücken. Die Abrückung der neuen zur bestehenden Autobahnachse beträgt bis zu 13,50 m. Nach dem Ausbau soll die BAB A 3 eine Kronenbreite von 36 m haben, gegenüber einer Kronenbreite von 30 m im Bestand.

Die Rampen der Anschlussstelle Geiselwind werden an den sechsstreifigen Ausbau angepasst. Im Einmündungsbereich der St 2257 zur BAB A 3 werden Linksabbiegespuren eingefügt. An den übrigen Verkehrswegen sind entweder, abgesehen von bauzeitlichen Anpassungsmaßnahmen, keine Änderungen erforderlich oder diese werden an die veränderte Lage der BAB A 3 angepasst.

Wegen der Einzelheiten wird auf die Planfeststellungsunterlagen Bezug genommen (vgl. insbesondere Unterlage 1).

3. Vorgängige Planungsstufen

3.1 Bedarfsplan für Bundesfernstraßen

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

3.2 Raumordnung und Landesplanung

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

4. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

4.1 Auslegung

Nach Beantragung der Planfeststellung durch den Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.10.2008 lagen die Planfeststellungsunterlagen nach öffentlicher und jeweils ortsüblicher Bekanntmachung an folgenden Stellen zur allgemeinen Einsicht aus:

- Markt Geiselwind, Marktplatz 1, 96160 Geiselwind
- Markt Wiesentheid (Verwaltungsgemeinschaft Wiesentheid),
Balthasar-Neumann-Straße 14, 97353 Wiesentheid

In der Bekanntmachung wurde jeweils darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei den jeweiligen Gemeinden bzw. bei der Verwaltungsgemeinschaft oder der Regierung von Unterfranken bis spätestens zwei Wochen nach der jeweiligen Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

Durch öffentliche Bekanntmachung gemäß Art. 72 Abs. 2 i.V.m. Art. 17 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG wurde in den einschlägigen regionalen Tageszeitungen ("Main-Post" und "Die Kitzinger") am 10.11.2008 und im Amtsblatt der Regierung von Unterfranken

(RABl. Nr. 24/2008 vom 10.11.2008) auf die Auslegung durch den Markt Geiselwind und den Markt Wiesentheid (Verwaltungsgemeinschaft Wiesentheid) hingewiesen.

In der Bekanntmachung wurde u.a. auch darauf hingewiesen, dass bei Äußerungen, die von mehr als 50 Personen auf Unterschriftenlisten unterzeichnet oder in Form vervielfältigter gleich lautender Texte eingereicht werden (gleichförmige Eingaben), ein Unterzeichner mit Namen, Beruf und Anschrift als Vertreter der übrigen Unterzeichner für das Verfahren zu bezeichnen ist, soweit er nicht von ihnen als Bevollmächtigter bestellt ist, dass diese Angaben deutlich sichtbar auf jeder mit einer Unterschrift versehenen Seite enthalten sein müssen und Vertreter nur eine natürliche Person sein kann, da andernfalls diese Äußerungen unberücksichtigt bleiben können (Art. 17 Abs. 2 i.V.m. Abs. 1 BayVwVfG).

Die namentlich bekannten nicht ortsansässigen Betroffenen wurden, soweit geboten, durch den Markt Geiselwind und den Markt Wiesentheid (Verwaltungsgemeinschaft Wiesentheid) vom Anhörungsverfahren benachrichtigt.

4.2 Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Mit Schreiben vom 31.10.2008 forderte die Regierung von Unterfranken die folgenden Träger öffentlicher Belange auf, zu dem Vorhaben Stellung zu nehmen:

1. Markt Geiselwind
2. Markt Wiesentheid (Verwaltungsgemeinschaft Wiesentheid)
3. Amt für Ländliche Entwicklung Unterfranken
4. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen
5. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg
6. Bayerischer Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Unterfranken
7. Bayerischer Industrieverband Steine und Erde e. V.
8. Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
9. Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Außenstelle Bamberg
10. Bayerisches Landesamt für Umwelt
11. Bayerischer Waldbesitzerverband e. V.
12. Bezirk Unterfranken, Fischereifachberatung
13. Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Ortsverwaltung Würzburg
14. Deutsche Telekom AG, T-Com, Technische Infrastruktur Niederlassung Süd
15. E.ON Bayern AG, Kundencenter Bamberg
16. Immobilien Freistaat Bayern, Regionalvertretung Unterfranken
17. Landratsamt Kitzingen
18. Polizeipräsidium Unterfranken
19. Regierung von Mittelfranken, Luftamt Nordbayern
20. Regierung von Oberfranken, Bergamt Nordbayern
21. Regionaler Planungsverband Würzburg
22. Staatliches Bauamt Würzburg
23. Verein Naturpark Steigerwald

24. Vermessungsamt Würzburg, Außenstelle Kitzingen
25. Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg, Servicestelle Würzburg
26. Wehrbereichsverwaltung Süd

Außerdem wurden die Sachgebiete 10 (Sicherheit und Ordnung), 12 (Kommunale Angelegenheiten), 20 (Wirtschaftsförderung, Beschäftigung), 21 (Handel und Gewerbe, Straßen- und Schienenverkehr), 24 (Raumordnung, Landes- und Regionalplanung), 30.1 (Hochbau), 31 (Straßenbau), 34 (Städtebau, Wohnungswesen), 50 (Technischer Umweltschutz), 51 (Naturschutz), 52 (Wasserwirtschaft) und 55.1 (Rechtsfragen Umwelt) der Regierung von Unterfranken beteiligt bzw. von der Planung in Kenntnis gesetzt und um Stellungnahme gebeten.

4.3 Erörterungstermin

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 26.05.2009 in der Steigerwaldhalle, Jahnstraße 16 in 97353 Wiesentheid erörtert.

Der Vorhabensträger sowie die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben der Regierung von Unterfranken vom 17.04.2009, die privaten Einwendungsführer mit Schreiben der Regierung von Unterfranken vom 17.04.2009 (teilweise auch mit Schreiben vom 27.04.2009) von dem Erörterungstermin benachrichtigt. Im Übrigen erfolgte die vorgeschriebene ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis dieses Termins ist in einer Niederschrift festgehalten.

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

C

Entscheidungsgründe

Der Plan wird entsprechend dem Antrag der Autobahndirektion Nordbayern, jedoch mit verschiedenen Nebenbestimmungen festgestellt, da das Projekt im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung. Sie ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt. Sie berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote bzw. kann auf der Grundlage entsprechender Ausnahmen oder Befreiungen zugelassen werden. Die Planung entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

Dieses Ergebnis beruht auf folgenden Gegebenheiten und Überlegungen:

1. Verfahrensrechtliche Beurteilung

1.1 Zuständigkeit der Regierung von Unterfranken

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

1.2 Erforderlichkeit der Planfeststellung

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

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§§ 17 S. 3, 17c FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG. Die Regierung kann jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden (§ 14 WHG). Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für den geplanten sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt Fuchsberg bis östlich Anschlussstelle Geiselwind ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen (§ 3 e Abs. 1 Nr. 2 UVPG). Es handelt sich um die Änderung eines Vorhabens (nämlich einer Bundesautobahn), für das als solches eine UVP-Pflicht besteht (§ 3b Abs. 1 S. 1 i.V.m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG). Eine Vorprüfung im Einzelfall i.S.d. § 3 c Sätze 1 und 3 UVPG hat ergeben, dass die Änderung bzw. Erweiterung durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann (vgl. im Einzelnen C 2 dieses Planfeststellungsbeschlusses).

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

1.4 Raumordnungsverfahren

Die Regierung von Unterfranken (Sachgebiet 24, Höhere Landesplanungsbehörde) wurde im Verfahren beteiligt. Ein Raumordnungsverfahren wurde nicht für erforderlich erklärt. Das Vorhaben entspricht den Zielen der Raumordnung.

1.5 Verträglichkeitsprüfung gemäß der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie

Einer förmlichen Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 i.V.m. § 10 Abs. 1 Nr. 11 BNatSchG bedarf es nicht. Das Vorhaben ist nicht geeignet, ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung oder ein Europäisches Vogelschutzgebiet erheblich zu beeinträchtigen. Im Untersuchungsgebiet und der näheren Umgebung der plangegenständlichen Maßnahme liegen keine Europäische Vogelschutzgebiete und FFH-Gebiete.

1.6 Sonstige verfahrensrechtliche Fragen

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

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Grundsätzliche Vorgaben

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt Fuchsberg bis östlich Anschlussstelle Geiselwind ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens als unselbständiger Teil des Verfahrens (§ 2 Abs. 1 S. 1 UVPG) einer Umweltverträglichkeits-

prüfung zu unterziehen (§ 3 e Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. § 3 c Sätze 1 und 3 und § 3 b Abs. 1 S. 1 UVPG sowie Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG; vgl. oben C 1.3 dieses Beschlusses).

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

Sie wird unter Einbeziehung der Öffentlichkeit durchgeführt (§ 2 Abs. 1 S. 3 UVPG). Die Planfeststellungsbehörde erarbeitet auf der Grundlage der vom Träger des Vorhabens vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen sowie der Äußerungen der Öffentlichkeit eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens sowie der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden (§ 11 S. 1 UVPG). Die Ergebnisse eigener Ermittlungen sind dabei einzubeziehen (§ 11 S. 2 UVPG).

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

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

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

2.2 Untersuchungsraum

Das Untersuchungsgebiet liegt im Landkreis Kitzingen in den Gemeinden Geiselwind und Wiesentheid. Es umfasst das Umfeld des planfestzustellenden Trassenabschnitts der BAB A 3 in einem ca. 6,75 km langen und ca. 1 km breiten Korridor (im Mittel jeweils ca. 500 m links und rechts der BAB A 3). Im Westen beginnt der Untersuchungsraum bei Bau-km 325+500 ca. 150 m westlich des geplanten Rückhaltebeckens. Im Osten endet der Untersuchungsraum bei Bau-km 332+300, der ca. 1,4 km östlich der Unterführung des Staatsstraße St 2257 der AS Geiselwind und ca. 1 km östlich der Weingartsmühle liegt.

Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes erfolgte durch den Vorhabensträger in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde entsprechend den zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild. Die Auswahl des Untersuchungsraumes stellt weder eine unzulässige Abschnittsbildung noch eine unzulässige Einschränkung zu untersuchender Varianten dar.

2.2.1 Abschnittsbildung

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

Die Möglichkeit der Weiterführung des sechsstreifigen Ausbaus über den gegenständlichen Abschnitt hinaus und die sich aus dem jetzt planfestzustellenden Abschnitt ergebenden Zwangspunkte für die in beiden Richtungen nachfolgenden Abschnitte sind in die Entscheidung einbezogen. Das Vorhaben wurde also auch hinsichtlich des Gesamtkonzepts und seiner Vertretbarkeit untersucht. Im Übrigen handelt es sich bei dem gegenständlichen Abschnitt um einen für sich verkehrswirksamen Teilabschnitt, der an den Bestand der BAB A 3 angebunden werden kann. Ein unzulässiges Präjudiz für die weiteren Abschnitte wird durch die Planung nicht geschaffen.

2.2.2 Varianten

Die Auswahl des Untersuchungsraumes stellt keine unzulässige Einschränkung zu untersuchender Varianten dar. Die Planfeststellungsbehörde war nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten zur Sprache gebrachte Planungsalternative gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die

nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 16.08.1995, Az. 4 B 22.95, UPR 1995, 445).

Ist der Planungsbehörde mithin bei der Betrachtung von Planungsalternativen ein gestuftes Vorgehen gestattet, so ist es ihr nicht verwehrt, im Fortgang des Verfahrens die Umweltverträglichkeitsprüfung auf diejenige Variante zu beschränken, die nach dem jeweils aktuellen Planungsstand noch ernsthaft in Betracht kommt (BVerwG, Urteil vom 21.05.2008, 9 A 68/07, <juris>, mit Verweis auf BVerwG, Urteil vom 25.01.1996, Az. 4 C 5.95, DVBl. 1996, 677).

In Kapitel C 3.7.2 dieses Beschlusses hat die Planfeststellungsbehörde die Möglichkeit von Varianten, insbesondere unter dem Aspekt der Umweltverträglichkeit untersucht. Mit Bezug auf die dortigen Ausführungen lässt sich an dieser Stelle festhalten, dass die Auswahl zugunsten der dieser Entscheidung zu Grunde liegenden Trassenführung nicht zu beanstanden ist. Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 UVPG ist damit Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine "Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Verfahrens geprüften Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens" (BVerwG, Beschluss vom 16.08.1995, Az. 4 B 92.95, UPR 1995, 445). Auch § 17 S. 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG, Urteil vom 25.01.1996, Az. 4 C 5.95, DVBl. 1996, 667).

Bei dem Vorhaben handelt es sich im Übrigen konkret um den Ausbau einer bestehenden Bundesautobahn. Der geplante bestandsorientierte Ausbau der BAB A 3 bedingt keine Neuzerschneidungen oder Immissionswirkungen in unbelasteten Gebieten. Vorhabensalternativen hinsichtlich der Trassenführung haben sich auch im Hinblick auf Vermeidung bzw. Minimierung von Umweltauswirkungen nicht aufgedrängt.

2.2.3 Beschreibung des Untersuchungsraums

Bei der Darstellung des Ergebnisses dieser Umweltverträglichkeitsprüfung und dessen Einbeziehung in die Entscheidungsfindung für das verfahrensgegenständliche Vorhaben konnte sich die Planfeststellungsbehörde im Wesentlichen auf die diesen räumlich begrenzten Bereich betreffenden Auswirkungen beschränken. Das Untersuchungsgebiet ist von seinem räumlichen Umfang her so gewählt, dass die Auswirkungen auf die Umwelt hinreichend erfasst werden. Dies gilt insbesondere für die gewählte Breite des Untersuchungsgebiets, das in die Umweltverträglichkeitsprüfung eingestellt wurde. Das Untersuchungsgebiet umfasst einen ca. 6,75 km langen und ca. 1 km breiten Korridor (je ca. 500 m beidseitig der Autobahn). Die genaue Abgrenzung des Untersuchungsgebietes orientiert sich an den Nutzungsgrenzen in der Landschaft, an den Lebensräumen von Tieren und Pflanzen und an den geplanten Ausgleichsmaßnahmen.

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

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

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

2.3.1 Beschreibung der Umwelt im Untersuchungsgebiet

2.3.1.1 Lage und landschaftliche Gliederung

Der Planfeststellungsabschnitt beginnt bei Bau-km 325+655. Das Untersuchungsgebiet beginnt ca. 150 m westlich davon inmitten des Obersambacher Waldes. Im Westen ist das Untersuchungsgebiet durch ausgedehnte zusammenhängende Waldflächen geprägt, die den Steigerwaldtrauf einnehmen. Das nach Osten anschließende Ebrachtal mit seinen Seitentälern ist von landwirtschaftlicher Nutzung bestimmt, aber gleichzeitig auch Verkehrsweg und Siedlungsachse.

Naturräumlich betrachtet gehört das Untersuchungsgebiet im Hauptnaturraum "Fränkisches Keuper-Lias-Land" (11) zur Haupteinheit "Steigerwald" (115) und innerhalb dieser zur namensgleichen naturräumlichen Untereinheit "Steigerwaldtrauf" (115A) und "Steigerwaldhochfläche" (115B).

2.3.1.2 Schutzgut Mensch

2.3.1.2.1 Siedlungsstruktur

Entlang des Planungsabschnittes befindet sich im Untersuchungsgebiet eine ausgeprägte Siedlungsstruktur. Die Gemeinde Geiselwind und ihre Ortsteile liegen beidseits der Autobahn. Nördlich der BAB A 3 beginnen nach ca. 40 m Wohn-, Misch- und Gewerbegebiete der Gemeinde Geiselwind. Südlich der Autobahn liegen Gewerbe- und Sondergebiete in ca. 20 m Entfernung. Für den Ortsteil Gräfenneuses mit Wohn-, Misch- und Gewerbegebieten nördlich und den Ortsteil Langenberg mit Wohn- und Mischgebieten südlich der A 3 betragen die kürzesten Abstände zur Autobahn ca. 450 m bzw. ca. 70 m. Des Weiteren befinden sich im Untersuchungsgebiet der Weiler Röhrensee, ein Campingplatz und mehrere (ehemalige) Mühlen als Einzelanwesen.

2.3.1.2.2 Land- und Forstwirtschaft

Die landwirtschaftlichen Nutzflächen im Auenbereich der Ebrach sind vorwiegend als Grünland genutzt, ebenso die steilen Hänge südlich der BAB A 3 am Heuberg, Galgenberg und Traubenberg. Die flach geneigten Lagen sind hingegen ackerbau-lich genutzt und sind gut erschlossen. Im Bereich von Flugsandüberwehungen sind einige Flächen stillgelegt und brachgefallen. Ein erheblicher Teil der landwirtschaftli-chen Nutzflächen ist im Flächennutzungsplan für Erweiterungen von baulichen Nut-zungen vorgesehen.

Vornehmlich im westlichen Bereich des Untersuchungsgebietes finden sich beid-seits der BAB A 3 geschlossene Waldflächen, die durch Wege gut erschlossen sind. Während nördlich der A 3 Eichen-Kiefernwälder überwiegen, finden sich südlich der Autobahn neben alten Buchen-Eichenwäldern auch Eichen-Kiefern-Mischbestände und reine Kiefern-Fichten-Bestände, die meist recht jung sind.

2.3.1.2.3 Freizeit und Erholungsbereiche

Für aktive Freizeitnutzungen finden sich im Untersuchungsgebiet der Golfplatz des "Golfclubs Steigerwald", der Campingplatz "Zur alten Schleifmühle" und der Frei-zeitpark "Freizeitland Geiselwind", wobei für die beiden letzteren Nutzungen Erwei-terungen der Sondergebietsflächen im Flächennutzungsplan vorgesehen sind.

Das Untersuchungsgebiet ist aufgrund der landschaftlichen Voraussetzungen (land-schaftsprägende Vegetationselemente, abwechslungsreiches Relief, unterschiedlich ausgeprägte Teilräume mit offenen oder geschlossenen Wäldern) für eine Erho-lungsnutzung gut geeignet und ermöglicht im Wesentlichen ruhige Erholungsformen wie Wandern und Radfahren. Das Wanderwegenetz ist zwar nicht sehr dicht, den-noch befinden sich im Untersuchungsgebiet mehrere Wanderwege. Diese konzentrieren sich auf die Nahbereiche der Siedlungen und dienen vor allem der ortsansäs-sigen Bevölkerung zur lokalen Naherholung, aber an Wochenenden auch Erho-lungssuchenden aus dem Würzburger und Nürnberger Raum.

2.3.1.3 Schutzgut Tiere und Pflanzen

2.3.1.3.1 Lebensräume

Das westliche Untersuchungsgebiet ist überwiegend bewaldet. Dort haben sich un-terschiedliche Waldtypen entwickelt (vgl. C 2.3.1.2.2).

Hier im Steigerwaldtrauf entspringen Fließgewässer, deren steiler und relativ ge-streckter Lauf in der Regel naturnah und selbst in unmittelbarer Nähe zur Auto-bahn kaum verändert ist. Die Fließgewässer im östlichen Untersuchungsgebiet (Eb-rach, Haselbach sowie zufließende Gräben und Mühlbäche) liegen inmitten von landwirtschaftlichen Nutzflächen. Hier sind nur abschnittsweise artenreiche und rela-

tiv breite Gewässerbegleitgehölze ausgebildet. In der Ebrachau schließen sich meist intensiv genutzte Grünlandflächen an. Die vorhandenen Stillgewässer werden als Fischteiche genutzt, deren schilfgesäumte Ufer z.B. Amphibien Unterschlupf und Rückzugslebensraum bieten.

Einen typischen aber auch sehr seltenen Lebensraum der Flugsandüberwehungen stellen die Sandmagerrasen und die mageren Wiesen dar, die sich im westlichen Untersuchungsgebiet nahe dem Parkplatz südlich von Gräfenneuses finden. Mager Extensivwiesen und Waldränder auf Flugsand befinden sich im Norden des Untersuchungsgebietes und vor allem nördlich außerhalb an den südexponierten Waldrändern und Gehölzsäumen bei Gräfenneuses und Röhrensee.

Heckenstrukturen sind im Untersuchungsgebiet selten. Sie sind vor allem auf Geländestufen in topografisch bewegten Landschaftsausschnitten (Heuberg, Galgenberg und Traubenberg) begrenzt oder kommen in Form von Windschutzhecken an landwirtschaftlich intensiv genutzten Fluren vor. Wegbegleitende Altgrasfluren und Gräben sowie wenig genutzte Grünwege bilden Vernetzungskorridore in der teilweise ausgeräumten Landschaft. Dort finden sich kleinflächig typische Arten der Sandmagerrasen. Entlang der Straßen und Haupterschließungswege wurden in den letzten Jahren Obstbaumreihen gepflanzt.

Im Übrigen wird auf die Unterlagen 12.1 und 16 Bezug genommen.

2.3.1.3.2 Lebensraumtypische Tierarten und Tierartengruppen

In den Fischteichen im Ebrachtal und am westlichen Ortsrand von Geiselwind gibt es Vorkommen der Erdkröte und des Teichfrosches. In mehreren Kleingewässern westlich von Gräfenneuses kommen verschiedene Amphibien (z.B. Laubfrosch, Springfrosch, Teichfrosch, Grasfrosch, Teichmolch) vor. Verschiedene Heuschreckenarten wie Wiesengrashüpfer, Zweifarbige Beißschrecke, Gefleckte Keulenschrecke und Blauflügelige Ödlandschrecke leben im Feucht- und Trockenlebensraumkomplex nördlich von Röhrensee. Für die Heuschrecken Wiesengrashüpfer und Kleine Goldschrecke findet sich zudem ein Lebensraum am Oberlauf des Sambachzuflusses.

Ein großflächiger Feucht- und Trockenlebensraumkomplex östlich der Weingartsmühle ist aus einer ehemaligen Abbaustelle hervorgegangen und bietet Lebensraum für feuchtlebensraumgebundene Arten wie Biber, Blässhuhn, Eisvogel, Drosselrohrsänger, Flussregenpfeifer, Uferschwalbe, Schafstelze, Zwergtaucher, Bekassine, Blauehlchen, Kiebitz, Laubfrosch, Teichfrosch, Seefrosch und Grasfrosch. In den trockeneren Bereichen dieses Lebensraumkomplexes sind nachgewiesen: Zauneidechse, Gartenrotschwanz, Turteltaube, Dorngrasmücke, Kreuzkröte und Schwalbenschwanz.

Die Zauneidechse kommt außerdem in den Trockenlebensräumen am Parkplatz südlich von Gräfenneuses und den westlich anschließenden Autobahnböschungen

vor. Tagfalter (vor allem das Weißbindige Wiesenvögelchen) finden sich auf den Sandmagerrasen an der Autobahn. Die Gewöhnliche Ameisenjungfer lebt in den südexponierten, sandigen Waldsäumen nördlich von Gräfenneuses. Die Waldgrille tritt in den sandigen und teilweise lichten Waldbereichen auf. Die Dorngrasmücke bewohnt die Hecken z.B. am Traubenberg oder am Ortsrand von Geiselwind. Nördlich des Untersuchungsgebietes gibt es einen Nachweis eines Baumfalkenhorstes bei Füttersee.

Aus der Kirche in Geiselwind existiert ein Fledermausnachweis von Langohren. Zudem besteht in einem Keller am Ortsrand von Langenberg ein Winterquartier für Bechstein-, Fransen-, Wasser- und Bartfledermaus. Als deren Jagdlebensraum sind der Heuberg, das Haselbachtal und die angrenzenden großflächigen Wälder denkbar. Ausgeschlossen werden kann auch nicht, dass die Fledermäuse zur Jagd die Autobahn in Richtung Ebrachtal überqueren.

Im Übrigen wird für die Einzelheiten auf die Unterlagen 12.1 und 16 Bezug genommen.

2.3.1.3.3 Austausch- und Wechselbeziehungen zwischen Teil- und Gesamtlebensräumen

Im Westen des Untersuchungsgebietes zerschneidet die Autobahn die überregionalen Lebensraumbeziehungen mit großflächigen Wäldern entlang des Steigerwaldtraufes.

Durch die Lage der Autobahn ist jedoch der Auenbereich im Ebrachtal weitgehend zusammenhängend erhalten. Jedoch beeinträchtigt die Autobahn das Ebrachtal und die Gewässer durch Verlärmung und Immissionen und durch die bisher unregelmäßige Entwässerung über die Böschungflächen. Von der Biotopverbundachse Ebrachtal abgeschnitten sind aber die vom Süden zufließenden Fließgewässer mit ihren Tälern (v.a. Haselbachtal und Tal des Hurenbrunnen).

Auf den Höhenrücken zwischen den Talzügen des Steigerwaldes liegen ausgedehnte und miteinander verzahnte und verbundene Waldflächen, bei denen der Biotopverbund kaum beeinträchtigt ist.

2.3.1.3.4 Schutzgebiete und Schutzobjekte sowie weitere Gebiete mit naturschutzfachlichen Festsetzungen

Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine ausgewiesenen oder vorgeschlagenen Europäischen Vogelschutzgebiete, FFH-Gebiete, Naturschutzgebiete, Naturdenkmäler oder Landschaftsschutzgebiete.

Große Teile des Untersuchungsgebietes befinden sich in der Schutzzone des Naturparks "Steigerwald". Ausgespart sind die Ortslagen von Gräfenneuses, Langenberg und Geiselwind mit großen Teilen der landwirtschaftlichen Fluren.

Ausgewiesene geschützte Landschaftsschutzbestandteile nach Art. 12 BayNatSchG sind die "Sandrasen nördlich Röhrensee" sowie die Teichkette und Feuchtgebiete "Heuschengrund" bei Untersambach. Nach dem ABSP vorgeschlagener Landschaftsbestandteil im Sinne des Art. 12 BayNatSchG ist der "Sandrasen am Waldrand nördlich Gräfenneuses".

Die in der amtlichen Biotopkartierung erfassten Flächen wurden im Untersuchungsgebiet berücksichtigt. Hinsichtlich Lage und Beschreibung wird auf die Unterlagen 12.1 und Unterlage 12.2 verwiesen. Außerdem wurden im Rahmen der Planung des Vorhabens weitere wertvolle Ökoflächen im Untersuchungsgebiet erfasst, die ihrer Ausstattung nach den Kriterien der Biotopkartierung entsprechen. Diese eigenkartierten Biotope sind in Unterlage 12.1 und in Unterlage 12.2 dargestellt und beschrieben.

Gesetzlichen Schutz nach Art. 13 d Abs. 1 BayNatSchG genießen z.B. Fließgewässerbegleitgehölze entlang der Ebrach oder des Haselbaches sowie weitere Feuchtgehölze in der Aue, Feuchtwälder und Quellbereiche mit Röhrichten und Hochstaudenfluren, aber auch seggenreiche Nasswiesen auf kleinflächigen, quelligen Nassstandorten (Obersambach, nördlich Gräfenneuses, bei Röhrensee), Schilfsäume um Teiche und kleine Sandmagerrasenflächen auf dem nordseitigen Autobahnparkplatz südlich Gräfenneuses sowie kleinflächige Magerrasen am Heuberg westlich Langenberg oder am Traubenberg.

2.3.1.4

Schutzgut Boden

Im Westen des Untersuchungsgebietes treten am Steigerwaldtrauf die unteren Schichtstufen des Mittleren Keupers zutage und bilden die Steilkante mit Tonsedimenten und dem Schilfsandstein. Letzterer bildet auch den Talrand des Ebrachtales zwischen Gräfenneuses und Geiselwind. Bei den höchsten Erhebungen treten oberhalb des Schilfsandsteins auch noch so genannte Lehrberg-Schichten mit Tonsedimenten und Dolomitsteineinlagen und der Blasensandstein mit unregelmäßigen Wechselfolgen von Sandsteinlagen auf.

Diese Schichtenfolge des Keupers ist von Flugsandüberwehungen aus dem Maintal bis weit in den Steigerwald hinein überdeckt. Zwischen Gräfenneuses und Geiselwind sowie östlich der Weingartsmühle liegen Flugsandpolster mit Dünenbildung. Im Talgrund der Ebrach überdecken ausgedehnte fluviatile Ablagerungen das anstehende Gestein. Erste seitliche Flussterrassen mit Schwemmsand und Geröllern haben sich bei Geiselwind entwickelt.

Im Steigerwald dominieren basenarme, sandige Braunerden, die örtlich von Pseudogleyen abgelöst werden, wenn tonige Wechsellagen des Sandsteinkeupers unter der Decklage auftreten. Nördlich der Autobahn herrschen (an)lehmmige Sande als Bodenart vor, die mittel- bis tiefgründige, podsolierte Sandböden entwickeln. Im Bereich der Flugsandüberwehungen (also v.a. im Westen des Untersuchungsgebietes)

tes) ist Sand die vorherrschende Bodenart (teilweise noch anlehmig bis lehmig), auf der meist tiefgründige, z.T. podsolige Sandböden entstanden sind. Südlich der A 3 ist schwerer toniger Lehm die häufigste Bodenart (teilweise noch mit Sand durchsetzt), auf der sich meist tiefgründige Tonböden von wechselndem Lehmgehalt entwickelt haben. Die Waldböden sind in ihrer Entwicklung relativ ungestört und in ihrer Horizontfolge wenig verändert.

Die Bodengüte schwankt je nach Sandanteil. Ihre Ertragsfunktion für die Landwirtschaft dürfte anhand der Ertragsmesszahl eher als schlecht zu bezeichnen sein. Für die Forstwirtschaft kann die Ertragsfunktion als mittel eingestuft werden. Fehlende Lößabdeckungen, der oft hohe Sandanteil und eine geringe Basensättigung verleihen den Böden ein generell eher geringes Puffer- und Filtervermögen gegenüber Schadstoffeintrag. Die Böden im Wald hingegen besitzen aufgrund der relativ ungestörten Bodenentwicklung trotz eines geringen Lehmgehaltes eine gewisse Filter-, Speicher- und Reglerfunktion. Die Böden sind durch die Land- und forstwirtschaftliche Nutzung (Verdichtung) und Verkehr (Versiegelung, Schadstoffimmissionen) vorbelastet.

2.3.1.5 Schutzgut Wasser

2.3.1.5.1 Oberflächengewässer

Der westliche Teil des Untersuchungsgebietes entwässert über den Sambach mit verschiedenen kleinen Seitengräben und Hangquellen im Steigerwaldtrauf in Richtung Westen. Diese Gewässer besitzen ein erhebliches Längsgefälle und haben sich in den Untergrund eingetieft. Natürliche Auenbereiche fehlen an den Oberläufen. Die Wasserscheide zu den nach Osten entwässernden Steigerwaldbächen liegt etwa bei der Feldwegüberführung bei Bau-km 326+700. Die Ebrach, die das überwiegende Untersuchungsgebiet entwässert, entspringt südlich von Gräfenneuses und nimmt die seitlichen Zuflüsse (nördlicher Zufluss von Röhrensee kommend, Haselbach und Hurenbrunn von Westen) auf. Die Mühlen nutzen bzw. nutzten die Wasserkraft entlang der Ebrach. Gesetzliche Überschwemmungsgebiete sind nicht festgesetzt.

2.3.1.5.2 Grundwasser

Im Untersuchungsgebiet existieren drei festgesetzte Wasserschutzgebiete: nördlich des Freizeitlandes Geiselwind in einem ausgedehnten Waldbereich, am östlichen Ortsrand von Geiselwind in Richtung Krackenbergr und südwestlich Langenberg im Haselbachtal. Die BAB A 3 durchquert jedoch keines dieser Wasserschutzgebiete.

Das fränkische Keupergebiet ist durch mangelnde Wassergewinnungsmöglichkeiten gekennzeichnet. Der Mittlere Keuper weist eine stärkere Grundwasserführung auf. Es handelt sich jedoch um äußerst harte, stark sulfathaltige Wässer, die für Trinkwasserzwecke unbrauchbar sind. Die verschiedenen Grundwasserstockwerke im Mittleren Keuper werden vor allem als Schichtquellen am Steigerwaldtrauf erkenn-

bar, meist bedingt durch den Wechseln von Sandstein und Tonstein. Durch die großflächigen Flugsandüberwehungen fehlen zusätzliche schützende Deckschichten über den Grundwasserstockwerken.

2.3.1.5.3 Vorbelastungen des Schutzgutes Wasser

Vorbelastungen des Schutzgutes Wasser bestehen durch die land- und forstwirtschaftliche Nutzung (Stoffeintrag, Verdichtung) und durch die vorhandenen Verkehrswege (Versiegelung, Schadstoffimmissionen). Im plangegegenständlichen Abschnitt wird an der BAB A 3 derzeit noch das Fahrbahnwasser ohne Reinigung und Drosselung über die Böschungen entwässert bzw. in die Vorfluter eingeleitet.

2.3.1.6 Schutzgut Luft

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

Immissionsgrenzwerte und Zielwerte für Luftschadstoffe sind in der 22. BImSchV enthalten. Weitere Orientierungswerte finden sich in der "Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft" (TA-Luft) und in der VDI-Richtlinie 2310 "Maximale Immissionswerte". Die Vorbelastung setzt sich aus den Beiträgen von Hausbrand, Gewerbe, Industrie und Straßen sowie dem Ferntransport zusammen. Dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (MLuS 02) können Anhaltswerte für die Grundbelastung entnommen werden. Weiterhin können mit dem im Merkblatt enthaltenen Rechenverfahren die verkehrsbedingten Immissionen abgeschätzt werden.

Die ausgedehnten Waldflächen übernehmen Reinhalte- und Entlastungsfunktionen, weisen allerdings im Nahbereich der Autobahn entsprechende Vorbelastungen auf.

Als lokal wirksame lufthygienische Belastungsfälle im Untersuchungsgebiet sind der Verkehr auf der BAB A 3 und auf dem untergeordneten Straßennetz sowie die vorhandenen Siedlungen anzusprechen.

2.3.1.7 Schutzgut Klima

Das Untersuchungsgebiet gehört zum für unterfränkische Verhältnisse vergleichsweise kühleren und feuchteren Klima des Steigerwaldes mit einer Mitteltemperatur von 7 bis 8°C. Entsprechend dauert die Vegetationsperiode auf den Höhen des Steigerwaldes lediglich 210 bis 220 Tage gegenüber 240 im Maintal.

Steigungsregen am westexponierten Steigerwaldanstieg verursachen im Untersuchungsgebiet deutlich höhere Niederschlagssummen. Sie erreichen auf den Rand-

höhen des Steigerwaldes 750 bis 850 mm im Jahr, die vermehrt im Winterhalbjahr niedergehen.

Waldbestände erfüllen bioklimatisch wirksame Funktionen durch Deposition, Sedimentation und Gasaustausch und haben somit eine Bedeutung für den Klimaschutz. Explizite Klimaschutzfunktionen sind im Wald funktionsplan für das Untersuchungsgebiet jedoch nicht festgelegt. Das Ebrachtal stellt eine Abflussbahn für Frischluft von der Steigerwaldhochfläche im Verlauf der Hauptwindrichtung dar, die durch die vorhandenen Straßen und Siedlungen jedoch vorbelastet ist. Die Zufuhr von Frischluft aus dem Haselbachtal und dem Tal des Hurenbrunnens von Süden wird durch den bestehenden Damm der BAB A 3 behindert.

2.3.1.8 Schutzgut Landschaft

Das Landschaftsbild des Untersuchungsgebietes ist im Westen durch großflächige Wälder und eine sehr bewegte Topografie (Einschnitte der Gewässer oberläufe in den Steigerwaldtrauf) gekennzeichnet.

Der östliche Teil des Untersuchungsgebietes - das Ebrachtal - ist als zusammenhängende Landschaftsbildeinheit in Ost-West-Ausdehnung mit eher flachen Talflanken erlebbar. Die von Norden und Süden hineinragenden Höhenrücken begrenzen diesen Landschaftsbildraum jeweils. Ausblicke sind entweder entlang des Ebrachtals oder von den seitlichen Höhenrücken in das Tal bzw. zum gegenüberliegenden Geländerrücken möglich. Vom Steigerwaldtrauf ergeben sich aufgrund der Bewaldung keine Ausblicke nach Westen in das Steigerwaldvorland. Die bestehende A 3 ist hier nicht von höheren Erhebungen des Steigerwaldtraufes (z.B. Friedrichsberg südlich der BAB A 3) sichtbar, weil ihr gewundener Verlauf zwischen den Bäumen verschwindet. Die Waldflächen, insbesondere mit Laub- und Mischwaldbeständen, weisen eine besondere Landschaftsbildqualität auf und spiegeln den Jahreszeitenwandel in der Belaubung wider. Die abwechslungsreiche Topografie und die Hügellandschaft mit den grünlandgenutzten Bachtälern und bewaldeten Höhenrücken sind typische Merkmale der Steigerwaldlandschaft.

Das Landschaftsbild ist im Bereich der bestehenden BAB A 3 durch die Bauwerke, Einschnitte und Dämme vorbelastet. Die Autobahn ist im gesamten östlichen Untersuchungsgebiet durch den Verlauf am südlichen Talrand und in Dammlage einsehbar. Gehölze bilden abschnittsweise einen Sichtschutz. Insbesondere die Dammstrecke nördlich von Langenberg trennt die natürlicherweise zusammenhängenden Talräume und Landschaftsbildeinheiten von Ebrach und Haselbach sowie Hurenbrunn voneinander ab. Im Westabschnitt liegt die BAB A 3 im Einschnitt und im ausgedehnten Waldbereichen, so dass sie kaum einsehbar ist und keine optische Beeinträchtigung der Umwelt darstellt. Die vorhandenen großflächigen Sondergebiete und Gewerbegebiete beeinträchtigen das Landschaftsbild.

2.3.1.9 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Im Planungsbereich sind nach derzeitigem Kenntnisstand keine Bodendenkmäler nachgewiesen. Abseits der Trasse liegen zwei bekannte Bodendenkmäler: am Traubenberg südlich von Geiselwind und auf dem Steigerwaldkamm südlich des Schönbergs.

Südlich von Gräfenneuses unmittelbar nördlich der BAB A 3 liegt eine Erdstoffdeponie, die als Sondergebiet im Flächennutzungsplan ausgewiesen und zur Erweiterung vorgesehen ist.

2.3.1.10 Wichtige Wechselbeziehungen

Die topografische Lage des Steigerwaldtraufs und die geologischen Voraussetzungen mit den nährstoffarmen Flugsanddecken sind die entscheidende Voraussetzung für die Verteilung von Wäldern und landwirtschaftlichen Nutzungen im Untersuchungsgebiet.

Entlang des Gewässersystems der Ebrach finden sich die Verkehrswege und Siedlungen im Raum. Dieses Nebeneinander verschiedener Nutzungen hinsichtlich ihrer Verteilung im Raum und ihre gegenseitige Abhängigkeit bzw. Empfindlichkeit sind wesentliche Gründe für die besondere Bedeutung der Schutzgüter Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume sowie für die Schutzgüter Mensch (Erholung), Wasser (Schutz des Grundwassers) und Klima (Luftreinhaltfunktion) im Untersuchungsgebiet.

2.3.2 Umweltauswirkungen des Vorhabens

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

- Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenüberbauung und Flächenversiegelung, verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und frei lebender Tierwelt sowie von Flächen für land- und forstwirtschaftliche Zielsetzungen, Barriere- und Zerschneidungseffekte, kleinklimatische Veränderungen der Umwelt, Beeinflussung natürlicher Ressourcen und des Naturhaushalts, Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Erholungsqualität der Landschaft;
- Baubedingte Auswirkungen ergeben sich aus Baustelleneinrichtungen (u.a. Bauwege, Arbeitsstreifen, Lagerplätze usw.), Entnahmen und Deponierung von Erdmassen, temporären Gewässerverunreinigungen, Lärm-, Staub-, Abgasemissionen und Erschütterungen;
- Verkehrsbedingte Auswirkungen können sein Verlärmung, Schadstoffemissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes;

- Entlastungswirkungen entstehen durch die Entlastung von Ortsdurchfahrten und die Möglichkeit städtebaulicher Verbesserungen;
- Sekundär- und Tertiärwirkungen können sein Nutzungsänderungen, z.B. durch Erweiterungen von Siedlungsflächen, weiteren Straßenbaumaßnahmen in Form von Neu- und Ausbauten im nachgeordneten Straßennetz.

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

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

2.3.2.1 Schutzgut Mensch

2.3.2.1.1 Lärmauswirkungen

In Bezug auf das Schutzgut Mensch sind zunächst die Lärmauswirkungen zu nennen. Durch den geplanten sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 wird in einem von Verkehrslärm bereits vorbelasteten Bereich eine vorhandene Geräuschquelle intensiver vom Verkehr genutzt.

Der durchschnittliche tägliche Verkehr zwischen den Anschlussstellen Wiesentheid und Geiselwind steigt laut Verkehrsprognose von 58.638 Kfz/24 h im Jahr 2005 auf 72.600 Kfz/24 h im Jahr 2020 an, zwischen den Anschlussstellen Geiselwind und Schlüsselfeld von 57.732 Kfz/24 h auf 72.000 Kfz/24 h. Der gegenwärtige Anteil des Schwerverkehrs steigt von 19,9% auf 20,7% bzw. von 20,3% auf 20,8%. Dies bedeutet nach der Verkehrsprognose für das Jahr 2020 einen Schwerlastanteil für die Strecke zwischen den Anschlussstellen Wiesentheid und Geiselwind am Tag von 17% und in der Nacht von 41,1%. Zwischen den Anschlussstellen Geiselwind und Wiesentheid sollen die Werte bei 17% bzw. 43,8% liegen. Laut einer ergänzenden Untersuchung zur Verkehrsprognose vom 16.07.2009 werden aufgrund der Wirtschaftskrise seit dem Jahr 2008 diese Belastungswerte, die für das Jahr 2020 prognostiziert sind, sogar erst im Jahr 2025 erreicht.

Aufgrund des geplanten bestandsorientierten Ausbaus der Autobahn führt die Trasse in teilweise unmittelbarer Nähe der Siedlungsbereiche der Gemeinde Geiselwind mit ihren Ortsteilen Gräfenneuses, Langenberg und Röhrensee sowie verschiedenen Außenbereichen vorbei. Der Ortsteil Hohnsberg wird erst im Planungsabschnitt östlich Anschlussstelle Geiselwind bis Aschbach Verfahrensgegenstand sein. Der

asymmetrische Ausbau der BAB A 3 mit der Abrückung gen Süden im plangegegenständlichen Streckenabschnitt bedeutet ein Heranrücken der Autobahn an den südlichen Teil der Gemeinde Geiselwind mit Gewerbe- und Sondergebieten und insbesondere an den Ortsteil Langenberg mit seinen Misch- und Wohngebieten. Der minimale Abstand der geplanten Trasse zur Gemeinde Geiselwind beträgt für den nördlich der Autobahn gelegenen Teil ca. 40 m und für den südlichen gelegenen Teil ca. 20 m, sowie zum Ortsteil Gräfenneuses ca. 450 m, zum Ortsteil Langenberg ca. 70 m und zum Ortsteil Röhrensee ca. 560 m. Die übrigen Bereiche der Gemeinde Geiselwind liegen in Mindestabständen von ca. 150 m bis ca. 240 m von der Autobahn entfernt. Die genauen Entfernungen können im Detail der Unterlage 11.1 entnommen werden.

Der geplante sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt und der damit verbundene Verkehrszuwachs bis zum Jahr 2020 bzw. 2025 bewirken grundsätzlich (ohne Berücksichtigung anderer Maßnahmen) eine Erhöhung des Lärmemissionspegels. Die Verkehrsgeräusche werden auch noch in weiterer Entfernung wahrnehmbar sein und sich damit auf die Wohn- und Lebensqualität auswirken.

Für den sechsstreifigen Ausbau im gesamten Planungsabschnitt wird eine Straßenoberfläche mit einem Korrekturwert von $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$ nach der Fußnote zu Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV zum Einsatz kommen. Der lärmtechnisch günstige Belag gleicht den Anstieg des Emissionspegels infolge der zu erwartenden Verkehrszunahme bis ins Jahr 2020 bzw. 2025 mehr als aus, so dass sich insgesamt eine Lärminderung gegenüber dem jetzigen Zustand ergibt.

Neben dem lärmindernden Fahrbahnbelag sind weitere umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwällen und –wänden zum Schutz der Menschen vor Lärm vorgesehen. Teilweise kommen auch Lärmschutzwälle und –wände in Kombination zum Einsatz. Die Höhe der Wälle bzw. Wände beträgt zwischen zwei und bis zu neun Metern. Sie dienen insbesondere dem Schutz der Gemeinde Geiselwind und des Ortsteiles Langenberg. Welche Lärmschutzmaßnahmen in Form von Wällen und/oder Wänden genau vorgesehen sind, kann den Darlegungen und auch den grafischen Darstellungen in den Unterlagen 1, 3.2, 3.3, 7.1, 7.2, 7.3, 7.4 und 11.1 entnommen werden.

Die unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen durchgeführten schalltechnischen Berechnungen (vgl. Anlage 1 zu Unterlage 11.1) haben ergeben, dass bei Verwirklichung des plangegegenständlichen Ausbausvorhabens im Prognosejahr 2020 bzw. 2025 die maßgeblichen, gesetzlichen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV für den Tag an allen bestehenden Gebäude sowie im Bereich der rechtsgültigen Bebauungspläne überall eingehalten werden.

Trotz der umfangreichen Maßnahmen können jedoch die maßgeblichen, gesetzlichen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV für die Nacht nicht durchgängig eingehalten werden. So weisen zum nächtlichen Bezugszeitraum drei Immissionsorte in der

Ortslage Langenberg und 59 Immissionsorte in Geiselwind zum Prognosehorizont 2020 bzw. 2025 auf, wobei der ganz überwiegende Teil der Überschreitungen in Geiselwind in den Wohn- und Mischgebieten zu verzeichnen ist. Des Weiteren kommt es zu Überschreitungen der Nachtwerte auf dem Campingplatz "Zur alten Schleifmühle", sowie in den Außenbereichen Theuerleinsmühle, Schleifmühle, Weingartsmühle und in der Freizeitanlage des Bayerischen Jugendrotkreuzes. Die errechneten Pegelüberschreitungen erreichen für die Wohn- und Mischgebiete in den Siedlungsbereichen Geiselwind und Langenberg bis zu 2 dB(A) und für die übrigen Gebiete bis zu 5 dB(A).

Für diese Immissionsorte mit Pegelüberschreitungen der Nachtwerte sind zum Schutze der Menschen passive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Einbau von Schallschutzfenstern) vorgesehen.

2.3.2.1.2

Luftinhaltsstoffe

Zu den Auswirkungen auf den Menschen kann des Weiteren der durch den Kfz-Verkehr bedingte Luftschadstoffausstoß führen. Auch bei den folgenden Betrachtungen zu den Schadstoffimmissionen wurde vom prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehr von 72.600 Kfz/24 h (zwischen den Anschlussstellen Wiesentheid und Geiselwind) bzw. 72.000 Kfz/24 h (zwischen den Anschlussstellen Geiselwind und Schlüsselfeld) im Jahr 2020 bzw. 2025 ausgegangen.

Auf die Schadstoffimmissionen wirkt sich die Verkehrszunahme im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 ungünstig aus, weil sich dadurch die vorhandene Belastung erhöht. Einen entgegengesetzten Einfluss hat jedoch die Abnahme der spezifischen Kfz-Emissionen, die durch die fortschreitende Verbesserung der Fahrzeugtechnik bedingt ist.

Im Planungsabschnitt wurden die Schadstoffbelastungen nach dem MLuS 02 (Fassung 2005) für die Verhältnisse nach Durchführung des geplanten Autobahnausbaus ermittelt und mit den Immissionsgrenzwerten der 22. BImSchV verglichen (vgl. Unterlage 11.3). Dabei wurde festgestellt, dass die Vorgaben der 22. BImSchV eingehalten werden.

Die Grenzwerte der 22. BImSchV für die Jahresmittelwerte von PM_{10} und NO_2 werden im Planfall 2020 für die nächstgelegene Bebauung eingehalten. Die Belastung mit PM_{10} und NO_2 von jeweils 22 Mikrogramm pro Kubikmeter bleibt hinter dem gesetzlichen Grenzwert aus §§ 3 Abs. 4, 4 Abs. 2 22. BImSchV von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter zurück. Der Grenzwert der 22. BImSchV für den Tagesmittelwert von PM_{10} wird im Abstand von 50 m zum Fahrbahnrand der BAB A 3 voraussichtlich 20 Mal überschritten, wobei 35 Überschreitungen im Jahr zulässig sind, § 4 Abs. 1 22. BImSchV. Der Tagesmittelwert von NO_2 wird 6 Mal überschritten bei 18 zulässigen Überschreitungen, § 3 Abs. 2 22. BImSchV. Da die prognostizierten Verkehrsbelastungen für das Jahr 2020 nun doch erst im Jahr 2025 erreicht werden, dürfte entsprechendes auch für die Schadstoffimmissionen gelten.

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

2.3.2.1.3 Freizeit und Erholung

Im Nahbereich der Autobahn sind die Flächen bereits starken Lärm- und Schadstoffimmissionen ausgesetzt und somit für die Erholung nur wenig attraktiv. Durch den Ausbau der BAB A 3 wird die Situation nicht erheblich verändert. Bauzeitlich ist mit der Verlärmung und Störung sowie zeitweiser Sperrung ausgewiesener Wanderwege (z.B. an der Brücke südlich Gräfenneuses) zu rechnen.

Die BAB A 3 bleibt in den Waldbereichen im Westen durch den Erhalt der großflächigen Waldflächen auch nach dem Ausbau wenig einsehbar. Da die nordseitige Bepflanzung der BAB A 3 über weite Strecken erhalten werden kann, ist die Einsehbarkeit vom Ebrachtal aus nur in Teilabschnitten vorübergehend gegeben. Die vorgesehene Neubepflanzung bildet mittelfristig jedoch wieder eine Sichtkulisse vor der BAB A 3 aus.

Die Fußwegequerung östlich der AS Geiselwind wird im Zuge des Ausbaus entfallen (Bau-km 331+028). Der Fußweg wird mit der Unterführung am Hurenbrunn etwa 500 m weiter nach Osten verlegt (Bau-km 331+526) und dort entsprechend breiter ausgeführt, so dass die Querung möglicherweise auch attraktiver wird.

Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild und damit auch die für die Eignung des Gebietes für Zwecke der Erholung betreffenden Aspekte der Landschaftsästhetik werden nachfolgend unter C 2.3.2.7 behandelt.

2.3.2.1.4 Land- und forstwirtschaftliche Nutzung

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

Das Vorhaben wirkt sich dabei auf den Menschen als Nutzer von Naturgütern aus, indem an landwirtschaftlich genutzten Flächen für das Vorhaben selbst (Straßenkörper und Nebenflächen) ca. 11,0989 ha sowie für die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen ca. 7,8153 ha benötigt werden. Für das Vorhaben werden 5,3454 ha Wald dauerhaft beansprucht. Außerdem werden 0,9039 ha Wald während der Bauzeit vorübergehend beansprucht und anschließend wieder aufgeforstet. Auf ca. 5,6379 ha wird jedoch Wald neu gegründet, so dass der Anteil an forstwirtschaftlichen Flächen um 0,2925 ha vergrößert wird.

2.3.2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

2.3.2.2.1 Allgemeines

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

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

a) Anlagebedingte Beeinträchtigungen

- Verlust von (Offenland-)Biotopen und schützenswerten Waldflächen
- Funktionsverlust von Biotopen durch Veränderung von Standortbedingungen bzw. Benachbarungs- und Immissionswirkungen
- Verlust bzw. Funktionsverlust von Flächen i.S.d. Art. 13 d BayNatSchG
- Verlust von Populationen gefährdeter Arten, Unterbrechung von Austausch- und Wechselbeziehungen zwischen (Teil-)Lebensräumen
- Verlust, Funktionsverlust bzw. Beeinträchtigung von Schutzgebieten

b) Verkehrs- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen

- Funktionsverlust oder Beeinträchtigung von Biotopen durch Schadstoffeintrag und Störreize
- Erhöhtes Kollisionsrisiko von Wildtieren mit Fahrzeugen

c) Baubedingte Beeinträchtigungen

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

2.3.2.2.2 Beschreibung der Einzelkonflikte

2.3.2.2.2.1 Anlagebedingte Beeinträchtigungen

Hinsichtlich des Verlusts von Biotopen und schützenswerten Waldflächen ist festzustellen, dass Offenlandlebensräume außerhalb von Straßennebenflächen (v.a. Extensivwiesen, Hecken und Gehölze, Gräben und Altgrasfluren) im Umfang von ca. 1,6468 ha überbaut und versiegelt werden. Zudem werden Böschungen im Umfang von ca. 27,4965 ha überbaut und versiegelt werden, was aber mit Ansaat und Gehölzpflanzungen auf den Böschungen ausgeglichen werden soll. Wald mit naturnahen Elementen im Umfang von ca. 2,1042 ha wird durch Versiegelung und Überbauung seiner Funktion verlustig gehen. Forstlich geprägter Wald wird zu ca. 1,2123 ha versiegelt und zu ca. 2,0289 ha mit Autobahnböschungen überbaut. Die

vom Eingriff betroffenen Waldflächen mit naturnahen Elementen und die mageren Extensivwiesen sowie Gehölzbestände werden, nicht zuletzt aufgrund ihrer Vorbelastung, als "wiederherstellbar" (wenn auch teilweise mit längerer Entwicklungszeit) und der Eingriff somit als ausgleichbar eingestuft.

Was den Funktionsverlust von Biotopen durch Veränderung von Standortbedingungen bzw. Benachbarungs- und Immissionswirkungen betrifft, ist festzustellen, dass der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor für die Tier- und Pflanzenwelt, der über die direkte Flächeninanspruchnahme hinausgeht, durch den Ausbau entsprechend verbreitert und durch die Abrückung der Fahrbahn gen Süden auch verlagert wird. Hiervon sind vor allem die an die Baumaßnahme angrenzenden Waldbereiche sowie einzelne Offenlandlebensräume v.a. am Trautenberg betroffen.

Nach Art. 13 d BayNatSchG geschützte Flächen in Form von Feuchtlebensräumen werden durch die im Rahmen der Baumaßnahme stattfindende Bachverlegung auf der Südseite der BAB A 3 am Baubeginn (Bau-km 326+100 bis 326+300) direkt oder indirekt betroffen. Eine Beeinträchtigung von Feuchtlebensräumen durch die Anlage eines Rückhaltebeckens mit Absetzbecken bei Bau-km 331+450 kann durch den Einsatz von Schutzzäunen und die Ausweisung von Tabuflächen verhindert werden. Die Rekultivierung des bestehenden Parkplatzes auf Flugsand südlich von Gräfenneuses ermöglicht, dass sich dieser Bereich ungestört weiterentwickeln kann, so dass die Lebensraumfunktion verbessert wird.

Hinsichtlich des Verlustes von Populationen gefährdeter Arten und der Unterbrechung von Austausch- und Wechselbeziehungen zwischen (Teil)Lebensräumen ist anzuführen, dass die bestehende Autobahntrasse zwar vergleichsweise geländenah verläuft, sie jedoch bereits im jetzigen Zustand eine Barriere für flugunfähige, aber auch viele flugfähige Tierarten darstellt. Durch die geplanten aktiven Lärmschutzeinrichtungen südlich von Geiselwind, deren Höhe und die breitere Fahrbahn wird sich die Trennwirkung noch vergrößern.

Ein Verlust, Funktionsverlust bzw. eine erhebliche Beeinträchtigung von Naturschutzgebieten, Naturparken, Naturdenkmälern, Landschaftsschutzgebieten, geschützten Landschaftsbestandteilen, FFH-Gebieten oder Vogelschutzgebieten findet nicht statt. Die Baumaßnahme liegt jedoch vollständig im Naturpark "Steigerwald".

2.3.2.2.2

Verkehrs- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen

Durch die plangegenständliche Baumaßnahme findet eine Beeinträchtigung von Biotopen durch Schadstoffeintrag und Störreize statt. Der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor für die Tier- und Pflanzenwelt, der über die direkte Flächeninanspruchnahme hinausgeht, wird durch den Ausbau entsprechend verbreitert bzw. im Bereich der Abrückung auch verlagert. Hiervon sind vor allem die an die Baumaßnahme angrenzenden Waldbereiche betroffen.

2.3.2.2.2.3 Baubedingte Beeinträchtigungen

Eine vorübergehende Inanspruchnahme von Biotopflächen und Wald mit naturnahen Elementen (ohne Forste) erfolgt auf einer Fläche von ca. 0,9039 ha, die nach Abschluss der Maßnahme wieder aufgeforstet werden. Die in Anspruch genommenen Offenlandflächen von ca. 0,3613 ha werden renaturiert.

Die Randbereiche der BAB A 3, die Umgebung der Anschlussstelle Geiselwind und die Flächen um die beiden PWC-Anlagen sind während der Baumaßnahme erhöhten Immissionen (Stäube und Abgase, Verlärmung), visuellen Störreizen und Erschütterungen ausgesetzt. Die betroffenen Bereiche - besonders im Wald als Lebensraum für Fledermäuse und Waldvögel - weisen jedoch aufgrund der vorhandenen Zerschneidung und Vorbelastung nur eingeschränkte Lebensraumfunktionen auf. Eine erhebliche Beeinträchtigung ist damit nicht verbunden.

Die Benutzung von Waldwegen für Baustellenfahrzeuge bedingt vorübergehende lokale Beeinträchtigungen, wobei Staubimmissionen durch die während der Bauzeit vorübergehende Befestigung gemindert werden. Eine nachhaltige Beeinträchtigung ist nicht gegeben.

Um wassergefüllte Fahrspuren, die als Laichhabitate z.B. für die Gelbbauchunke dienen könnten, zu vermeiden, erfolgt eine Befestigung von Baustraßen im Waldbereich, z.B. durch regelmäßiges Aufschottern.

2.3.2.2.2.4 Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung von Eingriffen

Zur Minimierung der Eingriffe sind insbesondere folgende Maßnahmen vorgesehen (vgl. im Übrigen Unterlage 12, Kapitel 4.2, und Unterlage 16, Kapitel 6.1):

Der Ausbau erfolgt bestandsorientiert und durch die Abrückung der Trasse in Richtung Süden, können die Lärmschutzwälle und –wände platzsparend untergebracht werden und benachbarte Flächen müssen nicht beansprucht werden.

Im Zuge des Ausbaus wird auch die derzeit ungeordnete Entwässerung über die Straßenböschungen neu geordnet. Das Wasser wird gefasst und Rückhaltebecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken zugeführt, bevor es an die Vorfluter Ebrach und Sambach weitergegeben wird. Mit der geregelten Ableitung des Oberflächenwassers der Straßenflächen über Gräben und Rückhaltebecken mit Absetzbecken werden bestehende Belastungen von Böden, Fließgewässern und Lebensräumen deutlich verringert. Dies stellt vor allem für die empfindlichen Oberläufe und Quellbereiche der Gewässer eine wesentliche Verbesserung dar. Die geplanten Gewässerrenaturierungen und Uferabflachungen verbessern die ökologische Funktionsfähigkeit in diesen Gewässerabschnitten und wirken sich insgesamt positiv auf das Gewässersystem der Ebrach aus.

Im Bereich von neu angeschnittenen Waldbereichen werden unter Einbeziehung der vorgesehenen Straßenbegleitpflanzung, der Waldrekultivierung auf vorübergehend in Anspruch genommenen Baufeldern und der gegebenenfalls notwendigen Unterpflanzungen die Waldmäntel stufig neu aufgebaut.

Ökologisch wertvolle Bereiche werden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen und im Übrigen mit Biotopschutzzäunen nach DIN 18 920 und RAS-LG 4 gesichert.

Die Flächen für vorübergehende Inanspruchnahme werden nach Beendigung der Baumaßnahme rekultiviert.

2.3.2.2.3 Landschaftspflegerisches Maßnahmenkonzept

2.3.2.2.3.1 Planerisches Leitbild

Unter Berücksichtigung des Waldfunktionsplanes für den Landkreis Kitzingen, des Landesentwicklungsprogramms, des Regionalplans für die Region Würzburg, des Arten- und Biotopschutzprogramms für den Landkreis Kitzingen sowie der Ergebnisse der Bestandserfassungen lassen sich Vorgaben für das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept formulieren. Die Einzelheiten sind ausführlich in der Unterlage 12.1, Kapitel 3.3 dargestellt und lassen sich dieser Unterlagen entnehmen.

Die mit der geplanten Baumaßnahme verbundenen Auswirkungen auf den Naturhaushalt sollen kompensiert werden. Dies bedeutet einerseits, dass die betroffenen Lebensräume - soweit aufgrund standörtlicher Gegebenheiten des Naturraums möglich - wiederhergestellt oder neu geschaffen werden, andererseits aber auch betroffene Flächen, Funktionen und räumliche Beziehungsgefüge (Lebensraumabfolgen, Verbundsysteme) wiederhergestellt oder neu geschaffen werden. An Kompensationsflächen für die Beeinträchtigung besteht ein Bedarf von 6,9076 ha. Dem stehen Flächen für Ausgleichsmaßnahmen von insgesamt 7,8153 ha gegenüber, wovon 7,6827 ha anrechenbar sind (vgl. näher die nachstehenden Ausführungen unter C 2.3.2.2.3.2). Auf die Unterlagen 12.1 und 12.3 wird Bezug genommen.

2.3.2.2.3.2 Ausgleichsmaßnahmen

Folgende Ausgleichsmaßnahmen sind vorgesehen (vgl. Unterlage 12.1, Kapitel 5.2.2):

- A 1, Aufforstung nordwestlich Langenberg:
Für die Versiegelung bzw. Überbauung und die mittelbare Beeinträchtigung von Laub- und Mischwald mit naturnahen Elementen sowie Waldgräben und für die Versiegelung sonstigen Waldes wird als Ausgleich unmittelbar angrenzend an bestehende Waldflächen südlich der BAB A 3 mit standortgerechten Laubgehölzen aufgeforstet. Zudem ist die Anlage eines breiten Waldrandes mit vorgelagerten Krautsäumen vorgesehen. Ziel ist es, das Lebensraumangebot für wald- und

gehölbewohnende Pflanzen- und Tiergemeinschaften zu erhöhen, den Lebensraum für bestehende Waldflächen zu erweitern und einen Ausgleich für den Eingriff in den Wald herzustellen. Durchgeführt wird die Maßnahme westlich von Langenberg auf Fl.Nr. 382 der Gemarkung Langenberg. Die Maßnahme wird auf einer Fläche von 4,303 ha realisiert, wovon 4,264 ha als Ausgleich anrechenbar sind.

- A 2, Extensivwiese östlich Weingartsmühle:
Für die Versiegelung von landwirtschaftlichen Nutzflächen sowie die Versiegelung, Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung von Obstwiesen, Altgrasfluren, Fließgewässerbegleitgehölzen, Hecken, Feuchtgrünland und Gräben sollen zur Entwicklung von Hochstaudenfluren und typischen Fließgewässerbegleitgehölzen Gewässer renaturiert und Ufer abgeflacht werden. Weiterhin soll als landschaftliche Trennlinie am Talrand des südlich vorbeiführenden Weges eine Baumreihe mit Eschen gepflanzt werden und die Wiesennutzung soll extensiviert werden. Ziel der Maßnahme ist die Erhöhung des Lebensraumangebotes für offenlandbewohnende Pflanzen- und Tiergemeinschaften, v.a. der an die Feuchtstandorte angepassten Arten, und die Lebensraumerweiterung bzw. -aufwertung und die Vernetzung der Feuchtlebensräume. Durchgeführt werden soll die Maßnahme auf Fl.Nr. 378 der Gemarkung Füttersee und auf einem Teil der Fl.Nr. 424 der Gemeinde Geiselwind. Die Maßnahme wird auf einer Fläche von 2,076 ha realisiert, wovon 1,9824 ha als Ausgleich anrechenbar sind.

- A 3, Aufforstung und Gewässerrenaturierung an der Ebrach:
Als Ausgleich für die Versiegelung landwirtschaftlicher Nutzflächen, die Versiegelung/Überbauung von Altgrasfluren und Gräben, Feuchtland, Obstwiesen und Laub- und Mischwäldern und die Versiegelung von sonstigem Wald sollen nördlich der PWC-Anlage am Rande der Ebrachau mit standortgerechten Laubgehölzen aufgeforstet werden, ein breiter Waldrand mit vorgelagerten Krautsäumen angelegt werden und zur Entwicklung von Hochstaudenfluren und typischen Fließgewässerbegleitgehölzen Gewässer renaturiert und Ufer abgeflacht werden. Ziel dieser Maßnahme sind die Erhöhung des Lebensraumangebotes für wald- und gehölbewohnende Pflanzen und Tiergemeinschaften, die Lebensraumerweiterung und –verknüpfung für bestehende Waldflächen und –inseln, die Schaffung einer Pufferzone und die Aufwertung der Uferbereiche der Ebrach, die Vergrößerung des Retentionsraumes sowie der Waldausgleich. Durchgeführt werden soll die Maßnahme auf Teilflächen der Fl.Nr. 108, 111 und 199 der Gemarkung Gräfenneuses, deren Gesamtfläche von 1,4363 ha voll als Ausgleichsfläche anrechenbar ist.

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

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

2.3.2.3 Schutzgut Boden

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

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

Daneben kommt es auch zu Beeinträchtigungen der Nutzungsfunktionen des Bodens.

Belebter Boden geht bei dem verfahrensgegenständlichen Ausbauvorhaben durch Versiegelung (Verlust von Bodenfunktionen, überwiegend in bereits beeinträchtigten Bankett- und Böschungsbereichen des vorhandenen Straßenkörpers) verloren bzw. wird durch die Überbauung (neue Böschungen, Bankette) beansprucht. Rückzubauenen Fahrbahn- und Parkplatzflächen werden im Gegenzug renaturiert bzw. für Eingrünungs- und Lärmschutzmaßnahmen beansprucht.

Der Flächenbedarf für das Ausbauvorhaben beträgt inklusive Autobahnbegleitgrün und sonstige Nebenflächen wie Regenrückhaltebecken 65,4522 ha. Davon sind 27,4762 ha versiegelte Fläche, während für Autobahnbegleitgrün und sonstige Nebenflächen 41,8533 ha. Der bisherige Flächenbedarf der Autobahn betrug in diesem Abschnitt insgesamt 47,4006 ha, davon waren 27,4965 ha Autobahnbegleitgrün und sonstige Nebenflächen und 19,9041 ha versiegelte Fläche. Da für Ausgleichsmaßnahmen nochmals 7,8153 ha benötigt werden, ergibt sich ein gesamter Flächenbedarf für das Ausbauvorhaben einschließlich aller notwendigen Ausgleichsmaßnahmen und der Nebenflächen von insgesamt 73,2675 ha.

Zudem erfolgt eine zusätzliche zeitweise Flächeninanspruchnahme im Zuge des Baubetriebs. Durch Anordnung entsprechender Nebenbestimmungen (siehe insbesondere A 3.6 und A 3.7 dieses Beschlusses) ist insoweit sichergestellt, dass diese Flächen möglichst schonend behandelt bzw. rekultiviert werden, sodass sich die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden reduzieren.

Neben der reinen Flächenumwandlung werden durch das geplante Bauvorhaben ca. 13,9011 ha neu versiegelt. Dem steht eine Entsiegelung im Bereich des Auto-

bahnkörpers durch die Abrückung nach Süden in Höhe von 6,3290 ha gegenüber. Die Nettoneuversiegelung liegt somit bei insgesamt 7,5721 ha. Die Versiegelung von Boden bedeutet neben dem dauerhaften Verlust aller Bodenfunktionen die Inanspruchnahme eines nicht vermehrbaren Naturgutes und stellt somit eine nachhaltige Beeinträchtigung des Bodenpotenzials dar. Versiegelung, d.h. die Verdichtung bzw. Abdichtung der Bodenoberfläche mit undurchlässigen Materialien verhindert natürliche Austauschprozesse zwischen Boden, Wasser und Luft (Wasserversickerung, Verdunstung), erhöht den Oberflächenwasserabfluss und hat somit Auswirkungen auf Bodenlebewesen, Wasserhaushalt und Vegetation. Bebauung und Versiegelung führen demnach nicht nur zu einer quantitativen Inanspruchnahme von Freiflächen, sondern auch zu einer qualitativen Veränderung der ökologischen Bedingungen selbst. Wesentliche Folgen der neu zu errichtenden Verkehrsflächen sind deshalb

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

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

Im Rahmen der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen ist eine Aufwertung der Bodenfunktionen auf natürlichen Bodenbildungen durch Extensivierung bzw. Aufgabe der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung zu erwarten, insbesondere kann durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen ein Ausgleich für die Bodenversiegelung erreicht werden (C 3.7.5.2.5).

Die vorliegende Ausbauplanung orientiert sich am Bestand und vermeidet dadurch erhebliche neue Reliefänderungen. Durch die weitgehende Inanspruchnahme von Flächen des bestehenden Straßenkörpers wird die Inanspruchnahme von zusätzlichen Flächen durch das Bauvorhaben minimiert. Für Baustelleneinrichtungen und Baustraßen werden nach Möglichkeit bestehende bzw. geplante Straßennebenflächen sowie bestehende Waldwege vorübergehend in Anspruch genommen. Die 0,9039 ha während der Bauzeit beanspruchten Waldflächen (einschl. Forsten) werden nach Abschluss der Maßnahme wieder aufgeforstet und die in Anspruch genommenen Offenlandflächen (0,3613 ha) werden renaturiert, so dass sowohl die Speicher- und Reglerfunktion als auch die Lebensraumfunktion nicht nachhaltig verloren gehen.

Die an die Straßentrasse angrenzenden Böden können auch durch Schadstoffeinträge und Luftschadstoffe sowie baubedingt (Bodenverdichtungen, Einsatz von Baumaschinen) beeinträchtigt werden. Der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor, in dem ein erhöhter Schadstoffeintrag stattfindet, wird durch den Ausbau entsprechend verbreitert bzw. verlagert. Als Schadstoffquellen kommen z.B. Reststoffe aus der Kraftstoffverbrennung sowie der Abrieb von Reifen, Bremsbelägen und Fahrbahndecken sowie Auftausalze in Betracht.

Grundsätzlich können die mit den Abgasen und von den Kraftfahrzeugen selbst emittierten Schadstoffe zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen und weitergehend auch negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser entfalten. Dies gilt auch dann, wenn die gesetzlich festgesetzten Immissionsgrenzwerte der einzelnen Kraftfahrzeuge eingehalten werden, weil sich auch in kleinen Mengen emittierte Schadstoffe im Boden anreichern und zwar in der Regel im unmittelbaren Nahbereich der Trasse. Die Schadstoffbelastung im Umfeld von - zum Teil verkehrlich hoch belasteten - Straßen wurde in der Vergangenheit wiederholt wissenschaftlich untersucht. Dabei erstreckte sich das Untersuchungsprogramm vorwiegend auf Schwermetalle, die Belastung mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen sowie Einträge von Auftausalz. Eine Prognose der von der BAB A 3 ausgehenden Auswirkungen muss sich auf die vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse stützen (vgl. § 6 Abs. 3 Nr. 3 UVPG):

Aufgrund der der Planfeststellungsbehörde allgemein vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse lässt sich somit insgesamt feststellen, dass sich die Schadstoffbelastung des Bodens auf den unmittelbaren Trassenbereich und dort auf einen Geländestreifen von höchstens etwa 10 m beidseits der verbreiterten Trasse konzentriert und mit zunehmender Entfernung von der Trasse abnimmt. Durch die Baumaßnahme wird der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor, in dem ein erhöhter Schadstoffeintrag bereits jetzt stattfindet, entsprechend verbreitert bzw. um die neuen Fahrbahnbreiten verlagert. Prognosen, die unter Berücksichtigung einer Verkehrszunahme in den Jahren 2005 bis 2020 erstellt wurden, ergeben aber, dass aufgrund der in Zukunft verringerten Fahrzeugemissionen und des verbesserten Verkehrsflusses nicht mit vermehrten Schadstoffeinträgen zu rechnen ist. Der betriebs- oder unfallbedingte Eintrag von Schadstoffen (Tausalzlösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl, etc.) ergibt sich vor allem im bereits stark belasteten Nahbereich der Trasse.

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

Nicht übersehen werden darf die beim Betrieb einer Straße immer gegebene potenzielle Gefährdung des Bodens (und des Schutzgutes Wassers) durch Unfälle mit Gefahrguttransporten. Die Gefahr der Ausbreitung unfallbedingter Kontaminationen und einer dauerhaften Schädigung des Bodens lässt sich jedoch durch die heute

praktizierten Sicherungsverfahren wie Abtrag und Austausch von Bodenmaterial in der Regel beherrschen.

Schließlich ist noch die vorgesehene Zwischenlagerung bzw. Deponierung von möglicherweise belastetem Aushubmaterial (insbesondere Bankettschälgut) zu erwähnen. Durch die vorgesehenen, mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg, Servicestelle Würzburg, abgestimmten Schutzvorkehrungen (vgl. Schreiben des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg vom 30.12.2008) wird jedoch einer Gefährdung hinreichend vorgebeugt. Im Einzelnen wird auf die Nebenbestimmungen unter A 3.6 sowie auf die Ausführungen unter C 3.7.13 verwiesen.

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

2.3.2.4 Schutzgut Wasser

2.3.2.4.1 Oberflächengewässer

Der veränderte Abfluss von Oberflächenwasser durch die punktuelle Einleitung über neu angelegte Rückhaltebecken mit Absetzbecken führt zu Veränderungen im örtlichen Gewässersystem. Ein Eingriff in festgesetzte Überschwemmungsgebiete findet nicht statt; Retentionsraum geht nicht verloren.

Während des Betriebs der BAB A 3 werden die durch den Fahrzeugverkehr erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe (Straßenabrieb, Reifenabrieb, Tropfverluste) als Schweb- oder Feststoff vom Niederschlagswasser abtransportiert. Dies bedeutet eine Gefährdung der Oberflächengewässer durch Schadstoffeintrag. Das Risiko für die nachfolgenden Gewässer ist umso größer, je schlechter deren Wasserqualität (also auch Puffer- und Selbstreinigungskraft) und je geringer der Abfluss des Gewässers ist. Abhilfe wird durch die Erstellung ausreichend dimensionierter Kläreinrichtungen (Absetzbecken mit Tauchrohren), in denen die Straßenabflüsse gereinigt werden, geschaffen. Diese Einrichtungen können auch bei Unfällen eventuell auslaufendes Mineralöl und andere wassergefährdende Stoffe zurückhalten, sodass diese gesondert behandelt und beseitigt werden können. Chloride aus der Salzstreuung werden durch die Absetz-, aber auch vor allem durch die Regenrückhaltebecken vorübergehend gepuffert und verdünnt weitergeleitet.

Die Erhöhung und Beschleunigung des Oberflächenwasserabflusses infolge der Versiegelung kann zwar zu einer Verschärfung der Hochwassergefährdung führen und Schäden an den für die Straßenentwässerung herangezogenen Vorflutern hervorrufen. Abhilfe wird jedoch geschaffen durch die Anordnung von Regenrückhaltebecken, durch die das Regenwasser gedämpft und gedrosselt in die drei Vorfluter abgegeben wird. Die in der Planung vorgesehenen Regenrückhaltebecken sind auch ausreichend dimensioniert. Bei einem Anspringen der Notüberläufe der Regenrückhaltebecken kann es zwar zu Ausuferungen und Überschwemmungen des

nachfolgenden Vorflut- bzw. Grabensystems kommen. Dabei treten jedoch keine Verhältnisse ein, die nicht schon derzeit natürlicherweise bei Starkniederschlägen vorkommen.

Bei der Bauausführung selbst werden die Vorschriften zum Schutz der Gewässer (Verhinderung von Schadstoffeinträgen in Grund- und Oberflächenwasser) und im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen eingehalten. Bauzeitlich kann es bei heftigen Regenereignissen zu geringen Einschwemmungen von Boden in die Abflussgräben und damit in die beiden Vorfluter kommen. Erhebliche Beeinträchtigungen für die drei Bäche sind damit nicht verbunden.

2.3.2.4.2 Grundwasser

Besondere Aufmerksamkeit ist den bau- und betriebsbedingten Auswirkungen des geplanten Ausbauvorhabens auf das vorhandene Grundwasserpotenzial zu widmen. Zu negativen Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung führt zunächst die neu hinzukommende Bodenversiegelung von 7,5721 ha.

Die drei im Untersuchungsgebiet gelegenen Wasserschutzgebiete (vgl. C 2.3.1.5.2) werden von der Trasse der BAB A 3 nicht tangiert. Bezüglich des auf den Böschungflächen anfallenden Oberflächenwassers ist zu erwarten, dass durch die Ausnutzung der Filterwirkung der über dem Grundwasser liegenden Bodenschichten weitgehend vermieden werden kann, dass eventuell mitgeführte Schadstoffe in das Grundwasser gelangen. Auch durch Sedimentation sowie physikalische, chemische und mikrobiologische Vorgänge im Boden wird der Schadstoffgehalt des Oberflächenwassers auf dem Weg zum Grundwasser verringert.

Insgesamt ist festzuhalten, dass sich die Beeinträchtigungen für das Schutzgut Wasser durch die in der Planung vorgesehenen Absetz- und Regenrückhaltebecken deutlich reduzieren, weil durch die Behandlung des gesammelten Fahrbahnwassers die Belastung der Vorfluter im Vergleich zur bestehenden Situation verringert und auch die mögliche Versickerung belasteter Straßenabwasser in das Grundwasser künftig vermieden wird.

2.3.2.5 Schutzgut Luft

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

Die Ausbreitung der Emissionen aus dem Fahrzeugverkehr an freier Strecke hängt von zahlreichen Faktoren ab. Zu nennen sind insbesondere meteorologische Bedin-

gungen sowie fotochemische und physikalisch-chemische Umwandlungsprozesse, aber auch die Topographie sowie Anpflanzungen am Straßenrand. Tendenziell haben Untersuchungen jedoch ergeben, dass die Schadstoffkonzentrationen mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand relativ rasch abnehmen.

Die vom Vorhabensträger vorgelegte Abschätzung der Immissionsbelastung durch Luftschadstoffe (vgl. Unterlage 11.3) hat ergeben, dass alle Immissionsgrenzwerte der 22. BImSchV eingehalten werden (vgl. im Einzelnen C 2.3.1.6 und C 2.3.2.1.2).

Die Wechselwirkungen verschiedener Schadstoffe untereinander werden von der aktuellen Wirkungsforschung zwar diskutiert, sind jedoch in keiner Weise greifbar oder quantifizierbar. Solange insoweit keine gesicherten Erkenntnisse vorliegen, bewegt man sich bei der Erwägung möglicher Synergieeffekte im Bereich der Spekulation. In der Umweltverträglichkeitsprüfung ist aber ausdrücklich die "Berücksichtigung des allgemeinen Kenntnisstandes und der allgemein anerkannten Prüfmethoden" gefordert, sodass zur Beurteilung der Schadstoffbelastung der Luft und der Auswirkungen auf die Umwelt die lufthygienischen Orientierungswerte weiterhin als maßgebliche Bewertungskriterien anzusehen sind.

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

Insgesamt ist festzustellen, dass das Vorhaben zwar zu einer Erhöhung der verkehrsbedingten Luftschadstoffe führt, die Grenzwerte der 22. BImSchV aber eingehalten werden, so dass von keiner erheblichen Beeinträchtigung des Schutzgutes Luft auszugehen ist. Zur Minderung der Ausbreitung verkehrsbedingter Schadstoffimmissionen können auch die in der Planung vorgesehenen Straßenbepflanzungen und Seitendeponien sowie die vorhabensbedingte Verflüssigung des Verkehrs beitragen.

2.3.2.6

Schutzgut Klima

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

verwaltungsbehördlicher Überprüfbarkeit liegenden politisch-administrativen Gestaltungsspielraums erreicht.

Im unmittelbaren Straßenumfeld können allerdings kleinräumige Änderungen und Störungen des Kleinklimas auftreten. Die Überbauung und Versiegelung von Waldbeständen verringert in geringem Umfang die Flächen mit Funktion für den lufthygienischen Ausgleich. Durch die erforderlichen Lärmschutzbauwerke wird die Behinderung des Kaltluftabflusses durch die BAB A 3 (v.a. bei der Haselbachquerung) verstärkt. Insgesamt werden Bereiche mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion und Bezug zu Siedlungsgebieten durch das Ausbauvorhaben jedoch nicht erheblich stärker beeinträchtigt als bisher.

2.3.2.7 Schutzgut Landschaft

Das Landschaftsbild wird in Form visueller Beeinträchtigungen durch Zerschneidungs- und Trennwirkungen, durch technische Bauwerke und durch Eingriffe in das Landschaftsrelief beeinträchtigt. Allerdings ist die Situation durch das bestehende Band der BAB A 3 geprägt.

Die BAB A 3 bleibt in den Waldbereichen durch den Erhalt der großen Waldflächen auch nach dem Ausbau wenig einsehbar. Die Abrückung der BAB A 3 im Bereich Geiselwind gen Süden führt am Traubenberg zu erheblichen Böschungseinschnitten, die von Geiselwind aus einsehbar sind. Eine Begrünung zur Einbindung in das Landschaftsbild wird zeitversetzt wirksam. Südlich von Geiselwind können durch die Abrückung der Trasse zwischen Geiselwind und der BAB A 3 Lärmschutzmaßnahmen mit Bepflanzungen vorgesehen werden, die eine direkte Blickbeziehung zwischen Geiselwind und der BAB A 3 zukünftig vermeiden. Entlang des Ebrachtales führt der abschnittsweise vorübergehende Verlust des Autobahnbegleitgrünes als Einbindungselement des Autobahnkörpers, der an der Talflanke liegt, zu einer erheblichen Veränderung des Landschaftsbildes mit landschaftsoptischen Beeinträchtigungen, die durch die geplante Bepflanzung mit zeitlicher Verzögerung verringert werden.

Die vorübergehende Inanspruchnahme von Wald- und Gehölzflächen als auch die Nutzung von Waldflächen durch Baustellenfahrzeuge bedeuten keine erheblichen baubedingten Beeinträchtigungen von Landschaftsbildqualitäten.

2.3.2.8 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Das Bauvorhaben verläuft weitestgehend außerhalb zusammenhängend bebauter Gebiete, teilweise aber auch in unmittelbarer Nähe zur Bebauung. Im Bereich der Erdstoffdeponie südlich Gräfenneuses wird eine im Flächennutzungsplan als Sondergebiet ausgewiesene Teilfläche durch die PWC-Anlage Nord beansprucht. Hier ist aber davon auszugehen, dass die Umgebung bereits durch die bestehende Autobahn geprägt wird und von dieser vorbelastet ist. Zu einer erheblichen Verschlechterung kommt es hingegen nicht.

Nachteilige Auswirkungen auf die Kulturlandschaft, Bodendenkmäler, Baudenkmäler, Ensembles und ihre räumlichen Beziehungen sowie Blickbeziehungen können ausgeschlossen werden.

2.3.2.9 Wechselwirkungen

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

2.4 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Nr. 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen gemäß Nr. 0.6.1.2 Abs. 3 UVPVwV nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, Az. 4 C 4.95, UPR 1995, 391). Dabei ist die Vorbelastung einzubeziehen (vgl. Nr. 0.6.1.3 Abs. 3 UVPVwV).

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes sowie Wechselwirkungen nach sich ziehen, erfolgt als Umweltrisikoaabschätzung anhand einer dreistufigen ordinalen Skala mit den Begriffen "mittel", "hoch" und "sehr hoch". Diese Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, insbesondere in die Abwägung, ein (vgl. § 12 UVPG, § 17 S. 2 FStrG).

2.4.1 Schutzgut Mensch

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

2.4.1.1 Lärmauswirkungen

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

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

In Beiblatt 1 zur DIN 18 005 werden Orientierungswerte für eine angemessene Berücksichtigung des Schallschutzes in der städtebaulichen Planung festgeschrieben. Die darin enthaltenen Werte sind als wünschenswert einzuhaltende Zielwerte zu verstehen, bilden jedoch keine rechtsverbindlichen Grenzwerte (vgl. AllMBI. 16/1988, S. 670). Je nach bauplanerischer Nutzung sollen bei Verkehrswegen die nachfolgend genannten Beurteilungspegel eingehalten werden:

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

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

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

Soweit diese Grenzwerte überschritten werden, besteht für die betroffenen Anwesen Anspruch auf Schallschutz. Allerdings bleibt in diesen Fällen auch zu prüfen, inwieweit die nicht schützbaren Außenwohnbereiche unzumutbar verlärmert werden bzw. inwieweit die Gesamtlärmsituation am Anwesen die Gefahr einer Gesundheitsschädigung begründet. Die Zumutbarkeitsschwelle, bei der sowohl eine schwere und un-

erträgliche Beeinträchtigung des Wohneigentums anzunehmen ist und bei der auch etwaige gesundheitliche Gefährdungen nicht ausgeschlossen werden können, lässt sich nach höchstrichterlicher Rechtsprechung zwar nicht exakt in allen Fallgestaltungen an einem bestimmten Geräuschpegel ausdrücken, jedoch wurde z.B. durch den Bundesgerichtshof diese Schwelle bei einem Lärmgrenzwert von 69/64 dB(A) tags/nachts in einem Wohngebiet jedenfalls wegen des Nachtwerts als überschritten angesehen (BGH, Urteil vom 06.02.1986, Az. III ZR 96/84, BayVBl. 1986, S. 537) bzw. ebenso bei einem Wert von 70/60 dB(A) tags/nachts in einem Wohngebiet (BGH, Urteil vom 17.04.1986, Az. III ZR 202/84, DVBl. 1986, S. 998) und bei einem Wert von 72/62 dB(A) tags/nachts in einem Mischgebiet (BGH, Urteil vom 10.12.1987, Az. III ZR 204/86, NJW 1988, 900). Zwischenzeitlich wurde den in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) festgelegten Grenzwerten für die Lärmsanierung Orientierungsfunktion für die Feststellung unzumutbarer Lärmbelastung zugesprochen (OVG Lüneburg, Urteil vom 21.05.1997, Az. VII K 7705/95, UPR 1998, 40). Diese Werte betragen

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

Unter Beachtung dieser rechtlichen Vorgaben lassen sich die Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 12 UVPG bezüglich der künftigen Lärmsituation wie folgt bewerten:

a) Mittlere Beeinträchtigung:

- Überschreitung der Orientierungswerte nach DIN 18 005 (Nachtwerte)

b) Hohe Beeinträchtigung:

- Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV

c) Sehr hohe Beeinträchtigung:

- Überschreitung der Taggrenzwerte im Außenwohnbereich
- Überschreitung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle

Die Bewertung der Lärmauswirkungen des plangegegenständlichen Vorhabens stellt sich demnach wie folgt dar:

Von einer sehr hohen Beeinträchtigung für die Orte Geiselwind und Langenberg kann im plangegegenständlichen Verfahren nach dieser Skala nicht ausgegangen werden, da die Taggrenzwerte in den Außenwohnbereichen eingehalten werden. Dies gilt selbst und gerade für die am nächsten zur Autobahn gelegenen Orte Geiselwind und Langenberg.

Eine hohe Beeinträchtigung ist jedoch an zahlreichen Immissionsorten vor allem in den Orten Geiselwind und Langenberg aber auch an der Mehrzahl der Außenbereiche (Mühlenanwesen usw.) zu verzeichnen. An diesen Immissionsorten liegen Überschreitungen der Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV vor. In den Orten Geiselwind und Langenberg werden diese Grenzwerte um bis zu 2 dB(A) und in den Außenbereichen bis zu 5 dB(A) überschritten. Die genaue Lage dieser betroffenen Immissionsorte ergibt sich aus der grafischen Darstellung der Unterlage 11.2. Die exakte Höhe der einzelnen Überschreitungen an den Immissionsorten ergibt sich aus der Tabelle der Anlage 1 zu Unterlage 11.1.

An den übrigen Immissionsorten, die vom plangegegenständlichen Vorhaben betroffen sind, ist fast ausnahmslos von einer mittleren Beeinträchtigung zu sprechen. An fast allen übrigen Orten werden die Nachtgrenzwerte der DIN 18 005 nicht eingehalten.

Unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die bestehende BAB A 3 und die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen, die eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation gegenüber dem Ist-Zustand bewirken werden, kommt den vorhabensbedingten Lärmauswirkungen insgesamt ein mittleres bis hohes Gewicht zu, wobei die deutliche Zahl der Immissionsorte mit einer hohen Beeinträchtigung für eine starke Tendenz in Richtung hohes Gewicht spricht.

2.4.1.2

Luftschadstoffe

Für den Bereich der Luftschadstoffe ist in Anwendung des § 50 BImSchG davon auszugehen, dass die Auswirkungen insbesondere dann als hoch bzw. sehr hoch anzusehen sind, soweit gesundheitliche Gefahren zu befürchten sind, d.h., wenn die lufthygienischen Grenzwerte der 22. BImSchV überschritten werden. Bei der Bewertung dieser Auswirkungen wird weiter dahingehend differenziert, ob Menschen in solchen Bereichen, in denen die Grenzwerte der 22. BImSchV dauerhaft überschritten werden, ihren regelmäßigen Aufenthaltsort (Arbeits- und/oder Wohnort) haben, oder ob sie sich innerhalb dieser Bereiche in der Regel nur vorübergehend aufhalten. Bei dauerhaftem Aufenthalt innerhalb solcher Bereiche werden die Auswirkungen auf den Menschen als sehr hoch gewertet. Bei vorübergehendem Aufenthalt als hoch bis mittel. Schadstoff erhöhungen unterhalb der Grenzwerte sind bei dauerndem Aufenthalt als mittel einzustufen (vgl. § 50 S. 2 BImSchG).

Aus den Planunterlagen (vgl. Unterlage 11.3) ergibt sich, dass die Immissionsgrenzwerte der 22. BImSchV im Untersuchungsraum in sämtlichen Siedlungsbereichen, d.h. in den Bereichen, in denen sich Menschen dauerhaft aufhalten, nicht bzw. nicht über das zulässige Maß hinaus überschritten werden. Allerdings ist zuzugeben, dass sich die Gesamtbelastung nach dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 gegenüber der Belastung vor dem Ausbau erhöht haben wird, wobei die Belastung immer noch unterhalb der Grenzwerte der 22. BImSchV bleiben wird. Nach alledem kann die Beeinträchtigung durch die Schadstoffhöhung als mittel betrachtet werden.

2.4.1.3 Freizeit und Erholung

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

Im straßennahen Bereich der bestehenden BAB A 3 sind die Flächen bereits star- ken Lärm- und Schadstoffimmissionen ausgesetzt und somit für die Erholung unatt- raktiv. Durch den Ausbau der BAB A 3 wird die Situation nicht erheblich verändert. Im Bereich der Lärmschirme dürfte vielmehr von einer Verbesserung der Situation auszugehen sein. Auswirkungen in Form eines Verlusts bzw. einer Beeinträchtigung erholungsgeeigneter Gebiete sind somit nicht zu erwarten.

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

Die zuletzt genannten und bewerteten Aspekte des Vorhabens im Bereich Freizeit und Erholung sind nur Teilaspekte der insgesamt zu bewertenden Erholungseig- nung des in Betracht kommenden Raumes nach Verwirklichung des Vorhabens. Hierzu ist jedoch eine umfassendere Gesamtbewertung der Beeinträchtigung der Landschaftsräume notwendig. Deshalb wird auf den nachfolgenden Gliederungs- punkt C 2.4.7 verwiesen. Da gerade der Bereich Freizeit- und Erholungseignung sehr verschiedene Aspekte zum Inhalt hat, erscheint eine Saldierung hier nicht mög- lich. Insgesamt werden jedoch alle Teilaspekte in die Abwägung eingestellt.

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

2.4.1.4 Land- und forstwirtschaftliche Nutzung

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

2.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Der Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen werden fol- gende umweltbezogene Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze so- wie sonstiger fachbezogener Unterlagen zu Grunde gelegt:

- Art. 6 und Art. 6 a BayNatSchG: Eingriffe in Natur und Landschaft
- Art. 7 bis Art. 12 BayNatSchG, §§ 22 ff. BNatSchG: Schutzgebiete
- Art. 13 b und Art. 13 c BayNatSchG, §§ 32 ff. BNatSchG: FFH-Gebiete und Europäische Vogelschutzgebiete
- Art. 13 d BayNatSchG, § 30 BNatSchG: Schutz bestimmter Biotope
- Art. 13 e BayNatSchG: Schutz der Lebensstätten
- § 42 BNatSchG, Art. 12, 13 FFH-RL, Art. 5 V-RL: Artenschutzrechtliche Verbote
- § 9 BWaldG und Art. 9 BayWaldG: Erhaltung des Waldes
- "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und Art. 6 a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" der Bayerischen Staatsministerien des Innern sowie für Landesentwicklung und Umweltfragen
- Biotopkartierung Bayern sowie sonstige Kartierungen schützenswerter Biotope
- Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP)
- Rote Listen gefährdeter Tiere und Pflanzen in Deutschland und Bayern
- Bundesartenschutzverordnung.

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

a) Sehr hoch

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

b) Hoch

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

c) Mittel

- Beeinträchtigung von sonstigen Wald- und Gehölzstrukturen
- Beeinträchtigung von sonstigen Biotopstrukturen
- Versiegelung land- und forstwirtschaftlicher Nutzflächen.

Die Bewertung ergibt eine sehr hohe Beeinträchtigung durch die Überbauung und Versiegelung von Wald mit naturnahen Elementen und von Offenlandlebensräumen. Die bereits im Bestand von der Autobahn ausgehende Zerschneidungswir-

kung und Unterbrechung von Austausch- und Wechselbeziehungen zwischen (Teil)Lebensräumen wird durch den Ausbau noch verstärkt. Diesen Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen ist ein hohes bzw., soweit gefährdete Arten betroffen sind, sogar sehr hohes Gewicht zuzusprechen. Als hohe Beeinträchtigung ist die Überbauung und Versiegelung von Biotopen, schützenswerten Waldflächen und Böschungen anzusehen. Eine mittlere Beeinträchtigung ist der Versiegelung und Überbauung von forstlich geprägtem Wald zuzumessen. Den Immissionen (Stäube, Abgase, Verlärmung), (visuellen) Störreizen und Erschütterungen, die von der plangegegenständlichen Baumaßnahme während des Baus und nach Fertigstellung ausgehen, kommt ein mittleres Beeinträchtigungsgewicht zu.

Bei den vorstehend vorgenommenen Bewertungen ist jedoch zu berücksichtigen, dass die betroffenen Flächen bereits erheblichen Vorbelastungen ausgesetzt sind. Zudem ist von Bedeutung, dass die vorstehend getroffenen Wertungen noch ohne Berücksichtigung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere der Ausgleichsmaßnahmen (vgl. C 2.3.2.2.3 und C 3.7.5.2.5) vorgenommen sind. Aufgrund der planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen kann im Hinblick auf die mit der Baumaßnahme verbundenen Eingriffe in den Naturhaushalt letztlich eine volle Kompensation erreicht werden. Da bei der Darstellung der Umweltauswirkungen u.a. die Maßnahmen einzubeziehen sind, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden (§ 11 S. 1 UVPG), und diese Darstellung Grundlage der Bewertung ist (§ 12 UVPG), geht obige Bewertung zugunsten der Umwelt von einer schlechteren Bewertungslage aus, als sie sich nach Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen darstellen wird. Ungeachtet dessen werden die mit der Baumaßnahme verbundenen Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen und Tiere insgesamt als hoch eingestuft.

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

2.4.3 Schutzgut Boden

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

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

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

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

Hinsichtlich der Bewertung der Eingriffsintensität ist festzustellen, dass die Beeinträchtigung der Speicher- und Filterfunktion durch Versiegelung und Überbauung bei allen Bodentypen erheblich ist, da diese Funktionen nach Durchführung der Maßnahme zumindest innerhalb des Trassenbereiches nicht mehr wahrgenommen werden können. Betroffen hiervon sind vor allem basenarme, sandige Braunerden. Der Verlust dieser Funktionen über weite Strecken des Streckenabschnittes ist daher als sehr hoch zu bewerten.

Die Versiegelung stellt sich auch im Übrigen als gravierendste Auswirkung auf das Schutzgut Boden dar, da der versiegelte Boden einerseits seine natürlichen Funktionen (§ 2 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG), insbesondere als Lebensraum und -grundlage für Pflanzen und Tiere einbüßt, andererseits auch nicht mehr als Fläche für Siedlung und Erholung, Land- und Forstwirtschaft oder andere Infrastrukturmaßnahmen zur Verfügung steht (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 3 BBodSchG). Aufgrund dessen und der damit verbundenen Wechselwirkungen, insbesondere im Hinblick auf das Schutzgut Wasser (geringere Grundwasserneubildung, beschleunigter Abfluss des Oberflächenwassers) ist die mit der Baumaßnahme verbundene Nettoneuversiegelung von 7,5721 ha als hohe Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden zu werten. Dies gilt umso mehr, da durch die beiden PWC-Anlagen in nicht unerheblichem Umfang auch in Bereiche außerhalb des bisherigen Beeinträchtigungskorridors eingegriffen wird.

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

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

Ferner werden die Lebensraumfunktionen in Trassennähe durch Schadstoffimmissionen beeinflusst, wobei sich erhöhte Schadstoffgehalte nach dem vorliegenden und unter C 2.3.2.3 dieses Beschlusses näher beschriebenen Untersuchungsergebnissen im Wesentlichen auf den unmittelbaren Nahbereich zum Fahrbahnrand, etwa auf einem Geländestreifen von ca. 10 m beiderseits der Fahrbahntrasse, konzentrieren und nach außen hin deutlich abnehmen werden. Innerhalb dieses besonders schadstoffbelasteten Geländestreifens sind die vorhabensbedingten Auswirkungen als hoch zu bewerten, wobei die entsprechende Vorbelastung durch die bestehende BAB A 3 zu berücksichtigen ist. Da die Kontamination des Bodens mit zunehmender Entfernung vom Fahrbahnrand deutlich abnimmt, sind schadstoffbedingte Auswirkungen auf außerhalb des 10 m-Bereichs liegende Böden als nicht erheblich im Sinne des UVPG anzusehen.

Schließlich sind die Auswirkungen des Vorhabens auf den Bereich der land- und forstwirtschaftlichen Produktion zu bewerten, wobei die Eingriffe dann als (sehr) hoch anzusehen sind, wenn günstige bzw. sehr günstige Produktionsbedingungen bestehen und in diesen Bereichen Bodenverluste eintreten bzw. ertragsmindernde Schadstoffbelastungen für landwirtschaftliche Betriebsflächen bestehen. Da hier die Ertragsfunktion der Böden für die landwirtschaftliche Nutzung eher als schlecht bezeichnet werden muss (vgl. hierzu Unterlage 12.1, Ziff. 3.5.2), kommt den vorhabensbedingten Eingriffen in die ackerbaulich genutzten Flächen mittleres Gewicht zu.

Hinsichtlich der Schadstoffbelastung wurde bereits vorstehend ausgeführt, dass sich erhöhte Werte in einem Abstand von etwa bis zu 10 m vom Fahrbahnrand aufgrund bisheriger Erfahrungswerte haben nachweisen lassen. Soweit landwirtschaftliche Betriebsflächen nach Verwirklichung der Maßnahme in diesem Bereich noch vorhanden sind, wird eine Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Produktion in diesem Bereich für möglich gehalten und als hoch bewertet.

Erhebliche Auswirkungen auf die Nahrung und damit nachteilige Wechselwirkungen auf die Schutzgüter Mensch und Tier sind indes nicht zu erwarten. Die landwirtschaftlichen Nutzflächen liegen, bedingt durch Böschungs- und Einschnittsflächen sowie durch entlang der Trasse verlaufende Anwandwege in der Regel ohnehin außerhalb des genannten 10 m-Bereiches. Soweit in Einzelfällen noch innerhalb die-

ses 10 m-Bereiches landwirtschaftliche Bodennutzung betrieben werden sollte, wäre der Anteil der dort produzierten Nahrungspflanzen am Nahrungsgemisch der Bevölkerung zu gering, als dass Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit hervorgerufen werden könnten. Hinzu kommt, dass in der unter C 2.3.2.3 dieses Beschlusses erwähnten Untersuchungen zufolge der Belastungspfad Tierfutter - tierische Nahrungsmittel - Mensch eine nur untergeordnete Rolle spielt, auf dem Pfad Boden - Pflanze - Tier - Mensch eine Aufnahme von Schadstoffen sogar noch unwahrscheinlicher ist. Schädliche Bodenveränderungen i.S.v. § 2 Abs. 3 BBodSchG sind somit nach derzeitigem Erkenntnisstand insoweit nicht zu erwarten und daher als unerheblich zu bewerten.

2.4.4 Schutzgut Wasser

Der Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind die bestehenden Schutzbestimmungen des Wasserhaushaltsgesetzes, des Bayerischen Wassergesetzes sowie der hierzu ergangenen Ausführungsbestimmungen zu Grunde zu legen. Insbesondere sind hierbei folgende Bestimmungen zu beachten:

Jedermann ist verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine Verunreinigung des Wassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften zu verhüten, um eine mit Rücksicht auf den Wasserhaushalt gebotene sparsame Verwendung des Wassers zu erzielen, um die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten und um eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden (§ 1a Abs. 2 WHG).

Zur Verhütung von Gewässerverunreinigungen steht die Zulässigkeit der Einleitung schadstoffbelasteten Abwassers in Gewässer unter dem Vorhalt einer wasserrechtlichen Erlaubnis, die nur erteilt werden darf, wenn die Schadstofffracht des Abwassers so gering gehalten wird, wie dies nach dem durch Rechtsverordnung festgelegten Stand der Technik möglich ist (§ 7a Abs. 1 WHG, Art. 41h BayWG). In diesem Zusammenhang regeln die wasserrechtlichen Bestimmungen, wer zur Abwasserbeseitigung verpflichtet ist und welche Unterlagen hierfür vorzulegen sind (§ 18 a WHG i.V.m. Art. 41b BayWG).

Zum besonderen Schutz des Grundwassers darf eine Erlaubnis für das Einleiten von Stoffen in das Grundwasser nur erteilt werden, wenn eine schädliche Verunreinigung des Grundwassers oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften nicht zu besorgen ist (§ 34 WHG).

Dem besonderen Gewässerschutz dient in diesem Zusammenhang auch die Festsetzung von Wasserschutzgebieten (§ 19 WHG i.V.m. Art. 35 BayWG), nach denen im öffentlichen Interesse der Sicherstellung der bestehenden und künftigen öffentli-

chen Wasserversorgung in bestimmten Bereichen verschiedene Verbote, Beschränkungen und Duldungspflichten festgelegt werden können.

Bei Ausbaumaßnahmen sind natürliche Rückhalteflächen zu erhalten, das natürliche Abflussverhalten nicht wesentlich zu verändern, naturraumtypische Lebensgemeinschaften zu bewahren und sonstige erhebliche nachteilige Veränderungen des natürlichen oder naturnahen Zustand des Gewässers zu vermeiden oder, soweit dies möglich ist, auszugleichen (§ 31 Abs. 5 WHG).

Dem Schutz vor Hochwassergefahren dienen insbesondere die Genehmigungsvorbehalte gemäß Art. 59 Abs. 1 und Art. 61h Abs. 1 BayWG.

Die mit dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt verbundenen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind unter Beachtung dieser Prämissen wie folgt zu beurteilen:

2.4.4.1 Oberflächengewässer

Das auf der Fahrbahn anfallende belastete Oberflächenwasser wird gesammelt und über die vorgesehenen Regenrückhalte- und Absetzbecken den Vorflutern zugeleitet. Durch diese Vorreinigungseinrichtungen und nicht zuletzt aufgrund der Selbstreinigungskraft der Vorfluter wird der Gefahr einer Verschmutzung vorgebeugt, sodass die jedenfalls denkbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die Oberflächengewässer in qualitativer Hinsicht allenfalls als mittel zu bewerten sind. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass in diesem Abschnitt nun erstmals Abwassereinrichtungen geschaffen werden, die dem derzeitigen Stand der Technik entsprechen. Positiv schlägt weiterhin zu Buche, dass den Regenrückhaltebecken im Hinblick auf Hochwasserspitzen bei Starkregenereignissen eine nicht zu gering einzuschätzende Pufferwirkung zukommt. Vorstehende Bewertung gilt daher auch im Hinblick auf die durch zusätzliche Versiegelung veränderten Abflussverhältnisse und die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Vorfluter Sambach, Haselbach und Ebrach sowie die diesen zufließenden Gräben. Etwaigen hydraulischen Problemen im Hinblick auf den Drosselabfluss der Regenrückhaltebecken wird durch die Nebenbestimmungen A 7.3 wirksam begegnet, sodass die zu erwartenden Auswirkungen auch in hydraulischer Hinsicht nicht als hoch einzustufen sind.

2.4.4.2 Grundwasser

Die im Untersuchungsgebiet gelegenen Wasserschutzgebiete werden durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 nicht unmittelbar betroffen (vgl. C 2.3.1.5.2 und C 2.3.2.4.2). Lediglich das Grundwassereinzugsgebiet sowie etwaige potenzielle Grundwasseranstrombereiche der Wasserschutzgebiete könnten beeinträchtigt werden. Weiterhin sind negative Einflüsse auf das Grundwasservorkommen durch Überbauung und Versiegelung von ca. 7,5721 ha Fläche insofern möglich, als hierdurch die Grundwasserneubildung verhindert oder beeinträchtigt wird. Diesen Be-

eintrüchtigungen ist angesichts des Mangels an natürlichen Wassergewinnungsmöglichkeiten im fränkischen Keupergebiet ein hohes Gewicht zuzumessen.

Gefährdungen durch betriebs- oder unfallbedingten Eintrag von Schadstoffen (Tausalzölösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl etc.) für das Grundwasser werden durch die Anlage von neuen Absetz- und Regenrückhaltebecken mit Abscheideranlagen im Vergleich zur bestehenden Situation erheblich gemindert, sodass vor dem Hintergrund der vorliegenden Erkenntnisse allenfalls die Annahme einer mittleren Bewertung gerechtfertigt ist.

2.4.5 Schutzgut Luft

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen (§ 3 Abs. 1 BImSchG) auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete, so weit wie möglich vermieden werden. Zudem ist in Gebieten, in denen die in Rechtsverordnungen nach § 48 a Abs. 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden, bei der Abwägung der betroffenen Belange die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität als Belang zu berücksichtigen (vgl. § 50 BImSchG). Schädliche Umwelteinwirkungen sind insbesondere dann als gegeben anzusehen, wenn sich Überschreitungen der Immissionswerte der 22. BImSchV bzw. der Orientierungswerte TA Luft und der VDI-Richtlinie 2310 ergeben.

Die unmittelbaren Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf das Schutzgut Luft beschränken sich, soweit sie, gemessen an den fachgesetzlichen Bewertungsgrundlagen, als erheblich angesehen werden können, auf einen räumlich eng begrenzten Bereich (vgl. C 2.3.2.5). Sie werden daher - unter Einbeziehung der Wechselwirkungen mit den Schutzgütern Mensch und Boden (vgl. C 2.3.2.1.2 und C 2.3.2.3 dieses Beschlusses) - als mittel bewertet, da auch Schadstoffbelastungen unterhalb der Immissionsgrenzwerte zu berücksichtigen sind (vgl. § 50 S. 2 BImSchG). Da die unmittelbar an die Fahrbahn angrenzenden Flächen nicht dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, rechtfertigt sich eine mittlere bis hohe Bewertung in Abhängigkeit von der jeweiligen Entfernung (vgl. auch C 2.4.1.2).

2.4.6 Schutzgut Klima

Für die Bewertung der unter C 2.3.2.6 dieses Beschlusses aufgezeigten voraussichtlichen Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf das Schutzgut Klima fehlt es an fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäben. Die Bewertung muss sich daher - soweit die Auswirkungen überhaupt quantifizierbar sind - auf allgemeine oder spezifische Sachverständigenaussagen stützen.

Bei den dargestellten vorhabensbedingten Auswirkungen auf das Klima handelt es sich um lokalklimatische Veränderungen im Umfeld der geplanten Straße. Großräumige Beeinträchtigungen des Klimas sind hingegen nicht zu erwarten bzw. nicht

dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben zuzurechnen und finden deshalb auch keine Berücksichtigung in der nachfolgenden Bewertung.

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

2.4.7 Schutzgut Landschaft

Der Bewertung der Eingriffe in das Schutzgut Landschaft werden folgende umweltbezogene Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze sowie sonstige fachbezogene Unterlagen zu Grunde gelegt:

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

Dabei wird davon ausgegangen, dass eine mögliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes u.a. wesentlich davon abhängt, inwieweit sich die Trasse in das natürliche Gelände einfügt und an den vorhandenen Gegebenheiten und Strukturen orientiert. Außer den rein technisch geprägten Elementen wie Brücken und Lärmschutzbauwerken stellen vor allem Damm- und Einschnittsstrecken Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild dar.

Es ist davon auszugehen, dass eine Führung auf dem Damm aufgrund der größeren Einsehbarkeit und Fernwirkung allgemein optisch als noch störender empfunden wird als die Lage im Einschnitt. Deshalb wird in der vorgenommenen Bewertung den Dammstrecken eine größere Eingriffsintensität zugeordnet als den im Einschnitt geführten Streckenabschnitten. Bei der Höhe der Dämme bzw. der Tiefe der Einschnitte werden Schwellenwerte angenommen, die sich an menschlichen Maßstäben orientieren. Dabei entspricht der Wert von 1,5 m etwa der Augenhöhe des Menschen und der Wert von 5 m etwa zwei Geschosshöhen eines Gebäudes.

Den Begriffen "Sehr hoch - Hoch - Mittel" werden im Wesentlichen folgende Umweltauswirkungen zugeordnet:

a) Sehr hoch

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

b) Hoch

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

c) Mittel

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

Als sehr hohe Beeinträchtigung ist im verfahrensgegenständlichen Abschnitt ist der Verlust von insgesamt 5,3454 ha (zuzüglich 0,9039 ha vorübergehender Inanspruchnahme) Waldflächen anzusehen, wovon 2,1042 ha auf die Überbauung naturnaher Waldflächen entfallen.

Der von den PWC-Anlagen ausgehenden Fernwirkung kommt hohe Bedeutung zu. Dieses Ergebnis wird noch unterstützt durch die vorgesehenen Lärmschutzwände, die eine Höhe von zwei Metern und eine Länge von 240 m (PWC-Anlage Süd) bzw. 380 m (PWC-Anlage Nord) haben wird.

Eine hohe Beeinträchtigung der Landschaft resultiert auch aus den übrigen vorzunehmenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwällen und/oder -wänden. Diese Lärmschutzmaßnahmen erreichen Höhen bis zu neun Metern und sind rechts der BAB A 3 zum Schutze Langenbergs insgesamt 640 m lang und links der BAB A 3 zum Schutze Geiselwinds insgesamt 3.530 m lang.

Da auch die Minderungs-, Ausgleichsmaßnahmen in die Darstellung der Umweltauswirkungen einzubeziehen sind (§ 11 S. 1 UVPG) und die Bewertung auf der Grundlage dieser Darstellung zu erfolgen hat (§ 12 UVPG), ist festzuhalten, dass Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen geplant sind, die zur Einbindung des Vorhabens in die Landschaft beitragen sollen. Abgesehen davon wirken sich auch die Ausgleichsmaßnahmen für den Naturhaushalt positiv auf das Landschaftsbild aus. Insgesamt wird das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neu gestaltet. Da die vorstehende Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen noch ohne Rücksicht auf die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen getroffen ist, geht diese zugunsten der Umwelt von einer schlechteren Bewertungslage aus, als sie bei bzw. nach Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen eintreten wird. Infolgedessen ließe sich unter Einbeziehung der Vermeidungs-, Minimierungs-, Ausgleichsmaßnahmen sogar eine deutlich bessere Bewertung rechtfertigen.

2.4.8 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

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

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

Nach den vorliegenden Erkenntnissen ist jedoch eine Beeinträchtigung von Bodendenkmälern nicht zu erwarten. Für eventuell noch auftretende Funde treffen die Bestimmungen unter A 3.2.1 und A 3.9 die notwendigen Vorkehrungen.

2.5 Gesamtbewertung

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

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Rechtsgrundlage

Der Planfeststellungsbeschluss beruht auf § 17 ff. FStrG. Diese Regelungen erschöpfen 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 Stadtentwicklung unter Beteiligung anderer Stellen Planung und Linienführung der Bundesfernstraßen;
- zweitens bedarf die straßenrechtliche Planung einer - auch vor Art. 14 GG standhaltenden - Rechtfertigung;
- drittens muss sich die Planung an dem im Bundesfernstraßengesetz und den in anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden zwingenden materiellen Rechtssätzen (Planungsleitsätzen) ausrichten;
- viertens steht alles, was die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung dieser rechtlichen Anforderung entscheidet, unter jenen Beschränkungen, die sich aus den Anforderungen des Abwägungsgebotes ergeben (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.02.1975, Az. 4 C 21.74, DVBl. 1975, 713; Zeitler, a.a.O.).

3.2 Rechtswirkungen der Planfeststellung

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

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

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

Mit dem Planfeststellungsbeschluss wird der Plan festgestellt und über Einwendungen entschieden (Art. 74 Abs. 1 S. 1 und Abs. 2 S. 1 BayVwVfG). Dem Träger des Vorhabens sind Vorkehrungen oder die Errichtung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind (Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG). Unter den Begriff des Allgemeinwohls fallen alle öffentlichen Belange, die von der Rechtsordnung als schützenswerte Interessen anerkannt sind (Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 74 Rdnr. 113). Nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer liegen nicht nur vor, wenn in geschützte Rechtspositionen oder Rechte Dritter eingegriffen wird oder entsprechende Gefährdungen vorliegen, sondern auch dann, wenn es sich um Belästigungen handelt, die den Betroffenen mit Rücksicht auf die Qualität des Gebiets, die konkreten tatsächlichen Verhältnisse, die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit usw. billigerweise nicht ohne Ausgleich zugemutet werden können. Ob ein solcher Nachteil erheblich ist, ist danach zu beurteilen, ob er angesichts der Schutzbedürftigkeit und Schutzwürdigkeit der Rechte oder Rechtsgüter, auf die er sich auswirkt, den Betroffenen noch zugemutet werden kann, ohne dass Schutzvorkehrungen angeordnet werden oder eine Entschädigung (Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG) erfolgt. Es muss sich um Nachteile handeln, die nach den Grundsätzen der Güterabwägung

auch unter Berücksichtigung des Zwecks und der Bedeutung der geplanten Anlage für die Allgemeinheit oder Dritte und der plangegebenen Vorbelastung des Gebiets billigerweise noch zumutbar ist. Soweit die Zumutbarkeit gesetzlich geregelt ist, hat sich die Planfeststellungsbehörde daran zu halten. Fehlen nähere Regelungen hinsichtlich der Zumutbarkeit von Auswirkungen, ist die Zumutbarkeitsgrenze im konkreten Fall nach den Umständen des Einzelfalls zu bestimmen.

3.3 Planungsermessen

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

Das Abwägungsgebot verlangt, dass

- erstens überhaupt eine Abwägung stattfindet,
- zweitens, dass in die Abwägungen an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss,
- drittens die Bedeutung der betroffenen Belange nicht verkannt wird und
- viertens der Ausgleich zwischen den Belangen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange nicht außer Verhältnis steht (vgl. grundlegend BVerwG, Urteil vom 14.02.1975, Az. 4 C 21.74, DVBl. 1975, 713).

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

3.4 Linienführung

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

3.5 Planrechtfertigung

Voraussetzung einer jeden planerischen Entscheidung ist die Rechtfertigung des Vorhabens, da es in die individuellen Rechtspositionen Dritter eingreift und Grundlage der zur Ausführung des Planes etwa notwendig werdenden Enteignungen ist. In diesem Sinne ist eine Straßenplanung gerechtfertigt, wenn für das Vorhaben nach Maßgabe der allgemeinen Ziele der jeweiligen Straßengesetze ein Bedürfnis

besteht, die Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit der Fall, sondern bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 182).

3.5.1 Bedarfsplan

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt ist im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der nach § 1 Abs. 1 S. 2 FStrAbG (zuletzt geändert durch das 5. FStrAbÄndG vom 04.10.2004, BGBl. I S. 2574) dem FStrAbG als Anlage beigefügt ist, enthalten und dort als "vordringlicher Bedarf" ausgewiesen.

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

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

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

3.5.2 Planrechtfertigung nach allgemeinen Grundsätzen

Eine straßenrechtliche Planfeststellung findet - unabhängig von den vorstehenden Ausführungen - ihre Rechtfertigung aus allgemeinen verkehrlichen Überlegungen darin, dass sie mit den von dem einschlägigen Straßengesetz allgemein verfolgten

öffentlichen Belangen im Einklang steht und dass die geplante Maßnahme zur Verfolgung dieser Belange objektiv erforderlich ist (BVerwG, Urteil vom 22.03.1985, Az. 4 C 15/83, DVBl. 1985, 900).

3.5.2.1 Notwendigkeit der Maßnahme

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

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

Unter Zugrundelegung dieser Voraussetzungen ist die Planung für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt Fuchsberg bis östlich der Anschlussstelle Geiselwind gerechtfertigt. Gemessen an den o.g. Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes begegnet sie keinen Bedenken. Auch im Lichte der konkreten Situation ist die vorliegende Planung vernünftigerweise geboten. Die für das Vorhaben sprechenden Belange sind generell geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte und sonstige Belange zu überwinden. Darauf wird näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange einzugehen sein.

3.5.2.2 Funktion im Straßennetz, Verkehrsbelastung und Verkehrsentwicklung

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

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

soll somit für die Gemeinde und die Bürger entlang der Trasse zu einer diesbezüglichen Entlastung führen.

Der durchschnittliche tägliche Verkehr betrug bei der amtlichen Straßenverkehrszählung 2005 für den Planfeststellungsabschnitt zwischen den Anschlussstellen Wiesentheid und Geiselwind 58.638 Kfz/24 h und zwischen den Anschlussstellen Geiselwind und Schlüsselfeld 57.732 Kfz/24 h.

Aufgrund der nach der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 05.07.2007 bis zum Prognosehorizont 2020 zu erwartenden Verkehrszunahme ist zwischen den Anschlussstellen Wiesentheid und Geiselwind mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 72.600 Kfz/24 h zu rechnen. Der hierbei ermittelte Lkw-Anteil beträgt am Tag 17 % und in der Nacht 41,1 %. Zwischen den Anschlussstellen Geiselwind und Schlüsselfeld prognostiziert das Gutachten für das Jahr 2020 eine Verkehrsbelastung von 72.000 Kfz/24 h bei einem Lkw-Anteil von 17 % am Tag und 43,8 % in der Nacht. Laut einer ergänzenden Untersuchung zur Verkehrsprognose vom 16.07.2009 werden aufgrund der Wirtschaftskrise seit dem Jahr 2008 diese Belastungswerte, die für das Jahr 2020 prognostiziert sind, sogar erst im Jahr 2025 erreicht.

Durch den kontinuierlichen Anstieg des Verkehrsaufkommens, maßgeblich auch in Verbindung mit den Grenzöffnungen und dem EU-Beitritt der osteuropäischen Länder, ist die BAB A 3 bereits seit Jahren regelmäßig überlastet. Die Verkehrsverhältnisse sind gekennzeichnet durch häufige Staus und Behinderungen mit der Folge, dass Verkehre auf das nachgeordnete Straßennetz ausweichen und dort negative Auswirkungen (v.a. Lärm- und Luftschadstoffimmissionen) verursachen. Nach dem sechsstreifigen Ausbau und der damit verbundenen Erhöhung der Leistungsfähigkeit ist zu erwarten, dass sich der auf das nachgeordnete Straßennetz ausweichende Verkehr wieder auf die Autobahn zurückverlagert und die Ausweichrouten entsprechende Entlastungen verzeichnen werden.

Bereits mit den derzeitigen Verkehrsmengen ist gemäß RAS-Q 96, Bild 5, ein vierstreifiger Autobahnquerschnitt an der Leistungsgrenze und unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens nicht mehr zur Abwicklung der Verkehrsmengen geeignet. Nach dem HBS 2001 erreicht die Verkehrsqualität der bestehenden Strecke mit dem DTV 2005 für beide Fahrtrichtungen die Qualitätsstufen D / E und für die DTV Prognose 2020 bzw. 2025 nur die Qualitätsstufe F. Durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 soll im Planfeststellungsabschnitt für alle Anlagenteile die mindestens erforderliche Qualitätsstufe D nach HBS 2001 erreicht werden. Dies trägt auch in erheblichem Umfang zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Die Planung ist hinsichtlich des vorgesehenen Ausbaustandards vernünftigerweise geboten und planerisch gerechtfertigt (vgl. C 3.7.3).

Abgesehen von den vorstehenden Ausführungen zur Verkehrsprognose gilt es zu beachten, dass dem Wesen einer jeglichen Prognose zwingend ein gewisser Grad an Unsicherheit immanent ist. Exakte Maßstäbe für Zukunftsprognosen sind regel-

mäßig nicht vorhanden. Es kann bei der Überprüfung der vom Vorhabensträger vorgelegten Prognose daher nur darauf ankommen, ob der Sachverhalt zutreffend ermittelt worden ist, also die Daten zutreffend und vollständig erfasst worden sind, die die Grundlage für die Prognose bilden, ob ein Prognoseverfahren angewandt worden ist, welches die Aussage vermitteln kann und ob dieses Verfahren zutreffend angewandt worden ist. Schließlich muss das Ergebnis schlüssig sein (BVerwG, Urteil vom 07.07.1978, Az. 4 C 79.76, DVBl. 1978, 845).

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

3.5.2.3 Kosten-Nutzen-Analyse, Finanzierbarkeit

Der Aufnahme eines Straßenbauvorhabens in den Bedarfsplan liegt ebenso wie der Einstufung des Vorhabens als vordringlicher Bedarf eine bedarfsbezogene Kosten-Nutzen-Analyse des Gesetzgebers zugrunde. Die Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung für ein in den Bedarfsplan aufgenommenes Straßenbauvorhaben schließt es aus, im Planfeststellungsverfahren die zugrunde liegende Kosten-Nutzen-Analyse unbeachtet zu lassen und eine erneute Prüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses zu fordern (BVerwG, Urteil vom 18.06.1997, Az. 4 C 3/95, NVwZ-RR 1998, 292). Die Aufnahme in den Bedarfsplan schließt des Weiteren regelmäßig die Annahme der Finanzierbarkeit einer Straßenbaumaßnahme in absehbarer Zeit ein (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.03.2004, Az. 4 CN 4.03, DVBl. 2004, 957).

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

3.5.3 Projektalternativen zur Erreichung des Planziels

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

Die Notwendigkeit des Vorhabens ist indes auch nicht aus grundsätzlichen Erwägungen in Zweifel zu ziehen. Bei alternativen Verkehrskonzepten (wie der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs, verstärkter Ausbau des Schienennetzes und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene) geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Straßen zusätzlich Verkehr anziehen. Demgegenüber ist jedoch der Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier sechsstreifiger Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt Fuchsberg bis östlich Abschlussstelle Geiselwind) zu betonen. Innerhalb dieses Verfahrens ist kein Raum für eine Grundsatzdiskussion über die gegenwärtige oder künftige Verkehrspolitik. Es sind vielmehr die Gesetzesbindung der Verwaltung und das Prinzip der Gewaltenteilung (Art. 20 Abs. 2 und 3 GG) zu beachten.

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

Im Zusammenhang mit der Planrechtfertigung spielen auch eventuelle Planungsvarianten keine Rolle. Mit diesen hat sich die Planfeststellungsbehörde erst im Rahmen der Abwägung auseinanderzusetzen (vgl. Zeitler, BayStrWG, Rdnr. 129 zu Art. 38 m.w.N. zur Rechtsprechung). Auf Abschnitt C 3.7.2 dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen.

3.5.4

Zusammenfassung

Insgesamt lässt sich festhalten, dass das Vorhaben erforderlich ist, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Diese Aussage schließt auch die am nachgeordneten Straßennetz erforderlich werdenden Anpassungs- und/oder Verlegungsmaßnahmen (sog. notwendige Folgemaßnahmen) mit ein. Das bedeutet insbesondere, dass unter- bzw. überführte Straßen und Wege (z.B. die KT 15) an veränderte Über- und Unterführungsbauwerke anzupassen sind. Die St 2257 ist auch hinsichtlich der verkehrlichen Anforderungen an die veränderte Anschlussstelle anzugleichen. Ebenso gehört dazu, dass im Rahmen der verfahrensgegenständlichen Planung die Fußgängerunterführung von Bau-km 331+028 nach Bau-km 331+526 verlegt wird und an die neuen Gegebenheiten angepasst wird. Im Übrigen wird auf die Unterlage 7.2 Bezug genommen.

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt Fuchsberg bis östlich Anschlussstelle Geiselwind entspricht somit den allgemeinen Zielsetzungen des Fern-

straßengesetzes und ist aus den vorstehend genannten Gründen vernünftigerweise geboten.

3.6 Einhaltung der gesetzlichen Planungsleitsätze

Im Rahmen der Planung eines Straßenbauvorhabens bzw. einer Änderung sind weiterhin verschiedene gesetzliche Planungsleitsätze zu beachten. Diese ergeben sich aus dem Fernstraßengesetz und anderen für die straßenrechtliche Planung einschlägigen Vorschriften. Hierbei handelt es sich z.B. um die bereits im Rahmen der Planrechtfertigung angesprochenen gesetzlichen Vorschriften des FStrG, hinzu kommt insbesondere das naturschutzrechtliche Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Eingriffe zu unterlassen, sowie das Gebot, unvermeidbare Eingriffe auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Art. 6 a Abs. 1 S. 1 BayNatSchG).

Im vorliegenden Fall beachtet die Planung die vorliegenden Planungsleitsätze. Insbesondere werden die sich aus dem FStrG ergebenden Planungsleitsätze ebenso eingehalten, wie diejenigen des Naturschutzrechts. Wie noch auszuführen sein wird, kommt die vorliegende Planung mit der geringstmöglichen Beeinträchtigung von Natur und Landschaft aus und kompensiert unvermeidbare Eingriffe im Übrigen durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen. Auf den Erläuterungsbericht und die landschaftspflegerische Begleitplanung wird insoweit Bezug genommen (Unterlagen 1 und 12). Hinsichtlich der rechtlichen Würdigung wird auf die Ausführungen zu den einzelnen Themenbereichen im jeweiligen systematischen Zusammenhang unter C 3.7 dieses Beschlusses verwiesen.

3.7 Würdigung und Abwägung öffentlicher Belange

3.7.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

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

Der Schaffung einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur kommt im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrszunahme, bedingt durch geänderte Mobilitätsansprüche der Gesellschaft, die zunehmende Arbeitsteilung in der Wirtschaft sowie die Osterweiterung der Europäischen Union, besondere Bedeutung zu (LEP 2006, Grundsatz

B V 1.4.1). Die Bundesfernstraßen sollen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz für den weiträumigen Verkehr bilden. Um bei steigendem Verkehrsaufkommen ihre Aufgabe erfüllen zu können, sollen die Bundesfernstraßen erhalten, saniert und bedarfsgerecht ausgebaut werden. Für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der bestehenden europäischen Transversalen soll daher u.a. die BAB A 3 (Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg) vorrangig sechsstreifig ausgebaut werden (LEP 2006, Ziel B V 1.4.2).

In der Vierten Verordnung zur Änderung des Regionalplans der Region Würzburg (2) vom 14.01.2008 (RABl. 8/2008 vom 14.04.2008, S. 139 ff.) ist als raumordnerisches Ziel zur Verbesserung der Einbindung der Region in das überregionale Straßennetz ebenfalls festgeschrieben, dass die BAB A 3 in ihrem gesamten Verlauf in der Region durchgehend auf sechs Fahrstreifen ausgebaut werden soll (RP B IX 3.2).

Der Regionale Planungsverband Würzburg hat in seiner Stellungnahme vom 25.11.2008 mitgeteilt, dass er keine Einwendungen gegen den sechsstreifigen Ausbau im plangegegenständlichen Bereich erhebe. Er befürworte die Maßnahme vielmehr, die ausdrücklich dem Ziel B IX 3.2 des Regionalplanes der Region Würzburg (2) entspreche. Auch aus der Sicht der höheren Landesplanungsbehörde wurden keine Bedenken und Anregungen zu dem Ausbauvorhaben vorgebracht.

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

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

3.7.2 Planungsvarianten und Abschnittsbildung

3.7.2.1 Planungsvarianten

Im Rahmen der Abwägung ist auch zu prüfen, ob Planungsalternativen bestehen, gegen die bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit weniger Belange sprechen als gegen die beantragte Lösung. 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

hige 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).

Ernsthaft sich anbietende Alternativlösungen müssen bei der Zusammenstellung des abwägungserheblichen Materials berücksichtigt werden und mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und private Belange Eingang finden. Zu diesen in das Verfahren einzubeziehenden und zu untersuchenden Alternativen gehören neben den von Amts wegen ermittelten auch solche, die von dritter Seite im Laufe des Verfahrens vorgeschlagen werden. Die Planfeststellungsbehörde ist indes nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offenzuhalten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Auch im Bereich der Planungsalternativen braucht sie den Sachverhalt nur so zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Sie ist befugt, Alternativen, die sich aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem früheren Verfahrensstadium auszuschneiden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009, Az. 9 B 10.09, NVwZ 2009, 986, Rdnr. 5, m.w.N.).

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

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

punkte zu überwiegen (vgl. C 3.5.2). Die Null-Variante kommt somit mangels vergleichbarer Verkehrswirksamkeit nicht in Betracht, weil damit die Planungsziele nicht erreicht werden können (vgl. auch C 3.5.3).

Eine Beschreibung der untersuchten Varianten der Trassenführung und der Standortwahl der PWC-Anlagen findet sich in Unterlage 1, Ziff. 3 und 4.8, worauf hier ausdrücklich verwiesen wird. Bei dem Vorhaben handelt es sich um den Ausbau einer bestehenden Bundesautobahn. Der geplante bestandsorientierte Ausbau der BAB 3 bedingt keine Neuzerschneidungen oder Immissionswirkungen in bisher unbelasteten Gebieten. Vorhabensalternativen hinsichtlich der Trassenführung drängen sich somit unter Berücksichtigung des Gebots der Vermeidung bzw. Minimierung von Eingriffen in Natur und Landschaft nicht auf und wurden auch im Verlauf des Verfahrens nicht vorgebracht. Jede Neutrassierung würde erhebliche Nachteile nach sich ziehen (z.B. in den Belang Eingriffe in Natur und Landschaft, Flächenbedarf, Neuzerschneidung, Wirtschaftlichkeit).

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

3.7.2.2

Abschnittsbildung

Die Rechtsfigur der planungsrechtlichen Abschnittsbildung stellt eine richterliche Ausprägung des allgemeinen rechtsstaatlichen Abwägungsgebotes dar. Ihr liegt die Erwägung zu Grunde, dass angesichts vielfältiger Schwierigkeiten, die mit einer detaillierten Streckenplanung verbunden sind, ein planerisches Gesamtkonzept häufig nur in Teilabschnitten verwirklicht werden kann (BVerwG, Beschluss vom 05.06.1992, Az. 4 NB 21.92, NVwZ 1992, 1093).

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

1. AK Biebelried bis östlich Mainbrücke Dettelbach
2. östlich Mainbrücke Dettelbach bis westlich AS Wiesentheid
3. westlich AS Wiesentheid bis Fuchsberg
4. Fuchsberg bis östlich AS Geiselwind
5. östlich AS Geiselwind bis Aschbach
6. Aschbach bis östlich AS Schlüsselfeld
7. östlich AS Schlüsselfeld bis westlich AS Höchststadt-Nord
8. westlich AS Höchststadt-Nord bis östlich AS Höchststadt-Ost
9. östlich AS Höchststadt-Ost bis nördlich TR Aurach
10. nördlich TR Aurach bis AK Fürth/Erlangen

Die Aufteilung in o.g. Planfeststellungsabschnitte ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen, lässt keine Sachfragen offen und hat eine

eigene Planrechtfertigung (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.06.1992, Az. 4 B 1-11/92, NVwZ 1993, 572).

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

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

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

Der vorliegende Bauabschnitt weist auch eine eigene Planrechtfertigung auf, die allerdings vor dem Hintergrund der beabsichtigten und zum Teil bereits in Realisierung begriffenen Gesamtplanung gesehen werden muss (BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 5.04, DVBl. 2005, 908 m.w.N.). Auch für den Fall, dass sich die Verwirklichung der Gesamtplanung verzögern oder diese Planung teilweise aufgegeben werden sollte, ist der planfestgestellte Bauabschnitt planerisch sinnvoll. Er verfügt über eine selbständige Verkehrsfunktion, indem er auf einer Länge von 6,545 km zu einer Verflüssigung des Verkehrs im unmittelbaren Ausbaubereich und damit einer Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes beiträgt.

Der vorliegende Bauabschnitt ist ferner für sich verkehrswirksam. Die Entstehung eines Planungstorsos ist ausgeschlossen, weil lediglich eine Verbreiterung der bestehenden BAB A 3 um jeweils einen Fahrstreifen je Richtung erfolgt. Selbst wenn am Ende des Planfeststellungsabschnittes die sechs Fahrstreifen wieder auf vier zusammengeführt werden müssten, ändert dies an der Verkehrswirksamkeit nichts.

Eine Verkürzung des Rechtsschutzes für Betroffene in anderen Abschnitten tritt hierdurch nicht ein, da der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 in diesem Abschnitt nach einem vorhandenen einheitlichen Konzept erfolgt und übergreifende unabdingbare Bindungen nicht eintreten. Selbst wenn sich eine Planung aufgrund neuerer Erkenntnisse im Nachhinein als verfehlt darstellen sollte, dürfte sie nicht alleine deswegen fortgesetzt werden, weil sie an einen vorangehenden Teilabschnitt anschließt. Denn auch die Betroffenen der noch fehlenden Nachbarabschnitte haben Anspruch auf eine möglichst optimale Straßenplanung, der in den dortigen Planfeststellungsverfahren entsprechend zu prüfen und abzuwägen ist. Die Gesamtkonzeption des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 wird jedenfalls, soweit er hier von Belang ist, in die Abwägung eingestellt.

3.7.3 Ausbaustandard

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

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entsprechen auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS" und weiteren einschlägigen Richtlinien. Die dort dargestellten verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Die in den Richtlinien vorgesehenen technischen Ausbauparameter bringen jedoch die anerkannten Regeln für die Anlagen von Straßen zum Ausdruck. Eine Straßenplanung, die sich an deren Vorgaben orientiert, wird insoweit nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen (BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, Az. 9 A 33.02, NVwZ 2003, 1120). Solche besonderen Umstände sind weder ersichtlich noch geltend gemacht worden. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

3.7.3.1 Trassierung

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

Folgende Zwangspunkte waren zu berücksichtigen:

- Anschluss an die bestehende BAB A 3 in ihrer Lage und Höhe
- bestehende Anschlussstelle Geiselwind
- bestehende unterführte bzw. überführte Straßen und Wege mit den beidseitigen Anschlüssen
- Eingriffsminimierung aus ökologischen Belangen in dem nördlichen Talraum der Ebrach
- aktive Lärmschutzmaßnahmen für den Bereich Geiselwind Bau-km 327+920 bis 331+500
- aktive Lärmschutzmaßnahmen für den Bereich Langenberg Bau-km 328+915 bis 329+555

Die erforderlichen Haltesichtweiten sind für die BAB A 3 im gesamten Planungsabschnitt uneingeschränkt gewährleistet. Hierzu sind teilweise Aufweitungen des Mittelstreifens erforderlich. Wegen weiterer Einzelheiten wird auf den festgestellten Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Kapitel 4.1.5) verwiesen.

Das Polizeipräsidium Unterfranken legte in seinem Schreiben vom 10.12.2008 dar, dass sich die Notwendigkeit des sechsstreifigen Ausbaus der A 3 im vorliegenden 6,5 km langen Teilstück aus der stets steigenden Verkehrsbelastung ergebe. Die Kapazität für eine vierstreifige Bundesautobahn sei mit einem Durchschnittsverkehr von ca. 76.000 Fahrzeugeinheiten in Spitzenzeiten nicht mehr vereinbar. Die Dringlichkeit des Ausbaus sei durch die beteiligten Fachbehörden festgestellt worden und stehe auch zu keiner Diskussion. Der Ausbau dieses Teilbereichs erfolge durch eine Verbreiterung der bestehenden Trasse, sodass sich in Bezug auf das angrenzende Gelände keine wesentlichen Veränderungen ergeben. Im Streckenabschnitt der beiden Gemeinden Langenberg und Geiselwind werde dem Lärmschutz besonders Rechnung getragen, so dass künftig auch die 100 km/h-Beschränkungen zur Nachtzeit entfallen könnten. Gleichzeitig mit der Errichtung der Lärmschutzwände entfielen teilweise die Sicht der Fahrzeugführer auf den nahegelegenen Freizeitpark Geiselwind. Hier sei es in der Vergangenheit wiederholt zu Verkehrsunfällen gekommen, da Fahrzeugführer durch den Freizeitpark abgelenkt waren und aus Unachtsamkeit einen Auffahrunfall verursacht hätten. Einen besonderen Unfallschwerpunkt gebe es in diesem Bereich nicht zu verzeichnen. Die Verlegung der Anschlussstelle in südliche Richtung sei für die polizeilichen Belange nicht relevant. Der Ausbau des plangegenständlichen Teilstücks werde in dem bestehenden Gesamtkonzept sechsstreifiger Ausbau positiv gesehen.

Die vom Polizeipräsidium Unterfranken vorgetragenen Erwägungen (insbesondere zur Verkehrssicherheit) sprechen für die Ausgewogenheit der Planung.

3.7.3.2

Querschnitt

Der prognostizierte Anstieg des Verkehrs für das Jahr 2020 bzw. 2025 zwischen der Anschlussstelle Wiesentheid und der Anschlussstelle Geiselwind auf 72.600 Kfz/24 h und zwischen der Anschlussstelle Geiselwind und der Anschluss-

stelle Schlüsselfeld auf 72.000 Kfz/24 h erfordert für die BAB A 3 einen sechsstreifigen Querschnitt. Dem Ausbau im Planfeststellungsabschnitt liegt der Regelquerschnitt RQ 35,5 zugrunde. Die Breite des Mittelstreifens soll im gesamten Streckenabschnitt mindestens 4 m betragen, so dass sich ein Ausbauquerschnitt SQ 36 mit einer Kronenbreite von 36 m ergibt.

Aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung für die BAB A 3 ist ein Fahrbahnaufbau nach Bauklasse SV gemäß RStO 01 erforderlich. Es kommt eine Deckschicht zur Ausführung, die für die Lärmberechnung einen Korrekturwert DStrO von - 2 dB(A) gewährleistet.

Die Querschnitte der Ein- und Ausfahrrampen der Anschlussstelle Geiselwind richten sich nach der RAL-K-2 in Verbindung mit den AH-RAL-K-2, wobei die Querschnitte Q 1 und Q 4 dieser Richtlinien zur Anwendung kommen. Die Gesamtbreite des Querschnitts Q 1 beträgt 8,50 m, die des Querschnitts Q 4 10,50 m. Der Oberbau der Rampen wird in der Bauklasse II gemäß RStO 01 hergestellt.

Die St 2257 erhält dem Bestand entsprechend eine befestigte Fahrbahnbreite von 6,50 m. Im Einmündungsbereich der St 2257 zur BAB A 3 werden zur Abwicklung der prognostizierten Verkehrsmengen und des hohen Lkw-Anteils Linksabbiegespuren geplant. Der Oberbau wird ebenfalls dem Bestand entsprechend in Bauklasse I mit bituminöser Bauweise gemäß RStO 01 hergestellt.

An der Kreisstraße KT 15 und an der Ortsstraße "Scheinfelder Straße" sind im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus der A 3 keine baulichen Maßnahmen veranlasst. Deckenerneuerungen, die aufgrund Bauwerkserneuerungen erforderlich werden, erfolgen für die KT 15 in Bauklasse IV und für die Ortsstraße in Bauklasse III jeweils mit bituminöser Bauweise gemäß RStO 01, was auch dem Bestand entspricht.

Die von Bau-km 329+500 bis 330+000 parallel zur Autobahn verlaufende Gemeindeverbindungsstraße zwischen Geiselwind und Langenberg wird durch den sechsstreifigen Ausbau seitlich verdrängt. Sie erhält dem Bestand entsprechend eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,00 m mit einer Kronenbreite von 5,00 m. Der Oberbau wird dem Bestand entsprechend gemäß RLW 1999 für mittlere Beanspruchung mit Asphaltdeckschicht hergestellt.

Die anzupassenden Feld- und Waldwege erhalten dem Bestand entsprechen eine befestigte Fahrbahnbreite von 3,00 m und eine Kronenbreite von 4,50 m mit Ausnahme des öffentlichen Feld- und Waldweges bei Bau-km 331+080 bis Bau-km 331+517, der mit einer Fahrbahnbreite von 3,50 m und einer Kronenbreite von 5,0 m ausgeführt wird. Die Befestigung der Wege erfolgt nach RLW 1999 für mittlere Beanspruchung.

Damit entsprechen die Querschnitte der BAB A 3, der Anschlussstelle und der anzupassenden sonstigen Straßen und Wege den eingeführten technischen Regelwerken bzw. die Maßnahmen gewährleisten den Fortbestand des derzeitigen Aus-

baustandards der anzupassenden sonstigen Straßen und Wege (außerhalb der BAB A 3). Beides entspricht dem Erfordernis der Ausgewogenheit und dem Abwägungsgebot.

3.7.3.3 Anschlussstellen, Anpassungen und Änderungen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz

Die Genehmigungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst das Vorhaben als solches, d.h. alle zum Vorhaben gehörenden baulichen und sonstigen Anlagen. Notwendige Folgemaßnahme in diesem Sinne sind die Anpassungen von Einmündungen und die Änderungen im Wegenetz sowie die Anpassung der Anschlussstelle an die neue Situation. Durch den bestandsnahen Ausbau fallen die Anpassungen jedoch relativ gering aus.

Die unterführten Straßen und Wege werden nach Möglichkeit in ihrer Lage und Höhe beibehalten. Jedoch werden die von Bau-km 329+500 bis 330+000 parallel zur Autobahn verlaufende Gemeindeverbindungsstraße zwischen Geiselwind und Langenberg, der öffentliche Feld- und Waldweg zwischen Bau-km 330+886 und Bau-km 331+526 sowie der öffentliche Feld- und Waldweg zwischen Bau-km 331+080 und Bau-km 331+517 durch den sechsstreifigen Ausbau seitlich verdrängt.

Bedingt durch die Verbreiterung der BAB A 3 mit Trassenverschiebung wird die vorhandene Fußgängerunterführung nebst Bauwerk bei Bau-km 331+533 abgebrochen und als Rahmenbauwerk westlich des bestehenden Bauwerks bei Bau-km 331+526 neu erstellt.

Hinsichtlich der Einzelheiten sei auf Unterlagen 1, 7.1 und 7.2 verwiesen und Bezug genommen. Bezüglich der vom Bayerischen Bauernverband und von einzelnen Einwendungsführern vorgetragene Bedenken bezüglich der Anschlussstelle wird auf C 3.7.8.1 und C 3.8.2 (insbesondere C 3.8.2.23) dieses Beschlusses verwiesen. Diese Bedenken sind jedoch nicht imstande, die Ausgewogenheit der vorliegenden Planung grundlegend in Frage zu stellen.

3.7.3.4 Parkplätze und Rastanlagen

Zum Ausbaustandard rechnet auch die Ausstattung (Anzahl und Dimensionierung) der Autobahn mit Parkplätzen bzw. Rastanlagen.

Die vorhandenen Parkplätze "Steigerwaldhöhe" und "Schloßacker" werden aufgelassen und überbaut bzw. renaturiert. Dafür entstehen bei Bau-km 326+850 (Süd) und bei Bau-km 327+500 (Nord) zwei neue PWC-Anlagen. Die südliche PWC-Anlage erhält 29 Lkw-Stellplätze, 5 Bus-Stellplätze, 3 Parkplätze für Pkw mit Anhänger, 35 Pkw-Stellplätze und 2 Behinderten-Stellplätze. Die nördliche PWC-Anlage wird 29 Lkw-Stellplätze, 5 Bus-Stellplätze, 4 Parkplätze für Pkw mit Anhänger, 35 Pkw-Stellplätze und 2 Behinderten-Stellplätze bereitstellen.

Die Bemessung der Stellplätze sowie der Fahrgassen erfolgt nach den "Vorläufigen Hinweisen zu den Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen (VHRR)".

Das Polizeipräsidium Unterfranken bemerkte in seinem Schreiben vom 10.12.2008, dass die beiden bestehenden Parkplätze teilweise rekultiviert bzw. beim Neubau zweier PWC-Anlagen überbaut würden. Die Gesamtsituation für Rast suchende Fahrzeugführer werde somit verbessert. Es regte an, dass grundsätzlich bestehende Parkplätze so umgestaltet werden sollten, dass diese für die Polizei weiterhin als Kontrollörtlichkeiten, Abstellflächen für Verunfallte oder liegengebliebene Fahrzeuge sowie für Verkehrsüberwachungen genutzt werden könnten. Beim Bau bzw. der Ausgestaltung der PWC-Anlage in Richtung Nürnberg wäre eine Kontrollmöglichkeit für Schwerfahrzeuge wünschenswert. Insbesondere sollte hier an eine ausreichende Beleuchtung sowie an einen Stromanschluss für die Polizei gedacht werden. Nach Erstellung dieser PWC-Anlagen sollte eine Einzäunung des Areals erfolgen, da sich die Parkplätze in Ortsnähe befänden und dadurch einer sich ergebenden "Kleinkriminalität" und auch der Beeinträchtigung der Rast suchenden Verkehrsteilnehmer durch "Spanner" vorgebeugt werden könnte.

Der Vorhabensträger erläuterte hierauf in seinem Schreiben vom 08.04.2009 zu seinem Parkplatzkonzept, dass im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 die vorhandenen kleinen Parkplätze aufgelassen und durch Parkplätze mit WC-Anlagen ersetzt würden. Die bestehenden Parkplätze würden weitestgehend durch die neue verbreiterte Fahrbahn überbaut bzw. lägen bei asymmetrischer Verbreiterung zu weit von der neuen Trasse entfernt. Deshalb sei der Inhalt der Standorte überwiegend planerisch nicht möglich. Bei den in Planung befindlichen Ausbauabschnitten vom Autobahnkreuz Biebelried bis östlich Schlüsselfeld sei (vorbehaltlich der Zustimmung des Bundes) vorgesehen, die bestehenden Parkplätze, der hier nicht verfahrensgegenständlichen Nachbarabschnitten, bei Betr.-km 318,4 Fahrtrichtung Nürnberg und bei Betr.-km 346,1 Fahrtrichtung Frankfurt zu erhalten. Die Anbindung der für Polizeikontrollstellen aufrechterhaltenen Parkplätze erfolge hinsichtlich Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen, Radien, Ausrundungen und Querneigungen nicht regelgerecht wie bei PWC-Anlagen. Es erfolge lediglich eine Anpassung der bestehenden Rampen an die künftigen Verhältnisse mit aufgeweiteten Standstreifen. Im plangegegenständlichen Abschnitt würden zwei neue PWC-Anlagen errichtet.

Der Vorhabensträger trug weiterhin richtigerweise vor, dass die plangegegenständlichen PWC-Anlagen je Seite eine Fläche für Schwertransporte erhält. Weitere Ausstattungen und Ausgestaltungen der Flächen für polizeiliche Kontrollen seien seitens des Vorhabensträgers nicht vorgesehen. Die von der Polizei erhobene Forderung zu den notwendigen Ausstattungen und Ausgestaltungen können beim sechsstreifigen Ausbau vom Vorhabensträger berücksichtigt werden. Voraussetzung hierfür ist nach den zutreffenden Ausführungen des Vorhabensträgers eine Finanzierung durch den Freistaat Bayern. Die näheren Abstimmungen mit der Polizei und

gegebenenfalls dem Bundesamt für Güterverkehr sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Ausführungsplanung zu führen.

Der Vorhabensträger erläuterte zudem zu Recht, dass im Bereich der geplanten PWC-Anlage bereits jetzt Wildschutzzäune vorhanden sind. Diese werden auch nach dem Ausbau der BAB A 3 wieder errichtet und um die PWC-Anlagen gezogen. Die Errichtung der Wildschutzzäune ist jedoch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu regeln.

Gesamtbetrachtend ist die Planung damit auch insoweit ausgewogen und verhältnismäßig. Auch die vom Bayerischen Bauernverband (C 3.7.8.1) und von diversen Einwendungsführern (vgl. die einzelnen Einwendungen unter C 3.8.2) vorgetragenen Bedenken bezüglich der Notwendigkeit der PWC-Anlagen vermögen diese Einschätzung nicht zu ändern.

3.7.4

Immissionsschutz

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

Der Maßstab zur Bewertung, ob schädliche Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Schadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben, ergibt sich aus dem Immissionsschutzrecht, insbesondere aus § 3 Abs. 1 und §§ 41 ff. BImSchG (Kopp/Ramsauer, VwVfG, Rdnr. 114 ff. zu § 74). Daraus folgt, dass die Zumutbarkeitsgrenze dann nicht überschritten wird, wenn die Grenzwerte der Verordnungen und technischen Regelwerke, die zur Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkung i.S.d. § 3 Abs. 1 BImSchG vorliegen, eingehalten werden. Gleichwohl sind auch Beeinträchtigungen, die unterhalb der Zumutbarkeitsgrenze liegen, bei der Abwägung zu berücksichtigen (st. Rspr., vgl. z.B. BVerwG, Urteil vom 23.11.2005, Az. 9 A 28.04, NVwZ 2006, S. 331 ff.; Kopp/Ramsauer, VwVfG, Rdnr. 116 zu § 74).

3.7.4.1

Trassierung (§ 50 BImSchG)

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

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

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

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

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

3.7.4.2

Lärmschutz

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

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

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

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

3.7.4.2.1

Rechtsgrundlagen

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV vorzunehmen. Beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen ist sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, hervorgerufen werden (§ 41 Abs. 1 BImSchG). Als erheblich sind die Einwirkungen anzusehen, die - unabhängig davon, ob der Gewährleistungsgehalt der Art. 2 und 14 GG berührt ist - die Grenzen des Zumutbaren überschreiten. Die danach maßgebliche Zumutbarkeitsschwelle wird durch die in der 16. BImSchV bestimmten Grenzwerte normiert, die nach der Schutzwürdigkeit und der Schutzbedürftigkeit der durch Verkehrslärm betroffenen Anlagen und Gebiete variieren (§ 43 Abs. 1 S. 1 BImSchG; vgl. BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, Az. 4 CN 5.98, DÖV 1999, S. 730, 731). Die Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV im Regelfall abschließend erfolgt (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 13.03.1996, Az. 5 S 1743/95, VBIBW 1996, 423).

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung und den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode für das Prognosejahr 2020 bzw. 2025 ermittelt.

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

Der nach der 16. BImSchV zu ermittelnde Beurteilungspegel bezieht sich ausschließlich auf die zu auszubauende Bundesautobahn. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen, die auf den Immissionsort einwirken, zu bilden (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9.95, NVwZ 1996, 1003; Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 5.04, NVwZ 2005, S. 808, 809). Lärm, der nicht gerade auf der zu bauenden oder zu ändernden Straße entsteht, wird von den Regelungen der 16. BImSchV nicht erfasst (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, S. 1154, 1159; BVerwG, Beschluss vom 11.11.1996, Az. 11 B 65.96, BayVBl. 1997, S. 215, 216). Da es sich vorliegend um die wesentliche Änderung einer Straße handelt, die gemäß § 1 Abs. 2 dem Anwendungsbereich der 16. BImSchV unterfällt, kommt eine Überlagerung der Beurteilungspegel mit Pegeln

bestehender Straßen grundsätzlich nicht in Betracht. Allerdings dürfen ein bereits vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbelastung nicht zu einer Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums (durch Überschreiten der sog. "Enteignungsschwelle") beinhaltet (vgl. hierzu C 3.7.4.2.3.7 und auch schon C 2.4.1.1).

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

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

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

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

Für lediglich im Flächennutzungsplan ausgewiesene, noch unbebaute Gebiete, für die keine 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 bauplanungsrechtliche 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, be-

steht kein Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem Straßenbaulastträger, selbst wenn im Fall einer späteren Bebauung mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu rechnen wäre (vgl. zum Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen aber die Einwendung unter C 3.8.2.17).

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

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

3.7.4.2.2

Lärmberechnung

Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zu Grunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Grundlage der Berechnung, die gemäß RLS-90 durchgeführt wurde, ist die von Prof. Dr. Kurzak in der Verkehrsuntersuchung "Autobahn A 3, Nürnberg - Würzburg" vom 05. Juli 2007 für den verfahrensgegenständlichen Planungsabschnitt ermittelte Verkehrsbelastung. Laut einer ergänzenden Untersuchung zur Verkehrsprognose vom 16.07.2009 werden aufgrund der Wirtschaftskrise seit dem Jahr 2008 die dort ermittelten Belastungswerte, die für das Jahr 2020 prognostiziert sind, sogar erst im Jahr 2025 erreicht.

Bei der Berechnung der Beurteilungspegel wurden daher nachfolgend genannte Ausgangsdaten zu Grunde gelegt:

durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, bezogen auf das Prognosejahr 2020 (DTV 2020) zwischen den Anschlussstellen Wiesentheid und Geiselwind	72.600 Kfz/24 h
Lkw-Anteil (Anteil der Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t) am Tag (DTV) zwischen den Anschlussstellen Wiesentheid und Geiselwind	17,0 %
Lkw-Anteil (Anteil der Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t) in der Nacht (DTV) zwischen den Anschlussstellen Wiesentheid und Geiselwind	41,1 %
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, bezogen auf das Prognosejahr 2020 (DTV 2020) zwischen den Anschlussstellen Geiselwind und Schlüsselfeld	72.000 Kfz/24 h

Lkw-Anteil (Anteil der Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t) am Tag (DTV) zwischen den Anschlussstellen Geiselwind und Schlüsselfeld	17,0 %
Lkw-Anteil (Anteil der Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t) in der Nacht (DTV) zwischen den Anschlussstellen Geiselwind und Schlüsselfeld	43,8 %
zu Grunde gelegte Pkw-Geschwindigkeit auf der Autobahn	130 km/h
zu Grunde gelegte Geschwindigkeit für Lkw auf der Autobahn	80 km/h

Bei der Berechnung wurde berücksichtigt, dass im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 ein Straßenbelag zur Anwendung kommt, der die Annahme einer Lärmreduzierung von $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$ rechtfertigt. (vgl. Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV, Fußnote zu Tabelle B). Die Anforderungen an die lärmindernden Eigenschaften des zu verwendenden Belages und dessen Einbau werden in Nebenbestimmung A 3.3.1 dieses Beschlusses festgesetzt. Auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.3 wird ergänzend verwiesen.

Die unter Beachtung der vorstehenden Gesichtspunkte durchgeführten schalltechnischen Berechnungen haben ergeben, dass umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind. Im Detail sind die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen in der Unterlage 11.1, Kapitel 4.2 bis 4.5 sowie im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Kapitel 5.1) beschrieben. Darauf wird Bezug genommen.

Bei Zugrundelegung der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwälle und/oder -wände) werden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV tagsüber an allen schutzwürdigen Anwesen im Einwirkungsbereich der Ausbaumaßnahme eingehalten.

Zu Überschreitungen der Nachtgrenzwerte bis zu 2 dB(A) kommt es an drei Immissionsorten in der Ortslage Langenberg und 59 Immissionsorten in Geiselwind zum Prognosehorizont 2020 bzw. 2025 auf. Des Weiteren kommt es zu Überschreitungen der Nachtwerte bis zu 5 dB(A) auf dem Campingplatz "Zur alten Schleifmühle", sowie in den Außenbereichen Theuerleinsmühle, Schleifmühle, Weingartsmühle und in der Freizeitanlage des Bayerischen Jugendrotkreuzes. Für Campingplätze ist die Schutzbedürftigkeit regelmäßig entsprechend derjenigen für Dorf- und Mischgebiete zu beurteilen (OVG Lüneburg, Urteil vom 15.04.1993, Az. 7 K 3383/92, VkB1. 1996, 543). Die Schutzbedürftigkeit der übrigen im Außenbereich gelegenen Anwesen entspricht gemäß § 2 Abs. 2 S. 2 i.V.m. Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV ebenfalls der in einem Kern-, Dorf- oder Mischgebiet gelegenen baulichen Anlage.

Für diese Immissionsorte mit Pegelüberschreitungen der Nachtwerte sind, soweit möglich, passive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Einbau von Schallschutzfenstern) an den betroffenen Gebäudefassaden vorgesehen (A 3.3.3 sowie C 3.7.4.2.3.2.4).

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

3.7.4.2.3 Überprüfung der Lärmberechnungen und Lärmschutzmaßnahmen

3.7.4.2.3.1 Lärmberechnung und aktive Lärmschutzmaßnahmen

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist an den vom Vorhabensträger vorgenommenen schalltechnischen Berechnungen sowie am vorgesehenen Lärmkonzept und der Richtigkeit der diesbezüglichen Ergebnisse nicht zu zweifeln ist. Diese Einschätzung ergibt sich für die Planfeststellungsbehörde aus den nachfolgenden Ausführungen, insbesondere den überzeugenden Einschätzungen des Vorhabensträgers aber auch des Bayerischen Landesamtes für Umwelt. Die Notwendigkeit, einen gutachterlich aufgehellten Sachverhalt weiter zu erforschen, muss sich der Planfeststellungsbehörde u.a. nur dann aufdrängen, wenn das vorhandene Gutachten unvollständig, widersprüchlich oder aus sonstigen Gründen nicht überzeugend ist, wenn es auf unzutreffenden Annahmen beruht oder durch substantiierte Einwände eines Beteiligten oder durch die übrige Ermittlungstätigkeit der Planfeststellungsbehörde ernsthaft die Frage gestellt erscheint (BVerwG, Beschluss vom 23.02.1994, Az. 4 B 35.94, DVBl. 1994, 763). Solche Gründe sind nicht ersichtlich. Die der Lärmberechnung zugrunde gelegte Verkehrsprognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Die Prognose bezieht sich auf das Jahr 2020. Laut einer ergänzenden Untersuchung zur Verkehrsprognose vom 16.07.2009 werden aufgrund der Wirtschaftskrise seit dem Jahr 2008 die dort ermittelten Belastungswerte, die für das Jahr 2020 prognostiziert sind, sogar erst im Jahr 2025 erreicht. Der Prognosezeitraum ist auch deshalb nicht zu beanstanden. Eventuelle Verkehrsverlagerungen sowie auch zusätzlicher neuer Verkehr und damit auch Mehrverkehr infolge der Steigerung der Leistungsfähigkeit der BAB A 3 insgesamt sind in die Prognosezahlen eingeflossen und werden bei der Berechnung berücksichtigt. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Verkehrsuntersuchung daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Von der Prognose war daher auszugehen.

Bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass durch diese Straße keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG). In solchen Fällen ist grundsätzlich durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes (Anlagen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind, vgl. Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG) sicherzustellen, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Dies gilt jedoch nicht, soweit die Kosten der Maßnahmen für den aktiven Schallschutz außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 BImSchG, Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG; vgl. auch A 3.3.3).

Im Detail sind die Maßnahmen, die einen positiven Effekt für den Lärmschutz haben, in den Unterlagen 1, 7.1 und 7.2 sowie in Unterlage 11.1 beschrieben. Die im Einzelnen überprüften Immissionsorte sind in der Anlage zu Unterlage 11.1 (Ergebnistabelle) aufgeführt und in der festgestellten Unterlage 11.2 planlich dargestellt.

Durch die umfangreichen aktiven Schallschutzmaßnahmen werden an allen Wohngebäuden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für den Tag unterschritten. Jedoch kommt es trotz der aktiven Lärmschutzmaßnahmen zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für die Nacht (vgl. bereits C 3.7.4.2.2).

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

3.7.4.2.3.1.1 Schalltechnische Berechnungen des Vorhabensträgers

Die schalltechnischen Berechnungen und das Lärmschutzkonzept wurden vom Bayerischen LfU überprüft. Dabei haben sich keine Bedenken gegen die geplante Maßnahme ergeben.

In seinem Schreiben vom 29.01.2009 erklärte das LfU sein Einverständnis mit den Berechnungen des Vorhabensträgers und den geplanten Maßnahmen. Aus Sicht des LfU erscheint das Lärmschutzkonzept ausgereift. Anhand der vom Vorhabensträger überlassenen Unterlagen habe das LfU die von der Autobahn zu erwartenden Verkehrsgeräusche, die auf autobahnahe Siedlungsgebiete einwirken, mit eigenen Berechnungen mit dem Rechenprogramm CadnaA Vers 3.7 nach dem Berechnungsverfahren der RLS-90 ermittelt. Das LfU habe für die Berechnungen ein Geländemodell mit Lage der Gebäude und Immissionspunkte aus den digitalen Karten des Bayerischen Landesamtes für Vermessung und Geodäsie entwickelt, um die Einflüsse eines bewegten Geländes und der Meteorologie auf die Schallausbreitung zu berücksichtigen. Den künftigen Verlauf der A 3 im Gelände sowie die geplanten Abschirmanlagen habe es aus den Höhen- und Lageplänen des Vorhabensträgers entnommen. Grundlage der Schallberechnungen seien weiterhin die projektbezogenen Verkehrsdaten aus dem Gutachten von Prof. Kurzak gewesen. In den Berechnungen sei eine um ca. 30 % höhere Verkehrsbelastung im Nachtzeitraum gegenüber den Standardwerten für Autobahnen nach Tabelle 3 der RLS-90 berücksichtigt worden.

Das LfU stellte in seinem Schreiben vom 29.01.2009 überzeugend fest, dass der Vorhabensträger die aktiven Schallschutzmaßnahmen auf die entsprechende Gebietsnutzung der Siedlungsschwerpunkte abgestimmt hat. Mit diesen Schallschutzmaßnahmen sind gegenüber dem Prognosenullfall folgende Reduzierungen der Beurteilungspegel zu erwarten:

Im Bereich Langenberg ist eine 5 m hohe Steilwallverbauung in Verbindung mit einer 4 m hohen aufgesetzten Wand vorgesehen. Mit dieser schalltechnisch günstigen Kombination werden hohe Minderungen erzielt, weil die Beugungskante bei einer Gesamthöhe von bis zu 9 m über der Fahrbahn nahe an der Schallquelle liegt. Die Minderungen betragen je nach Lage der Immissionsorte rund 4 bis 8 dB(A) nachts.

Im Bereich Geiselwind sind zum Schutz der Außenwohnbereiche 4 bis 8 m hohe Schallschutzwälle vorgesehen, für den nahe an der A 3 liegenden Kernbereich von Geiselwind ebenfalls 9 m hohe Abschirmanlagen in Form von Steilwällen mit aufgesetzten Wänden. Damit werden die zu erwartenden Verkehrsgeräusche um rund 8 bis 11 dB(A) im Bereich des 1. OG gemindert.

Das LfU erkannte in seinem Schreiben vom 29.01.2009 zutreffend, dass nicht an allen Gebäuden die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten werden. Die Überschreitungen betragen - insbesondere in den Obergeschossen der Gebäude - rund 1 bis 2 dB(A) und an Einzelgebäuden im Außenbereich bis zu 5 dB(A). Nach zutreffender und überzeugender Einschätzung des LfU sind jedoch unverhältnismäßig hohe Aufwendungen erforderlich, um alle Immissionsorte in den geschlossen bebauten Bereichen aktiv zu schützen. Mit den bis zu 9 m hohen Lärmschutzwänden an der A 3 im Bereich Geiselwind und Langenberg sowie den passiven Schallschutzmaßnahmen erklärte das LfU sein Einverständnis. Die berechneten Pegel könnten bestätigt werden. Die ergänzenden Berechnungen des LfU hätten gezeigt, dass bei Erhöhung der Abschirmanlagen um 1 m auf 10 m über der Fahrbahn im Bereich Geiselwind und Langenberg lediglich Pegelminderungen von etwa 0,2 bis 0,5 dB(A) zu erwarten seien. Die erzielbaren Lärminderungseffekte erschienen dem LfU richtigerweise als zu gering und weitere Wanderhöhen sind deshalb unwirtschaftlich.

Das LfU forderte in seinem Schreiben vom 29.01.2009, dass die Enden der Lärmschutzwände mindestens im Verhältnis 1:8 abgestuft werden oder mit entsprechend modellierten Überschussmassen auslaufen sollten. Zur Vermeidung von Reflexionen sind die Lärmschutzwälle oder Stützwände straßenseitig hochabsorbierend zu verkleiden. Bei frei stehenden Steilwandverbauungen (ohne Hinterfüllung) seien Gabionen mit schalldichter Zwischenlage zu verwenden.

Der Vorhabensträger erwiderte hierauf in seinem Schreiben vom 08.04.2009 zu Recht, dass die Abstufung bzw. das Auslaufen der Enden der Lärmschutzwände die in den Planunterlagen 7 und 11 bereits berücksichtigte Regellösung darstellen. Sofern die Abstufung der Lärmschutzwände aufgrund der örtlichen Gegebenheiten technisch möglich ist, wird diese Abstufung vorgesehen. Die nicht-transparenten Lärmschutzwände und Stützwände werden hochabsorbierend ausgeführt, sofern dadurch schützenswerte Gebäude geschützt werden können. Im Planfeststellungsbereich sind keine freistehenden Steilwandverbauungen geplant. Diese Zusagen des Vorhabensträgers sind verbindlich (vgl. A 3.1, sowie A 3.3.4, A 3.3.5 und A 3.3.6).

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

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

Ein solcher Anspruch i.S.d. Art. 75 Abs. 2 BayVwVfG besteht insbesondere, wenn durch einen nicht vorhersehbaren Verkehrszuwachs eine spürbare Lärmsteigerung von mindestens 3 dB(A) eintritt (BVerwG, Urteil vom 07.03.2007 Az. 9 C 2.06, NVwZ 2007, 827 ff.), wobei gemäß Nr. 4.0 der RLS-90 (S. 12) schon ab 2,1 dB(A) auf die ganze Zahl aufzurunden ist. Für eine derartige Lärmerhöhung müsste sich der zukünftige Verkehr im Vergleich zum prognostizierten Verkehr in etwa verdoppeln. Eine Lärmzunahme von weniger als 3 dB(A) kann ausnahmsweise auch dann erheblich sein, wenn der Beurteilungspegel die sog. enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle übersteigt (BVerwG, Urteil vom 07.03.2007 Az. 9 C 2.06, NVwZ 2007, 827 ff.).

Die Planfeststellungsbehörde kann und muss nachteiligen Wirkungen des Vorhabens, die sich erst später zeigen und mit denen die Beteiligten verständigerweise nicht rechnen können, weil sich ihr Eintritt im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht einmal als möglich abzeichnet, nicht Rechnung tragen. Für den Schutz gegen derartige, nicht voraussehbare Wirkungen müssen sich die Betroffenen auf die Ansprüche verweisen lassen, die ihnen Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 - 4 BayVwVfG gewährt. Dazu gehören auch solchen nachteiligen Wirkungen, deren zukünftiger Eintritt zwar theoretisch denkbar ist, sich aber mangels besonderer Anhaltspunkte noch nicht konkret absehen lässt. Denn verständigerweise ist nur mit solchen Wirkungen zu rechnen, deren Eintritt sich nicht nur als abstrakte, sondern als konkrete Möglichkeit abzeichnet. Andernfalls bliebe für die Anwendung des

Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 - 4 BayVwVfG praktisch kein Raum. Das allgemein jeder Prognose innewohnende Risiko, die spätere Entwicklung könne von der Prognose abweichen, reicht nicht für einen Auflagenvorbehalt i.S.d. Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG aus (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.11.2000, Az. 11 C 2.00, NVwZ 2001, 429).

Die der Prognose zugrunde liegenden Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten entsprechen den Forderungen der 16. BImSchV. Diese verweist für Straßen auf ihre Anlage 1. Dort wird wiederum auf die RLS-90 Bezug genommen. Danach werden durch die Korrektur D_v von 100 km/h abweichende zulässige Höchstgeschwindigkeiten berücksichtigt. Davon ist hier in der Weise Gebrauch gemacht worden, dass der Berechnung eine Höchstgeschwindigkeit für PKW von 130 km/h und für Lkw von 80 km/h zugrunde gelegt wurde. Damit ist der in der RLS-90 vorgesehene Rahmen voll ausgeschöpft worden. Die Berechnung steht damit im Einklang mit der 16. BImSchV. Dies ist auch mit höherrangigem Recht vereinbar. Die in der RLS-90 festgelegten Höchstwerte beruhen ihrerseits nicht auf rechtliche festgelegten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, sondern auf gemessenen Durchschnittswerten (BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, 1154).

3.7.4.2.3.1.2 Besondere topografische, geografische und meteorologische Situation

Der Markt Geiselwind und verschiedene Einwendungsführer behaupteten in ihren schriftlichen Einwendungen (vgl. die entsprechenden Ausführungen unter C 3.7.15.2 und C 3.8.2) und im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 26.05.2009, S. 2 f., 7 f., 12 ff.), dass eine besondere topografische und geografische Lage (vor allem in Bezug auf die Höhenlagen) in Geiselwind und Langenberg vorläge. Diese Besonderheiten könnten nach Auffassung des Marktes Geiselwind und der Einwendungsführer in dem Lärmberechnungsverfahren nicht hinreichend berücksichtigt werden. Auch könnten die speziellen häufig drehenden Winde nicht ausreichend bei der Lärmberechnung Berücksichtigung finden.

Der Vorhabensträger entgegnete dem mit Schreiben vom 23.04.2009 und im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 26.05.2009, S. 2 f., 7 f., 12 ff.) nachvollziehbar, dass alle die Lärmberechnung beeinflussenden und den geltenden Richtlinien entsprechenden Randbedingungen bei der Planung berücksichtigt wurden. Hierzu gehört auch die topografische Lage der Ortsteile zur Autobahn und die Mitwindsituation.

Das LfU erläuterte hierzu in seinem Schreiben vom 03.07.2009 zutreffend, dass zur Ermittlung des Verkehrslärms der Gesetzgeber das Berechnungsverfahren der RLS 90 vorschreibt. Dieses liefert Beurteilungspegel für den Tag (06.00 bis 20.00 Uhr) und für die Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr). Das LfU räumte zu Recht ein, dass die Betrachtung von Spitzenpegelereignissen vom Gesetzgeber nicht vorgesehen ist. Witterungseinflüsse werden hingegen in der RLS-90 berücksichtigt. Die Beurteilungspegel gelten für leichten Wind (etwa 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Nachdem im Bereich Geiselwind und Langenberg die A 3 durch bewegtes Gelände

führt und die konzipierten Schallschutzanlagen keine einfachen geometrischen Gebilde darstellen, werden hier die Beurteilungspegel nicht mit dem einfachen Verfahren für "lange gerade" Fahrstreifen, sondern mit dem Teilstückverfahren nach Punkt 4.4.2 der RLS-90 berechnet. Damit lassen sich die Einschlüsse eines bewegten Geländes der Meteorologie und baulicher Maßnahmen auf die Schallausbreitung berücksichtigen. Das setzt eine genaue Erfassung des Straßen- und Geländeverlaufes voraus. Im vorliegenden Fall hat das LfU für seine Berechnungen ein Geländemodell mit Lage der Gebäude und Immissionspunkte aus den digitalen Karten des Bayerischen Landesamtes für Vermessung und Geoinformation entwickelt. Dieses verwendet auch die Straßenbauverwaltung. Das LfU resümierte völlig zutreffend, dass in dieser Vorgehensweise kein Defizit gesehen werden könne (vgl. zu der in den Immissionsberechnungen enthaltenen Mitwindsituation ergänzend C 3.7.4.2.3.1.3).

3.7.4.2.3.1.3 Lärmmessungen

Von einzelnen Einwendern (vgl. C 3.8.2 insbesondere C 3.8.2.2) wurde gefordert, dass anstatt der Lärmberechnungen Messungen durchgeführt werden sollen.

Das LfU teilte hierzu in seiner E-Mail vom 20.05.2009 überzeugend mit, dass Schallpegelmessungen lediglich Zufallsergebnisse mit momentaner Verkehrsstärke und aktuellen Witterungseinflüssen liefern. Zur Ermittlung der Beurteilungspegel schreibt der Gesetzgeber ein bestimmtes Berechnungsverfahren mit prognostizierten Verkehrsmengen vor. Das Berechnungsverfahren nach RLS-90 beruht auf Jahresmittelwerten. Das LfU hielt der von Einwendern vorgebrachten besonderen Betroffenheit durch Witterungseinflüsse und erhöhter Motorgeräusche infolge Steigung sowie durch die Höhenlage zur A 3 zutreffend entgegen, dass der Einfluss der Steigung als auch eine ganzjährige Mitwindsituation von 3 m/s und einem digitalen Geländemodell zur Berücksichtigung der Orografie als Ausgangsbasis in den Berechnungen berücksichtigt wurde. Eine befürchtete Lärmentwicklung insbesondere für Gräfenneuses durch die geplanten Parkplätze erachtete das LfU völlig plausibel infolge der hohen Entfernung für unbegründet. Zudem werden die Parkplatzgeräusche von den dominanten Verkehrsgeräuschen der näher gelegenen A 3 überdeckt.

Dem sei noch hinzugefügt, dass Messungen des Verkehrslärms vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen sind. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen günstiger als Messungen (Ullrich, Lärmschutz unter besonderer Berücksichtigung des Straßenverkehrslärms, DVBl. 1985, 1159). So fließen bei der Berechnung etwa auch meteorologische Aspekte zugunsten der Betroffenen mit ein. Die betroffenen Beurteilungspegel gelten auch für leichten Wind (3 m/s) von der Straße zum Immissionsort hin und/oder für Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsverhältnissen können tatsächlich niedrigere Schallpegel auftreten (vgl. Nr. 4.0 der RLS-90).

Verkehrslärmmessungen sind im Übrigen auch deshalb auszuschließen, da zur Ermittlung der Beurteilungspegel nach der 16. BImSchV das für die Straßenbauverwaltung verbindliche Berechnungsverfahren nach der RLS-90 vorgeschrieben ist, wobei in den Berechnungen der Prognoseverkehr zu berücksichtigen ist. Dadurch wird zum einen eine gleichmäßige schalltechnische Behandlung einer Straßenbaumaßnahme gewährleistet. Zum anderen sind Messungen für das Prognosejahr 2020 gegenwärtig überhaupt nicht möglich; d.h. Messergebnisse zum Zeitpunkt des Ist-Zustandes müssten anhand der bei den Messungen gezählten Pkw und Lkw auf die Prognoseverkehrsmenge umgerechnet werden, um sie mit den Prognoseberechnungen vergleichen zu können. Verkehrslärmmessungen sind des Weiteren auch deshalb zur Ermittlung von Beurteilungspegeln nicht geeignet, da sie nur für den Messzeitraum unter Einfluss der momentanen Witterungsbedingungen unter gegebenen Verkehrsbelastungen gültige Pegelwerte liefern. Diese Ergebnisse lassen sich jedoch wegen der Schwankungen der Witterungs- und Verkehrseinflüsse nicht verallgemeinern und sind zudem wegen der Störgeräusche oft mit Fehlern behaftet. Ferner sind Schallpegelmessungen, die auch der Geschwindigkeitserfassung sowie der schalltechnischen Einstufung der Straßenoberflächengüter bedürfen, zeit- und personalaufwendig. Selbst wenn gemessen würde, lassen die aufbereiteten Messdaten nach den bisherigen Untersuchungen und Erfahrungen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt keine signifikanten Unterschiede zu den Berechnungsergebnissen erkennen. Deshalb ist das Berechnungsverfahren nach der RLS-90 vorgeschrieben, wonach der Beurteilungspegel für Tag (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) und Nacht (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) der über alle Tage des Jahres ermittelten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) und Lkw-Anteile und Berücksichtigung einer leichten Mitwindsituation (3 m/s) und/oder leichter Temperaturinversion zu ermitteln ist. Die gemäß RLS-90 zugrunde gelegten Windgeschwindigkeiten von 3 m/s führen erfahrungsgemäß am Immissionsort zu einer Erhöhung der Pegel um ca. 0,5 dB(A) bis 1,0 dB(A) im Vergleich zu Verhältnissen ohne Wind.

Auch der weitere Einwand einzelner Einwender (vgl. C 3.8.2 insbesondere C 3.8.2.8), die PKW- und LKW-Geschwindigkeiten, die den Lärmberechnungen zugrunde gelegt wurden, seien unrealistisch, da sich die Verkehrsteilnehmer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten, greift nicht. Vielmehr entspricht eine solche Vorgehensweise den Forderungen der 16. BImSchV. Diese verweist für Straßen auf ihre Anlage 1. Dort wird wiederum auf die RLS-90 Bezug genommen. In Diagramm II der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV sowie in Ziffer 4.4.1.1.2 der RLS-90 werden durch die Korrektur D_v von 100 km/h abweichende zulässige Höchstgeschwindigkeiten berücksichtigt. Davon ist hier in der Weise Gebrauch gemacht worden, dass der Berechnung eine Höchstgeschwindigkeit für PKW von 130 km/h und für LKW von 80 km/h zugrunde gelegt worden ist (vgl. Unterlage 11, Ziffer 2.4). Damit ist der in der RLS-90 vorgesehene Rahmen voll ausgeschöpft worden. Die Berechnung steht damit in Einklang mit der 16. BImSchV. Dies ist auch mit höherrangigem Recht vereinbar. Die in der RLS-90 festgelegten Höchstwerte beruhen ihrerseits nicht auf rechtlich festgelegten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, sondern

auf gemessenen Durchschnittswerten (BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, 1154; Urteil vom 04.09.2003, Az. 4 B 76.03, BauR 2004, 1917). Die Lärmberechnung basiert also auf der Annahme einer maximalen Geschwindigkeit von 130 km/h für PKW und 80 km/h für LKW als Jahresdurchschnitt. Dass einzelne Fahrzeuge die Höchstgeschwindigkeit überschreiten, ändert an der Stimmigkeit und Richtigkeit der Berechnung nichts, denn Untersuchungen haben gezeigt, dass etwa eine mittlere Geschwindigkeit von 130 km/h für PKW auf das Jahr gesehen nicht überschritten wird, weil die Geschwindigkeitsverteilung von 90 % der PKW zwischen 90 km/h und 160 km/h liegt.

3.7.4.2.3.1.4 Vorgesehener Fahrbahnbelag

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

Die von Einwanderseite (vgl. hierzu C 3.8.2.1 und C 3.8.2.4) erhobenen Zweifel, ob der in den Planfeststellungsunterlagen aufgrund des vorgesehenen Fahrbahnbelags berücksichtigte Abschlag von 2 dB(A) von den ermittelten Lärmwerten berechtigt ist, verfangen nicht.

Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV enthält in der Fußnote den Hinweis, dass für lärmindernde Straßenoberflächen, bei denen aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen eine dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist, auch andere Korrekturwerte D_{StrO} für unterschiedliche Straßenoberflächen berücksichtigt werden können. Eine dieser Bauweisen stellt der in den festgestellten Plänen vorgesehene Splitt-Mastix-Asphalt dar, der im Vergleich zu der im Bestand vorhandenen Straßenoberfläche dauerhaft um mindestens 2 dB(A) leiser ist. Der entsprechende Korrekturwert wurde aufgrund von Geräuschmessungen durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) bestätigt. Die BAB A 3 weist derzeit im Planfeststellungsabschnitt überwiegend eine Gussasphaltdeckschicht auf, die mit einem Korrekturwert $D_{StrO} = 0$ dB(A) bewertet ist. Beim sechsstreifigen Ausbau ist eine Deckschicht aus Splitt-Mastix-Asphalt bzw. ein in lärmtechnischer Hinsicht vergleichbarer Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert D_{StrO} von -2 dB(A) vorgesehen. Durch Nebenbestimmung A 3.3.1 wird dies nochmals verbindlich fixiert und werden zugleich bestimmte Qualitätsanforderungen im Hinblick auf den Einbau der Fahrbahndecke festgelegt.

Auch im Hinblick auf die Dauerhaftigkeit bestehen an dem durch den vorgenannten Fahrbahnbelag bewirkten Lärminderungseffekt keine ernstlichen Zweifel. Der Korrekturwert $D_{StrO} = -2$ dB(A) darf gemäß Fußnote zu Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV nur in Ansatz gebracht werden, wenn die lärmindernde Wirkung dauerhaft gewährleistet ist, d. h. die Einhaltung des D_{StrO} -Wertes über den gesam-

ten Zeitraum der Nutzungsdauer der jeweiligen Fahrbahndecke sichergestellt ist (vgl. hierzu auch Statuspapier der BASt vom 03.11.2003, Anlage zum ARS Nr. 5/2006 vom 17.02.2006 bzgl. Deckschichten aus Waschbeton). Der Ansatz des Korrekturwertes $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$ bei entsprechend zugelassenen Bauweisen wird im Übrigen auch von der höchstrichterlichen Rechtsprechung nicht beanstandet (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, S. 1154, 1159). Ein solcher Fahrbahnbelag entspricht heutzutage der Regelbauweise.

3.7.4.2.3.2 Passive Lärmschutzmaßnahmen

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

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

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurden neben den unter C 3.7.4.2.3.1 angesprochenen Lärmschutzmaßnahmen auch Vollschutz (insbesondere durch den Einbau von offenporigen Belägen), eine Verlängerung der Lärmschutzwand auf Langenberger Seite und die Verwendung von gebogenen oder gekrümmten Lärmschutzwänden gefordert.

3.7.4.2.3.2.1 Forderung nach Vollschutz

Der Markt Geiselwind und diverse Einwendungsführer forderten schriftlich (vgl. die entsprechenden Ausführungen unter C 3.7.15.2 und C 3.8.2) und im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 26.05.2009, S. 2 ff., 9 f.,

10 f., 12 ff.) einen Vollschutz für Geiselwind und Langenberg, insbesondere durch den Einbau von offenporigem Asphalt.

Der Vorhabensträger lehnt einen Vollschutz durch aktive Schallschutzmaßnahmen zu Recht aus Gründen der Verhältnismäßigkeit ab (vgl. auch Unterlage 11, Ziffer 3.4 der Planfeststellungsunterlagen). In seinem Schreiben vom 08.04.2009 an den Markt Geiselwind sieht er zutreffend durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen den gesetzlichen Anforderungen Rechnung getragen. Alle, die Lärmberechnung beeinflussenden und den geltenden Richtlinien entsprechenden Randbedingungen sind bei der Planung berücksichtigt worden. Dies gilt auch für die topografische Lage der Ortsteile zur Autobahn. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen hält der Vorhabensträger zutreffend für nicht vertretbar. Ein (nahezu) Vollschutz beider Ortslagen durch Offenporigen Belag ist untersucht worden und scheidet aus wirtschaftlichen Gründen aus. Im Ergebnis sind mit den geplanten, bis zu neun Meter hohen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen die baulichen Möglichkeiten ausgereizt. Der Vorhabensträger sieht sich in seiner zutreffenden Auffassung durch die Stellungnahme des Landesamtes für Umwelt vom 29.01.2009 bestätigt.

Laut Unterlage 11, Ziffer 3.4 der Planfeststellungsunterlagen wurde für die beiden Ortslagen ein Vollschutz nachts durch aktive Maßnahmen untersucht. Grundlage sind 2,1 km Offenporiger Asphalt mit $D_{\text{Stro}} = -5 \text{ dB(A)}$ im Bereich von Bau-km 328+510 bis Bau-km 330+600 mit einer dann möglichen Reduktion der Wandhöhe bei Langenberg um 1 m. Die Mehrkosten belaufen sich auf 1,85 Mio. Euro. An einem Anwesen in Geiselwind würden dabei jedoch Überschreitungen verbleiben. Ein Schutz auch dieses Anwesens wäre nur durch eine Verlängerung der Strecke des Offenporigen Asphalts über die Anschlussstelle hinaus möglich. Dies wäre einerseits unwirtschaftlich und würde andererseits den Winterdienst erschweren, da Räumstreckenbeginn bzw. -ende dann zwangsweise die rund 12 km weiter östlich gelegene AS Schlüsselfeld wäre.

Im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 2 ff.) ergänzte der Vorhabensträger, dass ein weitestgehender Vollschutz erreicht werden könnte, wenn auf einer Länge von ca. 2 km offenporiger Asphalt verbaut werde. Gleichzeitig könne dann der aktive Lärmschutz in Form von Lärmschutzwällen und -wänden um jeweils 1 m reduziert werden. Dies sei jedoch mit Mehrkosten von rund 1,8 Mio. Euro verbunden, was nach der zutreffenden Einschätzung des Vorhabensträgers nicht erforderlich ist. Offenporiger Asphalt hat auch Nachteile, da es insbesondere bei Frost zu blitzartiger Vereisung der Fahrbahn kommen kann, da sich das Eis in den Poren festsetzt und auch Streusalz in der Tiefe nicht mehr wirksam ist. Aus diesen Gründen der mangelnden Verkehrssicherheit wird das Mittel "Offenporiger Asphalt" nach den überzeugenden Ausführungen des Vorhabensträgers nur ungern eingesetzt. Zudem hält er im Vergleich zum vorgesehenen Splitt-Mastix-Asphalt nur etwa halb so lange. Vorteil ist jedoch, dass er zu einer Lärmreduzierung im Berechnungsverfahren um -5 dB(A) führe, wobei tatsächlich von einer Anfangsreduzierung von ca. -9 dB(A) bis -10 dB(A) auszugehen ist. Der Splitt-Mastix-Asphalt führt zu einer dauerhaften Lärmreduzierung von -2 dB(A) .

In seinem Schreiben vom 13.07.2009 erläutert der Vorhabensträger, dass die Mehrkosten für den Einbau eines Offenporigen Asphalttes zusätzlich zu den vorgesehenen auf einer Länge von 2,1 km (Bau-km 328+510 bis Bau-km 330+600) auf sogar rund 2,1 Mio. Euro zu beziffern seien. Denn bei einem solchen Vollschutz ist es nach den überzeugenden Ausführungen des Vorhabensträgers nötig, eine Betriebsumfahrt durch einen Ausbau des BW 326b für 250.000 Euro zu errichten. Durch eine Reduzierung der Lärmschutzwände auf Langenberger Seite um 1 m können demgegenüber 220.000 Euro eingespart werden. Die Kosten für den passiven Lärmschutz schätzt der Vorhabensträger auf 300.000 Euro. Im Saldo ergeben sich somit die bereits o.g. Mehrkosten von rund 1,85 Mio. Euro.

Zu der Forderung nach Vollschutz hielt das LfU bereits in seiner E-Mail vom 20.05.2009 in zuzustimmender Weise fest, dass es sinnvoll ist, im Zuge der Ausbaumaßnahme vorrangig den aktiven Schallschutz mit maximal vertretbaren Schirmhöhen am Verkehrsweg anzustreben. Erst in einem weiteren Schritt kommen lärmindernde offenporige Fahrbahndecken in Betracht. Diese lassen sich auch bei einer später erforderlichen Erneuerung der Fahrbahndecke nachrüsten. Hingegen sprechen in der Regel technische Gründe (die Statik an Brückenbauwerken) oder Grunderwerbsfragen gegen eine nachträgliche Aufrüstung des aktiven Lärmschutzes. Zur weiteren Verbesserung der Lärmsituation für die Einzelanwesen im Außenbereich im Rahmen freiwilliger Leistungen seien nach Auffassung des LfU große Überschussmassen und die entsprechenden Grundstücksstreifen entlang der A 3 erforderlich. Diese Fragen müsste der Vorhabensträger mit den Gemeinden und Eigentümern abklären.

Das nach dem Erörterungstermin von der Planfeststellungsbehörde nochmals zu dieser Frage angehörte LfU hielt in seinem Schreiben vom 03.07.2009 in überzeugender Weise den vom Markt Geiselwind und verschiedenen Einwendungsführern geforderten Vollschutz (vgl. hierzu C 3.7.15.2 und C 3.8.2, sowie die Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 2 ff., 7 f., 9 f., 10 f., 12 ff., 20, 21 f.) unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit und unter Abwägung ortsplanerischer Gesichtspunkte mit aktiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwälle/-wände) für nicht realisierbar. Es ist aber sinnvoll, dass im Zuge der Ausbaumaßnahme vorrangig ein Schallschutzkonzept mit maximal vertretbaren und technisch realisierbaren Schirmhöhen am Verkehrsweg (hier mit bis zu 9 m über Fahrbahnoberkante) angestrebt wird. Erst in einem weiteren Schritt kommen lärmindernde offenporige Fahrbahndecken in Verbindung mit aktiven Maßnahmen in Betracht. Deckschichten aus offenporigem Asphalt lassen sich zu einem späteren Zeitpunkt nachrüsten, z.B. bei einer erforderlichen Erneuerung der Fahrbahndecke. Allerdings sprechen in der Regel technische Gründe (die Statik an Brückenbauwerken) oder Grunderwerbsfragen gegen eine nachträgliche Aufrüstung des aktiven Lärmschutzes. Insofern erschien dem LfU zutreffend die Vorgehensweise des Baulastträgers zur Reduzierung der zu erwartenden Verkehrslärmeinwirkungen als sinnvoll und wurde daher aus fachlicher Sicht begrüßt.

Die Forderung nach Vollschutz, insbesondere durch den Einbau von offenporigem Asphalt ist aufgrund der überzeugenden Ausführungen des Vorhabensträgers und des LfU als unverhältnismäßig abzulehnen. Insbesondere der Einsatz von offenporigem Asphalt als Fahrbahnbelag erscheint angesichts der erheblichen Mehrkosten und der betrieblichen Nachteile sowie aus Verkehrssicherheitsgründen als nicht angemessen in diesem Streckenabschnitt.

Nach derzeitigem Erkenntnisstand kann immer noch nicht der Schluss gezogen werden, gegenwärtig seien offenporige Asphaltdeckschichten bereits so hinreichend erprobt, dass die Probleme einer im Verhältnis zu den Einbaukosten (0,9 bis 1 Mio. Euro pro Autobahnkilometer mit Regelquerschnitt bzw. Mehrkosten von 35 Euro/m²) angemessenen zeitlichen Haltbarkeit dieser Beläge zuverlässig bewältigt werden könnten. Ebenso wenig sind damit die sonstigen Nachteile (deutlich höhere Kosten, Probleme beim Winterdienst und bei der Reparatur punktueller Schäden) ausgeräumt. Die Träger der Straßenbaulast haben dafür einzustehen, dass ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen (§ 4 S. 1 FStrG). Die entsprechenden materiellen Anforderungen an die anerkannten Regeln der Technik ergeben sich u.a. aus den fachgesetzlichen Bestimmungen für den Bau von Bundesfernstraßen, daneben aber auch aus technischen Regelwerken (vgl. Marschall/Schroeter/ Kastner, FStrG, Rdnr. 9 zu § 4) wie hier aus dem "Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau" Nr. 5/2002 des BMVBW vom 26.03.2002 (VkBl. S. 13) und dem "Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau" Nr. 3/2009 des BMVBS vom 31.03.2009 (VkBl. S. 260). In ersterem Rundschreiben wird dargelegt, dass offenporige Asphaltdeckschichten ihre lärmindernde Wirkung mindestens für sechs Jahre behalten. Im zweiten Rundschreiben und dem diesen beigefügten Statuspapier der Bundesanstalt für Straßenwesen vom 10.02.2009 (VkBl. 2002, 261) wird mittlerweile davon ausgegangen, dass offenporigen Asphaltdeckschichten der D_{StrO} -Wert von - 5 dB(A) für mindestens acht Jahre zugewiesen werden kann. Selbst wenn mittlerweile der Einsatz von offenporigen Belägen weitergehend zugelassen wird (vgl. "Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/2004" des BMVBW vom 18.10.2004, VkBl. S. 584), handelt es sich doch um eine Sonderbauweise, über die unter Würdigung aller maßgebenden Umstände des Einzelfalles zu entscheiden ist (vgl. Schreiben des BayStMI vom 17.01.2005, Nr. IID9-43812-001/90). Straßenbaulastträger, die unter Beachtung dieser technischen Richtlinien und Vorgaben auf den Einbau der offenporigen Asphaltdeckschichten verzichten, verhalten sich deshalb auch in drittschützender Hinsicht rechtmäßig (vgl. Marschall/Schroeter/Kastner, FStrG, Rdnr. 9 f. zu § 4). Es darf nicht übersehen werden, dass der Träger der Straßenbaulast bei der Errichtung von Bauten letztlich eigenverantwortlich zu bestimmen hat, welcher Sicherheitsstandard angemessen ist, um Risiken im Einzelfall auszuschließen, und auch in diesem Zusammenhang dem öffentlichen Interesse, den finanziellen Aufwand für den Straßenbau gering zu halten, Rechnung tragen darf und muss (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.11.2000, Az. 4 A 51.98; 4 VR 21.98, NVwZ 2001, 682). Daraus, dass Straßenbaulastträger offenporige Asphaltdeckschichten über Erprobungszwecke hinaus von sich aus in Fällen extremer Lärmbelastung einsetzen, wo die hohen Baukosten sowie der Aufwand für Unterhaltung, Reparatur und Pflege an Gewicht verlieren, können die hier betroffenen Anlieger (und Gemeinden) für sich

nichts herleiten. Denn dabei handelt es sich um zum Teil freiwillige Maßnahmen der Straßenbaulastträger, die von den materiellen Anforderungen des § 4 S. 1 FStrG nicht gefordert werden (vgl. BayVGH, Urteil vom 18.02.2004, Az. 8 A 02.40082, UPR 2004, 394). Auch im Hinblick auf den Gleichheitssatz (Art. 3 Abs. 1 GG) besteht im verfahrensgeständlichen Fall keine Einbaupflicht.

3.7.4.2.3.2.2 Verlängerung des Lärmschutzes auf Langenberger Seite

Von verschiedenen Einwendungsführern, insbesondere aus dem Ortsteil Langenberg, wurde schriftlich (vgl. auch hier die entsprechenden Ausführungen unter C 3.8.2, insbesondere C 3.8.2.1 und C 3.8.2.3) und im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 26.05.2009, S. 7 f., 21) gefordert, dass zur Reduzierung der Lärmimmissionen und zur Beseitigung der verbleibenden drei Nachtwertüberschreitungen in Langenberg eine Verlängerung des Lärmschutzwalles bzw. der Lärmschutzwand bis zur Scheinfelder Straße durchgeführt werden sollte (siehe hierzu auch schon C 3.7.4.2.3.1). In diesem Zusammenhang wurde im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 26.05.2009, S. 21) auch vorgeschlagen, dass die Lärmschutzwälle bzw. -wände auf Geiselwinder Seite um beispielsweise 100 m verkürzt werden könnten, um dafür dann die Lärmschutzwälle bzw. -wände auf Langenberger Seite entsprechend zu verlängern. Dies würde sich aus Sicht der Einwendungsführer für den Vorhabensträger als kostenneutral erweisen.

Der Vorhabensträger entgegnete mit Schreiben vom 23.04.2009 hinsichtlich der Forderung nach einer Verlängerung des Lärmschutzes bis Bau-km 329+975 (Scheinfelder Straße) zu Recht, dass die geplanten Lärmschutzmaßnahmen den geltenden gesetzlichen Anforderungen entsprechen und die Ortsteile Langenberg und Geiselwind schützen. Alle die Lärmberechnung beeinflussenden und den geltenden Richtlinien entsprechenden Randbedingungen sind bei der Planung berücksichtigt worden. Hierzu gehören auch die topografische Lage der Ortsteile zur Autobahn und die Mitwindsituation. Eine besondere Situation ist daher nicht erkennbar und darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht vertretbar. Die vom Vorhabensträger untersuchte und vor Ort dargestellte weitere Verlängerung des Lärmschutzes Langenberg südlich der BAB A 3 bis zur Scheinfelder Straße bringt aufgrund der Lage des Ortes zur Autobahn keine wesentliche Entlastung für die Wohngebiete und scheidet daher aus. Ein (nahezu) aktiver Vollschutz beider Ortslagen durch einen offenporigen Belag ist untersucht worden und scheidet unter anderem aus wirtschaftlichen Gründen aus (vgl. auch C 3.7.4.2.3.2.1). Der Vorhabensträger verwies diesbezüglich auf Unterlage 11, Ziffer 3.4. Nach überzeugender Einschätzung des Vorhabensträgers sind im Ergebnis mit den geplanten bis zu 9 m hohen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen die baulichen Möglichkeiten ausgereizt. Das wirtschaftlich Vertretbare und den gesetzlichen Bestimmungen entsprechende Optimum des Lärmschutzes für die Ortslagen von Geiselwind ist gewährleistet. Dies ist auch vom LfU in seiner Stellungnahme vom 29.01.2009 bestätigt worden (vgl. oben C 3.7.4.2.3.1.1). Danach ist anzuerkennen, dass tags ein aktiver Vollschutz bereits gegeben sei. Für die Einhaltung der Nachtwerte kann wei-

tergehender aktiver Lärmschutz wegen der geringen Wirkung und der hohen Kosten nicht mehr als wirtschaftlich angesehen werden. Der "Vollschutz" zur Nachtzeit wird letztlich durch passive Lärmschutzmaßnahmen erreicht.

Das LfU teilte in seiner E-Mail vom 20.05.2009 zutreffend mit, dass durch den Anbau von Fahrstreifen an die bestehende A 3 die Ausbaumaßnahme wie ein Neubau zu betrachten ist, d.h. die bestehende Lärmbelastung wird ignoriert. Beim Neubau sind die nach Gebietskategorien abgestuften Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV einzuhalten. Vorrangig kommen dabei aktive Schallschutzmaßnahmen in Betracht. Bei der Bemessung der Schallschutzmaßnahmen ist das Verhältnismäßigkeitsgebot zu beachten. Die für Langenberg geplanten Schallschutzanlagen haben eine Abschirmhöhe von bis zu 9 m über der Fahrbahn und sind so bemessen, dass tagsüber der Immissionsgrenzwert für Mischgebiet eingehalten wird. Nachts wird der Immissionsgrenzwert in Langeberg an drei Anwesen überschritten. Nach überzeugender Einschätzung des LfU würden sich auch bei einer Erhöhung der Lärmschutzanlage um 1 m lediglich Verbesserungen um 0,5 dB(A) ergeben. Hinsichtlich ihrer Höhe und ihrer Länge erschienen daher nach der zutreffenden Bilanz des LfU die vorgesehenen Schallschutzanlagen schalltechnisch optimiert. Damit nachts an allen Gebäuden die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden könnten, sind unverhältnismäßig hohe Schallschirme erforderlich.

Im Erörterungstermin ergänzte der Vorhabensträger (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 7 f.) seinen Vortrag zutreffend dahingehend, dass für Geiselwind und Langenberg unterschiedliche Situationen vorliegen. Eine Verlängerung des Lärmschutzwalles auf Langenberger Seite gen Westen ist deshalb nicht erforderlich, weil der dort befindliche Höhenrücken bereits die Funktion eines Lärmschutzwalles übernimmt. Eine Verlängerung in Richtung der Scheinfelder Straße führt zu keiner Verbesserung der Lärmsituation in Langenberg. Allenfalls kann nach überzeugender Einschätzung des Vorhabensträgers eine Verlängerung der Lärmschutzwand bis zur Scheinfelder Straße das subjektive Empfinden verbessern, da man dann das Gefühl hat, was man nicht sehe, könne man auch nicht hören. Für Langenberg wird nahezu ein Vollschutz erreicht werde, da lediglich drei Gebäude noch eine geringfügige Nachtwertüberschreitung aufweisen. Geringfügig bedeutet in diesem Zusammenhang unter 3 dB(A), was auch gleichzeitig die Hörbarkeitsschwelle darstellt. Nach überzeugender Auffassung des Vorhabensträgers ist für Langenberg das Optimum herausgeholt. Auch bei einer Verlängerung der Lärmschutzwand auf Langenberger Seite verbleiben die drei Nachtwertüberschreitungen. Dies gilt nach den plausiblen Darlegungen des Vorhabensträgers jedenfalls für den Stand des Vorentwurfes, der jedoch keine gebäudescharfe Betrachtung zum Gegenstand hatte.

Das LfU legte hierzu in seinem Schreiben vom 03.07.2009 dar, dass Autobahnen Linienschallquellen seien. Zur Verminderung der Verkehrsgeräusche kommen nach dessen zutreffender Einschätzung vorrangig aktive Schallschutzmaßnahmen entlang des Verkehrsweges in Form von Lärmschutzwällen und -wänden in Betracht. Bei effizient bemessenen Anlagen liegt die maßgebliche Abschirmkante möglichst

nahe und in ausreichender Höhe an der Lärmquelle und die Schallschirme müssen hinreichend lange seitliche Überstandslängen aufweisen. Der "kostenneutrale Bürgervorschlag" hat nach überzeugender Einschätzung des LfU zur Folge, dass bei einseitiger Randverkürzung am (näheren) Wandende Belästigungen durch plötzliche Pegeländerungen auftraten, während auf der anderen Seite durch die Verlängerung der Lärmschutzanlage keine weitere Verbesserung der Lärmsituation zu erzielen ist.

Nach dem überzeugenden Vortrag des Vorhabensträgers und des LfU bestehen daher für die Planfeststellungsbehörde keine Zweifel am Lärmschutzkonzept des Vorhabensträgers. Diesbezügliche Änderungsvorschläge sind daher abzulehnen.

3.7.4.2.3.2.3 Gebogene oder gekrümmte Schallschutzwände

Der Markt Geiselwind und verschiedene Einwendungsführer forderten im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 26.05.2009, S. 2 ff., 10 f., 13 f., sowie C 3.8.2.8 und C 3.8.2.18) tunnelartig abgebogene Lärmschutzwände. Diese würden nicht nur effektiveren Lärmschutz bieten, sondern würden auch niederfrequenten Schall, der eine besondere Gesundheitsgefahr darstelle, effektiver als herkömmliche Schallschutzmaßnahmen abgehalten. Derartige Schallschutzwände wurden von verschiedenen Einwendungsführern (vgl. abermals die entsprechenden Ausführungen unter C 3.8.2, insbesondere C 3.8.2.23) auch anstelle der vom Vorhabensträger vorgesehenen Wall-Wand-Kombinationen gefordert, da diese effektiveren Lärmschutz böten und weniger Fläche verbrauchen würden.

Zur Forderung nach gebogenen oder gekrümmten Schallschutzwänden führte der Vorhabensträger in seinem Schreiben vom 23.04.2009 plausibel aus, dass nach den gesetzlichen Regelungen in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten und unter Einbeziehung der Betroffenen zahlreiche Varianten zum Lärmschutz untersucht und mit dem Baulastträger abgestimmt worden sind. Das vorliegende Konzept gewährleistet im Ergebnis den gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutz. Es ist vom LfU positiv beurteilt worden. Durch die bis zu 5 m hohen Steilwälle mit aufgesetzten Lärmschutzwänden (bis zu 4 m) rückt die für die Abschirmung relevante Beugungskante möglichst nahe an die Fahrbahn heran. Gleichzeitig kann der aktive Lärmschutz bestmöglich in die Landschaft eingebunden werden. Die Kosten für in ihrer Abschirmwirkung vergleichbare tunnelartig abgebogene Lärmschutzwände sind wesentlich höher als bei der gewählten konventionellen Lösung. Gleichzeitig ist die Einbindung in die Landschaft wegen des ausschließlich technischen Erscheinungsbildes nur schwer möglich. Sie kommen nach den überzeugenden Darlegungen des Vorhabensträgers deshalb nur in einem engen städtischen Umfeld mit wenigen Ausdehnungsmöglichkeiten in Betracht, wo ihr geringer Platzbedarf genutzt werden kann. Insofern sind die von den Einwendungsführern angesprochenen Randbedingungen im Zulauf der A 9 auf München nicht mit den Verhältnissen in Geiselwind vergleichbar.

Im Erörterungstermin (vgl. zum Ganzen Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 2 ff.) ergänzte der Vorhabensträger nachvollziehbar, dass abgerundete Lärmschutzwände nur in Ballungsräumen zum Einsatz kommen, denn nur dort sind der erhebliche finanzielle Aufwand durch die Sondersituation in diesen Gebieten gerechtfertigt. Hier sind regelmäßig trotz umfangreicher Lärmschutzmaßnahmen zahlreiche Überschreitungen zu vermerken, die den Einsatz dieser Halbschalen rechtfertigen. Bei den in Geiselwind und Langenberg verbleibenden Überschreitungen, die regelmäßig unter 3 dB(A) und somit unterhalb der Hörbarkeitsschwelle liegen, ist eine solche Sondersituation wie in den Ballungsräumen nicht zu verzeichnen. Die in diesem Abschnitt vorgesehenen 10,5 Mio. Euro teuren Lärmschutzmaßnahmen erreichten eine Halbierung der Lautheit und stellen daher einen optimalen Lärmschutz dar.

Das LfU erläuterte zutreffend zu den Forderungen des Marktes Geiselwind und der Einwendungsführer nach gebogenen oder gekrümmten Schallschutzwänden in seinem Schreiben vom 03.07.2009, dass die von diesen genannten niederfrequenten Geräuschanteile im Straßenverkehr vor allem von großvolumigen Motoren, z.B. von Lastwägen, herrühren würden. Diese finden im Berechnungsverfahren nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90) durch den in Ansatz gebrachten Lkw-Anteil Berücksichtigung. Auch niederfrequente Geräusche lassen sich mit Standardschallschutzanlagen abmindern. Allerdings müssen die verbauten Schallschutzwände besonderen Produktanforderungen, z.B. hinsichtlich des Schalldurchgangsmaßes, genügen. Von der Straßenbauverwaltung werden nur Produkte berücksichtigt, die den zusätzlichen technischen Vorschriften und Richtlinien für die Ausführung von Lärmschutzwänden an Straßen (ZTV-Lsw 88) und deren Fortschreibungen genügen. Gebogene oder gekrümmte Schallschutzwände sind Sonderbauweisen und somit mit hohen Kosten verbunden. Der Einbau erfordert eine besondere Lärmsituation mit hohen Einwirkpegeln und einer großen Anzahl Betroffener. Nach überzeugender und zutreffender Einschätzung des LfU treffen beide Aspekte hier nicht zu.

Ergänzend ist bezüglich niederfrequenter Schallgeräusche anzuführen, dass nach der 16. BImSchV die Einheit dB(A) die maßgebliche Bezugsgröße ist. Im Unterschied zu dB berücksichtigt dB(A) einen gewichteten Frequenzfilter (A-Filter). Dieser bewertete Schalldruckpegel, der weder eine physiologische noch eine physikalische Messgröße ist, zieht die Frequenzabhängigkeit der menschlichen Lautstärkewahrnehmung in Betracht und damit auch den Umstand, dass niederfrequente Geräusche als weniger störend empfunden werden als solche höherer Frequenz. Es entspricht nicht den Vorgaben der 16. BImSchV, die dB(A)-Werte wieder nach objektiven Frequenzhöhen "aufzulösen" und daraus Lärmschutzansprüche abzuleiten (vgl. zum Ganzen OVG Lüneburg, Urteil vom 18.02.2009, Az. 7 KS 75/06, ZUR 2009, 329-334). Auch diesbezüglich geht das Vorbringen der Einwendungsführer mithin ins Leere.

Ebenso wie bereits unter C 3.7.4.2.3.2.3 dargelegt, gelangt auch hier die Planfeststellungsbehörde aufgrund der überzeugenden Argumente des Vorhabensträgers

und des LfU zu der Einschätzung, dass am Lärmschutzkonzept des Vorhabensträgers nicht zu zweifeln ist. Diesbezügliche Änderungsvorschläge sind daher abzulehnen.

3.7.4.2.3.2.4 Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen

Nach den vorstehenden überzeugenden Ausführungen des Vorhabensträgers und auch des LfU ist es gerechtfertigt, den betroffenen Anwesen aus Gründen der Verhältnismäßigkeit lediglich passiven Lärmschutz zuzugestehen. Dieses Vorgehen erscheint auch angesichts der oben dargestellten Grundlagen als ausgewogen. Es ist daher zumutbar, die betroffenen Anwesen lediglich passiv zu schützen.

Wie bereits ausgeführt, ist die Frage, ob die vom Lärm betroffenen Grundstückseigentümer einen Anspruch auf aktive oder nur passive Schallschutzmaßnahmen haben, in den §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV geregelt. Sofern sich nach diesen Vorschriften ergibt, dass aktive Schallschutzmaßnahmen unverhältnismäßig sind, haben die Betroffenen Anspruch auf den Ersatz der Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen. Damit wird auch für diese sichergestellt, dass keine erheblichen Gefahren mehr für die Gesundheit der Bewohner durch den neu hinzukommenden Straßenlärm ausgehen. Unter Würdigung o.g. Aspekte entspricht daher die festgestellte Regelung zum Schallschutz dem geltenden Recht und erscheint auch unter dem Gesichtspunkt des Gesundheitsschutzes als ausgewogen.

Wo trotz Grenzwertüberschreitung kein aktiver Lärmschutz vertretbar ist, haben die betroffenen Grundstückseigentümer Anspruch auf passiven Lärmschutz. Soweit nach den Planunterlagen bzw. nach A 3.3.3 dieses Beschlusses betroffene Grundstückseigentümer Anspruch auf passiven Schallschutz haben (vgl. Unterlagen 11.1 und 11.2), richtet sich dieser Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen bestimmen sich nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Passive Lärmschutzmaßnahmen werden dann erforderlich, wenn keine ausreichende Schalldämmung der Umfassungsbauteile schutzbedürftiger Räume i. S. d. 24. BImSchV vorhanden ist. Schallschutzmaßnahmen i. S. d. Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern (§ 2 Abs. 1. S. 1 der 24. BImSchV). Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle (§ 2 Abs. 1 S. 2 der 24. BImSchV). Schutzbedürftig sind gem. § 2 Abs. 2 der 24. BImSchV die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume (vgl. A 3.3.3).

Im Planfeststellungsverfahren wird über den Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen nur dem Grunde nach entschieden. Über die Höhe der Entschädigung

wird nicht entschieden. Können sich die Beteiligten nicht einigen, muss auf das Entschädigungsverfahren verwiesen werden. In baulichen Anlagen werden Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, geschützt, wenn am Immissionsort der der Raumnutzung entsprechende Tag- bzw. Nachtmmissionsgrenzwert überschritten ist; für den Schutz von Schlafraum ist hingegen die Überschreitung des Nachtwertes maßgeblich (§ 2 Abs. 1 S. 1, Abs. 2 i. V. m. Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage der 24. BImSchV; vgl. auch C.VI.13 VLärmSchR 97). Dies bedeutet, dass in der 24. BImSchV abschließend geregelt ist, welche Räume schutzbedürftig sind. Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen für das gesamte Gebäude besteht nicht.

Auch passive Lärmschutzmaßnahmen reichen aus, um Innenpegel zu gewährleisten, die verkehrslärmbedingte Kommunikations- und Schlafstörungen, wie von Einwendern geltend gemacht, ausschließen. Wenn der Gesetzgeber die Anwohner von neuen oder wesentlich geänderten Verkehrswegen unter den in den §§ 41 ff. BImSchG genannten Voraussetzungen auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweist, mutet er ihnen damit u. a. den Einbau von Schallschutzfenstern zu. Diese sind nur wirksam, wenn sie geschlossen sind. Etwas Unzumutbares wird den Anwohnern damit in der Regel nicht angesonnen, weil es Stand der Technik ist, Schallschutzfenster bei Bedarf mit geeigneten Lüftungseinrichtungen zu versehen (vgl. A 3.3.3). Folglich ist in Kauf zu nehmen, dass passiver Schallschutz in der Form von Schallschutzfenstern die Anwohner nicht davor schützt, bei gelegentlichem Öffnen der Fenster erheblichen Verkehrslärm ausgesetzt zu sein (BVerwG, Urteil vom 18.04.1996, Az. 11 A 86.95, NVwZ 1996, 901).

Die Betroffenen sind darauf hinzuweisen, dass der Anspruch auf entsprechende Entschädigung nur bis spätestens fünf Jahre nach Eintritt der formellen Unanfechtbarkeit dieses Beschlusses geltend gemacht werden kann, soweit die betroffenen Eigentümer noch nicht entsprechende Forderungen erhoben (vgl. A 3.3.3). Den Betroffenen obliegt es, ihre Ansprüche im eigenen Interesse rechtzeitig geltend zu machen, da der Vorhabensträger ein berechtigtes Interesse daran hat, Entschädigungsleistungen in überschaubarer Zeit abzuwickeln (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 419).

Für den weder durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützten noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen schützbaren Außenwohnbereich haben die betroffenen Eigentümer nach Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG dem Grunde nach nur dann einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld, wenn die Beurteilungspegel am Tag im Außenwohnbereich den gemäß § 2 Abs. 2 S. 2 i.V.m Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV maßgeblichen Grenzwert von 64 dB(A) überschreiten. Da im Außenwohnbereich eine Nutzung regelmäßig nur am Tag stattfindet, ist der Berechnung der Entschädigung der Taggrenzwert zugrunde zu legen. Von einer nächtlichen Nutzung zu Wohnzwecken - und damit "als zentraler Lebensmittelpunkt" - kann somit beim Außenwohnbereich nicht ausgegangen werden. Verkehrslärm löst also keine Entschädigungspflichten aus, wenn wie im plangegegenständlichen Verfahren

die entsprechenden Tagwerte der 16. BImSchV in den Außenwohnbereichen eingehalten werden (BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, Az. 11 A 33.97, NVwZ 2001, 78).

Für eine noch weitergehende Entschädigung (wegen Verkehrswertminderung bis hin zur Übernahme des Grundstücks) besteht kein Anspruch nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.09.2004, Az. 4 B 42/04, juris Praxis-Report 3/2004 vom 06.12.2004, Anm. 6; Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 376, 400 ff.; siehe auch C 3.8.1.1 dieses Beschlusses). Ein Anspruch auf Übernahme wurde nicht geltend gemacht, Gründe dafür sind nicht ersichtlich.

Im Detail sind die einzelnen Schallschutzmaßnahmen in den Unterlagen 11.1 und 11.2 sowie im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) beschrieben. Darauf wird Bezug genommen. Die einzelnen maßgeblichen überprüften Immissionsorte sind in Unterlage 11.2 der festgestellten Planunterlagen dargestellt und in Unterlage 11.1 genannt. Das Ergebnis für weitere, dort nicht aufgeführte Immissionsorte, deren Eigentümer oder Bewohner Einwendungen erhoben haben, kann im Zusammenhang mit der Behandlung des entsprechenden Vorbringens in diesem Beschluss unter C 3.8.2 bzw. den Behördenakten entnommen werden.

Ein Lärmschutzkonzept, das - wie hier - mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Einhaltung des Taggrenzwerts der 16. BImSchV durchaus gewährleistet und zur Einhaltung Anzahl überschrittener Nachtgrenzwerte passiven Lärmschutz zuspricht, ist nicht zu beanstanden, zumal wenn dadurch die bisherige Lärmsituation wesentlich verbessert wird (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 11.02.2004, Az. 5 S 384/03, juris).

3.7.4.2.3.3 Geschwindigkeitsbegrenzungen

Verschiedene Einwendungsführer (vgl. die entsprechenden Ausführungen unter C 3.8.2) forderten zum Schutz vor Lärm und Feinstaub im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 26.05.2009, S. 9 f., 10 f., 12 ff.) auch Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Der Vorhabensträger stellte im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 10 f.) zutreffend klar, dass die derzeit bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung nach dem Ausbau wegfallen sollen und in der schalltechnischen Berechnung (und mithin auch bei der Dimensionierung der Lärmschutzanlagen) von einer Geschwindigkeit von 130 km/h für Pkw und von 80 km/h für Lkw ausgegangen wird.

Das LfU trug in seinem Schreiben vom 03.07.2009 zutreffend vor, dass beim Anbau von Fahrspuren an einen Verkehrsweg das Vorhaben aus immissionsschutzfachlicher Sicht wie ein Neubau zu betrachten ist, d.h. die bestehenden verkehrsbedingten Einwirkungen werden außer Acht gelassen. Zur Ermittlung des zu erwartenden Verkehrslärms und der Luftschadstoffe wird das prognostizierte Verkehrsaufkom-

men bei freier Geschwindigkeit (bei Autobahnen 130/80 km/h für Pkw/Lkw) in den einschlägigen Berechnungsverfahren nach RLS 90 und nach MLuS 02 (geänderte Fassung 2005) in Ansatz gebracht (worst-case-Betrachtung) und wie im vorliegenden Fall die Lärmschutzanlagen dimensioniert. Dies wiederum beeinflusst auch die Feinstaubbelastung. Erst bei Überschreitung von Immissionsgrenzwerten ist über weitere Maßnahmen zu befinden, z.B. über Geschwindigkeitsbegrenzungen. Die umgekehrte Vorgehensweise ist nach überzeugender Einschätzung des LfU nicht zielführend.

Auch das Polizeipräsidium Unterfranken äußerte in seinem Schreiben vom 10.12.2008 die zutreffende Auffassung, dass im Streckenabschnitt der beiden Gemeinden Langenberg und Geiselwind dem Lärmschutz besonders Rechnung getragen wird, sodass künftig auch die 100 km/h-Beschränkungen zur Nachtzeit entfallen können.

Theoretisch können nach der Straßenverkehrsordnung (StVO), etwa nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO, aus Gründen des Lärmschutzes Verkehrsbeschränkungen in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Schutze der Wohnbevölkerung ausgesprochen werden (vgl. Nr. 3.3 RLS-90; VG Würzburg, Urteil vom 26.03.2003, Az. W 6 K 02.805). Über die Anordnung von verkehrsregelnden Geschwindigkeitsbeschränkungen und die Ausstattung mit den notwendigen Verkehrszeichen als Zubehör der Straßen gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 3 FStrG kann aufgrund der Konzentrationswirkung auch in einem Planfeststellungsbeschluss entschieden werden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 07.07.2000, Az. 4 B 94.99, juris - zu Ampel -; BVerwG, Urteil vom 23.11.2001, Az. 4 A 46/99, DVBl. 2002, 565; Klinger, Zur Zulässigkeit von Betriebsregelungen in eisenbahn- und fernstraßenrechtlichen Planfeststellungsbeschlüssen, UPR 2003, 342). Vor Anordnung derartiger verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die Vor- und Nachteile gegeneinander abzuwägen (Nr. 3.3 RLS-90); dabei sind auch die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer sowie Grad und Ausmaß der Lärmbeeinträchtigung zu würdigen. Die Wesentlichkeitsmerkmale des § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 und S. 2 der 16. BImSchV gelten hierbei nicht unmittelbar, können aber als Orientierungspunkte für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze (Eingriffsschwelle - davon zu unterscheiden ist der durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung erreichbare Effekt, der ebenfalls bei 3 dB(A) beginnt -), deren Überschreitung die Behörde zur Ermessensausübung verpflichtet, herangezogen werden. Letztlich ist aufgrund einer Abwägung aller Umstände des Einzelfalles zu entscheiden (vgl. BayVGH, Urteil vom 18.02.2002, Az. 11 B 00.1769, BayVBl. 2003, 80 und Urteil vom 07.12.2006, Az. 11 CS 06.2450, BayVBl. 2007, 241 sowie OVG Münster, Beschluss vom 25.07.2007, Az. A 3113/06, DVBl. 2007, 752). Allerdings bestimmen die Planfeststellungsrichtlinien weiter ausdrücklich, dass im Planfeststellungsbeschluss verkehrsrechtliche Regelungen nicht zu treffen sind, sofern sie nicht als konzeptioneller Teil der planfestzustellenden Straßen anzusehen sind (Nr. 32 Abs. 6 PlafR 07). Auch die neuen Lärmschutz-Richtlinien-StV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm vom 23.11.2007, VkBli. 2007, 767) betonen, dass straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nicht isoliert zu betrachten, sondern in ein Konzept zur

Lärmbekämpfung einzubinden sind. Vorliegend sind Geschwindigkeitsbeschränkungen aber gerade nicht als konzeptioneller Teil der Planung vorgesehen. Sie drängen sich auch nicht im Rahmen der Abwägung auf.

Des Weiteren sind Beschränkungen des fließenden Verkehrs gemäß § 45 Abs. 9 S. 2 StVO nach dem Willen des Bundesgesetzgebers restriktiv nur anzuordnen, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung z.B. des Ruhebedürfnisses der Bevölkerung erheblich übersteigt und Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Schutz der Anwohner vor unzumutbarem Straßenverkehrslärm erfordert, um einer im Hinblick auf Art. 2 Abs. 2 S: 1 GG relevanten Gesundheitsgefährdung zu begegnen. Bei der hier zu entscheidenden Frage einer Geschwindigkeitsbeschränkung können für die Beurteilung der Frage der Zumutbarkeit einer Lärmbelastung unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes die bereits erwähnten Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 zur Orientierung herangezogen werden. Danach kommen verkehrsrechtliche Maßnahmen insbesondere dann in Betracht, wenn der rechnerisch ermittelte Mittelungspegel in reinen und allgemeinen Wohngebieten 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags bzw. in Mischgebieten 62 dB(A) nachts und 72 dB(A) tags überschreitet. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 bestimmen ausdrücklich, dass örtliche Schallmessungen nicht zu berücksichtigen sind, sondern die relevanten Beurteilungspegel nach den RLS-90 zu berechnen sind. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Lärmschutzes setzt nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 weiter voraus, dass neben der Höhe des Lärmpegels unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs alle Umstände des Einzelfalles in die Abwägung einbezogen werden, wie z.B. die gebietsbezogenen Schutzwürdigkeit, die Schutzbedürftigkeit der Bevölkerung, die Funktion der Straße, das quantitative Ausmaß der Lärmbeeinträchtigungen usw. Demnach müssten die oben genannten Richtwerte an Wohnbebauung von erheblichem Umfang erreicht werden. Außerdem muss durch die verkehrsrechtliche Maßnahme eine Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) bewirkt werden (vgl. VGH Kassel, Beschluss vom 16.01.2006, Az. 2 TG 2606/05, UPR 2006, 241; BayVGH, Beschluss vom 07.12.2006, Az. 11 CS 06.2450, BayVBl. 2007, 241). Anderenfalls ist eine verkehrsbeschränkende Maßnahme nicht geeignet, den verfolgten Lärmschutzzweck zu erreichen und damit unverhältnismäßig.

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Planfeststellungsverfahren war nicht notwendig. Geschwindigkeitsbegrenzungen erfolgen üblicherweise nicht in Planfeststellungsbeschlüssen, die den Bau einer Straße zum Gegenstand haben, es sei denn, dies wäre zur Konfliktbewältigung schon im Planfeststellungsbeschluss geboten (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 03.07.1998, Az. 5 S 1/98, NVwZ-RR 1999, 165). Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Lärmschutz sind keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen i.S.v. § 41 Abs. 1 BImSchG, auf die die Lärmbetroffenen Anspruch haben. Verkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen sollen nur als Übergangslösungen dienen, bis ein baulicher dauerhafter Lärmschutz realisiert ist. Lösungen mittels einer Geschwindigkeitsbeschränkung sind daher nachrangig und subsidiär; planerische und bauliche Maßnahmen haben

Vorrang. Selbst wenn man verkehrsregelnde Lärmschutzmaßnahmen in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Rahmen des § 41 BImSchG weitergehend zulassen wollte, würde deren Einbeziehung in die Regelungen einer Planfeststellung voraussetzen, dass die konkrete Verkehrsregelung als Dauermaßnahme der Funktion des Verkehrswegs noch ausreichend gerecht wird (vgl. Jarass, Neues von den Schwierigkeiten des Verkehrsimmissionsschutzes, in "Immissionsschutzrecht in der Bewährung, 25 Jahre Bundes-Immissionsschutzgesetz", Festschrift für Gerhard Feldhaus, herausgegeben von Czajka/Hansmann/Rabentisch, 1999, 235 ff.).

Daran fehlt es hier. Die Verhältnismäßigkeit und damit die Rechtmäßigkeit der geforderten Geschwindigkeitsbeschränkung sind aber auch noch aus einem weiteren Grund fraglich. Es ist nämlich sehr zweifelhaft, ob punktuelle Überschreitungen der genannten Lärmrichtwerte überhaupt die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf einer Länge von mehreren Kilometern rechtfertigen können oder ob nicht der damit verbundene Eingriff in den widmungsgemäßen Straßenverkehr gegen das Übermaßverbot verstößt (vgl. VGH Kassel, Beschluss vom 16.01.2006, Az. 2 TG 2606/05, UPR 2006, 241). Denn auch die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 verweisen zu Recht auf den Vorbehalt des Straßenrechts und die straßenrechtliche Widmung; Bundesautobahnen sind integraler Bestandteil des Bundesfernstraßennetzes. Gerade auch bei ihnen hat deren besonderer Verkehrsfunktion auch im Lichte der allgemeinen Freizügigkeit des Verkehrs Vorrang. Außerdem betonen diese Richtlinien, dass straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen angeordnet werden sollen; sie sollen insbesondere kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche Maßnahmen sein. Auf eine entsprechende Auflage, welche die beschriebenen zu erwartenden Geschwindigkeitsbeschränkungen dem Vorhabensträger aufgeben, konnte verzichtet werden. Denn eine verkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen ist nicht erforderlich und damit unverhältnismäßig, wenn dem Lärm schon durch Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes begegnet werden kann (vgl. VGH Kassel, Beschluss vom 16.01.2006, Az. 2 TG 2606/05, UPR 2006, 241 sowie die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007). Letzteres ist hier mit den in der Planung vorgesehenen Maßnahmen gerade der Fall. Im Ergebnis fehlt für eine zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkung jegliche rechtliche Grundlage.

3.7.4.2.3.4 Gesamtlärbetrachtung

Von verschiedenen Einwendungsführern (vgl. C 3.8.2, insbesondere C 3.8.2.8 und C 3.8.2.18) wurde die Forderung aufgestellt, auch die anderen Verkehrswege, insbesondere die St 2257 in die Lärmberechnungen mit einfließen zu lassen.

Der Vorhabensträger stellte im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 10 f.) überzeugend klar, dass eine Einbeziehung der Staatsstraße zu Veränderungen unter 1 dB(A) führt und die Autobahn die maßgebliche Lärmquelle ist.

Vonseiten der Planfeststellungsbehörde ist in diesem Zusammenhang noch anzumerken, dass die von der BAB A 3 ausgehende Lärmbelastung durch die vorgesehenen Maßnahmen im Markt Geiselwind und seinen Ortsteilen sinken wird.

Eine Berechnung der Lärmbeeinträchtigungen im Rahmen einer Gesamtlärbetrachtung ("Summenpegel") ist schließlich im Hinblick auf die verfahrensgegenständliche Straßenbaumaßnahme nur geboten, wenn der neue oder zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege (hier z.B. St 2257, KT 15) insgesamt zu einer Lärmbelastung führen kann, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist (vgl. zu den rechtlichen Grundlagen der Gesamtlärbetrachtung C 3.7.4.2.1). Dies gilt insbesondere bei Grundstücken, die dem Wohnen dienen. Denn der Staat darf durch seine Entscheidungen keine verkehrliche Maßnahme zulassen, die im Ergebnis einen nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslöst. Dies gebieten die in Art. 2 Abs. 2 S. 1 oder Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG enthaltenen Gewährleistungen. Der Staat verstößt gegen die aus Art. 2 Abs. 2 GG folgende grundrechtliche Schutzpflicht, wenn er es zuließe, dass durch den Bau oder durch die wesentliche Änderung eines öffentlichen Verkehrswegs eine die menschliche Gesundheit gefährdende Gesamtlärmbelastung entsteht, und sei es auch nur durch die Erhöhung einer bereits vorhandenen Vorbelastung. Die grundrechtliche Schutzpflicht greift somit ein, wenn die ihr widerstreitende Immissionssituation gerade durch das Planvorhaben entsteht oder verschärft wird. Anderenfalls leistet die Zulassungsentscheidung zu der kritischen Lärmbelastung keinen relevanten Ursachenbeitrag, der Grundlage des grundrechtlichen Schutzanspruchs gegenüber dieser Entscheidung sein könnte (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95, BVerwGE 101, 1; OVG Münster, Urteil vom 18.01.2001, Az. 20 D 75/98.AK, NWVBl. 2002, 105). Die Grenze, bei der ein solch schwerwiegender Eingriff in Betracht kommt, liegt dort, wo die verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung und der BGH übereinstimmend von einer "enteignenden Wirkung" bzw. Gesundheitsgefahr ausgehen. Sie ist für ein Mischgebiet im Bereich bei Werten von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts und für ein Wohngebiet bei Werten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts anzusetzen (vgl. VGH München, Beschluss vom 18.07.1996, Az. 8 CS 96.1612; Urteil vom 05.03.1996, Az. 20 B 92.1055, VGHE By 29, 77; VG Würzburg, Urteil vom 21.03.2000, Az. W 1 K 98.1403, Urteilsabdruck S. 18 unter Bezugnahme auf BGH, Urteil vom 10.12.1987, Az. III ZR 204/86, NJW 1988, 900; Urteil vom 25.03.1993, Az. III ZR 60/91, NJW 1993, 1700).

Voraussetzung dafür aber ist, wie bereits schon teilweise erwähnt, dass der Vorhabensträger in tatsächlicher Hinsicht zu der gesundheitsgefährdenden Gesamtbelastung beiträgt. Eine in der Planfeststellung zu befolgende grundrechtliche Pflicht, Schutzvorkehrungen zu treffen, setzt eine Kausalität zwischen dem Bau bzw. der Änderung des Verkehrsweges und der gesundheitsgefährdenden Verkehrsbelastung voraus. Eine Pflicht, eventuell gesundheitlich bedenkliche Immissionslagen bei Gelegenheit der Planfeststellung zu sanieren, wird damit hingegen nicht zum Ausdruck gebracht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 15.01.2008, Az. 9 B 7.07, NVwZ

2008, 675, Rdnr. 9). Diese erforderliche Kausalität ist hier jedoch gerade nicht gegeben. Dies lässt sich schon daran erkennen, dass im Prognosefall an deutlich mehr Anwesen Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV zu erwarten wären als dies in der nun planfestgestellten Variante mit den vielfältigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen der Fall sein wird (vgl. zu den Einzelheiten Unterlage 11, Ziffer 4.4.2 und 4.5.3). Durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird trotz der prognostizierten Verkehrszunahme in Bezug auf die Schallimmissionen eine erhebliche Entlastung gegenüber der bestehenden Situation erreicht (vgl. Unterlage 16, Ziffer 4.2.2). Eine vertiefte ergänzende Gesamtlärbetrachtung war daher nicht notwendig.

3.7.4.2.4 Abwägung hinsichtlich des Lärmschutzes

Die dem festgestellten Plan zu Grunde liegenden schalltechnischen Berechnungen sind im Ergebnis ebenso wenig zu beanstanden wie die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen. Die Einhaltung der einschlägigen Grenzwerte für den Tag ist durch die Planung gesichert, was einen Vollschutz für den Tag im Prognosejahr 2020 bzw. 2025 bedeutet. Jedoch verbleiben einigen Anwesen Überschreitungen der maßgeblichen Nachtgrenzwerte. Hier wird der Schutz der Betroffenen vor unzumutbaren Lärmimmissionen durch passive Schallschutzmaßnahmen sichergestellt. Auch die unterhalb der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV liegende Verlärmung, insbesondere von Gebieten, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, ist mit entsprechendem Gewicht gegen die Baumaßnahme in die Abwägung einzustellen. Die Planung führt jedoch unter Einbeziehung der Lärmschutzmaßnahmen im Vergleich zur bestehenden Situation insgesamt zu einer Entlastung der Betroffenen. Vor allem bewirken die vorgesehenen und in ihrem Umfang nicht zu beanstandenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen entlang der Strecke eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation im Vergleich zum Bestand und im Vergleich zur Situation ohne den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3. Insbesondere bei letzterem ist davon auszugehen, dass es zu deutlich mehr und auch höheren Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte kommen würde. Zugunsten des Vorhabens ist auch zu berücksichtigen, dass der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 zu einer Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes und damit auch der umliegenden Ortschaften hinsichtlich des Durchfahrtsverkehrs führen wird. Den Belangen des Lärmschutzes kommt letztlich auch unter Berücksichtigung des Gesamtlärms kein solches Gewicht zu, als dass es die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen könnte.

3.7.4.3 Schadstoffbelastung

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

Bei raumbedeutsamen Planungen sind schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sons-

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

3.7.4.3.1 Schadstoffeintrag in die Luft

Die verbindlichen, immissionsquellenunabhängigen Grenzwerte für Luftschadstoffe der 22. BImSchV sind eingehalten. Weitere Orientierungswerte finden sich in der "Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft - TA Luft" und in der VDI-Richtlinie 2310.

Bezieht man die durch den Straßenverkehr verursachten Immissionen auf ihren jeweiligen Grenzwert, dann stellen sich der NO₂-Jahresmittelwert und der PM₁₀-Tagesmittelwert als diejenigen Schadstoffparameter dar, deren Immissionen dem jeweils zugehörigen Immissionsgrenzwert am nächsten kommen.

Der Vorhabensträger hat die Immissionsbelastungen durch Luftinhaltsstoffe für den vorliegenden Planungsabschnitt des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 nach dem MLuS 02 (geänderte Fassung 2005) abgeschätzt. Die dabei gewonnenen Ergebnisse sind in Unterlage 11.3 der festgestellten Planunterlagen enthalten, worauf Bezug genommen wird (vgl. auch Unterlage 1, Kapitel 5.2). Demnach werden die einschlägigen Grenzwerte durchgängig eingehalten (vgl. auch bereits C 2.3.2.1.2).

Angesichts dieser zu erwartenden Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV in allen relevanten Bereichen ist hier lediglich ergänzend darauf hinzuweisen, dass das Bundesverwaltungsgericht (Urteil vom 26.05.2004, Az. 9 A 6.03, DVBl. 2004, 1289) zudem ausdrücklich entschieden hat, dass diese keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens ist. Aus der 22. BImSchV ergibt sich keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV vorhabensbezogen sicherzustellen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 426). Eine solche Verpflichtung folgt auch nicht aus einem Umkehrschluss aus § 50 Satz 2 BImSchG (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.05.2004, Az. 9 A 6.03, DVBl. 2004, 1289; Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 5.04, DVBl. 2005, 908).

Gleichwohl ist die Verschlechterung der Luftqualität unterhalb der Immissionswerte ein abwägungserheblicher Belang gemäß § 50 Satz 2 BImSchG, wonach die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität bei der Abwägung zu berücksichtigen ist. Sollten wider Erwarten künftig Umstände eintreten, die ein Überschreiten der Immissionsgrenzwerte erwarten lassen, könnte dem noch durch Luftreinhalte- und Aktionspläne

oder sonstige geeignete Maßnahmen der zuständigen Behörden entgegengewirkt werden (vgl. §§ 45 und 47 BImSchG und § 11 der 22. BImSchV). Die getroffene Abschätzung der Schadstoffbelastung schlägt sich in der Abwägung zwar zulasten des Vorhabens nieder, stellt aber auch angesichts der Vorbelastung weder dessen Ausgewogenheit noch die Vollzugsfähigkeit der getroffenen Zulassungsentscheidung in Frage. Hinzu kommt, dass sich aus heutiger Sicht nicht abschließend feststellen lässt, ob sich die genannten Immissionsgrenzwerte im Jahr 2020 tatsächlich im prognostizierten Ausmaß entwickeln werden. Technische Verbesserungen, wie z.B. bei der Abgastechnik, und weitergehende Abgasnormen lassen in Zukunft eher eine Abnahme der Immissionen erwarten. Außerdem können die in der Planung vorgesehenen Maßnahmen und Bepflanzungen sowie die angestrebte Verflüssigung des Verkehrs ebenfalls zu einer Verbesserung der Schadstoffsituation beitragen.

3.7.4.3.2 Schadstoffeintrag in den Boden

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

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

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

Eine Minimierung wird einerseits durch die Neuanlage von Wald und sonstigen Grünflächen mit in die Vertikale wirkenden Gehölzen als Staub- und Schadstofffilter, andererseits durch die trassenbegleitenden Erddeponien erreicht. Bepflanzungen sind ausweislich der landschaftspflegerischen Maßnahmenplanung (vgl. Unterlage 12.3) in weiten Teilen längs der Autobahn vorgesehen. Auch beginnt die landwirtschaftliche Nutzung infolge der vorhabensbedingten Dämme und Einschnitte in der Regel erst jenseits der o.g. Entfernung. Schließlich sind die Schadstoffemissionen des einzelnen Fahrzeugs infolge gesetzlicher Maßnahmen bereits heute geringer, als sie zum oben angegebenen Referenzzeitraum waren, und werden künftig voraussichtlich noch weiter abnehmen. In der Gesamtschau ist daher davon auszugehen, dass die vorhabensbedingten Schadstoffeinträge in den Boden ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier bleiben werden. Schädliche Bodenveränderungen i.S.d. § 2 Abs. 3 BBodSchG sind demnach nicht zu erwarten. Ergänzend wird auf die Ausführungen dieses Beschlusses bei der Umweltverträglichkeitsprüfung unter C 2.3.2.3 verwiesen (vgl. auch C 3.7.6).

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

3.7.4.3.3 Schadstoffeintrag in Gewässer

Schadstoffeinträgen in oberirdische Gewässer sowie Gefährdungen des Grundwassers im Bereich der planfestzustellenden Trasse wird aufgrund des Entwässerungskonzeptes, das den Planunterlagen zu Grunde liegt und in enger Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg entwickelt wurde, wirksam vorgebeugt.

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

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

3.7.4.3.4 Abwägung hinsichtlich des Schadstoffeintrags

Insgesamt kommen im Rahmen der Abwägung weder dem nicht bestreitbaren Beitrag zur allgemeinen Luftverschmutzung noch dem zu erwartenden Eintrag luftgetragener bzw. sonstiger Schadstoffe in straßennah gelegene Grundstücke ein ent-

scheidendes Gewicht gegen das Vorhaben zu, zumal mit der Ausbaumaßnahme auch gewisse Entlastungseffekte (z.B. für das nachgeordnete Straßennetz) verbunden sind.

3.7.4.4 Abwägung der Immissionsschutzbelange

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

3.7.5 Naturschutz und Landschaftspflege

3.7.5.1 Rechtsgrundlagen

Bei der Planfeststellung ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (§ 17 S. 2 FStrG). Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in Art. 1 BayNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z.B. § 1a Abs. 2 BauGB und § 1 BBodSchG). Besondere Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang der Eingriffsregelung (Art. 6 und 6a BayNatSchG) zu. Die Regelungen der §§ 18 ff. BNatSchG gelten nicht unmittelbar (vgl. § 11 S. 1 BNatSchG). Schließlich sind die Vorgaben der FFH- und Vogelschutz-Richtlinie und ihre nationalen Umsetzungsvorschriften sowohl im Hinblick auf den Gebiets- als auch den Artenschutz zu beachten.

3.7.5.2 Eingriffsregelung

Eingriffe in Natur und Landschaft sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können (Art. 6 Abs. 1 BayNatSchG).

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

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

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

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

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

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

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

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

3.7.5.2.1

Vermeidungsgebot

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

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

Die am Ort des Eingriffs selbst zwangsläufig hervorgerufenen Beeinträchtigungen nimmt das Naturschutzrecht als unvermeidbar hin. Das Vermeidungsgebot des Art. 6a Abs. 1 S. 1 BayNatSchG zwingt die Planfeststellungsbehörde auch nicht zur Wahl der ökologisch günstigsten Planungsalternative (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, UPR 1997, 329). Ob ein Vorhaben an einem bestimmten Standort zulässig ist, richtet sich nach den materiellen Vorgaben des Fachrechts. Die naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen ergänzen lediglich die fachrechtlichen Zulassungstatbestände. Dabei knüpfen die in Art. 6a Abs. 1 S. 1 BayNatSchG normierten Verpflichtungen an die gewählte Variante an, d.h., der Vermeidungsgrundsatz ist nicht bei Auswahl der Alternativen anzuwenden, sondern nur auf die nach Fachplanungskriterien ausgewählte Variante.

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

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

3.7.5.2.2 Beschreibung der Beeinträchtigungen

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

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

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

Durch das Ausbauvorhaben wird sowohl Waldlebensraum als auch Offenlandlebensraum beeinträchtigt. Im Ausbauabschnitt beträgt der Anteil bereits versiegelter Flächen ca. 19,9041 ha und der Anteil sonstiger bestehender Straßennebenflächen ca. 27,4965 ha. Nach der Ausbaumaßnahme wird eine Fläche von ca. 27,4762 ha versiegelt sein, was einer Nettoneuversiegelung von 7,5721 ha entspricht. Für sonstige Straßennebenflächen werden 14,3568 ha neu in Anspruch genommen, so dass der zukünftige Flächenbedarf ca. 41,8533 ha betragen wird. Bauzeitlich unterliegt der Boden in Bereichen für vorübergehende Inanspruchnahme weiteren Belastungen. Diese Flächen werden nach Beendigung der Baumaßnahme jedoch wieder rekultiviert.

Der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor für die Tier- und Pflanzenwelt, der über die direkte Flächeninanspruchnahme hinausgeht, wird durch den Ausbau entsprechend verbreitert. Hiervon betroffen sind vor allem die an die Baumaßnahme angrenzenden Waldbereiche sowie weitere ökologisch hochwertige Flächen im Umfeld der Ausbautrasse.

Betriebs- oder unfallbedingter Eintrag von Schadstoffen (Tausalzlösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl etc.) ergibt sich vor allem im bereits stark belasteten Nahbereich der Trasse. Bei steigendem Verkehr ist mit einer Zunahme von verschmutztem Spritzwasser zu rechnen. Innerhalb von 5 m bis 10 m kann Tausalzlösung zu Beein-

trüchtigungen der Bodeneigenschaften im Randbereich der Straße führen. Eine Aufnahme der Schadstoffe aus dem Boden durch Vegetationsbestände ist möglich.

Die bestehende Autobahntrasse stellt bereits im gegenwärtigen Zustand eine Barriere für flugunfähige, aber auch für viele flugfähige Arten dar. Dennoch kann von einem Austausch flugfähiger Arten (z.B. hoch fliegende Vogelarten) in gewissem Umfang ausgegangen werden. Durch die Verbreiterung der Autobahntrasse ist gleichwohl eine gewisse Erhöhung des Trenn- und Barriereeffektes anzunehmen. Für die flugunfähigen Tierarten, aber auch für Fledermäuse stellen die im Ausbauabschnitt vorhandenen Unterführungsbauwerke die einzigen vergleichsweise sicheren Querungsmöglichkeiten dar. Das Unterführungsbauwerk bei Bau-km 331+028 wird nach Bau-km 332+526 verlegt, erheblich verbreitert und mit der Unterführung des "Hurenbrunn" zusammengelegt. Die Querungsmöglichkeiten für Wildtiere bleiben somit wenigstens erhalten bzw. werden durch die Verbreiterung sogar verbessert.

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

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

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

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

3.7.5.2.3 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

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

- Die vorliegende Ausbauplanung orientiert sich am Bestand und vermeidet dadurch soweit als möglich neue Reliefveränderungen. Nicht mehr benötigte Straßenflächen und Parkplätze werden entsiegelt. Diese Flächen können für Straßenbegleitgrün und Lärmschutzeinrichtungen in Anspruch genommen werden.
- Mit dem Ausbauvorhaben ist der erstmalige Bau von Absetz- und Regenrückhaltebecken mit Abscheideranlagen verbunden. Damit können die im Fahrbahnwasser mitgeführten Schmutzstoffe weitgehend zurückgehalten werden. Insbesondere kann damit auch das Gefahrenrisiko bei sog. Ölunfällen erheblich minimiert werden. Die Rückhalteeinrichtungen erlauben schließlich eine gedrosselte Ableitung des Wassers aus dem Rückhaltebecken in die natürlichen Vorfluter, womit insbesondere bei starken Regenereignissen die Vorfluter auch nicht überlastet werden.
- Ökologisch wertvolle Bereiche werden nur im notwendigen Umfang beansprucht. Für besonders wertvolle und empfindliche Biotopflächen werden Tabuflächen während der Bauzeit ausgewiesen und durch entsprechende Biotopschutzzäune nach DIN 189220 und RAS LG 4 gesichert.
- Im Bereich von neu angeschnittenen Waldrändern werden Waldrandvor- und -unterpflanzungen vorgenommen. Hierfür sollen Waldmäntel unter Einbeziehung der vorgesehenen Straßenbegleitpflanzung, der Waldrekultivierung auf vorübergehend in Anspruch genommenen Baufeldern und der gegebenenfalls notwendigen Unterpflanzungen stufig neu aufgebaut werden.
- Die vorhandenen Durchlässe und Brücken über die BAB A 3 werden erhalten und verlängert bzw. neu errichtet, so dass sich die Querungsmöglichkeiten für Wildtiere nicht verschlechtern. Lediglich die Unterführung bei Bau-km 331+028 wird aufgelassen und es wird ein verbreiteter Durchlass am Hurenbrunnen (Bau-km 331+526) geschaffen, wodurch sich die Durchlässigkeit für gewässergebundene Organismen an dieser Stelle vermutlich verbessert.

Um eine aus naturschutzfachlicher Sicht optimale Umsetzung zu gewährleisten, wurde dem Vorhabensträger aufgegeben, dass die vorzunehmenden Waldrandunterpflanzungen alsbald nach Durchführung der Rodungsmaßnahmen im Bereich der bestehenden Waldränder zu erfolgen haben (A 3.5.4). Gemäß Nebenbestimmung A 3.5.7 ist die Rodung von Bäumen und Waldflächen sowie das Roden, Abschneiden, Fällen oder eine sonstige Beeinträchtigung von Hecken, lebenden Zäunen,

Feldgehölzen oder -gebüsch nur während der Vegetationsruhe (1. Oktober bis 28. Februar) zulässig. Abweichungen hiervon bedürfen der Zustimmung der unteren Naturschutzbehörde, soweit nicht eine gesonderte artenschutzrechtliche Ausnahme gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG bei der höheren Naturschutzbehörde einzuholen ist. Vor dem Laubaustrieb sind Markierungsarbeiten an Bäumen mit Verdacht auf Baumhöhlen oder Spaltenquartieren von Fledermäusen durchzuführen, um im Oktober die fraglichen Bäume fällen zu können (vgl. A 3.5.8 und C 3.7.5.2.3). Schließlich wird durch Nebenbestimmung A 3.5.11 sichergestellt, dass beim Straßenbau anfallendes überschüssiges Erdmaterial nicht auf ökologisch wertvollen Flächen abgelagert wird.

Unter Würdigung und Abwägung aller bekannten Aspekte sind die vorgesehenen Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen ausreichend.

3.7.5.2.4 Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

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

- Versiegelung, Überbauung und vorübergehender Verlust von Laub- und Mischwald (mit naturnahen Elementen)
- Versiegelung von sonstigem forstlich geprägtem Wald
- Versiegelung von landwirtschaftlichen Nutzflächen
- Versiegelung, Überbauung und vorübergehender Verlust von Offenlandflächen außerhalb der Straßennebenflächen (Obstwiesen, Altgrasfluren, Fließgewässerbegleitgehölzen, Hecken, Feuchtlandgrün und Gräben)
- vorübergehender Verlust von Straßenbegleitgrün (Altgrasfluren, Ruderalflächen und Straßenbegleitgehölze)

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

3.7.5.2.5 Ausgleichsmaßnahmen

Die vom vorhabensbedingten Eingriff ausgehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen müssen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig ausgeglichen oder in sonstiger Weise kompensiert werden, soweit dies zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist (Art. 6a Abs. 1 S. 1 BayNatSchG). Die Pflicht zu möglichen Kompensationsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts striktes Recht (Urteil vom 30.10.1992, Az. 4 A 4.92, NVwZ 1993, 565; Urteil vom

01.09.1997, Az. 4 A 36.96, NuR 1998, 41). Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG statt (spezifische naturschutzrechtliche Abwägung), wenn die mit einem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen nicht auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren sind. Ergibt die spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung, dass die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei Abwägung aller, d.h. auch der vom Vorhaben ausgehenden Anforderungen an Natur und Landschaft zurückzutreten haben, können vom Vorhabensträger Ersatzzahlungen verlangt werden (Art. 6a Abs. 3 S. 1 BayNatSchG).

3.7.5.2.5.1 Abgrenzung der Ausgleichsmaßnahmen von Ersatzmaßnahmen

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

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

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

Naturschutzfachlich muss der Ausgleich eine Wiederherstellung der wesentlichen vom Eingriff betroffenen Funktionen und Werte des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes in einem gewissen funktionalen, räumlichen und zeitlichen Bezug er-

möglichen. Da eine vollständige Wiederherstellung aller gestörten Funktionen nach Art, Ort und Zeit im naturwissenschaftlichen Sinn nicht möglich ist, werden unter Ausgleich alle Maßnahmen verstanden, die der Verbesserung der jeweiligen Funktion dienen, im engeren vom Eingriff betroffenen Landschaftsraum stattfinden und ihre angestrebte Funktionsfähigkeit innerhalb eines absehbaren Zeitraums annähernd erreichen. Naturschutzfachlich wünschenswert ist es, wenn der Ausgleich möglichst zeitnah zum Eingriff erfolgt, idealerweise vor der Durchführung des Eingriffs. Eine Dauer von 25 bis 30 Jahren kann noch als angemessen betrachtet werden. Ein entsprechender Anspruch ist jedoch nach der Definition des BayNatSchG - allerdings mit gewissen Abstrichen - auch für die Ersatzmaßnahmen gegeben, die die gestörten Funktionen möglichst im betroffenen Landschaftsraum gleichwertig gewährleisten, also in möglichst vergleichbarer Weise wiederherstellen sollen (vgl. Gesetzesbegründung zum Art. 6a BayNatSchG, Bayerischer Landtag, Drucksache 15/3477 vom 02.06.2005, S. 22; vgl. auch BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, Az. 4 A 18.99, DVBl. 2001, 386).

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

3.7.5.2.5.2 Ausgleichbarkeit/Nichtausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen

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

- die Überbauung oder Versiegelung intensiv land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen bzw. "wiederherstellbarer Biotop" am ehesten als ausgleichbar,
- die Überbauung "nicht wiederherstellbarer Biotop" am ehesten als nicht ausgleichbar erachtet und
- funktionale Beeinträchtigungen dementsprechend für den Einzelfall betrachtet.

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

Auf die tabellarische "Gegenüberstellung Eingriff/Ausgleich" in Anlage 2 der Unterlage 12.1 wird Bezug genommen. Dort wird der Eingriff in einzelne Beeinträchtigungen für die jeweiligen Elemente des Naturhaushalts (betroffener Bestand) unterteilt, kurz beschrieben und zu den Konfliktbereichen K 1 bis K 6 in Beziehung gesetzt. Dem folgen Angaben zur jeweils beeinträchtigten Fläche, die aus dem Eingriff in den Naturhaushalt resultieren. Anschließend wird für die jeweilige eingriffsbedingte Beeinträchtigung - bezogen auf die davon jeweils beeinträchtigte Fläche - nach den genannten Kriterien die Ausgleichbarkeit ermittelt. Vorliegend ist hiernach von einer insgesamt beeinträchtigten Fläche des Naturhaushalts von 10,1737 ha auszugehen, die nach naturschutzfachlicher Bewertung zu 100% ausgleichbar sind.

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

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

damit zugleich eine Veränderung und die Tatsache des Eingriffs sichtbar bleiben (OVG Münster, Urteil vom 30.06.1999, Az. 7 a D 144/97.NE, NuR 2000, 173). Dass Maßnahmen, die darauf abzielen, das Landschaftsbild neu zu gestalten, Ausgleichscharakter haben können, ergibt sich unmittelbar aus Art. 6a Abs. 1 S. 4 BayNatSchG. Dass Straßenbegleitgrün nicht alle Funktionen erfüllt, die für Feldgehölze oder Baumreihen in der freien Landschaft charakteristisch sind, rechtfertigt es nicht, ihm jegliches Ausgleichspotenzial abzusprechen (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 533).

Der vorgesehenen landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes dienen zum einen die an die bestehende BAB A 3 angepasste Linienführung des sechsstreifigen Ausbaus in diesem Abschnitt und die umfangreichen Gestaltungsmaßnahmen auf den Straßenbegleitflächen und auf zusätzlichen Flächen. Zum anderen sind die Ausgleichsmaßnahmen zu nennen, die neben ihren Funktionen für den Naturhaushalt auch die Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild in landschaftsgerechter Weise auffangen sollen. Die Einzelmaßnahmen in ihrer Gesamtheit tragen zur landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes und zur vollständigen Ausgleichbarkeit des Eingriffs in das Landschaftsbild bei. Im Ergebnis lässt sich zusammenfassend festhalten, dass der vorhabensbedingte Gesamteingriff in Natur und Landschaft vollständig ausgleichbar ist und mit der Realisierung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen auch ausgeglichen wird.

3.7.5.2.5.3

Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichsflächen

Die Ermittlung des Flächenbedarfs für die Ausgleichsflächen erfolgt auf der Basis der "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" vom 21.06.1993 (künftig: "Grundsätze") gemäß der gemeinsamen Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern und des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen. Für die Ermittlung des Ausgleichsflächenbedarfs sind dabei maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen der Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss sowie auf Boden, Wasser, Klima und Luft.

Nach diesen "Grundsätzen" sind für bestimmte, dort näher umschriebene Eingriffsarten je nach Intensität des Eingriffs Flächen für den Ausgleich oder Ersatz vorgesehen, deren Umfang nach bestimmten Faktoren zu bemessen ist. Da wissenschaftlich anerkannte Methoden zur Ermittlung des Ausgleichs derzeit nicht vorliegen 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 flä-

chenmäßig 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 Vorhabensträger im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung anzustellenden Ermittlungen sind in einem Umfang durchzuführen, der eine sachgerechte Planungsentscheidung ermöglicht. Eine vollständige Erfassung aller betroffenen Tier- und Pflanzenarten ist regelmäßig nicht erforderlich. Es reicht vielmehr aus, wenn für den Untersuchungsraum besonders bedeutsame Repräsentanten an Tier- und Pflanzengruppen festgestellt werden und für die Bewertung des Eingriffs auf bestimmte Indikatorgruppen abgestellt wird (BVerwG, Beschluss vom 21.02.1997, Az. 4 B 177/96, UPR 1997, 295; vgl. auch BVerwG, Urteil vom 15.01.2004, Az. 4 A 11.02, DVBl. 2004, 642). Dabei hängen die Anforderungen an die Untersuchungstiefe nicht zuletzt von den jeweiligen naturräumlichen Gegebenheiten ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen hinreichend sichere Rückschlüsse auf die faunistische und die floristische Ausstattung eines Gebiets zu, so kann es mit der gezielten Erhebung repräsentativer Daten sein Bewenden haben. Die Eignung eines solchen Bewertungsverfahrens lässt sich nicht allein mit dem Hinweis in Frage stellen, dass sich bei Verwendung anderer Parameter möglicherweise ein höherer Ausgleichsbedarf errechnen ließe. Zu Beanstandungen besteht erst dann Anlass, wenn die Erfassungsmethode sich als unzulängliches oder gar als untaugliches Mittel erweist, um ein zutreffendes Bild von der Eingriffintensität zu vermitteln (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.05, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 522). Den von der Rechtsprechung gestellten Anforderungen wird vorliegend die durchgeführte Bestandserhebung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gerecht.

Auf der Grundlage der bewerteten Bestandserhebung der ebenfalls bewerteten konkreten eingriffsbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erfolgt in einem weiteren Schritt die Bestimmung des qualitativen Umfangs der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen auf der Basis der oben zitierten "Grundsätze". Auf die Unterlage 12.1, Anlage 2, wird diesbezüglich verwiesen. In den genannten Unterlagen ist das Kompensationserfordernis konkret ermittelt. Danach errechnet sich ausgehend von einer insgesamt durch den Eingriff betroffenen Fläche von 10,1737 ha ein flächenmäßiger Kompensationsbedarf von 6,9076 ha. Dem stehen Ausgleichsmaßnahmen in einem anrechenbaren Umfang von 7,6827 ha gegenüber. Das Landschaftsbild bleibt dabei außer Betracht.

Als Ausgleich für das Landschaftsbild sind insbesondere Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen (vgl. Unterlage 12.3 und Unterlage 12.1, Kapitel 5.3). Die in erster Linie

naturschutzfachlich begründeten Ausgleichsmaßnahmen übernehmen insoweit jedoch eine wichtige komplementäre Funktion.

Die Naturschutzbehörden haben der landschaftspflegerischen Begleitplanung auch im Hinblick auf den flächenmäßigen Umfang zugestimmt oder zumindest dahingehend keine Einwendungen erhoben (Landratsamt Kitzingen mit Schreiben vom 28.01.2009, höhere Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 30.01.2009).

3.7.5.2.5.4 Zuordnung und gegenüberstellende Bilanzierung von Eingriff und Ausgleichsmaßnahmen

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

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

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

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

Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen mit einer anrechenbaren Fläche von insgesamt 7,6827 ha übersteigen den ermittelten Ausgleichsflächenbedarf von 6,9076 ha. Der Überhang dient, sofern er nicht für - zumindest auch auf das Landschaftsbild bezogenen - Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen in anderen Planfeststellungsabschnitten des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 herangezogen wird (vgl. entsprechende Planfeststellungsbeschlüsse), zusätzlich der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes und führt u.a. zusammen mit den Gestaltungsmaßnahmen sowie den sonst vorgesehenen Maßnahmen zu einem Ausgleich des Eingriffs in das Landschaftsbild.

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

3.7.5.2.5.5 Beschreibung, Lage, Umfang und Ausführung der Ausgleichsmaßnahmen

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

Für den vorgesehenen Eingriff ergibt sich ein Kompensationsbedarf von insgesamt 6,9076 ha. Die nach der festgestellten Planung vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen beinhalten einen tatsächlichen Flächenumfang von 7,8153 ha, wovon 7,6827 ha auf den Kompensationsbedarf anrechenbar sind. Der daraus resultierende Überhang der tatsächlichen Ausgleichsflächen kann bei anderweitigem Bedarf ohne Nachteil für die vorliegende Entscheidung auch für Kompensationsmaßnahmen in anderen Planfeststellungsverfahren herangezogen werden (vgl. eventuell entsprechende Planfeststellungsbeschlüsse).

Konkret sind folgende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen:

- A 1 (4,3030 ha, wovon 4,2640 ha anrechenbar sind): Aufforstung nordwestlich Langenberg:
Vorgesehen sind die Aufforstung mit standortgerechten Laubgehölzen unmittelbar angrenzend an die bestehende Waldfläche südlich der A 3 und die Anlage eines breiten Waldrandes mit vorgelagerten Krautsäumen. Ausgeglichen werden sollen hierdurch die Versiegelung, Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung von Laub- und Mischwald sowie die Versiegelung von sonstigem Wald. Ziel der Maßnahme ist die Erhöhung des Lebensraumangebotes für wald- und gehölz-bewohnende Pflanzen- und Tiergemeinschaften, die Lebensraumerweiterung für bestehende Waldflächen und die Schaffung eines Ausgleichs für Wald. Durchgeführt werden soll die Maßnahme auf Fl.Nr. 682 der Gemarkung Langenberg.

- A 2 (2,0760 ha, wovon 1,9824 ha anrechenbar sind): Extensivwiese östlich Weingartsmühle:
Die Maßnahme beinhaltet die Gewässerrenaturierung und die Uferabflachung zur Entwicklung von Hochstaudenfluren und typischen Fließgewässerbegleitgehölzen, die Pflanzung einer Baumreihe (Eschen) als landschaftliche Leitlinie am Talrand entlang des südlich vorbeiführenden Weges sowie die Extensivierung der Wiesennutzung. Ausgeglichen werden sollen hierdurch die Versiegelung von landwirtschaftlichen Nutzflächen sowie die Versiegelung, Überbauung und die mittelbare Beeinträchtigung von Obstwiesen, Altgrasfluren, Fließgewässerbegleitgehölzen, Hecken, Feuchtlandgrün und Gräben. Ziel der Maßnahme ist die Erhöhung des Lebensraumangebotes für offenlandbewohnende Pflanzen- und Tiergemeinschaften (v.a. der an Feuchtstandorte angepassten Arten) sowie die Lebensraumerweiterung bzw. -aufwertung und Vernetzung von Feuchtlebensräumen. Durchgeführt werden soll die Maßnahme auf einer Teilfläche Grundstücks Fl.Nr. 424 der Gemarkung Geiselwind und auf dem Grundstück Fl.Nr. 378 der Gemarkung Füttersee.

- A 3 (1,4363 ha): Aufforstung und Gewässerrenaturierung an der Ebrach:
Bei dieser Maßnahme sind vorgesehen die Aufforstung mit standortgerechten Laubgehölzen nördlich der PWC-Anlage am Rand der Ebrachau, die Anlage eines breiten Waldrandes mit vorgelagerten Krautsäumen sowie die Gewässerrenaturierung und die Uferabflachung zur Entwicklung von Hochstaudenfluren und typischen Fließgewässerbegleitgehölzen. Ausgeglichen werden sollen hierdurch die Versiegelung bzw. Überbauung sowie die mittelbare Beeinträchtigung von Altgrasfluren und Gräben, Feuchtgrünland, Obstwiesen und Laub- und Mischwäldern sowie die Versiegelung landwirtschaftlicher Nutzflächen und sonstigen Waldes. Ziel der Maßnahme ist die Erhöhung des Lebensraumangebotes für wald- und gehölzbewohnende Pflanzen- und Tiergemeinschaften, die Lebensraumerweiterung und -verknüpfung für bestehende Waldflächen und -inseln, die Schaffung einer Pufferzone und die Aufwertung der Uferbereiche der Ebrach, die Vergrößerung des Retentionsraumes sowie die Schaffung eines Ausgleichs für Wald. Durchgeführt werden soll die Maßnahme auf Teilfläche der Grundstücke Fl.Nr. 108, 111 und 199 der Gemarkung Gräfenneuses.

Darüber hinaus werden zum Ausgleich für Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes Gestaltungsmaßnahmen an Straßennebenflächen durchgeführt (vgl. Unterlagen 12.1, Kapitel 5.3, und 12.3).

Einzelne Vorgaben für die konkrete Durch- und Ausführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere auch der Ausgleichsmaßnahmen, sind in den Nebenbestimmungen unter A 3.5 angeordnet. So hat der Vorhabensträger, um eine rasche Wirksamkeit der Ausgleichsmaßnahmen zu gewährleisten, nach A 3.5.1 die nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen spätestens bis zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme (baulich) fertigzustellen, die übrigen landschaftspflegerischen Maßnahmen baldmöglichst, spätestens jedoch zwei Jahre nach Beendigung der Straßenbauarbeiten.

Nach Abschluss der Arbeiten ist der Regierung von Unterfranken ein Verzeichnis in für das Ökoflächenkataster aufbereiteter Form zu übermitteln (Art. 6 b Abs. 7 BayNatSchG). Bei den Gehölzpflanzungen im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen ist Pflanzgut aus regionalen forstlichen Herkünften bzw. autochthones Pflanzgut zu verwenden, soweit dies unter Ausschöpfung eines Pflanzzeitraumes von zwei bis drei Jahren möglich ist. Andernfalls ist Pflanzgut aus regionalen Herkünften zu verwenden (A 3.5.2), um eine optimale Integration der Maßnahmen in den Naturhaushalt zu gewährleisten. Die einzelnen Schritte der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen einschließlich der Erstellung der Bepflanzungspläne sowie der Festlegung der Entwicklungsziele und Pflegekonzepte im Detail sind vor deren Ausführung mit der unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt Kitzingen) einvernehmlich festzulegen (A 3.5.3), um durch die Beteiligung der mit den örtlichen Gegebenheiten vertrauten Vertreter der Naturschutzbehörden eine für den Naturhaushalt möglichst optimale Umsetzung der einzelnen Maßnahmen zu gewährleisten.

Die höhere Naturschutzbehörde forderte mit Schreiben vom 30.1.2009, wo immer dies möglich ist, entlang der Straßenböschungen auf die Andeckung von Oberboden zu verzichten und stattdessen Rohbodenflächen zu schaffen bzw. zu erhalten.

Der Vorhabensträger wies in seinem Schreiben vom 23.4.2009 darauf hin, dass die landschaftspflegerische Maßnahmenplanung im Vorfeld mit den Naturschutzbehörden abgestimmt wurde. In der Planunterlage 12.3 seien Gestaltungsmaßnahmen dargestellt, auf denen sich Sukzessionsflächen ohne Oberbodenandekung entwickeln sollten. Der Vorhabensträger sicherte zu, darüber hinausgehende Bereiche in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen, soweit dies technisch möglich sei (vgl. A 3.1 und A 3.5.14).

Die untere Naturschutzbehörde legte in ihrem Schreiben vom 28.01.2009 dar, dass ein Eingriff stattfinde, weil die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und auch das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigt würden. Autobahnen seien lineare, relativ breite Verkehrseinrichtungen, die von laufenden, krabbelnden oder kriechenden Lebewesen nicht überwunden werden könnten. Autobahnen hätten eine große Barrierewirkung. Ein genetischer Austausch werde daher stark unterbunden. Lediglich Unter- oder Überführungen (Wege, breite Durchlässe etc.) können von einigen wenigen Arten (Wild, einige Amphibien- und Reptilienarten, einige Käferarten) manchmal genutzt werden (Spezialisierung). Im Rahmen des Aufbaus einer bayernweiten Biodiversitätsstrategie solle der Verlust an Arten aufgehalten werden. Dies gelinge nur, wenn die noch intakte Natur und Landschaft erhalten werde und neue optimierte Lebensräume (auch im Rahmen von Ausgleichsmaßnahmen) geschaffen würden. In Anlehnung an diese naturschutzfachlichen Erfordernisse erklärte die untere Naturschutzbehörde, dass die Anstrengungen zur Wiederherstellung einer wenigstens einigermaßen funktionierenden Durchlässigkeit nicht für ausreichend erachtet würden, da lediglich ein Durchlass verbreitert werde. Der rechnerisch zu erbringende und rechtlich zu fordernde flächenhafte Ausgleich werde jedoch erbracht, sodass naturschutzfachlich betrachtet, keine weiteren Forderungen, bezogen auf die Flächenbereitstellung, erhoben würden. In Bezug auf die

Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft und der Tier- und Pflanzenwelt werde auf die Aussagen im landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen. Die ca. 7,5 ha Netto-Neuversiegelung würden rechnerisch ausgeglichen. Das Einleiten des Oberflächenwassers in Rückhaltebecken verändere jedoch die örtlichen Gewässersysteme. Die Regenrückhaltebecken würden dazu beitragen, dass sich stark verschmutztes Wasser absetzen könne, bevor es in die kleinen Bäche eingeleitet werde. Durch Kaltluftstaus, die durch die Lärmschutzbauwerke entstünden, könnten kleinklimatische Veränderungen verursacht werden und eine schleichende Veränderung der davon betroffenen Vegetationen herbeiführen.

Weiter legte die untere Naturschutzbehörde dar, dass die wieder aufzuforstende Fläche (5,6 ha) eine Fläche sei, die auch für den naturschutzfachlich zu leistenden Ausgleich herangezogen werde. Sie sei für die Erhaltung der Artenvielfalt bzw. für den Neuaufbau von strukturreichen Biotopflächen jedoch nur sehr bedingt geeignet. Bis sich in solchen rein nach derzeit gültigen wirtschaftlichen Kriterien aufgebauten Wäldern neue naturschutzrelevante Strukturen bilden könnten (Baumhöhlen, Spalten, Pilzkonsolen, Faulstellen an und in Bäumen und Mulden, größere Astanbrüche, bizarre Kronen, Totholz in größeren Mengen etc.) und für alle Arten "alter Wälder" nutzbar seien, vergingen über 100 Jahre. So lange böten solche "Wälder" lediglich häufigeren Arten einen Lebensraum. Für die Erhaltung bzw. Entwicklung der Artenvielfalt (Biodiversität) in kürzeren Zeitabständen blieben lediglich die geplanten Bach- und Grabenrenaturierungen. Die Extensivierung der Wiese (z. Zt. Güllewiese) als passive Maßnahme in unmittelbarem Bereich der Ebrach (ca. 2 ha) könne für spezielle an Extensivwiesen gebundene Arten (wenn überhaupt) auch erst in Jahren wirksam werden. Es werde deshalb für notwendig erachtet, auf dieser Wiese Mulden und Senken durch flächigen Oberbodenabtrag (ca. 1.000 m²) als zusätzliche ökologische wirksame Struktur einzubringen und durch ein differenziertes Mahdregime für eine abwechslungsreiche Struktur zu sorgen. An der nördlichen Grenze des Grundstücks Fl.Nr. 378 der Gemarkung Füttersee sei entlang der Ebrach eine zusätzliche, ca. 7 m breite und 90 m lange Flutmulde anzulegen (ohne den Bach selbst zu verändern). Die untere Naturschutzbehörde hielt nach alledem aus naturschutzfachlicher Sicht diverse Auflagen für erforderlich. So forderte die untere Naturschutzbehörde, dass der landschaftspflegerische Begleitplan des Planungsbüros Glanz vom 31.07.2008 als Bestandteil der Planfeststellung festzusetzen sei. Die im landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten Maßnahmen seien in Abstimmung mit dem Landratsamt Kitzingen (untere Naturschutzbehörde) umzusetzen. Die festgelegten Fristen seien einzuhalten. Das Landratsamt Kitzingen (Untere Naturschutzbehörde) sei vor Beginn der Maßnahme zu unterrichten und es sei eine Bauweisung mit den durchführenden Firmen vor Ort durchzuführen. Zur besseren Einbindung in die Landschaft sei die Aufdämmung an den Regenrückhaltebecken auf ein technisch notwendiges Minimum zu reduzieren. Der Eintiefung in den Boden sei der Vorrang einzuräumen. Vorhandene ökologisch wertvolle Strukturen besonders im Bereich des Regenrückhaltebeckens 331-1L seien dauerhaft zu erhalten. Zur offenen Landschaft hin seien die Böschungen der Regenrückhaltebecken stark einzugrünen (Heckensträucher). Überall dort, wo es die standörtlichen Voraussetzungen ermöglichen würden, seien die Böschungen (z.B. Lärmschutzwälle, Stra-

Benböschungen z.B. am Dammbach-Süd bei Bau-km 326+250, am PWC-Süd bei Bau-km 326+850 etc.) nicht mit "Humus" anzudecken, sondern als Rohbodenstandorte herzustellen. Des Weiteren forderte die untere Naturschutzbehörde, dass die Qualität der Ausgleichsfläche A 2 (Wiese auf dem Grundstück Fl.Nr. 378 der Gemarkung Füttersee) durch folgende Maßnahmen zu verbessern sei: Die auf der Wiese sichtbaren Mulden und Senken seien durch Bodenabtrag (ca. 25 cm) auf einer Fläche von 1.000 m² zu verstärken. Für die Wiese sei zur weiteren Aufwertung ein differenziertes Mahd- und Pflegeregime zu entwickeln, das insbesondere folgende Vorgaben berücksichtigt: Absolutes Düngeverbot, kein Einsatz von Pflanzenschutzmitteln, Abwechslung zwischen Mahd und Brache, mehrjährige Brachen im Übergang zum renaturierten Graben- und Bachabschnitt, erste Mahd nicht vor Mitte Juni, Abfuhr des Mähgutes. An der nördlichen Grenze des Grundstückes Fl.Nr.378, Gemarkung Füttersee, sei entlang der Ebrach eine Flutmulde auf einer Länge von 90 m anzulegen. Die Sukzessionsstreifen entlang der Graben- und Bachrenaturierungen seien durch sog. Biotopbausteine strukturell aufzuwerten. Es seien insgesamt je 20 m³ Lesesteine aus Muschelkalk oder Sandstein sowie Reisig und Häckselhaufen als Unterschlupf für Amphibien, Reptilien, Kleinsäuger und Insekten anzulegen. Weitere Details der Graben- und Bachrenaturierungen (Ausgleichsmaßnahme A 2 und A 3 und am Dammbach), der Gestaltung und Pflege des aufzulassenden Parkplatzes (Maßnahme S 3) sowie die Ausführung der teils hier geforderten Maßnahmen seien vor Beginn weiterer Planungsschritte wie Werkplanung bzw. Erstellung der Ausschreibungsunterlagen mit dem Landratsamt Kitzingen (untere Naturschutzbehörde) abzustimmen.

Der Vorhabensträger sagte daraufhin in seinem Schreiben vom 18.05.2009 verbindlich (vgl. A 3.1) zu, dass die einzelnen Schritte der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen einschließlich der Erstellung der Bepflanzungspläne und der Festlegung der Entwicklungsziele und Pflegekonzepte im Detail vor deren Ausführung mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt würden. Bei der Ausführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen würden mit der unteren Naturschutzbehörde Baustellenbesichtigungen durchgeführt (vgl. zum Ganzen A 3.5.3 und A 3.5.5). Hiermit ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde den Forderungen der unteren Naturschutzbehörde Genüge getan bzw. diese Zusage geht noch über deren Forderungen hinaus. Denn hierdurch hat die untere Naturschutzbehörde weitreichende Möglichkeiten, die Ausführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen im Detail mitzugestalten. Die landschaftspflegerische Begleitplanung (Unterlage 12 der Planfeststellungsunterlagen) ist - wie von der unteren Naturschutzbehörde gefordert- Bestandteil des von der Planfeststellungsbehörde festgestellten Plans (vgl. A 2).

Zu den Auswirkungen der Ausgleichsflächen auf landwirtschaftliche Nutzflächen und zu den diesbezüglich vorgetragenen Bedenken (insbesondere vonseiten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen und des Bayerischen Bauernverbandes) sei auf C 3.7.8 verwiesen und ausdrücklich Bezug genommen. Entsprechendes gilt für die Bedenken gegenüber den Ausgleichsmaßnahmen aus wasserwirtschaftlicher und fischereilicher Sicht unter C 3.7.7.2 und C 3.7.10. Bezüglich der

von privater Einwanderseite vorgetragenen Bedenken wird auf C 3.8.2 verwiesen und ausdrücklich Bezug genommen.

3.7.5.2.5.6 Funktion und Eignung der Ausgleichsflächen

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

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

Ziel des Ausgleichskonzepts ist es, die mit der Baumaßnahme verbundenen Auswirkungen auf den Naturhaushalt zu kompensieren. Dies bedeutet einerseits, dass die betroffenen Lebensräume - soweit aufgrund der standortörtlichen Gegebenheiten des Naturraumes möglich - möglichst nahe wiederhergestellt oder geschaffen werden, und andererseits aber auch betroffene Flächenfunktionen und räumliche Beziehungsgefüge (Lebensraumabfolgen, Verbundsysteme) wieder herzustellen oder neu zu schaffen. Die vorgesehenen Maßnahmen sind mit den Naturschutzbehörden abgestimmt und im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan, Unterlage 12.3, zeichnerisch dargestellt (vgl. auch Unterlage 12.1, Kapitel 5.2.1).

Die Ausgleichsflächen sind nach der landschaftspflegerischen Zielsetzung sowohl nach Größe und Standort als auch qualitativ im zeitlichen Zusammenhang zur Funktionsübernahme im ökologischen Wirkungsgefüge geeignet. Dabei übernehmen die jeweiligen Flächen i.d.R. mehrere Ausgleichsfunktionen. Wie sich eingriffsbedingte Beeinträchtigungen nicht nur punktuell und isoliert auf einzelne Funktionen oder Flächen auswirken, sondern gleichzeitig unterschiedliche Funktionen tangieren, können Ausgleichsmaßnahmen ebenfalls zugleich etwa biotische (für Tiere und Pflanzen) und abiotische (für Boden, Wasser, Luft und Kleinklima) Ausgleichsfunktionen erfüllen oder neben der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts auch der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes dienen. Infolgedessen stellen zusammenhängende Ausgleichsmaßnahmen gleichzeitig den Ausgleich für mehrere Beeinträchtigungen und unterschiedliche Konfliktbereiche dar (vgl.

BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 530). Im Ergebnis werden alle gestörten Funktionen des Naturhaushalts als auch die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes kompensiert.

Bei der Beurteilung der Ausgleichbarkeit einer Beeinträchtigung und der Eignung der darauf bezogenen Ausgleichsmaßnahmen wird nach den Umständen des Einzelfalls vom tatsächlichen Entwicklungs- und Erhaltungszustand der betroffenen Fläche und von der konkreten Ausprägung der beeinträchtigten Funktionen innerhalb eines Biotoptyps vor Ort ausgegangen. Dies spielt vorliegend insbesondere bei den als wiederherstellbar eingestuften Eingriffen in die Offenlandbiotope und in die Waldflächen mit naturnahen Elementen eine Rolle.

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

Die Ausgleichsmaßnahmen A 1 und A 3 dienen speziell dem Ausgleich des Eingriffs in Wald. Die durch das Ausbaurvorhaben in Anspruch zu nehmenden Waldflächen sind durch die bestehende Autobahn in ihren Funktionen bereits erheblich beeinträchtigt. Durch einen Ausgleich muss nicht etwa eine identische Wiederherstellung der verlorengegangenen Flächen und Funktionen bewerkstelligt werden. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte kann mit der Neubegründung der planfestgestellten Waldflächen (außerhalb der direkten Beeinträchtigungszone der Autobahn) der Eingriff in den Wald ausgeglichen werden, auch wenn die damit intendierten Waldfunktionen sich erst im Laufe von Jahren vollständig einstellen werden.

Damit die Ausgleichsflächen ihre ökologische Funktion möglichst frühzeitig und aus fachlicher Sicht optimal erfüllen können, sind zur Abstimmung bei der Ausführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen mit der unteren Naturschutzbehörde (Landratsamt Kitzingen) Baustellenbesprechungen durchzuführen (A 3.5.5). Gemäß Nebenbestimmung A 3.5.6 ist bei Ausführung der Baumaßnahme durch fachkompetentes Personal sicherzustellen, dass die ausführenden Firmen nicht gegen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege verstoßen (ökologische Bauüberwachung). Nach baulicher Herstellung sowie nach Erbringung der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege für die festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen ist je-

weils in einer gemeinsamen Begehung durch Vertreter des Vorhabensträgers und der Naturschutzbehörden zu prüfen, ob die Ausgleichsmaßnahmen ordnungsgemäß ausgeführt sind bzw. die Zielsetzung der landschaftspflegerischen Begleitplanung erreicht ist. Hierüber ist die Planfeststellungsbehörde in Kenntnis zu setzen. Bei festgestellten fachlichen Mängeln in der Bauausführung ist eine Mängelbeseitigung durchzuführen; ggf. ist auch eine qualitative Nachbesserung der bereits hergestellten Maßnahmen vorzunehmen (A 3.5.10). In Abhängigkeit vom Baufortschritt sind Pflanzmaßnahmen nach Möglichkeit abschnittsweise unmittelbar in der auf die technische Fertigstellung des Bauabschnitts folgenden Pflanzzeit vorzunehmen, damit die ökologische Ausgleichsfunktion möglichst frühzeitig ihre Wirksamkeit entfalten kann (A 3.5.12).

Das für forstfachliche Fragen zuständige Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen führte mit Schreiben vom 15.01.2009 aus, dass mit der vorliegenden Planung grundsätzlich Einverständnis bestehe.

Schließlich werden auch die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch geeignete Maßnahmen grundsätzlich ausgeglichen (vgl. oben C 3.7.5.2.5.2 dieses Beschlusses; vgl. zum Ganzen auch OVG Münster, Urteil vom 30.06.1999, Az. 7 a D 144/97.NE, NuR 2000, 173). Konkret erfolgt vorliegend eine landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes nach einem einheitlichen Konzept durch verschiedene optisch wirksame Maßnahmen, die zusammenwirken und sich gegenseitig ergänzen. Dabei dienen die Ausgleichsmaßnahmen aufgrund ihrer räumlichen Nähe zum Eingriffsort und der Art der geplanten Maßnahme über ihre Funktionen für den Naturhaushalt hinaus der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes im Sinne eines Ausgleichs (Doppelfunktion, vgl. Grundsatz 9). Die vorgesehenen Flächen werden in Bezug auf das Landschaftsbild in höherwertige Flächen so umgewandelt, wie sie für den ursprünglichen Naturraum typisch sind. Sie haben auch eine das Landschaftsbild optisch belebende und damit ausgleichende Bedeutung für Störungen im Beziehungsgefüge des Landschaftsbildes.

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

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

Die zuständigen Naturschutzbehörden haben ihr Einvernehmen zu der Planung erteilt. Weder aus den im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen noch aus sonstigen Erkenntnissen ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde begründete Zweifel an der Funktion und Eignung der landschaftspflegerischen Maßnahmen.

3.7.5.2.5.7 Erforderlichkeit der Ausgleichsmaßnahmen, Enteignungsmöglichkeit

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

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

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

(BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 542).

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

3.7.5.2.5.8 Biotopstreng geschützter Arten

Die Realisierung der verfahrensgegenständlichen Baumaßnahme lässt auch nicht erwarten, dass Biotopstreng geschützte Arten (Art. 2c BayNatSchG i.V.m. § 10 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) zerstört werden, die für die dort wild lebenden Tiere und Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind. Andernfalls wäre der Eingriff nur zulässig, wenn er aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt ist (Art. 6a Abs. 2 S. 2 BayNatSchG). Sofern eine Art nach Anhang IV der FFH-RL betroffen ist, muss außerdem ein günstiger Erhaltungszustand der Populationen in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet gewährleistet und es darf keine zumutbare Alternative vorhanden sein (Art. 6a Abs. 2 S. 3 BayNatSchG).

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

Streng geschützte Pflanzenarten kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor.

Demgegenüber existieren für das Untersuchungsgebiet bzw. dessen näheres Umfeld Nachweise für das Vorkommen einer Reihe von streng geschützten Tierarten i.S.d. Art. 2c BayNatSchG i.V.m. § 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG. Hierbei handelt es sich um verschiedene Fledermaus- (Bechsteinfledermaus, Braunes Langohr, Franzenfledermaus, Graues Langohr, Kleine und Große Bartfledermaus, Wasserfledermaus) und Vogelarten (Baumfalke, Bekassine, Blaukehlchen, Drosselrohrsänger, Flussregenpfeifer, Kiebitz, Uferschwalbe, Uhu, Weißstorch und Wiesenschafstelze). Zudem wurden auch Biber, Zauneidechse, Kreuzkröte, Laubfrosch und Springfrosch nachgewiesen.

Potenziell wäre das Untersuchungsgebiet darüber hinaus für weitere heimische Fledermausarten (Abendsegler, Breitflügelfledermaus, Großes Mausohr, Kleiner Abendsegler, Mopsfledermaus, Mückenfledermaus, Rauhautfledermaus, Zweifarbfledermaus, Zwergfledermaus) und Vogelarten (Eisvogel, Grauammer, Grauspecht, Grünspecht, Habicht, Halsbandschnäpper, Haubenlerche, Kleinspecht, Kornweihe,

Mäusebussard, Mittelspecht, Raufußkauz, Rohrweihe, Rotmilan Schleiereule, Schwarzmilan, Schwarzspecht, Schwarzstorch, Sperber, Sperlingskauz, Turmfalke, Turteltaube, Waldkauz, Waldohreule, Wendehals und Wespenbussard), die sämtlich zu den streng geschützten Arten zählen, als Lebensraum geeignet. Zudem ist nicht auszuschließen ein Vorkommen von Haselmaus, Wildkatze, Gelbbauchunke, Eremit, Dunklem und Hellem Wiesenknopf-Ameisenbläuling.

Im Übrigen wird auf Unterlage 12.1, Anlage 6 und Anlage 7 (spezielle artenschutzrechtliche Prüfung), Bezug genommen.

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

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

Unter Berücksichtigung der Ausführungen in Unterlage 12.1, Anlage 7 (saP), und der Darlegungen unter C 3.7.5.4 zum Artenschutz in diesem Beschluss lässt sich festhalten, dass die Lebensräume der im Untersuchungsgebiet (potenziell) vorkommenden streng geschützten Arten durch das verfahrensgegenständliche Bauvorhaben entweder nicht, nicht unmittelbar oder nur geringfügig bzw. randlich betroffen werden. Bei Zugrundelegung der o.g. Kriterien kann daher nicht davon ausgegangen werden, dass die vorhandenen Beeinträchtigungen zu einer Zerstörung der betroffenen Biotope dieser Tierarten führen.

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

auch die Voraussetzungen i.S.d. Art. 6a Abs. 2 S. 3 BayNatSchG erfüllt (vgl. dazu auch C 3.7.5.4).

3.7.5.2.6 Zwischenergebnis

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

3.7.5.3 Naturpark "Steigerwald", gesetzlich geschützte Biotope und Schutz besonderer Lebensstätten

Das Untersuchungsgebiet liegt zu großen Teilen in der Schutzzone des Naturparks "Steigerwald", der durch die Verordnung über den "Naturpark Steigerwald" vom 8. März 1988 (GVBl. 1988, S. 95) - im Folgenden: SteigwNatPV - festgesetzt wurde. Ausgespart sind lediglich die Ortslagen Gräfenneuses, Langenberg und Geiselwind mit großen Anteilen der landwirtschaftlichen Fluren. Die Baumaßnahme selbst liegt jedoch vollständig im Naturpark "Steigerwald".

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

Die Erlaubnis ist zu erteilen, wenn das Vorhaben keine der in § 6 SteigwNatPV genannten Wirkungen hervorrufen kann oder diese Wirkungen durch Nebenbestimmungen ausgeglichen werden können. § 6 SteigwNatPV verbietet in der Schutzzone alle Handlungen, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem in § 4 Nr. 3 SteigwNatPV genannten Schutzzweck zuwiderlaufen, insbesondere alle Handlungen, die geeignet sind, die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, das Landschaftsbild, den Naturgenuss oder den Zugang zur freien Natur zu beeinträchtigen. Schutzzweck nach § 4 Nr. 3 SteigwNatPV ist es, in der Schutzzone die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts zu erhalten und dauerhaft zu verbessern, insbesondere erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu verhindern, den Wald wegen seiner besonderen Bedeutung für den Naturhaushalt zu

schützen und die heimischen Tier- und Pflanzenarten sowie ihre Lebensgemeinschaften und Lebensräume zu schützen. Zudem sollen nach § 4 Nr. 3 SteigwNatPV die Vielfalt, Eigenart und Schönheit des für den Steigerwald typischen Landschaftsbildes bewahrt sowie eingetretene Schäden behoben oder ausgeglichen werden. Schließlich kann nach § 9 SteigwNatPV von den Verboten des § 6 SteigwNatPV eine Befreiung nach Art. 49 BayNatSchG erteilt werden

Diesbezüglich legte die untere Naturschutzbehörde in ihrem Schreiben vom 28.01.2009 dar, dass die Autobahn im Naturpark Steigerwald liege, meist in der Schutzzone (Landschaftsschutzgebiet). In der Schutzzone sei die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes zu erhalten und dauerhaft zu verbessern. Insbesondere seien erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu verhindern, der Wald wegen seiner besonderen Bedeutung für den Naturhaushalt zu schützen, die heimischen Tier- und Pflanzenarten sowie ihre Lebensgemeinschaften und Lebensräume zu schützen. Hier seien alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem genannten Schutzzweck zuwiderlaufen, insbesondere alle Handlungen, die geeignet seien, die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes, das Landschaft, den Naturgenuss oder den Zugang zur freien Natur zu beeinträchtigen. Die erforderliche Erlaubnis nach der Naturparkordnung werde durch das Planfeststellungsverfahren ersetzt.

Im vorliegenden Fall berührt das plangegegenständliche Vorhaben die vorgenannten Erlaubnistatbestände durch die Erweiterung der BAB A 3 einschließlich der Errichtung zweier PWC-Anlagen, der Errichtung von Lärmschutzwällen und/oder -wänden sowie die Änderungen bzw. Anpassungen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz. Relevant sind auch die Anlage von Regenrückhalte- und Absetzbecken und die Bachverlegung bei Bau-km 326+100 bis Bau-km 326+300. Weiterhin soll es im Rahmen des plangegegenständlichen Vorhabens zu Aufforstungen im Zuge der Ausgleichsmaßnahmen A 1 und A 3 sowie zur Beseitigung von Bäumen, Hecken und anderen Gehölzen außerhalb des Waldes kommen. Außerdem wird es im Rahmen der Bauausführung notwendig sein, außerhalb der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen mit Kraftfahrzeugen aller Art zu fahren oder diese dort abzustellen. Weiter werden zur Ausführung Bauwasserhaltungen notwendig sein.

Die verfahrensgegenständliche Maßnahme kann indes unter Berücksichtigung der planmäßig vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen sowie der Zusagen und Auflagen keine der in § 6 SteigwNatPV genannten Wirkungen hervorrufen. Die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes wird insofern nicht vermindert, da die Eingriffe vollständig ausgeglichen werden (vgl. C 3.7.5.2.5.4 und C 3.7.5.2.5.5). Die Lärmschutzwälle und -wände werden landschaftsgerecht gestaltet und in die Umgebung eingebunden. Ebenso werden auch die neu anzulegenden Absetz- und Regenrückhaltebecken landschaftsgerecht gestaltet und in die Umgebung eingebunden. Durch ihre Anlage wird ebenfalls die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes nicht gemindert, sondern eher erhöht, weil durch sie in weiten Teilen der Strecke erstmals sichergestellt werden kann, dass die belasteten Straßenabwässer nicht mehr ungeklärt und unbehandelt bzw. ungedrosselt in die Umgebung fließen. Die

Veränderungen an der BAB A 3 und im nachgeordneten Straßennetz werden so ausgeführt, dass sie möglichst wenig in den Bestand des Landschaftsschutzgebietes eingreifen. Die Bauwasserhaltungen beeinträchtigen ebenfalls den Naturhaushalt nicht (vgl. dazu auch C 3.7.7.3). Bei all diesen Punkten ist zu berücksichtigen, dass das Landschaftsschutzgebiet schon durch die bestehende Autobahn entsprechend vorbelastet ist. Insofern ist nicht damit zu rechnen, dass die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts in erheblichem Umfang vermindert wird, der Naturgenuss beeinträchtigt werden könnte oder das Landschaftsbild (weiter) verunstaltet wird. Nach alledem liegen die Tatbestandsvoraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis nach § 7 SteigwNatPV vor. Ebenso hat die untere Naturschutzbehörden beim Landratsamt Kitzingen mit Schreiben vom 28.01.2009 der Maßnahme zugestimmt (Art. 13 a Abs. 2 BayNatSchG).

Im Übrigen wären auch die Voraussetzungen für eine Befreiung von den Verboten der Landschaftsschutzgebietsverordnung erfüllt, insbesondere weil überwiegende Gründe des Allgemeinwohls die Befreiung erfordern (Art. 49 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BayNatSchG).

Im Untersuchungsraum finden sich des Weiteren mehrere Flächen, die dem Schutz des Art. 13 d BayNatSchG unterliegen. Hinsichtlich Lage und Beschreibung wird auf C 2.3.1.3.4 und auf die Unterlagen 12.1 und Unterlage 12.2 verwiesen.

Maßnahmen, die zu einer Zerstörung oder sonstigen erheblichen Beeinträchtigung solcher Biotopflächen führen können, sind unzulässig (Art. 13 d Abs. 1 BayNatSchG). Eine erhebliche Beeinträchtigung oder gar eine Zerstörung sonstiger Biotopflächen kann ausnahmsweise zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen der jeweiligen Standorteigenschaften für wildlebende Pflanzen und Tiere ausgeglichen werden können oder wenn die Maßnahme aus überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls notwendig ist (Art. 13 d Abs. 2 S. 1 BayNatSchG). Die Entscheidung über die Ausnahme wird durch die Entscheidung über eine nach anderen Vorschriften erforderliche behördliche Gestattung ersetzt (Art. 13 d Abs. 2 S. 2 BayNatSchG).

Im vorliegenden Falle werden durch eine Bachverlegung auf der Südseite der BAB A 3 (Bau-km 326+100 bis 326+300) Feuchtlebensräume beeinträchtigt. Auf den Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung und auf die landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktpläne sowie auf die Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung wird Bezug genommen (Unterlage 12.1, 12.3 und 16).

Die untere Naturschutzbehörde erläuterte diesbezüglich in ihrem Schreiben vom 28.01.2009, dass die Bäche und wasserführenden Gräben (insbesondere Dammbach, Ebrach, Haselbach) Bestandteil des BayernNetzNatur-Projekts "Feuchtlebensräume im Landkreis Kitzingen" Nr. 650 seien. In diesem Projekt sollten im an sich trockenen Landkreis Kitzingen auch die wenigen naturnahen Bäche (Dammbach) erhalten und begradigte und veränderte Bachabschnitte (reiche Ebrach, etc.) wieder renaturiert und als strukturreiche Biotopflächen hergestellt werden. Diese Vorgaben würden sich mit den Aussagen im Arten- und Biotopschutzprogramm für den

Landkreis Kitzingen decken (Ziele und Maßnahmen Karte 2.1 Gewässer, 2.2 Feuchtgebiete, Kapitel 3.1.3). Weitere Schutzgebiete nach dem Naturschutzrecht seien nicht unmittelbar berührt, FFH- und Vogelschutzgebiete seien dort nicht gemeldet. Amtlich kartierte Biotope seien nicht betroffen. Flächen mit Biotopcharakter seien im landschaftspflegerischen Begleitplan aufgenommen, beschrieben und bewertet worden.

Die diesbezügliche Beeinträchtigung ist aber nach Art. 13 d Abs. 2 S. 1 Alt. 1 BayNatSchG ausnahmsweise zulässig, da dieser Eingriff - ebenso wie alle anderen des Vorhabens - ausgeglichen werden kann (vgl. C 3.7.5.2.5.2 und C 3.7.5.2.6). Zudem ergibt eine Abwägung, dass überwiegende Gründe des Gemeinwohls für das Vorhaben sprächen, Art. 13 d Abs. 2 S. 1 Alt. 2 BayNatSchG. Die für das Vorhaben sprechenden Argumente sind so gewichtig, dass sie aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch einen Eingriff in gesetzlich geschützte Biotope rechtfertigen. Damit liegen auch die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach Art. 13 d Abs. 2 S. 1 BayNatSchG vor.

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

Die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung der im Hinblick auf die mit der Baumaßnahme verbundenen Beeinträchtigungen erforderlichen Ausnahme, die ebenfalls von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung erfasst wird, liegen jedoch vor (vgl. Art. 13 e Abs. 3 i.V.m. Art. 13 d Abs. 2 BayNatSchG). Das verfahrensgegenständliche Bauvorhaben ist aufgrund der mit ihm verbundenen positiven Auswirkungen aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls gerechtfertigt. Dem Vorhabensträger wurden unter A 3.5.7 und A 3.5.8 entsprechende Vorgaben gemacht, die einen Mindestschutz in Anlehnung an Art. 13 Abs. 1 Nr. 2 BayNatSchG sicherstellen und, soweit sie darüber hinaus auch die Rodung von Bäumen und Waldflächen zeitlich einschränken bzw. eine diesbezügliche Markierungspflicht vorsehen, gleichzeitig den Belangen des Artenschutzes Rechnung tragen (vgl. C 3.7.5.4). Zudem wird der mit der Baumaßnahme verbundene Eingriff in vollem Umfang kompensiert (vgl. C 3.7.5.2.5.2 und C 3.7.5.2.6). Vgl. darüber hinaus auch die Ausführungen unter C 3.7.5.5.

3.7.5.4.1 Rechtsgrundlagen

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

Hiernach ist es verboten,

- wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG),
- wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, 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 (§ 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG),
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) und
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (§ 42 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG).

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

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

Für nach Art. 6a BayNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft gelten die Zugriffsverbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG nur nach folgenden Maßgaben: Sind in

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

Der Verbotstatbestand des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist individuenbezogen. Dabei ist dieser Tatbestand nach der Rechtsprechung des EuGH auch dann erfüllt, wenn sich die Tötung als unausweichliche Konsequenz eines im Übrigen rechtmäßigen Verwaltungshandelns erweist. Dass einzelne Exemplare besonders geschützter Arten durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Schaden kommen können, dürfte indes bei lebensnaher Betrachtung nicht völlig auszuschließen sein. Dies gilt sowohl für die (erstmalige) Aufnahme von Straßenverkehr im Gefolge der Zulassung eines neuen Verkehrsweges in einem bislang (an diesem Ort) nicht von einer Straße durchzogenen Naturraum als auch für die Zunahme von Verkehr beim Ausbau einer vorhandenen Straße. Solche kollisionsbedingten Einzelverluste sind zwar nicht direkt "gewollt" im Sinne eines zielgerichteten "dolus directus", müssen aber - wenn sie trotz aller Vermeidungsmaßnahmen doch vorkommen - als unvermeidlich hingenommen werden. Wäre der Tatbestand des Tötungsverbots bereits bei der Kollision eines Einzelexemplars mit einem Kraftfahrzeug erfüllt, könnten Straßenbauvorha-

ben stets und ausschließlich nur noch im Wege einer Ausnahme nach § 43 Abs. 8 BNatSchG zugelassen werden. Damit würden diese nach dem artenschutzrechtlichen Regelungsgefüge als Ausnahmen konzipierten Vorschriften zum Regelfall. Ein sachgerechtes Verständnis des Gesetzes führt daher zu der Auslegung, dass der Tötungstatbestand des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nur erfüllt ist, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben in signifikanter Weise erhöht. Dabei sind Maßnahmen, mittels derer solche Kollisionen vermieden oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, wie Überflughilfen, Leitstrukturen u.ä., in die Betrachtung einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot dann nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare eine Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen werden, z.B. von einem Raubvogel geschlagen werden (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, NVwZ 2009, 302, Rdnr. 91). Ergänzend wird auf C 3.7.5.4.2 verwiesen.

Werden durch die Ausführung des plangegegenständlichen Vorhabens Zugriffsverbote i.S.v. § 42 Abs. 1 BNatSchG verwirklicht und liegt eine Ausnahme nach § 42 Abs. 5 BNatSchG nicht vor, können von diesen Verboten im Einzelfall weitere Ausnahmen unter anderem im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Landesverteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art zugelassen werden (§ 43 Abs. 8 Satz 1 Nrn. 4 und 5 BNatSchG). Eine solche Ausnahme darf nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Population einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 FFH-RL weitergehende Anforderungen enthält. Dabei sind Art. 16 Abs. 3 der FFH-RL und Art. 9 Abs. 2 der V-RL zu beachten (§ 43 Abs. 8 Sätze 2 und 3 BNatSchG).

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

biet als lebensfähiges Element erhalten bleibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 572).

Vor dem Hintergrund der vorstehend dargestellten Rechtslage hat der Vorhabens-träger diejenigen aufgrund europäischer Rechtsvorschriften streng oder besonders geschützten Arten, die nach der vorhandenen Lebensraumausstattung im Untersuchungsgebiet vorkommen können, in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbe-hörde einer vertieften Untersuchung unterzogen. Für die betreffenden Tierarten - streng geschützte Pflanzenarten i.S.d. Anhangs IV Buchst. b der FFH-RL kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor - ergibt sich in Bezug auf deren Bestand, ihre vor-habensbedingten Beeinträchtigungen und ihren Erhaltungszustand nach Realisie-rung des Bauvorhabens folgendes Bild:

3.7.5.4.2 Bestand und Betroffenheit der aufgrund von Gemeinschaftsrecht streng oder be-sonders geschützten Tierarten

Hinsichtlich der im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen bzw. potenziell vorkom-menden Tierarten, ihrer Lebensräume und ihrer Lebensgewohnheiten wird ergän-zend zu den nachfolgenden Ausführungen auf Unterlage 12.1, Anlage 7 (saP), Be-zug genommen.

Die untere Naturschutzbehörde bemerkte in ihrem Schreiben vom 28.01.2009, dass eine artenschutzrechtliche Prüfung gemäß § 42 BNatSchG durchgeführt worden ist. Die Unterlagen würden ausreichen, um den Eingriff und die artenschutzrechtlichen Vorgaben zu beurteilen. Zu den artenschutzrechtlichen Vorgaben nach dem BNatSchG führte die untere Naturschutzbehörde aus, dass die artenschutzrechtli-che Prüfung sich auf die Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung der Planfeststellungsunterlage 7 zur Unterlage 12.1 stütze. In dieser sei die Problematik des Ausbaus der Autobahn bezogen auf die dort vorkommenden Arten im Gebiet näher beleuchtet worden und auch auf mögliche Wirkprozesse eingegangen wor-den. Betroffen seien insbesondere das Vorkommen von Fledermausarten (z.B. Großes Mausohr, die am Waldboden nach Laufkäfern jagt und durchaus auch in Autobahnnähe vorkommen kann (Gewohnheit); die Bechsteinfledermaus, die in lichen Waldbeständen jagt und in Baumspalten ihre Wochenstuben haben kann; Klei-ner Abendsegler als typische Waldfledermaus), von Zauneidechse (z.B. an den besonnten Böschungen) und eventuell von Amphibien (z.B. Springfrosch). Die vorge-nannten Arten gehörten zu den sog. FFH-Arten nach Anhang IV FFH-Richtlinie. Von den dort zu erwartenden europäischen Vogelarten seien insbesondere Grün-, Schwarz- und Mittelspecht und jagende Greifvögel wie der Mäusebussard und der Turmfalke zu erwarten. In den mit Gehölzen bestockten Böschungen könnten sich diverse Heckenbrüter (Amsel, Grasmücken etc.) aufhalten. In der Regel hielten sich in der Nähe von solchen Verkehrsanlagen wie der Autobahn nur relativ störungsu-nempfindliche Vogelarten und damit meist sog. weit verbreitete oder sogar Aller-weltsarten auf. Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung zeige auf, dass sich die Baumaßnahme auf die darin behandelten Arten nicht erheblich auswirken könne. Außerdem werde durch Vermeidungsmaßnahmen entsprechend Ziffer 2 der in An-

hang 1 aufgeführten Anlagen sichergestellt, dass erhebliche Störungen unterlassen werden könnten. Dies bedeute jedoch nicht, dass sich insgesamt die Situation einiger Arten und auch Gruppen im Gebiet auch aufgrund der durch die Verbreiterung der Bundesautobahn verstärkten Barrierewirkung nicht verschlechtern könne. Ein günstiger Erhaltungszustand aller genannten Arten bzw. deren Population könne jedoch auch nach dieser Baumaßnahme prognostiziert werden. Fortpflanzung und Ruhestätten nach § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG seien im Bereich des geplanten Vorhabens aktuell nicht bekannt und seien auch dort nicht zu erwarten, es sei denn, mit den Bauarbeiten werde während der Hauptbrut- und Aufzuchtzeit begonnen. Die untere Naturschutzbehörde forderte aus artenschutzrechtlichen Gründen Folgendes: Sämtliche Gehölzrückschnitte, Rodungsarbeiten etc. seien im Winterhalbjahr (01.10. bis 28.02.) vorzunehmen (Art. 13 e BayNatSchG). Sämtliche Bauarbeiten seien außerhalb, d.h. entweder vor oder nach der Hauptbrut und Aufzuchtzeit zu beginnen (Brut- und Aufzuchtzeit vom 15.04. bis 15.07.). Sollte aus zwingenden Gründen entgegen Ziffer 2.1 mit den Bauarbeiten während der Brut- und Aufzuchtzeit begonnen werden und sich deshalb Fortpflanzungs- und Ruhestätten (Brachen, Gebüschstrukturen) entwickeln können, sind nach § 42 Abs. 5 BNatSchG in Abstimmung mit dem Landratsamt Kitzingen (untere Naturschutzbehörde) vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen. Des Weiteren seien die im landschaftspflegerischen Begleitplan des Planungsbüros Glanz vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen einzuhalten (s. saP, Position Nr. 3.1, Maßnahmen zur Vermeidung der Anlage 7 zu Unterlage 12.1). In den aufzuforstenden Beständen sei pro 10.000 m² eine 3 m hohe Sitzstange für Greifvögel aufzustellen.

Der Vorhabensträger sicherte hierauf in seinem Schreiben vom 18.05.2009 verbindlich (A 3.1) zu, dass Maßnahmen gemäß Art. 13 e BayNatSchG wie die Rodung oder das Zurückschneiden von Hecken, Gebüsch oder Gehölzen in der Zeit vom 01.10. bis 28.02. durchgeführt werden (siehe auch A 3.5.7). Der Vorhabensträger sicherte verbindlich (vgl. A 3.1) zu, zur Sicherung des Anwachsergebnisses in Aufforstungsflächen und Gehölzneuanlagen Greif Sitzstangen in ausreichender Menge vorzusehen (siehe A 3.5.13). Darüber hinausgehende artenschutzrechtliche Belange sind nach der zuzustimmenden Auffassung des Vorhabensträgers in der saP, die Anlage des landschaftspflegerischen Begleitplanes sei, entsprechend behandelt und bedürfen keiner weiteren Einschränkung. Vermeidungsmaßnahmen sind Bestandteil des landschaftspflegerischen Begleitplans und ein solcher auch integraler Bestandteil der Planfeststellung. Die saP und die übrigen landschaftspflegerischen Unterlagen sind Bestandteil der planfestgestellten Unterlagen (vgl. A 2). Die dort festgelegten Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind für den Vorhabensträger verbindlich. Weitergehenden Forderungen war daher nicht nachzukommen, zumal die untere Naturschutzbehörde durch die Auflagen A 3.5.3 und A 3.5.5 weitreichende Möglichkeiten hat, bei der Ausführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen mitzubestimmen (vgl. auch schon C 3.7.5.2.5.5).

3.7.5.4.2.1.1 Fledermäuse

Folgende in Anhang IV Buchst. a der FFH-RL verzeichnete Fledermausarten sind von dem Vorhaben (potenziell) betroffen:

- Abendsegler
- Braunes Langohr
- Fransenfledermaus
- Große Bartfledermaus
- Kleine Bartfledermaus
- Mopsfledermaus
- Rauhhautfledermaus
- Zweifarbfledermaus
- Bechsteinfledermaus
- Breitflügelfledermaus
- Graues Langohr
- Großes Mausohr
- Kleiner Abendsegler
- Mückenfledermaus
- Wasserfledermaus
- Zwergfledermaus

Hinsichtlich der Lebensräume und Lebensgewohnheiten der einzelnen Fledermausarten wird auf Unterlage 12.1, Anhang saP, Bezug genommen.

Für alle genannten Fledermausarten gilt, dass mit dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 auch eine Zunahme des Verkehrs verbunden sein wird, sodass eine Erhöhung des Kollisionsrisikos für diese Tiere nicht ausgeschlossen werden kann. Da es sich bei der BAB A 3 jedoch schon jetzt um eine hochbelastete Bundesfernstraße handelt, besteht auch schon vor dem Ausbau ein erhebliches Kollisionsrisiko für diese Tiere. Die mit dem Ausbauvorhaben verbundene Zunahme des Verkehrs hat daher eine im Vergleich zum bestehenden nur sehr geringe Zunahme des Kollisionsrisikos zur Folge. Es ist daher nicht zu erwarten, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Populationen der betroffenen Fledermausarten durch die Ausbaumaßnahme und die damit verbundene Zunahme des Verkehrs verschlechtert (§ 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Ebenso gilt für alle (potenziell) vorkommenden Fledermausarten, dass nach der projektbezogenen Höhlenbaumkartierung zwar keine Quartiere (Wohn- bzw. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten) durch das Bauvorhaben erkennbar betroffen sind, dabei aber nicht gänzlich ausgeschlossen werden kann, dass mit den notwendigen Rodungen doch ein für eine der genannten Fledermausarten nutzbarer und als solcher nicht erkannter Höhlenbaum gefällt wird (§ 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Dieser potenzielle Verlust von Quartierbäumen ist jedoch insgesamt sehr gering. Geeignete Bäume, die als Ausweichquartiere in Frage kommen, stehen im Untersuchungsgebiet bzw. insgesamt im Steigerwald in ausreichender Dichte zur Verfügung, weshalb die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- bzw. Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt werden kann (§ 42 Abs. 5 S. 2 BNatSchG).

Für den Abendsegler und die Mopsfledermaus kann die Rodung besetzter Winterquartiere während des Winterschlafes eine erhebliche Beeinträchtigung der lokalen Population bedeuten. Um dies zu vermeiden werden Altbäume mit Verdacht auf Spaltenquartiere (abstehende Rinde) oder Baumhöhlen im Oktober zur Vermeidung

populationsrelevanter Tierverluste vorab gerodet. In dieser Zeit haben sich einerseits Fledermaus-Wochenstuben in den Bäumen bereits aufgelöst und andererseits Fledermäuse dort noch nicht zur Winterruhe eingezogen. Eventuell in den Bäumen übertragende Fledermäuse haben die Möglichkeit, die Bäume beim Fällen selbstständig und rechtzeitig zu verlassen.

Hinsichtlich dieser Maßnahme forderte die höhere Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 30.1.2009, dass bei deren Durchführung sichergestellt werden muss, dass die dafür im Vorfeld notwendige Markierung der Bäume im der Fällung vorausgehenden Winter (laubfreier Zustand der Bäume) erfolge. Sollte trotz dieser Vermeidungsmaßnahme ein mit Fledermäusen besetzter Baum gefällt werden, so seien diese zu bergen und einem Fachmann zu übergeben.

Der Vorhabensträger wies in seinem Schreiben vom 23.4.2009 auf die saP der Unterlage 12.1 hin, nach der die Rodungsarbeiten grundsätzlich im Herbst/Winter durchgeführt würden und Bäume mit Verdacht auf Baumhöhlen ausschließlich im Oktober vorab gefällt würden (vgl. auch A 3.5.7). Der Vorhabensträger sicherte zu, Fledermäuse, die sich dennoch darin befinden würden, an einen Fachmann zu übergeben. Weiterhin sicherte der Vorhabensträger zu, vor dem Laubaustrieb die Markierungsarbeiten durchzuführen, um im Oktober die fraglichen Bäume fällen zu können (vgl. A 3.1 und A 3.5.8). Restliche Rodungsarbeiten würden in Abhängigkeit von einem eventuell späteren Baubeginn ohne zeitliche Einschränkungen bzw. bei geschützten Lebensstätten in der vegetationsfreien Periode durchgeführt.

Nach alledem liegt durch die Verwirklichung der gegenständlichen Maßnahme kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG hinsichtlich der vorkommenden Fledermausarten vor.

3.7.5.4.2.1.2 Sonstige Säugetiere

Als weitere nach europäischen Vorgaben streng bzw. besonders geschützte Säugetierarten kommen (potenziell) im Untersuchungsgebiet vor:

- Biber

Der Biber kommt im Osten des Untersuchungsgebietes an der Ebrach bei dem Feuchtraumlebenskomplex in der ehemaligen Abbaustelle östlich der Weingartsmühle vor und nutzt den Bereich als Nahrungsraum. Eine "Biberburg" ist dort nicht bekannt und wurde auch nicht beobachtet. Das Vorkommen im Steigerwald in den verschiedenen Bachtälern wird als lokale Population definiert, wobei auch davon auszugehen ist, dass er die Oberläufe der Gewässer aufgrund der geringen Wasserführung nicht dauerhaft nutzen kann. Eine Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten durch die Rodungsarbeiten und die Baufeldräumung ist nicht zu erwarten, da diese nicht in Gewässernähe und außerhalb des Untersuchungsgebietes liegen (§ 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG). Durch baubedingten Lärm und Erschütterungen kann es möglicherweise zu Störungen von Habitaten kommen. Die Störung der lokalen Population durch die Zunahme

der Trennwirkung geht kaum über die bestehende Trennwirkung hinaus (§ 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Die Verbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG sind nach alledem nicht verwirklicht.

- Haselmaus

Ein potenzielles Vorkommen der Haselmaus im Steigerwald wird als lokale Population definiert. Eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten potenzieller Habitats durch die Rodungsarbeiten und die Baufelddräumung kann bauzeitig nicht ausgeschlossen werden (§ 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Die ökologische Funktion der vom Ausbauprojekt betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt (§ 42 Abs. 5 S. 2 BNatSchG). Durch baubedingten Lärm und Erschütterungen kann es möglicherweise zu Störungen von Habitats insbesondere während der Winterruhe kommen. Die Störung der lokalen Population durch die Zunahme der Trennwirkung geht kaum über die bestehende Trennwirkung hinaus (§ 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Es ist nicht zu erwarten, dass sich durch die Störungen der Erhaltungszustand der lokalen Population der Haselmaus verschlechtert. Die Verbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG sind somit nicht einschlägig.

- Wildkatze

Durch das Auswilderungsprogramm im Bereich des Forstamtes Ebrach nördlich außerhalb des Untersuchungsgebietes sind Abwanderungen und Streifzüge von Wildkatzen in das Untersuchungsgebiet möglich. Nachweise hierfür und Reproduktionsnachweise liegen jedoch nicht vor. Die Kernlebensräume befinden sich außerhalb des Untersuchungsgebietes. Von einer Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist nicht auszugehen, da lediglich möglicherweise unregelmäßig frequentierte Streifgebiete betroffen sind, die durch die BAB A 3 vorbelastet sind (§ 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Störungen durch bau- und betriebsbedingten Lärm und visuelle Effekte schränken den Lebensraum der lokalen Wildkatzenpopulation nicht in signifikanter Weise ein und es ist daher nicht damit zu rechnen, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert (§ 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Die Zugriffsverbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG sind daher nicht verwirklicht.

3.7.5.4.2.1.3 Reptilien

An nach europäischem Recht besonders bzw. streng geschützten Reptilien kommt im Untersuchungsgebiet die Zauneidechse vor. Bekannte Vorkommen liegen auf den Flugsandgebieten südlich von Gräfenneuses. Potenzielle Zerstörungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten durch die Rodungsarbeiten und die Baufelddräumung auf den südexponierten Böschungen in unmittelbarer Fahrbahnnähe sind nicht auszuschließen. Für die Population steht allerdings auch in Zukunft ein ausreichendes Quartierangebot zur Verfügung, weil neue, weitgehend vegetationsfreie Böschungsfelder entstehen, so dass die ökologische Funktion der vom Ausbauprojekt betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3, Abs. 5 BNatSchG). Durch bau-

bedingten Lärm und Erschütterungen kann es möglicherweise zu Störungen von Habitaten kommen, insbesondere während der Winterruhe durch die Baufeldräumung. Die Störung der lokalen Population durch die Zunahme der Trennwirkung geht kaum über die bestehende hinaus. Gemessen an der Größe des Verbreitungsgebietes ist nicht davon auszugehen, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Population durch die potenziellen Störungen der Baumaßnahmen verschlechtert. (§ 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Die Verbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG sind somit nicht einschlägig.

3.7.5.4.2.1.4 Amphibien

An besonders geschützten Amphibien i.S.d. Anhangs IV der FFH-RL können im Untersuchungsgebiet (potenziell) vorkommen:

- Kreuzkröte, Springfrosch und Laubfrosch

Für diese im Untersuchungsgebiet vorkommenden Arten sind die Verbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG nicht erfüllt. Eine Beschädigung oder Zerstörung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist nicht zu erwarten, da in diese bau- oder anlagenbedingt nicht betroffen sind (§ 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG). Auch ist eine Störung nach § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht auszumachen, da in die Struktur- und Lebensraumausstattung einschließlich ihres Umfeldes nicht eingegriffen wird.

- Gelbbauchunke

Trotz fehlender Nachweise ist in den weitgehend ungestörten Waldgebieten des Steigerwaldes mit einer gleichmäßigen Verbreitung der Gelbbauchunke zu rechnen. Es kann nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, dass es zu baubedingten Beeinträchtigungen von für die Art geeigneten Laichhabitaten (Fahrspuren auf Waldwegen) kommt (§ 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG). Zur Vermeidung dieses Konfliktes ist es erforderlich, Baustraßen im Waldbereich so zu befestigen (z.B. durch regelmäßiges Aufschottern), dass keine wassergefüllten Fahrspuren entstehen, die als Laichhabitate dienen könnten (vgl. A 3.5.9; Diese Auflage wurde auch von der höheren Naturschutzbehörde in ihrem Schreiben vom 30.1.2009 gefordert und vom Vorhabensträger mit Schreiben vom 23.4.2009 zugesichert, A 3.1). Hierdurch wird die ökologische Funktion der vom Ausbauvorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt (§ 42 Abs. 5 S. 2 BNatSchG). Die Störung der lokalen Population durch die Zunahme der Trennwirkung geht kaum über die bestehende Trennwirkung hinaus. Sonstige Störungen v.a. durch bau- und betriebsbedingte Verlärmung, Erschütterung (v.a. entlang der Baustraßen) verschlechtern den Erhalt der lokalen Population nicht (§ 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Ein Verstoß gegen die Verbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG ist nach alledem nicht auszumachen.

Die höhere Naturschutzbehörde forderte mit Schreiben vom 30.01.2009 die Errichtung von amphibiendichten Zäunen an den Absetz- und Rückhaltebecken 329-1L und 330-1L. Das Becken 329-1L liege zwischen der A 3 und einem Gewässer mit

Amphibiennachweisen. Um ein verstärktes Wandern von Amphibien zur A 3 zu verhindern, sei entlang der KT 15 vom Beginn des Gewässers an bis zur A 3 und entlang der A 3 von der KT 15 bis etwa Bau-km 328+900 an der Böschungskante ein amphibiendichter Zaun zu ziehen. Das Becken 330-1L liege innerhalb des nordöstlichen Ohrs der AS Geiselwind. Um hier ein verstärktes Wandern von Amphibien über die Auffahrtsrampe zur A 3 zu verhindern, sei entlang der Außenkante der Abfahrtsrampe bis zur KT 15 ein solcher Zaun zu ziehen. Des Weiteren forderte die höhere Naturschutzbehörde die Auferlegung einer Auflage aus Gründen des Amphibienschutzes: Für den Fall, dass Amphibien in den Regenrückhaltebecken ablaichen und der Laich bzw. die Amphibienlarven regelmäßig (durch verschmutztes Wasser oder Austrocknen) absterben und die so den betroffenen Populationen entzogene Reproduktion eine bestandsbeeinflussende Höhe annehme, habe der Baulastträger im Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde durch geeignete Maßnahmen für Abhilfe zu sorgen. Entsprechendes solle gelten, wenn sich zu den Regenrückhaltebecken eine Amphibienwanderung entwickelt, die eine Straße kreuzt, oder wenn die Regenrückhaltebecken eine vermehrte Wanderung von Amphibien in Richtung A 3 auslöst.

Diesbezüglich führte die untere Naturschutzbehörde in ihrem Schreiben vom 28.01.2009 aus, dass die Regenrückhaltebecken als rein technische Bauwerke konzipiert seien. Als echter Lebensraum für seltene Arten seien sie nicht geeignet. Die direkt an der Autobahn liegenden Regenrückhaltebecken sollten ohne Amphibienschutzmaßnahmen besser einen Grundablauf erhalten, damit sich kein dauerhafter Einstau bilden könne. So könnten "Amphibienfallen" vermieden werden. Aufgrund der vielen vorhandenen Fischteiche etc. stünden Amphibien bereits jetzt ausreichend Laichmöglichkeiten zur Verfügung, sodass man nach dem derzeitigen Kenntnisstand in unmittelbarer Autobahnnähe für Amphibien keine speziellen Maßnahmen durchführen müsse. Für den Fall, dass nach Fertigstellung des sechsspurigen Ausbaus die Regenrückhaltebecken als Laichplätze genutzt würden, sei zu prüfen, ob weitergehende Amphibienschutzmaßnahmen vonseiten des Baulastträgers im Rahmen der Unterhaltungspflicht durchgeführt werden müssten.

Der Vorhabensträger antwortete mit Schreiben vom 23.04.2009, dass die Absetz- und Regenrückhaltebecken als Erdbecken errichtet werden und die Regenrückhaltebecken als "Trockenbecken" konzipiert seien, d.h. die Becken leeren sich nach größerer Regenereignissen wieder vollständig und fallen somit trocken. Hier könne sich keine Laichmöglichkeit einstellen. Die Absetzbecken erhielten einen Dauerstau, so dass sie von Amphibien angenommen werden können. Eine Fallenwirkung sei nicht gegeben, da die Ufer mehr oder weniger flach, jedenfalls nicht senkrecht ausgebildet werden, so dass Amphibien jederzeit die Absetzbecken verlassen könnten. Der Vorhabensträger erläuterte, dass auf Betriebs- oder auch Umbaustrecken kein Fall bekannt sei, bei dem erhebliche populationsrelevante Gefährdungen für Amphibien durch die Anlage der Regenrückhalte- und Absetzbecken bzw. durch Wanderungsbewegungen eingetreten seien.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Äußerungen des Vorhabensträgers als nachvollziehbar und schließt sich diesen an, so dass im Ergebnis vonseiten der Planfeststellungsbehörde von den von der höheren Naturschutzbehörde vorgeschlagenen Auflagen abzusehen war. Gegenwärtig liegen - auch angesichts der Ausführungen der unteren Naturschutzbehörde - keine konkret greifbaren Erkenntnisse dafür vor, dass gerade im vorliegenden Fall erhebliche populationsrelevante Gefährdungen für Amphibien durch die Anlage der Regenrückhalte- und Absetzbecken bzw. durch Wanderungsbewegungen eintreten sollten. Ein konkreter Auflagenvorbehalt könnte nur bei solchen Beeinträchtigungen aufgenommen werden, deren Eintritt im Zeitpunkt der Entscheidung gewiss ist oder sich prognostisch abschätzen lässt. Nachteilige Wirkungen, deren zukünftiger Eintritt zwar theoretisch möglich ist, die sich aber - wie hier - mangels besonderer Anhaltspunkte noch nicht konkret absehen lassen, genügen nicht. Insbesondere stößt die Auflage hinsichtlich bestandsbeeinflussender Entwicklungen auf rechtliche Bedenken der Planfeststellungsbehörde. Bei einer solchen Auflage bezweifelt die Planfeststellungsbehörde, dass es dem Vorhabensträger vollständig, klar und unzweideutig erkennbar wäre, wann seine daraus resultierende Rechtspflicht eingreifen sollte. Die Bestimmtheit nach Art. 37 Abs. 1 BayVwVfG einer solchen Auflage ist mithin nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht gegeben. Zudem bedarf es einer solchen Auflage auch nicht, da Art. 75 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG schon kraft Gesetzes die Möglichkeit gibt, nachträglich entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, falls wider Erwarten nachträglich doch solch gravierende Auswirkungen auf Amphibienpopulationen auftreten sollten. Damit ist in der Sache dem Anliegen der höheren Naturschutzbehörde hinreichend Rechnung getragen, um im Bedarfsfall nachträglich die gebotenen Maßnahmen zum Schutz der Amphibien zu ergreifen.

3.7.5.4.2.1.5 Käfer

Als streng geschützte Käferart im Sinne des Anhangs IV der FFH-RL kommt im Untersuchungsgebiet nur der Eremit potenziell vor. Konkrete Hinweise sind jedoch nicht bekannt. Von einer Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten dieser Käferart ist nicht auszugehen, da von der Baumaßnahme keine typischen Lebensräume mit starken/alten Eichen betroffen sind (§ 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG). Eine Störung nach § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist ebenfalls nicht auszumachen, da in die Struktur und Lebensraumausstattung der Waldbestände des Steigerwaldes mit Altbäumen durch die Baumaßnahme nicht eingegriffen wird. Betriebsbedingt ist keine Störung über die bereits vorhandene hinaus zu erwarten. Es liegen daher keine Zugriffsverbote i.S.d. § 42 Abs. 1 BNatSchG vor.

3.7.5.4.2.1.6 Tagfalter

Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen potenziellen Habitate des Dunklen und Hellen Wiesenknopf-Ameisenbläulings werden vorhabensbedingt nicht betroffen. Die für die Arten charakteristischen Lebensräume werden durch die Baumaßnahme nicht betroffen, so dass keine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten (§ 42 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 BNatSchG) und allgemein keine Stö-

rungen nach § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG auszumachen sind. Insofern können die Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG nicht als erfüllt angesehen werden.

3.7.5.4.2.2 Europäische Vogelarten nach Art. 1 Vogelschutz-Richtlinie

3.7.5.4.2.2.1 Weit verbreitete Waldvögel und weit verbreitete Vögel der offenen und halboffenen Landschaft

Mit folgenden weit verbreiteten Waldvögeln nach dem Anhang der V-RL ist im Untersuchungsgebiet zu rechnen:

- Amsel
- Blaumeise
- Buntspecht
- Fichtenkreuzschnabel
- Gimpel
- Haubenmeise
- Kernbeißer
- Kohlmeise
- Mönchsgrasmücke
- Ringeltaube
- Schwanzmeise
- Sommergoldhähnchen
- Sumpfmeise
- Trauerschnäpper
- Waldlaubsänger
- Zaunkönig
- Baumpieper
- Buchfink
- Eichelhäher
- Gartenbaumläufer
- Grauschnäpper
- Hohltaube
- Kleiber
- Misteldrossel
- Pirol
- Rotkehlchen
- Singdrossel
- Star
- Tannenmeise
- Waldbaumläufer
- Wintergoldhähnchen
- Zilpzalp

Bis auf den Baumpieper sind diese Arten bayern- und deutschlandweit als ungefährdet bzw. auf der Vorwarnliste (Hohltaube, Pirol) eingestuft. Aber auch der Baumpieper zählt zu den Waldrandvögeln mit noch weitverbreitetem und häufigem Vorkommen.

Des Weiteren kommen folgende weit verbreitete Vögel der offenen und halboffenen Landschaft i.S.d. Art. 1 V-RL im Untersuchungsgebiet (potenziell) vor:

- Bachstelze
- Dorngrasmücke
- Feldschwirl
- Fitis
- Gelbspötter
- Goldammer
- Hausrotschwanz
- Heckenbraunelle
- Kuckuck
- Bluthänfling
- Elster
- Feldsperling
- Gartengrasmücke
- Girlitz
- Grünfink
- Haussperling
- Klappergrasmücke
- Nachtigall

- Stieglitz
- Türkentaube
- Wiesenpieper
- Straßentaube
- Wacholderdrossel

Bis auf den Bluthänfling sind diese Arten bayernweit als ungefährdet bzw. auf der Vorwarnliste (Feldsperling, Goldammer, Klappergrasmücke, Kuckuck, Wiesenpieper) eingestuft. Aber auch der Bluthänfling zählt zu den Vögeln der halboffenen Landschaft mit noch verbreitetem und häufigem Vorkommen. Primäre Lebensräume sind offene Flächen wie Magerrasen in Verbindung zu Hecken, Sträuchern oder Waldrändern.

Für alle in diesem Kapitel aufgeführten Vogelarten ist mit dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 eine allgemeine Zunahme des Kollisionsrisikos durch den höheren täglichen Verkehr auf der Autobahn verbunden. Die Zunahme des Kollisionsrisikos ist jedoch im Vergleich zum bestehenden, das schon erheblich ist, sehr gering, so dass nicht davon auszugehen ist, dass dadurch sich der Erhaltungszustand der lokalen Populationen dieser beiden Vogelarten verschlechtert. Eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos ist jedenfalls nicht zu erwarten (vgl. insofern bereits das unter C 3.7.5.4.1 Geschilderte). Die Zunahme der Trennwirkung geht kaum über die bestehende Trennwirkung hinaus. Daher werden die Arten die Autobahn auch nach dem Ausbau im Überflug überqueren können. Brutplatzverluste sind trassennah aufgrund der Verlärmung nur in sehr geringem Umfang anzunehmen. Sonstige Störungen, v.a. durch Rodungsarbeiten, durch teilweise vorübergehenden Verlust von Straßenbegleitgrün/geschlossenen Waldrändern zur Autobahn, durch bau- und betriebsbedingte Verlärmung sowie visuelle Effekte verschlechtern jedenfalls den Erhaltungszustand der jeweiligen lokalen Population nicht (§ 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG). Durch den Ausbau gehen Wald- und Straßenbegleitgehölze als potenzielle Brutplätze bau- und anlagenbedingt verloren. Trotz der mit dem Bauvorhaben verbundenen Rodungen steht für die Population der o.g. Arten (die jährlich neue Nester bauen) auch in Zukunft ein ausreichendes Quartierangebot zur Verfügung. Die ökologische Funktion der vom Ausbauvorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt (§ 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3, Abs. 5 S. 2 BNatSchG). Insofern kann eine Erfüllung der Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG für die o.g. Vogelarten ausgeschlossen werden.

3.7.5.4.2.2.2 Ackerbrütende Vogelarten

Die Feldlerche und das Rebhuhn kommen im Untersuchungsgebiet in den ackerbaulich genutzten Hangbereichen des Ebrachtales (potenziell) vor. Sie bilden im Steigerwald eine lokale Population. Durch den Ausbau gehen straßennahe Ackerflächen als stark gestörte, suboptimale potenzielle Brutplätze bau- und anlagenbedingt verloren. Für die Population der einzelnen Arten stehen jedoch auch in Zukunft ausreichende Quartierangebote außerhalb des Wirkraums zur Verfügung, so dass die ökologische Funktion der vom Ausbauvorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3, Abs. 5 S. 2 BNatSchG).

Brutplatzverluste sind trassennah aufgrund der Verlärmung nur in sehr geringem Umfang anzunehmen. Die Störung der lokalen Population durch die Zunahme der Trennwirkung geht kaum über die bestehende Trennwirkung hinaus. Daher werden die Arten die Autobahn auch nach dem Ausbau im Überflug überqueren können. Sonstige Störungen, v.a. durch bau- und betriebsbedingte Verlärmung sowie visuelle Effekte verschlechtern jedenfalls den Erhaltungszustand der jeweiligen lokalen Population nicht (§ 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

3.7.5.4.2.2.3 Weit verbreitete Vögel mit Brutstandorten in Wäldern und Nahrungshabitaten im Offenland

Die potenziellen Artbestände der Dohle, des Kolkraben und der Rabenkrähe im Ebrachtal und den angrenzenden Wäldern werden als lokale Population definiert. Durch den Ausbau gehen Wald, Straßenbegleitgehölze und Hecken als potenzielle Brutplätze bau- und anlagenbedingt verloren. Nach der projektbezogenen Höhlen- und Baumkartierung werden keine Brutstandorte der Dohle bzw. keine Neststandorte von Kolkrabe oder Rabenkrähe durch das Bauvorhaben erkennbar betroffen, aber möglicherweise wird ein nicht erkannter Höhlenbaum/Brutbaum gefällt. Für die Population dieser Arten stehen jedoch auch in Zukunft ausreichende Quartierangebote zur Verfügung, so dass die ökologische Funktion der vom Ausbauvorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3, Abs. 5 S. 2 BNatSchG).

Brutplatzverluste sind trassennah aufgrund der Verlärmung nur in sehr geringem Umfang anzunehmen. Die Störung der lokalen Population durch die Zunahme der Trennwirkung geht kaum über die bestehende Trennwirkung hinaus. Daher werden die Arten die Autobahn auch nach dem Ausbau im Überflug überqueren können. Sonstige Störungen, v.a. durch Rodungsarbeiten, durch teilweise vorübergehenden Verlust von Straßenbegleitgrün/geschlossenen Waldrändern zur Autobahn, durch bau- und betriebsbedingte Verlärmung sowie visuelle Effekte verschlechtern jedenfalls den Erhaltungszustand der jeweiligen lokalen Population nicht (§ 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

3.7.5.4.2.2.4 Weit verbreitete Luftjäger

Als weit verbreitete und häufige Luftjäger-Arten sind im Untersuchungsgebiet der Mauersegler, die Mehlschwalbe und die Rauchschnalbe mit möglichem Vorkommen zu nennen.

Eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist nicht gegeben, da keine Siedlungsbereiche von der Baumaßnahme betroffen sind. Baumbrütende Mauersegler sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Ein Verstoß gegen § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG ist mithin nicht auszumachen.

Die Störung der lokalen Population durch die Zunahme der Trennwirkung geht kaum über die bestehende Trennwirkung hinaus. Daher werden die Arten die Autobahn auch nach dem Ausbau im Überflug überqueren können. Sonstige Störungen, v.a. durch Rodungsarbeiten, durch teilweise vorübergehenden Verlust von Straßenbegleitgrün/geschlossenen Waldrändern zur Autobahn, durch bau- und betriebsbedingte Verlärmung sowie visuelle Effekte verschlechtern jedenfalls den Erhaltungszustand der jeweiligen lokalen Population nicht (§ 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

3.7.5.4.2.2.5 Weit verbreitete Vögel der Gewässer- und Feuchtgebiete

Folgende weit verbreitete Vögel der Gewässer- und Feuchtgebiete kommen im Untersuchungsgebiet (potenziell) vor: Blässhuhn, Gebirgsstelze, Reiherente, Rohrammer, Stockente, Stumpfrohrsänger, Tafelente, Teichhuhn, Teichrohrsänger und Zwergtaucher. Das Teichhuhn und der Zwergtaucher wurden nur im ausgedehnten Feuchtraumkomplex östlich der Weingartsmühle nachgewiesen, für die übrigen Arten liegen derzeit keine aktuellen Nachweise vor.

Ein Verstoß gegen § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG kann nicht festgestellt werden. Eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist nicht gegeben, da im Eingriffsgebiet keine Brutplätze vorhanden sind und Stillgewässer von der Baumaßnahme nicht betroffen sind.

Auch ein Verstoß gegen § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG liegt nicht vor. In die Struktur- und Lebensraumausstattung des Gewässersystems der Ebrach wird nicht eingegriffen und durch die Anlage von Regenrückhaltebecken mit Absetzbecken wird die betriebsbedingte Verschmutzungsgefahr gegenüber dem derzeitigen Zustand für die Gewässersysteme sogar verringert. Sonstige Störungen, v.a. durch bau- und betriebsbedingte Verlärmung sowie visuelle Effekte verschlechtern jedenfalls den Erhaltungszustand der jeweiligen lokalen Population nicht.

3.7.5.4.2.2.6 Individuell zu betrachtende Vogelarten

Vom Vorhabensträger wurden weitere diverse Vogelarten näher untersucht. Die ausführlichen Ergebnisse dieser Untersuchungen finden sich in Unterlage 12.1, Anlage 7 (saP), S. 42 ff., worauf hier Bezug genommen wird. Die dortigen Untersuchungen zeigen, dass im Ergebnis für keine der untersuchten Vogelarten die Tatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden.

3.7.5.4.3 Artenschutzrechtliche Ausnahmevoraussetzungen

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

Darüber hinaus ist ergänzend anzumerken, dass es bei einer Verwirklichung von Verbotstatbeständen die Voraussetzungen einer Ausnahme im Einzelfall i.S.d. § 3

Abs. 8 Satz1 Nrn. 4 und 5 und Satz 2 BNatSchG auch im Lichte der europarechtlichen Vorgaben vorlägen.

Ob zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (§ 43 Abs. 8 Satz 1 Nr. 5 BayNatSchG, Art. 16 Abs. 1 Buchst. c FFH-RL, Art. 9 Abs. 1 Buchst. a V-RL) gegeben sind, ist nicht in dem Sinne zu verstehen, dass dies das Vorliegen von Sachzwängen erfordert, denen jemand ausweichen kann. Gemeint ist mit der gewählten Ausdrucksweise vielmehr ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.01.2000, Az. 4 C 2.99, NVwZ 2000, 1171). Zeichnen sich diese Belange durch die Qualifikationsmerkmale aus, die den strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, so rechtfertigen sie es auch, als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses i.S.d. § 43 Abs. 8 Satz1 Nr. 5 BNatSchG eine Ausnahme zuzulassen (vgl. dazu auch BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8 2000, Rdnr. 566).

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

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

Wie sich zudem aus dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Kapitel 2.4.4) ergibt, dient die festgestellte Planung nicht lediglich einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Autobahn, sondern soll zugleich den Ausbauabschnitt den heutigen Anforderun-

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

Außerdem ist festzustellen, dass es zur Erreichung des Planungsziels keine zumutbare Alternative bzw. keine anderweitig zufriedenstellende Lösung gibt (vgl. § 43 Abs. 8 Satz 2 BNatSchG bzw. Art. 16 Abs. 1 FFH-RL und Art. 9 V-RL), die zu einer geringeren Betroffenheit gemeinschaftsrechtlich geschützter Arten führen würde. Die Verpflichtung, technisch mögliche Alternativen zu nutzen, hat keine schrankenlose Bedeutung. Ein Vorhabensträger braucht sich auf eine Alternativlösung nicht verweisen zu lassen, wenn sich die maßgeblichen Schutzvorschriften am Alternativstandort als ebenso wirksame Zulassungssperre erweisen wie an dem von ihm gewählten Standort. Er darf von einer Alternativlösung Abstand nehmen, die technisch an sich machbar und rechtlich zulässig ist, ihm aber Opfer abverlangt, die außer Verhältnis zu dem mit ihr erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen. Eine Alternativlösung darf schließlich gegebenenfalls auch aus naturschutzexternen Gründen als unverhältnismäßiges Mittel verworfen werden (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 567, BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, NVwZ 2009, 302, Rdnr. 119). Auf die Ausführungen möglicher Planungsvarianten für die Autobahntrasse bzw. Standortalternativen für die PWC-Anlagen unter C 3.7.2 wird Bezug genommen. Keine der vom Vorhabensträger untersuchten Varianten (vgl. Unterlage 1, Kapitel 3 und 4.8.1) wäre gegenüber der festgestellten aus artenschutzrechtlicher Sicht eindeutig vorzugswürdig.

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

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

Der Verlust einzelner Exemplare oder Siedlungsräume schließt im Übrigen auch in Ansehung der durch § 43 Abs. 8 Satz 2 BNatSchG und Art. 16 FFH-RL bzw. Art. 13 V-RL postulierten Verschlechterungsverbote nicht aus, dass die Population der betreffenden Art als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet als lebensfähiges Element erhalten bleibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 572). Zudem ist es möglich, den Erhaltungszustand der von vorhabensbedingten Auswirkungen betroffenen Arten durch aktive Maßnahmen des Naturschutzes, insbesondere durch zur Kompensation von Eingriffen festgelegten Ausgleichsmaßnahmen zu sichern (Art. 42 Abs. 5 Sätze 2 und 3 BNatSchG, vgl. auch BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, a.a.O.). § 43 Abs. 8 Satz 2 BNatSchG (bzw. Art. 16 Abs. 1 FFH-RL) etabliert zwar ein Verbot jedweder Verschlechterung des Erhaltungszustandes einer Population, jedoch ist es möglich und zulässig, die Bestandssituation durch aktive Maßnahmen des Naturschutzes zu sichern. Hier können insbesondere naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen eine Rolle spielen, die planungsbedingt der jeweils betroffenen Population so rechtzeitig zugute kommen, dass sie zur Gewährleistung eines günstigen Erhaltungszustandes beitragen können (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, a.a.O., Rdnr. 573). Befindet sich eine Population in einem ungünstigen Erhaltungszustand, ist eine Ausnahme i.S.d. Art. 16 Abs. 1 Satz 1 FFH-RL (§ 43 Abs. 8 Satz 2 BNatSchG) trotzdem weiterhin möglich, wenn hinreichend nachgewiesen ist, dass sie den ungünstigen Erhaltungszustand der betroffenen Population nicht verschlechtern oder die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes nicht behindern kann (EuGH, Urteil vom 14.06.2007, Az. C-342/05, Rdnr. 29, NuR 2007, 477).

In Unterlage 12.1, Anlage 7 (spezielle artenschutzrechtliche Prüfung), und unter C 3.7.5.4 ist im Einzelnen dargelegt, dass sich trotz der Baumaßnahme keine (weiteren) negativen Auswirkungen auf die Populationen der jeweils betroffenen beson-

ders geschützten Arten ergeben, worauf hier Bezug genommen wird. Da aber im vorliegenden Fall schon davon auszugehen ist, dass sich die lokale Population hinsichtlich ihres Erhaltungszustandes nicht in erheblicher Weise verschlechtert, konnte eine Betrachtung des Erhaltungszustandes der jeweiligen Art in ihrem überörtlichen Verbreitungsgebiet entfallen.

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

Eine Gewährung der - von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses umfassten (vgl. C 3.7.5.5) - artenschutzrechtlichen Ausnahme würde auch pflichtgemäßer Ermessensausübung entsprechen. Der Ausbau der BAB A 3 ist im gegenständlichen Abschnitt zwingend erforderlich, da ein milderer Mittel, d.h. eine gleich geeignete und zumutbare Alternative, nicht zur Verfügung steht. Die für die Ausnahme sprechenden Belange wiegen im Ergebnis jedenfalls schwerer als die dagegen sprechenden.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass der verfahrensgegenständlichen Baumaßnahme unter keinem Gesichtspunkt zwingende Normen des europäischen Naturschutzrechts bzw. deren nationale Umsetzungsvorschriften entgegenstehen.

3.7.5.5

Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Im Bereich des Untersuchungsgebietes befinden sich ökologisch besonders wertvolle Biotope i.S.d. Art. 13 d Abs. 1 BayNatSchG, und Lebensstätten, die nach Art. 13 e BayNatSchG unter Schutz stehen. Zudem liegt das Untersuchungsgebiet zu großen Teilen im nach Art. 11 BayNatSchG geschützten Naturpark Steigerwald (vgl. Unterlagen 12.1 und 12.2). Soweit die Baumaßnahme diesbezüglich zu Beeinträchtigungen führt, werden die dafür erforderlichen naturschutzrechtlichen Zulassungsentscheidungen von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung erfasst. Dieser Planfeststellungsbeschluss ersetzt die erforderlichen Befreiungen von den Geboten, Verboten und Beschränkungen des bayerischen Naturschutzgesetzes und der aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnung (Art. 49 Abs. 3 S. 2 BayNatSchG; vgl. A 6 dieses Beschlusses). Gleiches gilt für die Entscheidung über die Ausnahme von dem Verbot, Maßnahmen durchzuführen, die zu einer Zerstörung bzw. sonstigen erheblichen Beeinträchtigung der ökologisch besonders wertvollen Biotope i.S.d. Art. 13 d Abs. 1 BayNatSchG führen können (Art. 13 d Abs. 2 S. 2 BayNatSchG), sowie von dem Verbot der Beeinträchtigung von Lebensstätten i.S.d. Art. 13 e Abs. 1 BayNatSchG (Art. 13 e Abs. 3 i.V.m. Art. 13 d Abs. 2 S. 2 BayNatSchG). Die Konzentrationswirkung deckt des Weiteren auch die Erlaubnis, die Befreiung oder eventuelle Abweichungen von der Verordnung über den "Naturpark Steigerwald" vom 8. März 1988 (Art. 13 a Abs. 2 BayNatSchG). Hinsichtlich des Vorliegens der materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Befreiung bzw. Ausnahmen wird auf C 3.7.5.3 verwiesen. Die Maßnahmen sind aufgrund der mit dem Bauvorhaben verbundenen positiven Auswirkungen aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls gerechtfertigt. Auf

Auflage A 3.5.7 zur Beachtung der Vegetationsruhe wird verwiesen (vgl. hierzu auch A 3.5.8). Das erforderliche Benehmen bzw. Einvernehmen mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde wurde hergestellt (vgl. Schreiben des Landratsamtes Kitzingen vom 28.01.2009).

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

3.7.5.6

Abwägung

Abschließend lässt sich feststellen, dass die durch das Bauvorhaben zum Teil erheblich beeinträchtigten Belange von Naturschutz und Landschaftspflege angesichts der vom Vorhabensträger vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen und bei Berücksichtigung seiner Zusagen bzw. der ihm auferlegten Nebenbestimmungen (vgl. insbesondere A 3.5) nicht in der Lage sind, die für die Planung sprechenden Argumente aufzuwiegen. Dabei wird nicht verkannt, dass die Straßenbaumaßnahme einen durchaus schweren Eingriff in Natur und Landschaft mit sich bringt, dem - auch im Hinblick auf die negativen Wechselwirkungen vor allem im Hinblick auf den Menschen - im Rahmen der Abwägung ein ganz erhebliches Gewicht gegen die geplante Baumaßnahme zukommt.

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

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

Ergänzend sei an dieser Stelle angemerkt, dass der Vorhabensträger zwischenzeitlich bei der Planfeststellungsbehörde die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für den sechsstreifigen Ausbau der A 3 im Abschnitt Wiesentheid bis Fuchsberg beantragt hat. In diesem Verfahren wurde auch eine Planänderung des verfahrensgegenständlichen Abschnittes dahingehend beantragt, dass die Ausgleichsfläche A 1, entfallen und durch eine andere Ausgleichsmaßnahmen ersetzt werden soll. Dieser Antrag ist aber nicht Gegenstand dieses Verfahrens, so dass eine diesbezügliche Abwägung auch diesem Verfahren vorbehalten bleibt.

3.7.6

Bodenschutz

Das Bundes-Bodenschutzgesetz grenzt seinen Anwendungsbereich in § 3 Abs. 1 Nr. 8 von den Vorschriften über den Bau, die Änderung und den Betrieb von Verkehrswegen ab. Danach ist es auf schädliche Bodenveränderungen und Altlasten

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

Weder das Bundesfernstraßengesetz noch das ergänzend heranziehbare Bayerische Verwaltungsverfahrensgesetz enthalten Vorschriften, die den Umgang mit schädlichen Bodenverunreinigungen oder Altlasten unabhängig von dem Bau oder der Änderung des jeweiligen Verkehrsweges regeln. Eine etwaige Sanierung hat nach Maßgabe des Bundes-Bodenschutzgesetzes zu erfolgen. Dieses Gesetz ermächtigt die für den Bodenschutz zuständige Behörde zu einer Vielzahl von Maßnahmen, die darauf abzielen, schädliche Bodenveränderungen oder sonstige Gefahren zu bekämpfen, die durch Altlasten i.S.d. § 2 Abs. 5 BBodSchG (Altablagerungen und Altstandorte) hervorgerufen werden, z.B. Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung, Sanierungsuntersuchungen, Sanierungsplan samt der Möglichkeit, einen solchen Plan für verbindlich zu erklären (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 463).

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

Das Landratsamt Kitzingen forderte jedoch mit Schreiben vom 28.01.2009, dass im Zuge des Ausbaus Untersuchungen auf Bodenverunreinigungen durchgeführt werden. Unterlagen über erfasste Altlastenflächen in der Gemarkung Geiselwind seien am 14.07.2009 an den Vorhabensträger übersandt worden. Der Vorhabensträger erwiderte hierauf mit Schreiben vom 18.05.2009, falls im Rahmen der Bauarbeiten der Verdacht auf schädliche Bodenverunreinigungen entstehen sollte, so würden diese entsprechend der gültigen Vorschriften behandelt. Die vom Landratsamt benannten Altlastenflächen lägen außerhalb des Umgriffs der Planfeststellung (vgl. zum Problem der Altlasten auch C 3.7.13).

Dem Regime des Verkehrswegeplanungsrechts unterliegen ferner Bodeneinträge, die durch nach diesem Recht zulassungspflichtige Infrastrukturvorhaben selbst hervorgerufen werden. Dazu gehören Bodenverschmutzungen durch Luftschadstoffe, die sich, wie etwa Motorenverbrennungsrückstände oder sonstige Abgase des Kfz-

Verkehrs, auf den Bau, die Änderung oder den Betrieb des Verkehrswegs zurückführen lassen. Dass betriebsbedingte Bodenverunreinigungen Teil des Abwägungsmaterials sind, folgt unmittelbar aus § 17 S. 2 FStrG, wonach in die Abwägung nicht zuletzt der Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit einzustellen ist. Wie aus § 3 Abs. 1 S. 1 UVPG i.V.m. Anlage 1 (vgl. Nrn. 14.3 bis 14.6) hervorgeht, unterliegen alle bedeutenden Verkehrsvorhaben der Umweltverträglichkeitsprüfung. Aus § 2 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 UVPG ergibt sich, dass diese Prüfung auch die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf den Boden umfasst.

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

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

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

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

Funktion des Bodens auszugehen (vgl. auch die Ausführungen zum Immissionschutz unter C 3.7.4.3.2 dieses Beschlusses).

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

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

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

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

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

Bei der weiteren Frage, ob die Baumaßnahme gegebenenfalls erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizu-

führen geeignet ist, kann nicht außer Betracht bleiben, dass der Bau bzw. der Ausbau von Straßen eine gesetzliche Aufgabe ist und im konkreten Fall auch den geltenden raumordnerischen Zielsetzungen entspricht.

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

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

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

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

Eventuell im Verlauf des Betriebs der Straße zukünftig gewonnene Erkenntnisse darüber, dass es verkehrsbedingt zu einer Überschreitung von Vorsorgewerten im Straßenbereich kommt, hat der Straßenbaulastträger unverzüglich der zuständigen Behörde mitzuteilen (Art. 12 Abs. 2 BayBodSchG). Jedenfalls könnte derartigen zu-

künftigen Entwicklungen unter Heranziehung bodenschutzrechtlicher Vorschriften noch rechtzeitig entgegengewirkt und der Eintritt schädlicher Bodenveränderungen verhindert werden. Zu den vom verpflichteten Straßenbaulastträger eventuell zu treffenden Vorkehrungen gehören auch solche technischer Art an Anlagen oder Verfahren sowie Maßnahmen zur Untersuchung und Überwachung von Böden. Von der Realisierbarkeit solcher Vorkehrungen geht die Planfeststellungsbehörde aus.

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

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

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

3.7.7 Gewässerschutz/Wasserwirtschaft

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser sind im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung dargestellt und bewertet; auf die diesbezüglichen Ausführungen wird verwiesen (vgl. oben C 2.3.2.4 und C 2.4.4). Die dort getroffenen Feststellungen werden der im vorliegenden Abschnitt zu treffenden Abwägung zugrunde gelegt bzw. in diese eingestellt.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

Hinsichtlich der Einzelheiten des Entwässerungskonzeptes wird auf Unterlage 1, Ziffer 4.5, und Unterlage 13 verwiesen.

3.7.7.1 Gewässerschutz

Dem Gewässerschutz ist sowohl im Hinblick auf das Oberflächenwasser als auch auf das Grundwasser durch die vorliegenden Planung und die unter A 3.4 und A 7 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen bzw. angesichts der erteilten Zusagen Genüge getan (vgl. Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg vom 30.12.2008). Ein zusätzlicher allgemeiner Auflagenvorbehalt ist daneben weder erforderlich noch rechtlich zulässig (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.11.2000, Az. 11 C 2.00, NVwZ 2001, 429; vgl. auch BayVGH, Urteil vom 18.12.2003, Az. 22 B 03.823, BayVBl. 2005, 115 mit Bezug auf § 10 Abs. 1 und 2 WHG).

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

Die Trasse der BAB A 3 durchschneidet im verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsabschnitt keine festgesetzten Wasserschutzgebiete (vgl. auch schon C 2.3.2.4.2).

Neben dem Schutz des Grundwassers findet auch der Schutz der Oberflächengewässer Eingang in die Planung. Aufgrund der gewählten Trassierung und der vorhandenen Vorflutverhältnisse wurden fünf Entwässerungsabschnitte gebildet (vgl. nachfolgend C 3.7.7.3). Dabei wurde darauf geachtet, dass unbelastetes Niederschlagswasser aus natürlichen Einzugsgebieten und Böschungsbereichen möglichst nicht mit verschmutztem Straßenoberflächenwasser vermischt wird. Die Abflussmengenenermittlung erfolgte nach den "Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-Ew)". Zum Schutze der Oberflächengewässer werden vor Einleitung von Straßenoberflächenwasser in weiterführende Vorflutsysteme fünf Absetzbecken mit Tauchrohren zur Rückhaltung von absetzbaren Stoffen und Leichtflüssigkeiten sowie fünf Regenrückhaltebecken angeordnet (vgl. Unterlage 13.1). Diese Entwässerungseinrichtungen sind dem Stand der Abwassertechnik entsprechend ausreichend dimensioniert. Von Seiten des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg besteht Einverständnis mit der Entwässerungsplanung (vgl. Schreiben des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg vom 30.12.2008). Sie mindern bzw. dämpfen die durch die Flächenversiegelung eintretende Abflussbeschleunigung, Abflusskonzentration und Abflussmehrung des Oberflächenwassers. Die Abflussspitze wird auf ein vorgegebenes Maß reduziert. Bei einem Anspringen des Notüberlaufs des Regenrückhaltebeckens kann es zwar zu Ausuferungen und Überschwemmungen

des nachfolgenden Vorflut- bzw. Grabensystems (Ebrach, Haselbach und Sambach) kommen, dabei werden jedoch keine Verhältnisse eintreten, die nicht schon derzeit natürlicherweise bei Starkniederschlägen vorkommen können. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass durch die Straßenentwässerung weder eine qualitative Verschlechterung der Gewässergüte noch eine merkliche Abflussverschärfung zu erwarten ist. Die wesentlichen Angaben zu den Entwässerungsabschnitten sowie den Absetz- und Regenrückhaltebecken sind in Unterlage 1, Kapitel 4.5, sowie in Unterlage 13 zusammengefasst.

Zusammen mit den geplanten Absetz- bzw. Rückhaltebecken und unter Einbeziehung der mit diesem Beschluss ergänzend angeordneten Nebenbestimmungen erreicht die Planung somit einen Stand, der eine Gefährdung der weiterführenden Gräben und des der Ebrach, des Haselbaches und des Sambaches durch Einleitung von Fahrbahnoberflächenwasser nicht befürchten lässt. Dies gilt auch für das über die Böschungflächen abfließende Niederschlagswasser. Damit wird im Vergleich zur bestehenden Situation, bei der das anfallende Niederschlagswasser ungeklärt und weitgehend unkontrolliert abgeleitet wird, sogar eine erhebliche Verbesserung erreicht.

Im Zusammenhang mit der geplanten Baumaßnahme werden Gräben und Fließgewässer gekreuzt. Die hierfür nötigen Durchlassbauwerke sind so dimensioniert, dass Unter- und Oberlieger keine nachteiligen Auswirkungen zu befürchten haben. Die Bemessung der Durchlässe erfolgt nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung (RAS-Ew).

Im Zuge der Baumaßnahme erfolgt zudem eine Bachverlegung am Sambach bzw. am Zulauf zum Sambach südlich der BAB A 3 bei Bau-km 326+100 bis Bau-km 326+300. Der Bach, der direkt neben der BAB A 3 verläuft, wird mit der durch den sechsstreifigen Ausbau verbundenen Verbreiterung der Fahrbahn betroffen. Der Bach wird an die neue Situation angepasst und auf einer Länge von ca. 200 m naturnah verlegt. Außerdem werden Renaturierungsmaßnahmen an der Ebrach im Bereich PWC-Nord (Bau-km 327+380 bis 327+680) und an einem Ebrachnebenarm östlich der Weingartsmühle (Bau-km 331+550 bis 331+690) vorgenommen.

Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg (Servicestelle Würzburg) forderte in seinem Schreiben vom 30.12.2008, dass die Wasserversorgung der PWC-Anlagen Nord und Süd über die gemeindlichen Anlagen von Gräfenneuses sichergestellt werden solle. Das Schmutzwasser solle an die Ortskanalisation Geiselwind angeschlossen werden, der Markt Geiselwind sei hierzu zu hören. Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg verlangte weiterhin, dass eine Bauabnahme nach Art. 69 BayWG durch einen Sachverständigen nach Art. 78 BayWG durchzuführen sei, sofern die Bauoberleitung nicht einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen werde. Aus der Bauabnahme soll sich ergeben, dass die Baumaßnahme entsprechend dem Bescheid ausgeführt oder welche Abweichungen von der zugelassenen Bauausführung vorgenommen worden seien. Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg merkte in seinem Schreiben vom 30.12.2008 weiter-

hin an, dass die Bemessung der Entwässerungseinrichtungen im Ermessen des Unternehmensträgers liege und daher nicht geprüft werde. Sofern bei den Aushubarbeiten verdächtiges Material festgestellt werde, sei ein Gutachter einzuschalten. Kontaminiertes Aushubmaterial sei zu separieren und bis zum Vorliegen des Untersuchungsergebnisses in geschlossenen Containern zwischenzulagern. Das Wasserwirtschaftsamt sei in diesem Fall umgehend zu verständigen. Die Beurteilung des Vorhabens beschränke sich ausschließlich auf wasserwirtschaftliche Belange, sie sei keine technische Entwurfsprüfung. Auch Fragen der Standsicherheit des Unfall- und Arbeitsschutzes und ähnliches seien nicht geprüft worden.

Der Vorhabensträger erwiderte hierauf in seinem Schreiben vom 12.05.2009, dass er zusichere (vgl. A 3.1), dass der Wasser- und Abwasseranschluss der PWC-Anlagen mit dem Markt Geiselwind abgestimmt werde (A 3.4.8). In Bezug auf die Bauabnahme legte der Vorhabensträger dar, dass die Bauoberleitung durch den Vorhabensträger selbst erfolge. Damit ist die Bauoberleitung durch einen Beamten des höheren Dienstes gewährleistet. Auch die übrigen Anmerkungen nehme der Vorhabensträger zur Kenntnis.

Den Forderungen des Wasserwirtschaftsamtes in Bezug auf kontaminiertes Bodenmaterial wird durch die Auflagen A 3.6 (insbesondere A 3.6.4) Rechnung getragen.

3.7.7.2

Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

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

Im Rahmen dieses Bauvorhabens sind Ausbaumaßnahmen nach § 31 Abs. 2 WHG vorgesehen, für die der Plan mit dem Beschluss nach Art. 75 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG gleichfalls festgestellt wird. Diese Feststellung ist zulässig, da bei Beachtung der angeordneten Nebenbestimmungen (vgl. A 3.4 und A 7 dieses Beschlusses) das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt und Rechte anderer nicht nachteilig betroffen werden (Art. 58 Abs. 2 und 3 BayWG).

Bei der geplanten Herstellung der Regenrückhaltebecken handelt es sich um Ausbaumaßnahmen i.S.v. § 31 Abs. 2 S. 1 WHG, da die Becken nach ihrem Rückhaltevolumen wasserwirtschaftlich nicht von untergeordneter Bedeutung sind. Um Ausbaumaßnahmen handelt es sich auch bei den vorgesehenen Gewässerrenaturierungen an der Ebrach im Bereich PWC-Nord (Bau-km 327+380 bis 327+680), am Ebrachnebenarm östlich der Weingartsmühle (Bau-km 331+550 bis 331+690) und am Sambach bzw. Zulauf zum Sambach südlich der BAB A 3 (Bau-km 326+100 bis 326+300).

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

Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg (Servicestelle Würzburg) resümierte in seinem Schreiben vom 30.12.2008, dass auch Anlagen an Gewässern geplant seien. Dies seien das Absetz- und Regenrückhaltebecken 329-1L an der Ebrach (Gewässer 3. Ordnung), das Absetz- und Regenrückhaltebecken 331-1L an der Ebrach bzw. am Ebrachnebenarm (Gewässer 3. Ordnung mit Genehmigungspflicht nach Art. 59 BayWG), das Absetz- und Regenrückhaltebecken 329-1R am Haselbach (Gewässer 3. Ordnung mit Genehmigungspflicht nach Art. 59 BayWG) und die Durchlassverlängerung am Haselbach (Gewässer 3. Ordnung mit Genehmigungspflicht nach Art. 59 BayWG). Die geplanten Standorte befänden sich innerhalb des 60-m-Bereiches der Gewässer. Bei Einhaltung bestimmter Bedingungen und Auflagen (A 3.4.10 bis A 3.4.17) seien durch die vorgesehenen Anlagen keine nachteiligen Auswirkungen auf den Wasserabfluss, die Höhe des Wasserstandes, die Wasserrückhaltung sowie die Gewässerunterhaltung zu erwarten. Der Vorhabensträger teilte hierzu in seinem Schreiben vom 12.05.2009 mit, dass er den Bedingungen und Auflagen für Anlagen an Gewässern zustimme (A 3.1) und die Bedingungen 1 bis 3 des Schreibens des Wasserwirtschaftsamtes (entspricht A 3.4.10 bis A 3.4.12) seien bei der Planung bereits berücksichtigt. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde ist darüber hinaus noch anzumerken, dass die Regenrückhaltebecken eine Ausbaumaßnahmen i.S.v. § 31 Abs. 2 S. 1 WHG darstellen und mithin planfeststellungspflichtig sind, so dass sie keiner gesonderten Anlagengenehmigung bedürfen, Art. 59 Abs. 1 S. 1 BayWG.

In Bezug auf Gewässerrenaturierungen fasste das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg (Servicestelle Würzburg) in seinem Schreiben vom 30.12.2008 zusammen, dass solche Maßnahmen an der Ebrach im Bereich PWC-Nord (Bau-km 327+380

bis 327+680), am Ebrachnebenarm östlich der Weingartsmühle (Bau-km 331+550 bis 331+690) und am Sambach bzw. Zulauf zum Sambach südlich der BAB A 3 (Bau-km 326+100 bis 326+300) erfolgen sollen. Die Umgestaltung der Gewässer bedürfe nach § 31 WHG der der Planfeststellung oder Plangenehmigung. Die naturnahe Entwicklung oberirdischer Gewässer werde vom Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg ausdrücklich begrüßt. Mit dem Vorhaben bestehe Einverständnis aus wasserwirtschaftlicher Sicht, wenn gewisse Bedingungen und Auflagen beachtet werden würden (vgl. A 3.4.2 – A 3.4.7). Diesen Auflagen und Bedingungen stimmte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 12.05.2009 zu (A 3.1).

Die Einwendungsführer Nr. 22 betreiben auf der Fl.Nr. 112 zwei Fischteiche und wandten sich mit Schreiben vom 12.12.2008 (vgl. ausführlich unter C 3.8.2.15) und im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 17 bis 18) gegen die Ausgleichsmaßnahme A 3 (Aufforstung und Gewässerrenaturierung an der Ebrach im Bereich PWC-Nord bei Bau-km 327+380 bis 327+680). Sie befürchteten, dass die Gewässerrenaturierung insbesondere bei Regen zur Folge habe, dass das Wasser ihrer und auch nahegelegener Fischteiche durch Sand derart verschmutzt werde, dass es zu einem Fischsterben kommen könne.

Das von der Planfeststellungsbehörde zu dieser Einwendung im Nachgang des Erörterungstermins angehörte Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg (Servicestelle Würzburg) legte in seinem Schreiben vom 10.07.2009 dar, dass im Zuge von Renaturierungsmaßnahmen mit Uferabflachungen an Gewässern vorübergehend (vor allem während und kurz nach der Bauzeit) mit verstärktem Boden- bzw. Sandabtrag gerechnet werden müsste. Nach den überzeugenden Schilderungen des Wasserwirtschaftsamtes ist bei entsprechender Begründung der offengelegten Flächen aber von einer zeitnahen Normalisierung des Zustandes auszugehen. Zu der eventuellen Beeinträchtigung von Fischteichen ist mit dem Wasserwirtschaftsamt zutreffend zu bemerken, dass üblicherweise eine Wasserentnahme aus Gewässern nur zum Befüllen der Teiche und zum Ausgleich von Verdunstung und Versickerungsverlusten erfolgen darf. Eine ständige Entnahme von Wasser ist im Regelfall nicht zulässig. Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg schlug daher vor, dass die Wasserentnahmezeiten bei Durchführung der Maßnahmen zwischen Fischteichbesitzern und Vorhabensträger abgestimmt werden solle.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf in seinem Schreiben vom 24.07.2009, dass den Einwendungsführern bereits in der an ihn gerichteten Stellungnahme zugesichert worden sei, dass vor Beginn der Erdarbeiten mit ihm Kontakt aufgenommen werde, um zu klären, wann die Maßnahmen am verträglichsten durchgeführt werden könnten (z.B. wenn kein Fischbesatz im Teich sei).

Eine ähnlich gelagerte Anfrage zur Einwendung des Einwendungsführers Nr. 22 ebenfalls im Nachgang des Erörterungstermins beim Fachberater und Sachverständigen für Fischerei beim Bezirk Unterfranken blieb unbeantwortet.

Nach den vorliegenden Erkenntnissen ist den Belangen der Einwendungsführer Nr. 22 durch die Auflagen und Zusagen hinreichend Rechnung getragen. Weitergehende Anordnungen waren daher nicht zu treffen.

Durch die vorhabensbedingte Schaffung der Regenrückhaltebecken und die Gewässerrenaturierungen werden das Wohl der Allgemeinheit und die Rechte anderer nicht dergestalt negativ berührt (vgl. Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg, Servicestelle Würzburg, vom 30.12.2008), dass dies einer Genehmigung oder der Ausgewogenheit des Vorhabens entgegenstehen könnte. Die materiell-rechtlichen Zulassungsvoraussetzungen für die Errichtung dieser Becken und der Bachverlegung sind bei Beachtung der unter A 3.4 und A 7 dieses Beschlusses genannten Nebenbestimmungen sowie der vom Vorhabensträger abgegebenen Zusagen erfüllt.

3.7.7.3

Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnis

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

Sowohl das Einleiten von Oberflächenwasser in oberirdische Gewässer als auch das Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser im Falle notwendiger Bauwasserhaltungen als auch das zweckgerichtete Einleiten von Oberflächenwasser in das Grundwasser durch Versickern stellen Gewässerbenutzungen dar (§ 3 Abs. 1 Nrn. 4 und 6 WHG). Derartige Benutzungen von Gewässern bedürfen der behördlichen Erlaubnis i.S.d. § 7 WHG oder der Bewilligung i.S.d. § 8 WHG (§ 2 Abs. 1 WHG).

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

Die Erlaubnis ist zu versagen, soweit von der beabsichtigten Benutzung eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine Gefährdung der öffentlichen Wasserversorgung, zu erwarten ist, die nicht durch Auflagen oder Maßnahmen einer Körperschaft des öffentlichen Rechts verhütet oder ausgeglichen wird (§ 6 Abs. 1 WHG). Der Begriff des Wohls der Allgemeinheit ist hier sehr weit zu verstehen. Unabhängig von konkreten Nutzungsabsichten oder Bewirtschaftungszielen sollen schädliche Verunreinigungen ebenso wie sonstige nachteilige Veränderungen

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

Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt ist entwässerungstechnisch in fünf Einzugsgebiete eingeteilt (vgl. Unterlage 13.2). Das auf den befestigten Flächen des Planfeststellungsabschnittes anfallende Wasser wird in Mulden und Rohrleitungen gesammelt und, um die Gewässerbelastung zu minimieren, in Absetz- und Rückhaltebecken gereinigt, zwischengepuffert und gedrosselt den Vorflutern zugeleitet. Die Ableitung des gedrosselt abfließenden Wassers aus den Rückhaltebecken erfolgt über bestehende Gräben und Rohrleitungen, die den Vorflutern zufließen. Die Außenzugsgebiete werden, soweit möglich, getrennt von der Straßenentwässerung abgeleitet. Die Rückhaltebecken werden über Erddämme mit Tauchrohren von den Absetzbecken getrennt und als Trockenbecken ausgeführt (vgl. Unterlage 13.3). Die Berechnung der Wassermengen und die Bemessung der Absetz- und Rückhaltebecken sind in der nachrichtlichen Unterlage 13.1.1 enthalten.

Im Einzelnen ist die Entwässerung wie nachfolgend beschrieben vorgesehen:

- Einzugsgebiet 1
Der Entwässerungsabschnitt 1 des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 im verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsabschnitt erstreckt sich von Bau-km 325+655 bis 326+966. Das anfallende Oberflächenwasser beider Richtungsfahrbahnen sowie das Wasser aus den Einschnittsbereichen wird über Mulden mit Muldeneinläufen bzw. Bordrinnen gesammelt und über Rohrleitungen Absetz- und Regenrückhaltebecken RRHB 325-1L zugeführt. Die weitere Ableitung aus dem Regenrückhaltebecken erfolgt zur Einleitungsstelle E 1 in den Sambach.

- Einzugsgebiet 2
Der Entwässerungsabschnitt 2 erstreckt sich von Bau-km 326+966 bis Bau-km 329+212. Das anfallende Oberflächenwasser beider Richtungsfahrbahnen sowie das Wasser aus den Einschnittsbereichen wird auch hier über Mulden mit Mul-

deneinläufen bzw. Bordrinnen gesammelt und über Rohrleitungen dem Absetz- und Regenrückhaltebecken RRHB 329-1L zugeführt. Die weitere Ableitung aus dem Regenrückhaltebecken erfolgt zur Einleitungsstelle E 2 in die Ebrach.

- Einzugsgebiet 3

Der Entwässerungsabschnitt 3 erstreckt sich von Bau-km 329+212 bis Bau-km 330+048. Das anfallende Oberflächenwasser beider Richtungsfahrbahnen sowie das Wasser aus den Einschnittsbereichen wird über Mulden und Muldeneinläufe bzw. Bordrinnen gesammelt und über Rohrleitungen dem Absetz- und Regenrückhaltebecken RRHB 329-1R zugeführt. Die weitere Ableitung erfolgt zur Einleitungsstelle E 3 in den Haselbach.

- Einzugsgebiet 4

Der Entwässerungsabschnitt 4 erstreckt sich von Bau-km 330+048 bis Bau-km 330+800. Auch hier wird das anfallende Oberflächenwasser beider Richtungsfahrbahnen sowie das Wasser aus den Einschnittsbereichen in Mulden mit Muldeneinläufen bzw. Bordrinnen gesammelt und über Rohrleitungen dem Absetz- und Regenrückhaltebecken RRHB 330-1L zugeführt. Von dort erfolgt die weitere Ableitung zur Einleitungsstelle E 4 in die Ebrach.

- Einzugsgebiet 5

Der Entwässerungsabschnitt 4 erstreckt sich von Bau-km 330+800 bis Bau-km 332+330. Auch hier wird das anfallende Oberflächenwasser beider Richtungsfahrbahnen sowie das Wasser aus den Einschnittsbereichen in Mulden mit Muldeneinläufen bzw. Bordrinnen gesammelt und über Rohrleitungen dem Absetz- und Regenrückhaltebecken RRHB 331-1L zugeführt. Von dort erfolgt die weitere Ableitung zur Einleitungsstelle E 5 in die Ebrach.

Die Einzelheiten des Entwässerungskonzeptes können Unterlage 1, Ziffer 4.5 und Unterlage 13 entnommen werden.

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

Die verfahrensgegenständlichen Einleitungen in oberirdische Gewässer und das Zutagefördern, Zutageleiten, Ableiten und Absenken von Grundwasser im Rahmen der Bauwasserhaltung sowie die vorgesehene Versickerung von Straßenabwasser in Wegseitengräben sind erlaubnispflichtig und erlaubnisfähig. Die Einleitungen in die

unter A 7.1.4 (Tabelle) dieses Beschlusses aufgeführten Vorfluter (vgl. auch Unterlage 13.1) sind notwendig, weil die Errichtung und Unterhaltung der Straßenentwässerungsanlagen grundsätzlich Aufgabe des Straßenbaulastträgers ist (vgl. § 3 Abs. 1 und § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG) und das anfallende Niederschlagswasser mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand nur durch Einleitung in oberirdische Gewässer bzw. die breitflächige Versickerung auf den Straßenböschungen beseitigt werden kann. Schließlich sind auch die Maßnahmen der Bauwasserhaltung und die damit verbundenen Eingriffe ins Grundwasser während der Bauzeit notwendig, um die Unterführungsbauwerke errichten zu können.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Bemessung der Absetz- und Regenrückhaltebecken in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg erfolgte. Die jeweils hintereinander geschalteten Becken (Absetz- und Regenrückhaltebecken) halten mit dem Fahrbahnwasser mitgeführte Schmutzstoffe den Regeln der Technik entsprechend zurück. Auch das Risiko von negativen Auswirkungen bei sog. Ölnfällen wird minimiert. Aus den Regenrückhaltebecken wird das gesamte Niederschlagswasser gedrosselt (abflussgedämpft) über weiterführende Gräben in die Vorfluter Ebrach, Haselbach und Sambach geleitet. Durch die Drosselung soll eine hydraulische Überlastung der aufnehmenden Gewässer bei intensiveren Regenereignissen (bis zu einem fünfjährigen Ereignis) vermieden werden.

Dem Vorhabensträger wurde in diesem Zusammenhang aufgegeben, die geplanten Maßnahmen (Anlage der Straßenentwässerung einschließlich der Regenrückhalte- und Absetzbecken) plan- und sachgemäß unter Beachtung der in diesem Beschluss angeordneten Nebenbestimmungen sowie nach den geltenden Vorschriften und allgemein anerkannten Regeln der Technik auszuführen (A 7.3.1).

Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg (Servicestelle Würzburg) legte mit Schreiben vom 30.12.2008 dar, dass das anfallende Wasser über Klär- und Rückhaltebecken in die Gewässer Ebrach, Haselbach und Sambach eingeleitet werden sollte, sofern das anfallende Oberflächenwasser nicht breitflächig versickert werden könne. Mit der in den Planfeststellungsunterlagen beschriebenen Entwässerungsplanung bestehe Einverständnis, sofern die Ausführung nach dem mit dem Wasserwirtschaftsamt abgestimmten Konzept gemäß den "Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-Ew)" erfolge.

Weiterhin wies das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg darauf hin, dass die Regelwerke ATV-DVWK-A 117 und ATV-DVWK-M 153 durch die Regelwerke DWA-A 117 und DWA-M 153 ersetzt worden seien. Eine Änderung der Berechnungsergebnisse ergebe sich dadurch aber nicht. Die im Bauwerksverzeichnis, Blatt 34, beschriebene Einleitung der Einleitungsstelle 5 erfolge nicht in den Seitenarm der Ebrach, sondern direkt in die Ebrach, die auch in den Lageplänen dargestellt sei. Das Einleiten von gesammeltem Oberflächenwasser in oberirdische Gewässer stelle nach § 3 Abs. 1 Nr. 4 WHG eine Gewässerbenutzung dar, die gemäß § 2 WHG der Erlaubnis bedürfe. Für eine Erlaubnis nach § 7 WHG i.V.m. Art. 17 BayWG schlug

das Wasserwirtschaftsamt verschiedene Bedingungen und Auflagen vor (vgl. A 7.3.2 – 7.3.7).

Der Vorhabensträger legte in seinem Schreiben vom 12.05.2009 dar, dass die Planung, wie vom Wasserwirtschaftsamt gefordert, der RAS-Ew entspreche. Auch die übrigen genannten Regelwerke würden in den gültigen Fassungen angewendet. Auch nach Einschätzung des Vorhabensträgers ergebe sich hier keine Änderung der Berechnung. Der Vorhabensträger stellte klar, dass die Einleitung E 5 entsprechend der Lagepläne direkt in die Ebrach erfolge. Den Bedingungen und Auflagen für die wasserrechtliche Erlaubnis von Einleitung des Oberflächenwassers werde zugestimmt (A 3.1). Der Vorhabensträger ergänzte, dass die Landschaftspflege nach den anerkannten Regeln der Technik erfolge, sodass grundsätzlich keine Pestizide eingesetzt würden.

In Bezug auf Bauwasserhaltungen legte das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg (Servicestelle Würzburg) in seinem Schreiben vom 30.12.2008 dar, dass das beantragte Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser sowie dessen Einleitung in oberirdische Gewässer während der Bauzeit (Vorbemerkungen zum Bauwerksverzeichnis S. 4) stellen Gewässerbenutzungen gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 6 bzw. Nr. 4 WHG dar und bedürfen der wasserrechtlichen Erlaubnis nach § 7 WHG i.V.m. Art. 17 BayWG. Es wurde daher vorgeschlagen, bei Erteilung einer Erlaubnis verschiedene Bedingungen und Auflagen aufzunehmen, denen der Vorhabensträger in seinem Schreiben vom 12.05.2009 zustimmte (vgl. hierzu A 7.3.8 und A 3.1).

Die Einwendungsführer Nr. 42 trugen mit Schreiben vom 23.12.2008 (vgl. ausführlich auch die Einwendung unter C 3.8.2.20) Bedenken hinsichtlich der Regenrückhaltebecken 329-1L und 329-1R vor. Insbesondere im Erörterungstermin befürchteten sie, dass bei Ölunfällen und dergleichen von den Becken eine Gefährdung der Gewässer und vor allem der Bewohner des Ortes Langenberg ausgehe (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 14 bis 15).

Das von der Planfeststellungsbehörde zu diesem Punkt im Nachgang des Erörterungstermins angehörte Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg (Servicestelle Würzburg) legte in seinem Schreiben vom 10.07.2009 nachvollziehbar dar, dass die Absetz- und Regenrückhaltebecken nach den derzeit maßgeblichen Richtlinien und Regelwerken geplant wurden. Bei ordnungsgemäßer Ausführung und sachgemäßem Betrieb bzw. vorschriftsmäßiger Wartung der Anlagen entspricht die Oberwasserbehandlung dem Stand der Technik.

Die Entscheidung über die gehobene Erlaubnis ist im Einvernehmen mit der für das Wasser zuständigen Behörde zu treffen (§ 14 Abs. 3 WHG). Zuständige Behörde ist hier das Landratsamt Kitzingen (Art. 75 Abs. 1 BayWG i.V.m. Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG). Das Landratsamt hat mit Schreiben vom 28.01.2009 keine Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben und somit auch das notwendige Einvernehmen erklärt.

3.7.7.4 Abwägung

Den Belangen der Wasserwirtschaft, insbesondere des Gewässerschutzes, wird durch die verfahrensgegenständliche Planung sowie die unter A 3.4, A 3.6 und A 7 dieses Beschlusses ergänzend angeordneten Nebenbestimmungen und die von Seiten des Vorhabensträgers erteilten Zusagen (A 3.1) hinreichend Rechnung getragen. Durch die Anlage von Entwässerungseinrichtungen einschließlich der Regenrückhaltebecken und der damit verbundenen erstmaligen Schaffung einer geregelten Entwässerung ist davon auszugehen, dass eine Verbesserung der wasserwirtschaftlichen Situation eintreten wird. Insgesamt entfalten die Belange des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Rahmen der Abwägung daher kein entscheidendes Gewicht gegen die beantragte Straßenbaumaßnahme. Sie sind daher nicht geeignet, die für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt sprechenden Belange zu überwiegen.

3.7.8 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Die Belange der Landwirtschaft sind sowohl unter agrarstrukturellen Gesichtspunkten als auch mit Blick auf die individuelle Betroffenheit einzelner Betriebe berührt. Ursächlich hierfür ist in erster Linie der vorhabensbedingte Verbrauch bisher landwirtschaftlich genutzter Flächen. Hinzu kommen weitere mittelbare Auswirkungen, insbesondere in Folge von Flächenanschnidungen sowie eventuell das Entstehen von Umwegen im landwirtschaftlichen Wegenetz oder auch mögliche Bodenbelastungen.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg teilte in seinem Schreiben vom 21.01.2009 mit, dass gegen die Planung keine Einwände bestünden.

3.7.8.1 Flächeninanspruchnahme

Für das Straßenbauvorhaben (Inanspruchnahme für Straßenkörper und Nebenflächen) werden landwirtschaftliche Nutzflächen in einem Umfang von ca. 11,0989 ha und für Ausgleichsmaßnahmen in einer Größenordnung von ca. 7,8153 ha benötigt.

Eine Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit der Ausbaumaßnahme und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Die Vergrößerung des Querschnitts und die Erweiterung der Fahrbahnbreite durch den sechsstreifigen Ausbau sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, den Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich (vgl. schon C 3.7.2 und C 3.7.3). Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere auf die naturschutzrechtlich notwendigen Ausgleichsmaßnahmen sowie auf die sonstigen landschaftspflegerischen Maßnahmen, verringert werden. Auf die Ausführungen zum Naturschutz und zur Landschaftspflege unter C 3.7.5 dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen. Darüber hinaus sei bezüglich

der Notwendigkeit der Ausgleichsmaßnahmen und der dafür benötigten Flächen auf die Ausführungen unter C 3.7.5.2.5 (insbesondere C 3.7.5.2.5.5) verwiesen.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen führte in seinem Schreiben vom 15.01.2009 aus, dass der verfahrensgegenständliche Streckenabschnitt durch die abwechslungsreiche Landschaft des Steigerwaldes bzw. des Steigerwaldvorlandes führe. Die Bonität der landwirtschaftlichen Nutzflächen sei sehr wechselhaft. Es kämen von schweren, druckempfindlichen, zu Staunässe neigenden Tonböden bis hin zu trockenen Sandstandorten nahezu alle denkbaren Varianten vor, so dass mittlere bis schlechte Erzeugungsbedingungen überwiegen. Dementsprechend seien auch Art und Intensität der landwirtschaftlichen Nutzung unterschiedlich. Das Bauvorhaben beeinträchtige landwirtschaftliche Belange durch Flächenversiegelung, sowie Landverbrauch für Baumaßnahmen, Begleitgrün und Ausgleichsmaßnahmen. Hinzu kämen baubedingter Flächenbedarf für Baustelleneinrichtungen, Baustraßen, Deponien und Entnahmestellen, sowie Eingriffe in das Feldwegenetz. Die grundsätzliche Forderung der Landwirtschaftsverwaltung nach einem sparsamen Umgang mit Grund und Boden sei im Planungs- und Baurecht verankert. Im Hinblick auf den weiteren Ausbau der A 3 im Landkreis Kitzingen, sollten die unterschiedlichen Standortqualitäten frühzeitig in die Betrachtung einbezogen werden. Hinsichtlich des Flächenverbrauchs sollte geprüft werden, ob anstelle landwirtschaftlich hochwertiger Nutzflächen in Gäulagen weniger vorzügliche Standorte herangezogen werden können. Vor allem für Ausgleichsmaßnahmen böten sich aus landwirtschaftlicher Sicht weniger gute Flächen im Steigerwald und Steigerwaldvorland an. Durch Straßenbaumaßnahmen entstünden häufig unförmige und kleine Restflächen, deren Bewirtschaftung sich nicht mehr lohne. Solche Flächen sollten von der Straßenbauverwaltung erworben und für Ausgleichsmaßnahmen und Aufforstungen verwendet werden.

Der Vorhabensträger entgegnete dem mit Schreiben vom 23.04.2009 zu Recht, dass Ausgleichsmaßnahmen aufgrund ihrer Zielsetzung, die auf die Wiederherstellung der durch den Eingriff gestörten Funktion des Naturhaushalts gerichtet ist, so beschaffen sein müssen, dass in dem betroffenen Lebensraum ein Zustand herbeigeführt werden kann, der den früheren Zustand in gleicher Weise mit gleicher Wirkung fortführt. Ausgleichsmaßnahmen sind dem jeweiligen Eingriffsort zuzuordnen und die Wirksamkeit des Eingriffs zeitnah wiederherzustellen. Das Grundprinzip des ökologischen Ausgleichs basiert darauf, dass Flächen, die vorher geringe ökologische Wertigkeit hatten, durch Ausgleichsmaßnahmen zu einer höheren ökologischen Wertigkeit geführt werden. Dies ist in der Regel nur bei (intensiv genutzten) landwirtschaftlichen Nutzflächen möglich. Bei schon jetzt extensiv genutzten Flächen (Grenzertragsstandorte, schlechte Bodenbedingungen, extensive Grünlandnutzung) ist kaum noch eine ökologische Aufwertungsspanne gegeben. Im plangegegenständlichen Abschnitt sind nach den nachvollziehbaren Ausführungen des Vorhabensträgers für die Ausgleichsflächen weniger hochwertige Flächen ausgewählt worden, die aufgrund des vorgesehenen Eingriffs jedoch entweder in Nachbarschaft zu Waldflächen bzw. zu Gewässern liegen. Die Verwertung von so genannten "Restflächen" entspricht nicht dem ökologischen Grundgedanken des Naturschutz-

fachlichen Ausgleichs. Aufgrund der Tatsache, dass autobahnahe Flächen nur zu 50 % als Ausgleichsfläche angerechnet werden können, würde die ausschließliche Nutzung der Restflächen entlang der Autobahn dazu führen, dass eine dortige Fläche in zweifacher Höhe in Anspruch genommen werden müsste.

Zudem forderte das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen in seinem Schreiben vom 15.01.2008, vor der Beanspruchung von landwirtschaftlichen Nutzflächen zum Zwecke der Baustelleneinrichtung den Oberboden dieser Flächen abzutragen und seitlich zwischenzulagern. Im Falle einer Verunreinigung durch Fette, Öle und andere Stoffe ist der Boden auszutauschen. Vor Rückgabe der beanspruchten Flächen sei der Unterboden tief zu lockern und ein Bodenschluss herzustellen, um anschließend den zwischengelagerten Oberboden aufzutragen. Abschließend sei ein Bodenschluss herzustellen. Ertragsausfälle seien zu entschädigen. Landwirtschaftlicher Verkehr sollte nur kurzfristig unterbrochen werden.

Der Vorhabensträger erwiderte hierauf in seinem Schreiben vom 23.04.2009 nachvollziehbar, dass vorhandener Oberboden zu Beginn der Erdbauarbeiten abgeschoben und separat zwischengelagert wird. Ein Teil des Oberbodens wird zur Wiederandeckung benötigt. Der verbleibende Rest kann bei Bedarf der angrenzenden Landwirtschaft zur Verfügung gestellt werden. Der Vorhabensträger legte nachvollziehbar dar, in den vergangenen Jahren die gesammelten Erfahrungen gezeigt haben, dass vorübergehend für Bauarbeiten in Anspruch genommenen Flächen wirksam und ohne wirtschaftliche Verluste für die betroffenen Landwirte rekultiviert werden können. Soweit notwendig können dabei Maßnahmen wie Untergrundlockerungen bei zu hoher Bodenverdichtung, Drainagemaßnahmen oder Mutterbodenverbesserungen durchgeführt werden. Der Vorhabensträger legte weiter überzeugend dar, dass im Einzelfall geprüft werde, welche Maßnahmen zu veranlassen sind. Erforderlichenfalls werden auch Bodengutachten eingeholt. Für die Zeit des Baus bis zur Umsetzung der Rekultivierungsmaßnahmen werden die betroffenen Landwirte Entschädigungsleistungen erhalten. Weiterhin fügte der Vorhabensträger nachvollziehbar hinzu, dass sich aus dem Bauablauf ergibt, dass nicht jede Zufahrt zu jeder Zeit benutzt werden kann. Es wird aber versucht, die Beeinträchtigung in Abstimmung mit den Eigentümern möglichst gering zu halten. Im Übrigen sei auf die Auflagen A 3.6.7 bis A 3.6.9 verwiesen, die den Forderungen der Landwirtschaft Rechnung tragen. Weitere Anordnungen waren angesichts der überzeugenden Darlegungen des Vorhabensträgers nicht zu treffen.

Der Bayerische Bauernverband forderte in seinem Schreiben vom 15.12.2008, die Erforderlichkeit der PWC-Anlagen in beiden Fahrtrichtungen in dieser Dimension zu überprüfen. Bereits heute seien zwei kleine Parkplätze an der A 3 angeordnet und die Entfernung zu den Raststätten Haidt und Steigerwald sei gering. Dazwischen gebe es weitere Autohöfe in Schlüsselfeld, Geiselwind und Rüdenhausen, sodass es in unmittelbarer Nähe bereits Tank- und Rastanlagen in sehr kurzer Entfernung zur Autobahn gebe. Der Bayerische Bauernverband hinterfragte ausdrücklich den Flächenverbrauch für die geplanten Rastplätze und schlug vor, die PWC-Anlage Nord, soweit diese unbedingt notwendig sei, am bisherigen Standort des Parkplatz-

zes anzuordnen. Dort sei ausreichend und minderwertige Fläche vorhanden und es müsse kaum Grunderwerb von Privaten vorgenommen werden. Eine eventuell naturschutzfachlich hohe Einstufung könne nicht gelten, da erst durch die Anlage der A 3 und der unterbliebenen Nutzung eine Magerfläche entstanden sei. Im Umgriff gebe es einige Flächen, die sich in gleicher Weise entwickeln würden, wenn eine sonstige Nutzung unterbliebe. Der Bayerische Bauernverband gab weiterhin zu bedenken, dass am geplanten Standort für Gräfenneuses verhältnismäßig ertragreiche Wiesen gelegen seien. Zudem sei eine Obstbaumfläche betroffen und es müsse eine massive Auffüllung des Geländes erfolgen. Der Bayerische Bauernverband zog daraus den Schluss, dass das neue Geländeniveau und die Bepflanzung die angrenzenden Flächen erheblich beschatten würden, da Ein- und Ausfahrt zur A 3 in einer Steigungsstrecke seien.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 28.04.2009 zutreffend, dass nach § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG der Träger der Straßenbaulast die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu erhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern hat. Nach § 4 FStrG hat der Träger der Straßenbaulast dafür einzustehen, dass seine Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Die bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen sind Bestandteil der Autobahn, die dem Zweck der Erholung bzw. der Einhaltung der Ruhezeiten durch Bereitstellung von kostenfreien Stellplätzen für Pkw und Lkw in ausreichender Anzahl und damit der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dienen. Der Vorhabensträger erläuterte weiter plausibel, dass derzeit auf der A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Biebelried und dem Autobahnkreuz Fürth - Erlangen drei bewirtschaftete Tank- und Rastanlagen und 25 unbewirtschaftete Rastplätze mit jeweils vier bis fünf Lkw-Stellplätzen vorhanden sind. Im Zuge des Ausbaus der A 3 ist vorgesehen, die Vielzahl der zu kleinen unbewirtschafteten Rastplätze zu wenigen Rastplätzen mit WC-Gebäude in Abständen von 10 bis 15 km mit deutlich größerem Stellplatzangebot zusammenzufassen. Der Vorhabensträger führte überzeugend aus, dass nach der bundesweiten Lkw-Stellplatzzählung im März 2008 die vorhandenen unbewirtschafteten Rastanlagen zwischen dem Autobahnkreuz Biebelried und dem Autobahnkreuz Fürth - Erlangen bis zu 131 % überlastet waren. Die Tank- und Rastanlage Haidt war mit bis zu 184 %, die Tank- und Rastanlage Steigerwald mit bis zu 424 % und die Tank- und Rastanlage Aura mit bis zu 433 % hoffnungslos überfüllt. Die Lkw werden dabei überwiegend verkehrswidrig abgestellt und standen auch verkehrgefährdend im Bereich der Ein- und Ausfädelungstreifen. Der Bund hat nach den zutreffenden Ausführungen des Vorhabensträgers ausreichend Parkraum auf seinen Rastanlagen zu schaffen, um hier i.S.d. § 4 FStrG die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Der Vorhabensträger ergänzte überzeugend, dass die Parkplatzmisere sich in den vergangenen Jahren noch verschärft hat, weil eine Reihe von Rastanlagen aus hygienischen Gründen und auf Veranlassung der Gesundheitsämter geschlossen werden mussten. Es fehlen insgesamt alleine auf diesem Streckenabschnitt aktuell mehr als 400 Lkw-Stellplätze. Der Vorhabensträger gab weiterhin plausibel zu bedenken, dass private Autohöfe bei der Feststellung des Bedarfs an Parkraum nicht uneingeschränkt berücksichtigt werden können, weil ihr dauerhafter Bestand als pri-

vat betriebene Anlage nicht als gesichert angesehen werden kann. Sofern ein wirtschaftlicher Betrieb nicht mehr möglich ist, ist auch mit Schließung von Autohöfen zu rechnen. In diesem Fall muss der Bund als Baulastträger für die Autobahnen dann entsprechend Ersatz schaffen, um seiner Verpflichtung nach dem Fernstraßengesetz nachzukommen. Einem privaten Autohofbetreiber kann diese Verpflichtung nicht auferlegt werden. Der Vorhabensträger schilderte zutreffend, dass im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt derzeit zwei unbewirtschaftete Rastplätze mit insgesamt 10 Lkw-Parkplätzen vorhanden sind. In der Zählung des Bundes von 2008 sind diese Parkplätze bis zu 120 % überlastet gewesen. Eine Aufnahme der Überbelegung durch benachbarte Tank- und Rastanlagen ist wegen deren Überlastungen nicht möglich. Ein Ausbau der Tank- und Rastanlage Haidt ist wegen der dort vorhandenen FFH- und Vogelschutzgebiete und der Tank- und Rastanlage Steigerwald wegen dort bestehenden ungünstigen topografischen Verhältnissen nur begrenzt umsetzbar. Freie Parkplatzkapazitäten der umliegenden Autohöfe werden von den Lkw-Fahrern häufig nicht angenommen, da diese kostenpflichtig sind. Der Vorhabensträger erläuterte überzeugend, dass mit dem aktuellen Ausbaukonzept für Rastplätze der Autobahndirektion Nordbayern im Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Biebelried und dem Autobahnkreuz Fürth - Erlangen, wo auch die geplanten PWC-Anlagen liegen, lediglich 80 % des derzeitigen Lkw-Stellplatzbedarfes abgedeckt werden können. Nach der stimmigen Verkehrsprognose des Vorhabensträgers wird der Lkw-Verkehr aber noch zunehmen, sodass eine Erweiterung der beiden Rastanlagen zwingend geboten ist. Der Vorhabensträger erläuterte zutreffend, dass die PWC-Anlagen nach den Vorläufigen Hinweisen zu den Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen (VHRR) und den darin enthaltenen Musterplänen geplant worden sind. Es ist bei beiden Standorten eine möglichst flächensparende Verkehrsanlagenkonzeption gewählt worden. Für die PWC-Anlage Süd ist eine gedrungene kompakte Form gewählt worden, um den Eingriff in die dortigen Waldbereiche soweit wie möglich zu minimieren. Die schmale Form der PWC-Anlage Nord nimmt insbesondere Rücksicht auf die in der Nachbarschaft verlaufende Ebrach. Der Vorhabensträger resümierte überzeugend und zutreffend, dass vor diesem Hintergrund die PWC-Anlagen nicht überdimensioniert sind. Der Vorhabensträger führte weiterhin plausibel aus, dass die PWC-Anlage Nord am bisherigen Standort nicht erweitert werden kann, da die dort vorhandene naturschutzfachlich wertvolle Magerfläche sich aufgrund der standörtlichen Voraussetzungen (Flugsanddüne) und der geringen Nutzungsintensität entwickelt hat. Sie ist nach Art. 13 d BayNatSchG gesetzlich geschützt (Feucht- und Trockenstandorte) und deshalb per se in ihrem Bestand geschützt. Das unvermeidliche Eingreifen in Wiesen- und Obstbaumflächen ist damit gerechtfertigt.

Der Vertreter des Bayerischen Bauernverbandes kritisierte im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 26.05.2009, S. 15 ff.) erneut die PWC-Anlage auf der Nordseite, da hierdurch wertvolle Flächen für die Landwirtschaft vernichtet würden. Die PWC-Anlage solle an ihrer bisherigen Stelle verbleiben und dort erweitert werden. Die Magerfläche, die am alten Standort eine Vergrößerung nach Auffassung des Vorhabensträgers verhindere, sei letztlich nur entstanden, weil diese Fläche landwirtschaftlich nicht genutzt worden sei. Seiner Auf-

fassung nach sei es auch möglich, das Sondergebiet, das westlich der geplanten PWC-Anlage liege, für eine Erweiterung am bisherigen Standort zu nutzen.

Der Vorhabensträger erwiderte hierauf im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 26.05.2009, S. 15 ff.) zutreffend, dass eine Erweiterung am bisherigen Standort aufgrund einer nach Art. 13 d BayNatSchG geschützten Fläche nicht möglich ist. Es handelt sich hier um eine Flugsanddünenfläche. Der Eingriff in diese "13 d-Fläche" ist aber vermeidbar und daher an dieser Stelle zu unterlassen. Das Naturschutzgesetz sieht einen Schutz der Fläche vor und dies ist nach zutreffender Einschätzung des Vorhabensträgers von diesem zu berücksichtigen. Auch eine großräumige Verschiebung der PWC-Anlage ist nach den überzeugenden Ausführungen des Vorhabensträgers im Hinblick auf die einschlägigen Kriterien für die Situierung von PWC-Anlagen nicht möglich. Diese benötigen Abstände von ca. 10 km bis 15 km. Bei der Suche nach geeigneten Standorten hat sich der gewählte als der einzig mögliche erwiesen.

Weiterhin schlug der Bayerische Bauernverband in seinem Schreiben vom 15.12.2008 vor, das Absetz- und Regenrückhaltebecken 329-1R eher in die Spitze der Fl.Nr. 66 Langenberg zu verlegen, um die gute Landwirtschaftsfläche, auf der jetzt die Planung erfolge, zu schonen.

Dem hielt der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.04.2009 plausibel entgegen, dass seitens der Langenberger Bürger der Wunsch geäußert worden ist, die Absetz- und Regenrückhaltebecken möglichst weit von der Ortschaft entfernt zu platzieren. Deshalb wurde das Absetz- und Regenrückhaltebecken östlich des Haselbaches geplant. Eine Verlegung des Absetz- und Regenrückhaltebeckens westlich des Haselbaches ist technisch aufgrund der Querung des Bauwerks 6228 661 (Haselbachdurchlass) nicht möglich. Aus diesem Grund muss das Absetz- und Regenrückhaltebecken nach den Überzeugenden Ausführungen des Vorhabensträgers am jetzigen Standort belassen werden.

Der Bayerische Bauernverband forderte zudem in seinem Schreiben vom 15.12.2008, dass statt Lärmschutzdämme eher Wände errichtet werden sollen, um den Flächenverbrauch zu minimieren. So könne zumindest auf Teilstrecken die A 3 auch abgesenkt werden. Dadurch müssten die Dämme nicht so breit geschüttet werden und das Material für die Dämme könne gleichzeitig durch die Absenkung der Straße gewonnen werden. Weiterhin trug der Bayerische Bauernverband vor, dass die nördliche Abfahrt Geiselwind von Nürnberg kommend zu optimieren sei. Zwar sei einsichtig, dass die heutigen Radien zu gering seien, jedoch müsse in der neuen Planung keine Luxusabfahrt geschaffen werden. Zudem forderte der Bayerische Bauernverband, dass Unterführungen die Höhe von 4 m nicht unterschreiten sollten.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf in seinem Schreiben vom 28.04.2009 überzeugend, dass bei erforderlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen begrünte Wälle das Mittel der ersten Wahl sind. Von allen zur Verfügung stehenden Alternativen fü-

gen sie sich am besten in die Landschaft ein und sind am kostengünstigsten. Bei beengten Verhältnissen kommen kostenaufwändige Steilwälle und Lärmschutzwände sowie Kombinationen daraus in Betracht. Voraussetzung ist nach den einleuchtenden Darlegungen des Vorhabensträgers die Beachtung des Wirtschaftlichkeitsgebots im jeweiligen Einzelfall. Bei der Planung der Lärmschutzeinrichtungen ist bereits darauf geachtet worden, dass der Flächenverbrauch möglichst gering gehalten wird. Ein Absenken der A 3 ist nicht zweckmäßig und aufgrund von Zwangspunkten (z.B. Bauwerkshöhen, bestehende Leitungen, kreuzende Straßen etc.) nur mit äußerst hohem Aufwand möglich. Hinsichtlich der Optimierung der nördlichen Abfahrt der Anschlussstelle Geiselwind führte der Vorhabensträger zu Recht aus, dass bei der Trassierung des nördlichen Anschlussastes der Anschlussstelle Geiselwind verschiedene Punkte zu berücksichtigen sind. Um ein Verlärmern der Misch- und Wohngebiete von Geiselwind zu reduzieren und um den Lärmschutz zu optimieren, ist eine Abrückung der Öffnung im Bereich der Anschlussstelle in östliche Richtung nötig. Die Bauwerksabmessungen für die Unterführung der St 2275 müssen minimiert werden, da der Einfädungsstreifen der Richtungsfahrbahn Würzburg vor dem Brückenbauwerk endet. Die Mindestlänge der zweispurigen Gegenverkehrsfahrbahn in der Anschlussrampe von >125 m ist einzuhalten. Im Bestand ist diese sicherheitsrelevante Mindestlänge unterschritten. Aus Gründen der Eingriffsminimierung muss nach den überzeugenden Ausführungen des Vorhabensträgers bei der Anordnung des Absetz- und Regenrückhaltebeckens 330-1L die Regenwassererfassung der kompletten Anschlussrampe in Verbindung mit der Maßgabe der Flächenoptimierung berücksichtigt werden. Aufgrund dieser Zwangspunkte ist die gewünschte Optimierung der nördlichen Abfahrt der Anschlussstelle Geiselwind (weitere Flächenminimierung) nicht möglich. Der Vorhabensträger merkte zutreffend an, dass Unterführungen wie im Bestand eine Durchfahrtshöhe von wenigstens 4,50 m erhalten werden.

Im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 26.05.2009, S. 15 ff.) erläuterte der Vertreter des Bayerischen Bauernverbandes abermals, dass seiner Auffassung nach die Anschlussstelle zu großzügig geplant sei. Durch die Planung der Anschlussstelle entstünden vollkommen wertlose Restgrundstücke, die für die Landwirtschaft kaum mehr verwertbar seien. Der Vertreter des Bayerischen Bauernverbandes schlug daher vor, schlankere Rampen zu planen, wie sie beispielsweise an der A 71 zwischen Erfurt und Suhl zu finden seien. Diese Rampen verliefen direkt an der Autobahn. Auch in England und Frankreich gebe es ähnliche Beispiele. Aus Sicht des Vertreters des Bayerischen Bauernverbandes (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 26.05.2009, S. 18 f.) würde dies auch das Kernproblem des Einwendungsführers Nr. 21 (siehe auch dessen Einwendung unter C 3.8.2.14) lösen. Hier könne durch eine Alternativplanung dessen Flächenverlust vermieden werden.

Der Vorhabensträger erläuterte im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 26.05.2009, S. 15 ff.) hinsichtlich der Größe der Anschlussstelle zutreffend, dass sich diese im Rahmen der einschlägigen Richtlinien bewegen, die wiederum auf Studien zur Unfallauswertung der Bundesanstalt für Stra-

Benwesen (BAST) beruhen. Optimierungsmöglichkeiten sah der Vorhabensträger diesbezüglich in nachvollziehbarer Weise nicht mehr. Schlanke Rampen wie vom Bayerischen Bauernverband vorgeschlagen kommen nur in Sonderfällen zum Einsatz, beispielsweise bei beengten Verhältnissen. Denn solche Rampen schränken die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit ein. Es ist jedoch zu vermeiden, dass es zu Problemen bei den Sichtverhältnissen, Kreuzungen im Anschlussstellenbereich, Kreuzungspunkten oder auch bei der Verkehrssicherheit kommt. Dies kann nach den überzeugenden Ausführungen des Vorhabensträgers nur durch die geplanten Rampen gewährleistet werden. Außerdem verwies der Vorhabensträger zu Recht darauf, dass sich die Planung an gewissen Zwangspunkten zu orientieren hat und nur durch die plangegenständliche Variante können beispielsweise Sichtdreiecke eingehalten werden.

Der Bayerische Bauernverband forderte in seinem Schreiben vom 15.12.2008 im Hinblick auf die Ausgleichsflächen, den Flächenverbrauch und die Versiegelung zu minimieren. Der Bayerische Bauernverband lehne die Ausgleichsmaßnahme A 1 ab, da der Eigentümer nicht verkaufsbereit sei. Es bestünde jedoch eine Tauschbereitschaft. Es handle sich bei dieser Fläche um eine relativ gute Ackerfläche und es sei für die Verhältnisse um Geiselwind auch ein sehr großes zusammenhängendes Flurstück. Nach Einschätzung des Bayerischen Bauernverbandes kämen als Alternative für Waldpflanzungen die Fl.Nrn. 142 und 364 der Gemarkung Gräfenneuses in Frage. Diese seien auch schon von Wald umgeben. Die beiden Flächen stünden zur Verfügung und es ließen sich hier sogar Bewirtschaftungsverträge schließen. Auf der Nordseite der A 3 blieben zum Teil auch schmale Wiesen- und Ackerflächen, auf denen es kleine Gehölze und Wälder gäbe, sodass hier ebenfalls Waldflächen ergänzt werden könnten. Hinsichtlich der Ausgleichsfläche A 2 gab der Bayerische Bauernverband zu bedenken, dass der betroffene Landwirt diese Fläche für seinen Milchviehbestand bräuchte, da diese bis auf wenige feuchte Stellen gut zur Futtergewinnung zu verwenden sei. Nach Auffassung des Bayerischen Bauernverbandes sei die Ausgleichsfläche A 3 (vgl. hierzu auch nachfolgend C 3.7.8.4 mit den dortigen Querverweisen) nicht zu verwirklichen, wenn die PWC-Anlage nicht am Standort weiter geplant werde. Wenn sie doch kommen sollte, sei bei Renaturierung des Grabens der Nutzer des unten liegenden Fischteiches einzubeziehen. Der Bayerische Bauernverband befürchte, dass es hier zu Sandabschwemmungen und Einträgen in den Fischteich sowie Verlandung mit verschlechtertem Wasserabfluss kommen werde. Hierdurch könne die Bewirtschaftung des Teichs beeinträchtigt und der Ablauf von Dränagen behindert werden. Es dürfe zu keinen Vernässungen in angrenzenden Flächen kommen. Durch die Anordnung der Ausgleichsfläche A 3 werde erheblicher Schattenwurf für die nördlich gelegenen Flächen befürchtet. Nachteile würden sich dann für die Ertragsfähigkeit der Flächen und die Futtertrocknung am Feld ergeben.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 28.04.2009 zutreffend entgegen, dass sich der Bedarf an Ausgleichs- und Ersatzflächen nach den einschlägigen Vorschriften bemisst. Zur Deckung des Bedarfs werden soweit als möglich Flächen ausgewählt, die im Zuge der Maßnahme ohnehin beansprucht werden oder deren

Erwerbbarkeit bereits überprüft worden ist. Hinsichtlich der Waldpflanzung der Ausgleichsmaßnahme A 1 wies der Vorhabensträger auf die Privateinwendung des Eigentümers hin (Siehe hierzu auch Einwendung Nr. 16 unter C 3.8.2.11). Hier wurde vom Vorhabensträger nachvollziehbar geprüft, ob auf den Erwerb des Flurstücks verzichtet werden könne, was jedoch zur Voraussetzung hat, dass geeignete Alternativflächen zur Verfügung stehen. Eine Aufforstung der beiden als Grünland genutzten Waldlichtungen südlich der PWC-Anlage (Fl.Nr. 353 und 364, Gemarkung Gräfenneuses), die derzeit eine Strukturbereicherung im Wald darstellen, sind aus naturschutzfachlicher Sicht ungeeignet. Der Vorhabensträger hielt aber grundsätzlich eine Aufforstung auf der Fläche Fl.Nr. 142 der Gemarkung Gräfenneuses für denkbar, was er überprüfen werde. Aus Sicht des Naturschutzes und des Landschaftsbildes soll der Waldanteil nach den überzeugenden Ausführungen des Vorhabensträgers in den Tälern des Steigerwaldes nicht wesentlich erhöht werden, damit der offene Charakter nicht verändert wird. Der Vorhabensträger legte plausibel dar, dass die Ausgleichsfläche A 2 (Fl.Nr. 378) aus privater Hand angeboten wurde. Aus naturschutzfachlicher Sicht ist sie aufgrund der Benachbarung zu Fließgewässern besonders zur Aufwertung für die Zwecke des Naturschutzes geeignet. Die Naturschutzbehörde begrüßt die Verwendung dieser Fläche, sodass auf diese Fläche nicht verzichtet werden kann. Der Vorhabensträger führte hinsichtlich der Auswirkungen der Ausgleichsfläche A 3 zutreffend aus, dass die Gewässerrenaturierung mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg abgestimmt ist und von dieser Stelle ausdrücklich begrüßt wird (vgl. hierzu auch nachfolgend C 3.7.8.4 mit den dortigen Querverweisen). Insbesondere die Herausnahme der vorhandenen Sohlbefestigung stellt einen naturschutzfachlichen Gewinn dar. Die Sohlshalen verhindern eine belebte Bodenzone, nicht aber eine Sandabtragung bei der Wasserströmung über Sohlhöhe, wie sie immer wieder vorkommt. Aufgrund der geplanten Uferabflachungen und entsprechend breiter Ausbildung des mäandriert geführten Bachbettes mit einhergehender geringer Fließgeschwindigkeit wird nach Abschluss des Bachausbaues mit geringerer Sandabschwemmung zu rechnen sein. Der Vorhabensträger gab zu Recht zu bedenken, dass keine Rechtsposition des Anliegers und Wasserrechtinhabers verletzt ist, da keine bestimmte Qualität des zu entnehmenden Wassers zugesichert ist (vgl. hierzu auch oben C 3.7.7.2). Grenzabstände zu den benachbarten Grundstücken werden grundsätzlich eingehalten, die vorgesehenen Gehölze auf der Ausgleichsfläche A 3 werden mindestens 10 m von der Grenze des landwirtschaftlichen Grundstückes entfernt liegen.

Im Erörterungstermin monierte der Vertreter des Bayerischen Bauernverbandes (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 26.05.2009, S. 15 ff.) erneut die Lage der Ausgleichsflächen und er regte an, hier nach Ersatz bzw. nach anderen Flächen zu suchen. Insbesondere beim Offenland sollte darauf geachtet werden, dass nicht größeres zusammenhängendes Ackerland verwendet werde, sondern Offenland, das für die Landwirtschaft nicht unbedingt notwendig sei. Beispielsweise könnte auch eine Waldlichtung aufgeforstet werden.

Der Vorhabensträger verweist hierzu im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 26.05.2009, S. 15 ff.) auf die überzeugende Aussage

aus seinem Schreiben vom 28.04.2009, dass geprüft wird, ob auf den Erwerb einzelner Ausgleichsflächen verzichtet werden kann, was jedoch zur Voraussetzung hat, dass geeignete Alternativflächen zur Verfügung stehen. Außerdem führte er zu treffend aus, dass es naturschutzfachlich wertvoll ist, in Wäldern auch Offenlandanteile freizuhalten.

Ergänzend sei an dieser Stelle angemerkt, dass der Vorhabensträger zwischenzeitlich bei der Planfeststellungsbehörde die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für den sechsstreifigen Ausbau der A 3 im Abschnitt Wiesentheid bis Fuchsberg beantragt hat. In diesem Verfahren wurde auch eine Planänderung des verfahrensgegenständlichen Abschnittes dahingehend beantragt, dass die Ausgleichsfläche A 1, gegen die sich der Bayerische Bauernverband wendet, entfallen und durch eine andere Ausgleichsmaßnahmen ersetzt werden soll.

Nach alledem ist davon auszugehen, dass der Flächenverbrauch durch den Vorhabensträger im Rahmen der Möglichkeiten optimiert wurde. Mit den Auflagen A 3.6, A 3.7 und A 3.12 wird den Belangen der Landwirtschaft unter dem Gesichtspunkt der Flächeninanspruchnahme hinreichend Rechnung getragen.

3.7.8.2

Landwirtschaftliches Wegenetz

Schon die bestehende BAB A 3 trennt die landwirtschaftlich genutzten Flächen diesseits und jenseits der Autobahn voneinander. Um die jeweils auf der anderen Seite der Autobahn liegenden landwirtschaftlichen Flächen erreichen zu können, sind schon jetzt mehr Wege über die vorhandenen Querungsmöglichkeiten in Kauf zu nehmen. An dieser Situation wird sich durch die Baumaßnahme nichts ändern. Im gegenständlichen Abschnitt stehen bei Bau-km 329+212 (Unterführung der KT 15), bei Bau-km 330+046 (Unterführung einer Ortsstraße) und bei Bau-km 330+436 (Unterführung der St 2257 an der Anschlussstelle Geiselwind) Querungsmöglichkeiten für die Landwirtschaft (und für die Forstwirtschaft) zur Verfügung. Die kreuzenden Straßen und Wege werden an die neu zu errichtenden bzw. auszubauenden Über- und Unterführungsbauwerke lage- und höhenmäßig angepasst.

Die Erschließung der land- und forstwirtschaftlichen Grundstücke bleibt damit sichergestellt. Dies gilt auch für die Bauzeit (vgl. A 3.7.1 und A 3.7.3). In diesem Zusammenhang gilt es ferner festzuhalten, dass es grundsätzlich keinen Rechtsanspruch auf den unveränderten Bestand öffentlicher Straßen und Wege gibt, und Betroffenen, die vorhabensbedingt größere Umwege in Kauf nehmen müssen, insofern kein Rechtsanspruch auf Abhilfe oder Entschädigung zusteht (vgl. Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG). § 8 a Abs. 4 FStrG schützt als Rechtsposition in diesem Sinne nur allgemein Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, Az. 4 C 18.88, NVwZ 1990, 1165). § 8 a FStrG garantiert nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Zuständen zumutbare Erreichbarkeit. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder

der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition in diesem Sinne dar. Allerdings sind Anliegerinteressen auch unterhalb der Schwelle des § 8 a FStrG, sofern sie nicht als geringfügig ausnahmsweise außer Betracht zu bleiben haben, in die Abwägung einzustellen; sie können jedoch durch überwiegende Gemeinwohlbelange zurückgedrängt werden (BVerwG, Beschluss vom 11.05.1999, Az. 4 VR 7.99, BayVBl. 1999, 634). Entsprechendes gilt hinsichtlich der forstwirtschaftlich genutzten Wege (vgl. auch C 3.7.3).

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen forderte in seinem Schreiben vom 15.01.2008, dass landwirtschaftlicher Verkehr nur kurzfristig unterbrochen werden solle.

Der Vorhabensträger erwiderte hierauf in seinem Schreiben vom 23.04.2009 nachvollziehbar, dass sich aus dem Bauablauf ergebe, dass nicht jede Zufahrt zu jeder Zeit benutzt werden könne. Er wird aber versuchen, die Beeinträchtigung in Abstimmung mit den Eigentümern möglichst gering zu halten.

Der Bayerische Bauernverband bat in seinem Schreiben vom 15.12.2008 darum, die neuen Parallelwege möglichst vor der A 3 zu bauen, um die Zufahrt zu allen Grundstücken auch in der Bauphase zu sichern. Parallelwege zur A 3 und auch andere Flurwege seien so neu anzulegen, dass keine Böschungen zu den land- und forstwirtschaftlichen Flächen entstünden und die Ein- und Ausfahrt leicht möglich sei. Dies erscheine insbesondere in den im Hang angeschnittenen Hangbereichen nicht automatisch gewährleistet.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf in seinem Schreiben vom 28.04.2009 zutreffend, dass durch die Trasse der A 3 kreuzende und parallel verlaufende Wege unterbrochen bzw. überdeckt würden. Diese Wege werden wiederhergestellt und der Querschnitt des vorhandenen Weges bestimmt dabei den Querschnitt des neuen Weges. Der Forderung bezüglich der geländegleichen Anlegung der Parallel- und Flurwege kann nur bedingt entsprochen werden. So sind aufgrund des ansteigenden Geländes in südliche Richtung Abfanggräben für die Oberflächenentwässerung erforderlich. Diese Abfanggräben müssen weiterhin so angelegt werden, dass die Entwässerung zu den bestehenden Vorflutern gewährleistet werden könne. Somit ist ein durchgängiger höhengleicher Anschluss der Parallel- und Feldwege nicht möglich. Der Vorhabensträger führte aber zutreffend aus, dass die Erreichbarkeit der Grundstücke gewährleistet bleibt, da die überbauten Zufahrten zu den Grundstücken wiederhergestellt werden. Der Vorhabensträger räumte jedoch nachvollziehbar ein, dass es während der Bauzeit zu Beeinträchtigungen kommen könne.

Der Bayerische Bauernverband forderte in seinem Schreiben vom 15.12.2008, bei der Wegeausführung auf 10 t Achslast abzustellen, wie dies in allen Flurbereinigerungsverfahren üblich sei. Der Wegebau solle mit dem in der Flurbereinigung üblichen Ausbaustandard durchgeführt werden. Aus anderen Baumaßnahmen sei be-

kennt, dass es offensichtlich unterschiedliche Ausführungsarten beim Vorhabens-träger, dem Staatlichen Bauamt und dem Amt für Ländliche Entwicklung gebe. Der Bayerische Bauernverband bat diesbezüglich um eine Abstimmung mit dem Amt für Ländliche Entwicklung und hielt zudem eine Beweissicherung für die als Bauzufahrten benutzten Wege für nötig.

Der Vorhabensträger wies in seinem Schreiben vom 28.04.2009 zu Recht darauf hin, dass die Wegeabmessungen detailliert in den Planfeststellungsunterlagen beschrieben seien. Grundsätzlich besteht nur ein Anspruch auf Wiederherstellung der Wege entsprechend dem vorherigen Bestand. Danach werden die neuen bzw. verlegten Wege hinsichtlich der Belastbarkeit gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 99) dimensioniert. Die Bemessung der Befahrbarkeit der Wege erfolgt mit mittlerer Beanspruchung und damit nicht schlechter als vor der Baumaßnahme. Die maßgebende Achslast für die mittlere Beanspruchung beträgt 5 t mit gelegentlicher Belastung bis zu 11,5 t. Eine darüber hinausgehende Verbesserung der Wege ist nur gegen Kostenbeteiligung möglich. Weiterhin führt der Vorhabensträger aus, dass vor Baubeginn den jeweils betroffenen Baulastträgern mitgeteilt werde, welche Straßen und Wege von der Sondernutzung (übermäßige Benutzung) betroffen seien. Der Zustand der betroffenen Straßen und Weg wird zum Zwecke der Beweissicherung festgehalten. Dem jeweiligen Straßenbaulastträger werde dabei Gelegenheit zur Teilnahme gegeben. Die betroffenen Straße und Wege werden nach Durchführung der Baumaßnahme wieder in den Zustand oder einen gleichwertigen Zustand versetzt, der im Zuge der Beweissicherung festgehalten worden ist.

Mit den Auflagen A 3.7.1 bis A 3.7.4 ist den Belangen des forst- und landwirtschaftlichen Wegenetzes hinreichend Rechnung getragen. Unter A 3.7.2 ist insbesondere auch geregelt, dass alle während der Bauausführung in Anspruch genommenen Wege nach Beendigung der Baumaßnahme wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen sind (vgl. auch A 3.6.8 und A 9 sowie die Ausführungen unter C 3.7.3, C 3.8.1.3.1 und C 4.2).

3.7.8.3 Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe

Von mehreren Einwendungsführern (vgl. insbesondere C 3.8.2.5 und C 3.8.2.14) wurde die Gefährdung ihres landwirtschaftlichen Betriebes durch die Inanspruchnahme von Flächen durch die Baumaßnahme selbst bzw. durch die vorübergehende Inanspruchnahme ihrer Flächen während der Bauphase geltend gemacht.

Die Planfeststellungsbehörde hat den geltend gemachten Existenzgefährdungen nachzugehen. Der Gesichtspunkt der Existenzgefährdung berührt nicht nur die privaten Belange der betroffenen Eigentümer (Art. 14 und Art. 12 GG), sondern auch den öffentlichen Belang der Erhaltung leistungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe, der sich u.a. aus § 1 LwG ergibt.

Nach den Agrarberichten gemäß § 5 LwG sollen die Lebensverhältnisse im ländlichen Raum verbessert werden und die in der Landwirtschaft Tätigen an der allge-

meinen Einkommens- und Wohlstandsentwicklung teilhaben. Zu diesem Zweck ist eine leistungsfähige bäuerliche Landwirtschaft und ihre Wettbewerbsfähigkeit zu sichern (vgl. § 1 LwG).

Soweit es darum geht, unter welchen Voraussetzungen ein Betrieb an sich existenzfähig ist, ist von objektivierten Kriterien auszugehen. Eine gegebene - langfristige - Existenzfähigkeit eines Betriebes ist danach zu beurteilen, ob er außer einem angemessenen Lebensunterhalt für den Betriebsleiter und seine Familie auch ausreichend Rücklagen für die Substanzerhaltung und für die Neuanschaffungen erwirtschaften kann. Dabei darf allerdings die besondere Struktur und Arbeitsweise des einzelnen Betriebes nicht gänzlich außer Betracht bleiben. Dagegen können die individuellen Bedürfnisse der einzelnen Landwirte und auch die Tatsache, dass ein Betrieb tatsächlich über längere Zeit besteht, nicht ausschlaggebend sein (BVerwG, Beschluss vom 31.10.1990, Az. 4 C 25.90, 4 ER 302.90, juris). Soweit nach diesen Maßstäben eine gesicherte Existenzfähigkeit schon vor dem Eingriff nicht bestanden hat, kann eine Existenzvernichtung nicht die Folge eines Planvorhabens sein. Die weitere Verschlechterung eines nicht existenzfähigen Betriebes ist somit kein eigenständiger Rechtseingriff (vgl. Rundschreiben der OBB im BayStMI vom 11.01.1994, Nr. IIB2-43540-001/94).

Nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre kann man von einem Vollerwerbsbetrieb als Existenzgrundlage ausgehen, wenn 1 bis 1,5 Arbeitskräfte bzw. 1.800 bis 2.300 Arbeitskräftestunden pro Jahr rationell eingesetzt werden. Fehlen bei einem Betrieb (z.B. einem Zu- oder Nebenerwerbsbetrieb) diese Voraussetzungen bereits vor dem Flächenverlust durch den Straßenbau, stellt dieser keine gesicherte alleinige Existenzgrundlage dar.

Reine Pachtbetriebe scheiden grundsätzlich - jedenfalls bei kurzfristiger Anpachtung der bewirtschafteten Flächen - als Existenzgrundlage aus. Anders ist es in der Regel bei gemischten Betrieben mit einem gewissen Mindestbestand an Eigenflächen und langfristig gepachteten Flächen, da das Pachtrecht im Rahmen des Vertrages Bestandsschutz und damit den Eigentumsschutz des Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG genießt (vgl. BVerfG, Urteil vom 08.04.1997, Az. 1 BvR 48/94, BVerfGE 95, 267; BayVGh, Beschluss vom 14.08.2002, Az. 8 ZB 02.1293, UPR 2003, 80).

Eine Ausnahme von dem Grundsatz, dass kurzfristiges Pachtland bei der Frage der Existenzgefährdungen des landwirtschaftlichen Betriebes außer Betracht bleiben muss, gilt jedoch dann, wenn der betroffene Landwirt die mündlich oder schriftlich kurzfristig gepachteten Flächen schon seit langem bewirtschaftet. Sofern die Eigentümer der betreffenden Grundstücke keine Landwirtschaft betreiben und zudem vom Grundsatz her ein Überangebot an Pachtland mit entsprechend günstigen Preisen besteht, kann der Pächter darauf vertrauen, dass ihm die Flächen auch langfristig zur Verfügung stehen. Wenn die Pachtverhältnisse rechtlich auch nicht langfristig abgesichert sind, stehen sie den Landwirten doch faktisch langfristig zur Verfügung. Diese Überlegung wird dadurch gestützt, dass das Bundesverwaltungsgericht die Stellung des Pächters im auf das Planfeststellungsverfahren folgenden

Klageverfahren gestärkt hat und ihm eigene, von der Eigentümerstellung unabhängige Rechte zubilligt (vgl. Urteil vom 01.09.1997, Az. 4 A 36.96, DVBl. 1998, 44).

Überschreitet bei einem Vollerwerbsbetrieb der durch die Straßenbaumaßnahme ausgelöste Flächenverlust 5 % der gesamten anrechenbaren landwirtschaftlichen Nutzfläche, scheidet im Regelfall eine Existenzgefährdung aus (vgl. BayVGh, Urteil vom 19.10.1993, Az. 8 A 93.40001, juris; Urteil vom 29.09.1998, Az. 8 A 97.40042, nicht veröffentlicht, Urteil vom 24.09.2008, Az. 8 A 07.40046). Nach Erkenntnissen der landwirtschaftlichen Betriebslehre können derart geringe Flächenverluste durch eine entsprechende Betriebsorganisation im Regelfall ohne Nachteile ausgeglichen werden. Anderes kann allenfalls dann gelten, wenn im Einzelfall besondere Bewirtschaftungserfordernisse (z.B. bei Sonderkulturen) vorliegen. Vorübergehende Inanspruchnahmen, z.B. für Arbeitsstreifen, Ablagerungsflächen oder ähnliches, werden im Regelfall die Existenzfähigkeit nicht nachteilig beeinträchtigen, da diese Flächen dem Betrieb nicht auf Dauer entzogen werden und für die Zeit der Inanspruchnahme zudem eine Nutzungsausfallentschädigung gezahlt wird (vgl. Rundschreiben der OBB im BayStMI vom 11.01.1994, a.a.O.).

Bei der Prüfung der Existenzgefährdung ist zu unterscheiden zwischen der Existenz des landwirtschaftlichen Betriebes einerseits und der wirtschaftlichen Existenz seiner Bewirtschafter andererseits. Es kann z.B. bei der Gefährdung der Existenz des Betriebes in einem Haupterwerbsbetrieb auch die wirtschaftliche Existenz seiner Bewirtschafter gefährdet sein. Bei einem Nebenerwerbsbetrieb ist dies dagegen meist nicht der Fall, da dessen Einkommenschwerpunkt in der Regel aus anderen Quellen stammt.

Eine Gefährdung der betrieblichen Existenz kommt demnach für folgende Betriebe bzw. Betriebsarten regelmäßig nicht in Betracht:

- Nebenerwerbsbetriebe, die für sich allein nicht die Voraussetzungen einer gesicherten Existenzgrundlage aufweisen,
- Haupterwerbsbetriebe, bei denen der Flächenentzug unterhalb der Bagatellgrenze von 0,5 ha der "anrechenbaren" landwirtschaftlichen Nutzfläche oder unterhalb von 5 % dieser Fläche liegt,
- inzwischen aufgegebene Betriebe und
- Betriebe, die nur von einem vorübergehenden Flächenentzug betroffen sind.

Überschreitet der vorhabensbedingte Flächenverlust die Grenze von 5 %, ist in der Regel genauer zu überprüfen, ob der jeweilige Betrieb die o. g. Anforderungen, die die höchstrichterliche Rechtsprechung an die Beurteilung der - langfristigen - Existenzfähigkeit stellt, vor bzw. auch nach der Flächeninanspruchnahme (noch) erfüllt. Anhaltspunkt für die Überprüfung der Existenzfähigkeit ist der Betriebsgewinn.

Die Grenze für die Existenz eines Haupterwerbsbetriebes wird dort anzusetzen sein, wo

- die Lebenshaltungskosten der Bewirtschafterfamilie bzw.

- der Lohnansatz des Betriebsleiters sowie
- die Untergrenze der erforderlichen Eigenkapitalbildung nicht mehr erwirtschaftet werden.

Betriebe, die bereits vor der straßenbaubedingten Flächeninanspruchnahme deutlich unter dieser Gewinnschwelle liegen, stellen gemessen an den objektiven Kriterien der Rechtsprechung keine gesicherte Existenz dar. Die Tatsache, dass die Einnahmen, z.B. wegen besonderer Bescheidenheit bei den Privatentnahmen oder dem Verzicht auf Rücklagen und Investitionen, längere Zeit für die derzeitigen Betriebsinhaber ausreichen, vermag an diesem am Betrieb orientierten Ergebnis nichts zu ändern.

Die Planfeststellungsbehörde darf sich bei der Würdigung der Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die betroffenen betrieblichen Existenzen nicht gleichsam mit einer Momentaufnahme begnügen. Wird durch die Zulassung des Planvorhabens eine Grundstücksnutzung unmöglich gemacht oder wesentlich erschwert, die zwar im Zeitpunkt der Planfeststellung noch nicht ausgeübt wird, sich aber nach Lage und Beschaffenheit des Grundstücks bei vernünftiger und wirtschaftlicher Betrachtungsweise objektiv anbietet und nach dem Willen des Eigentümers in absehbarer Zeit verwirklicht werden soll, so handelt es sich um einen Umstand der für den Grad der Betroffenheit bedeutsam ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.01.1999, Az. 4 A 18.98, NVwZ-RR 1999, 629).

Die Frage der Ersatzlandgestellung für von der Straßenbaumaßnahme betroffene Landwirte spielt insbesondere im Zusammenhang mit der Prüfung der Existenzgefährdung eine wichtige Rolle (vgl. im Übrigen C 3.8.1.2.3). Zu der in diesem Zusammenhang gestellten Forderung, Landwirten, die ihren Betrieb im ursprünglichen Umfang an Fläche weiterbewirtschaften wollen, generell Ersatzland zu verschaffen, ist zu bemerken, dass es einen Anspruch der Betroffenen, bereits im Planfeststellungsbeschluss die Notwendigkeit einer Entschädigung in Ersatzland verbindlich festzustellen, nicht gibt. Wird die betriebliche Existenz eines landwirtschaftlichen Unternehmens weder vernichtet noch gefährdet, kann sich die Planfeststellungsbehörde damit begnügen, dem betroffenen Grundeigentümer auf das nachfolgende Enteignungsverfahren zu verweisen (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.01.1999, Az. 4 A 18.98, NVwZ-RR 1999, 629).

Aber auch im Hinblick auf eine mögliche Existenzgefährdung ist für die Frage der Ersatzlandgestellung eine Verweisung auf das Entschädigungsverfahren zulässig. Entscheidet die Planfeststellungsbehörde nämlich mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses, dass die bei der Realisierung des Projekts eintretende Bedrohung der Existenz eines landwirtschaftlichen Betriebes unvermeidlich und wegen vorrangig anderer Interessen hinzunehmen ist, so kann die Regelung eines Ausgleichs für diesen Eingriff - insbesondere auch in Bezug auf die Frage, ob eine Entschädigung in Land oder Geld zu erfolgen hat - einem sich anschließenden Entschädigungsverfahren überlassen bleiben (BVerwG, Urt. v. 11.01.2001, Az. 13.99,

NVwZ 2001, S. 1154, 1155 f., Urt. v. 05.11.1997, Az. 11 A 54.96, UPR 1998, S. 149).

Dem Grundsatz der Problembewältigung ist dabei hinreichend Rechnung getragen. Die Planfeststellung bedeutet noch nicht unmittelbar den Grundverlust. Das Problem entsteht also erst im Entschädigungsverfahren und ist dort zu lösen. Im Rahmen der Abwägung haben vorliegende Existenzgefährdungen jedoch erhebliche Bedeutung und werden mit entsprechend hohem Gewicht in die Prüfung eingestellt. So lange der Vorhabensträger ein verbindliches Ersatzlandangebot nicht abzugeben vermag, verliert der betroffene Belang nicht derart an Gewicht oder fällt ganz aus, dass eine Existenzgefährdung durch Bereitstellung von entsprechendem Ersatzland vermieden wird.

Die Frage der Existenzgefährdung wurde anhand der vorstehend aufgezeigten Kriterien unter Mitwirkung des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen aufgrund der von den Betroffenen im Anhörungsverfahren gemachten Angaben näher überprüft. Voraussetzung für die Überprüfung der Existenzgefährdung war, dass der Betroffene seine Einwendungen entsprechend konkretisiert hat und auch sonst seiner Mitwirkungspflicht nachgekommen ist. Die Besorgnis weiterer Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe, deren Inhaber gegebenenfalls keine Einwendungen erhoben haben, besteht nach Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde nicht.

Das Ergebnis der Einzelprüfungen ist im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss im Zusammenhang mit der Behandlung der jeweiligen Einwendungen dargestellt. Eine Existenzgefährdung auf Grundlage der oben angeführten Voraussetzungen ist im plangegenständlichen Verfahren nicht zu erkennen (vgl. unter C 3.8.2).

Gleichwohl stellt die Planfeststellungsbehörde vorliegend die Aspekte der Beeinträchtigung der Wirtschaftskraft der angesprochenen landwirtschaftlichen Betriebe in die Gewichtung des öffentlichen Belangs Landwirtschaft mit ein. Ebenso wird dies als entsprechender privater Belang in der Abwägung berücksichtigt. In der Summe kommt diesen Belangen weder als öffentlicher Belang noch als privater Belang entscheidendes Gewicht gegen die Planung des Vorhabensträgers zu.

3.7.8.4

Sonstige Belange der Landwirtschaft

Im Rahmen der Belange der Landwirtschaft ist grundsätzlich auch die Frage von Bodenbelastungen zu thematisieren, die durch den Betrieb der BAB A 3 in diesem Bereich entstehen können. Die Auswirkungen des verfahrensgegenständlichen Vorhabens auf den Boden sowie auf die landwirtschaftlichen Nutzpflanzen werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (vgl. oben C 2.3.2.3 und C 2.4.3) bzw. bei der Würdigung der Belange des Immissionsschutzes (vgl. C 3.7.4.3.2 dieses Beschlusses) und des Bodenschutzes (vgl. C 3.7.6 dieses Beschlusses) behandelt. Auf die betreffenden Ausführungen kann insoweit Bezug genommen werden. Dort ist auch schon auf die Vorbelastung durch die bestehende BAB A 3 hingewiesen

worden. Eine nennenswerte Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzung ist danach nicht zu erwarten. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse davon auszugehen, dass sich die vorhabensbedingten Schadstoffemissionen auf den unmittelbaren Nahbereich zum Fahrbahnrand (etwa 10 m beidseits der Fahrbahntrasse) konzentrieren und nach außen hin deutlich abnehmen. Nach den festgestellten Planunterlagen liegen voraussichtlich keine landwirtschaftlichen Grundstücke innerhalb des 10-m-Bereichs. Soweit dies doch der Fall sein sollte, wird den Interessen der landwirtschaftlichen Grundstückseigentümer durch Nebenbestimmung A 3.12.1 Rechnung getragen.

Der Vertreter des Bayerischen Bauernverbandes wandte sich schriftlich (siehe hierzu bereits oben C 3.7.8.1 im Hinblick auf die Flächeninanspruchnahme) im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 26.05.2009, S. 15 ff.) gegen die Ausgleichsmaßnahme A 3 (Aufforstung und Gewässerrenaturierung an der Ebrach im Bereich PWC-Nord bei Bau-km 327+380 bis 327+680). Er befürchtete, dass es hier zu Sandabtrag kommen könne, der die fischereiliche Nutzung beeinträchtige. Die Einwendungsführer Nr. 22 (vgl. zu deren Vorbringen auch C 3.8.2.15, sowie zum ganzen vorgetragenen Problemkreis auch C 3.7.7.2, C 3.7.8.1 und C 3.7.10), Besitzer von zwei Fischteichen in diesem Bereich, legten dar, dass es aufgrund von Arbeiten einer Firma zu Grabenaufweitungen gekommen sei. Bei starkem Gewitterregen komme bei ihnen eine "braune Brühe" an. Sie müssten jedes Jahr eine Lkw-Ladung Sand ausbaggern. Durch die Grabenausweitung befürchteten sie, dass sich dieser Zustand noch verschlimmern werde. Als Lösung ihrer Probleme betrachteten sie es, wenn ihre Weiher an einer in der Nähe liegende Quelle angeschlossen werden könnten.

Der Vorhabensträger wies im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 26.05.2009, S. 15 ff.; zur Antwort auf das schriftliche Vorbringen siehe bereits oben C 3.7.8.1) zu Recht darauf hin, dass der Vorhabensträger mit den von der Firma ausgelösten Zuständen nichts zu tun hat. Er geht vielmehr zutreffend davon aus, dass sich die Sandfracht in der Zukunft vermindern wird, denn durch die Renaturierung und Mäandrierung des bisher gerade verlaufenden Grabens wird sich auch die Fließgeschwindigkeit verringern. Der Vorhabensträger ergänzte plausibel, dass bereits im Rahmen der A 71 Erfahrung mit derartigen Renaturierungsmaßnahmen gemacht worden seien. Dem Problem des Sandeintrages kann durch entsprechenden Bewuchs der Fläche entgegengewirkt werden. Zudem wird die Maßnahme zu einer Jahreszeit durchgeführt, in der es relativ wenig regnet, also normalerweise im September. Dieses Zeitfenster gibt der Fischereifachverband in der Regel vor. Durch sofortige Ansaat zur Begrünung der Böschungen kann dann kein Bodenabtrag mehr stattfinden. Gerade an den Flächen der genannten Firma ist eine solche Begrünung aber nicht vorhanden. Insgesamt ist daher nach der nachvollziehbaren Einschätzung des Vorhabensträgers zu erwarten, dass sich durch die Maßnahme die Gesamtfracht insgesamt beruhigen werde. Ein Anschluss an die in der Nähe liegende Quelle sei in der Bauausführung unter Umständen möglich.

Den Belangen der Landwirtschaft wird nach alledem unter Berücksichtigung der Ausführungen unter C 3.7.7.2, C 3.7.8.1, C 3.7.10 und C 3.8.2.15 und der Auflagen unter A 3.6, A 3.7 und A 3.12 hinreichend Rechnung getragen. Darauf wird im Einzelnen Bezug genommen. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter C 3.8.1 verwiesen.

3.7.8.5 Abwägung

Die Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt insgesamt mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist, zumal die Situation schon durch die bestehende BAB A 3 geprägt ist. Die Beeinträchtigung der Belange der Landwirtschaft ist so weit wie möglich auf ein Mindestmaß reduziert. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die verbleibenden Beeinträchtigungen der Belange der Landwirtschaft nach Abwägung der widerstreitenden Interessen hinnehmbar sind. Sie überwiegen im Ergebnis nicht die für die Realisierung des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 sprechenden Argumente und stellen die Ausgewogenheit der verfahrensgegenständlichen Planung nicht in Frage.

3.7.9 Forstwirtschaft

Von dem Vorhaben werden Belange der Forstwirtschaft berührt. Besondere Bedeutung kommt hierbei den durch den sechsstreifigen Ausbau der Autobahn verursachten Eingriffen in bestehende Waldbestände zu. Bei der Planung wurde zwar darauf geachtet, die Waldinanspruchnahme auf das notwendige Maß zu beschränken. Dennoch werden durch das Ausbauvorhaben 5,3454 ha Wald dauerhaft beansprucht. Außerdem werden 0,9039 ha Wald während der Bauzeit vorübergehend beansprucht und anschließend wiederaufgeforstet. Auf 5,6379 ha wird jedoch Wald wieder neu gegründet, so dass in der Summe der Anteil von forstwirtschaftlichen Flächen um 0,2925 ha vergrößert wird. (vgl. Unterlage 12.1, Kapitel 4.3.1).

Die Beseitigung von Wald zugunsten einer anderen Bodennutzungsart (Rodung) bedarf der Erlaubnis (Art. 9 Abs. 2 S. 1 BayWG). Diese Erlaubnis ist grundsätzlich zu untersagen, wenn es sich um Bannwald handelt (Art. 9 Abs. 4 Nr. 1 BayWaldG). Die Erlaubnis soll versagt werden, wenn die Rodung Wald funktionsplänen widersprechen oder deren Ziele gefährden würde oder die Erhaltung des Waldes aus anderen Gründen im öffentlichen Interesse liegt und dieses vor den Belangen des Antragstellers den Vorrang verdient (Art. 9 Abs. 5 BayWaldG). Änderungen der Nutzungen von Wald, die durch Planfeststellungsbeschlüsse zugelassen werden, bedürfen keiner Erlaubnis nach dem Bayerischen Waldgesetz. Im Planfeststellungsverfahren sind jedoch oben genannte materiellen Grundsätze sinngemäß zu beachten (Art. 9 Abs. 8 BayWaldG).

Vorliegend wird die Rodung mit diesem Planfeststellungsbeschluss aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit zugelassen; Versagungsgründe nach Art. 9 Abs. 4 und 5 BayWaldG stehen dem nicht entgegen.

Die nach der Rodung im beabsichtigten Umfang verbleibenden Waldflächen können die ausgewiesenen Waldfunktionen auch weiterhin dauerhaft erfüllen. Die Stabilität des verbleibenden Bestands wird von der Rodungsmaßnahme nicht wesentlich beeinträchtigt. Randschäden aufgrund der Exposition des neuen Waldrands sind nur in begrenztem Umfang zu erwarten.

Neben der geplanten Rodung sind in die Abwägung die sonstigen bau- und betriebsbedingten Auswirkungen auf den Lebensraum Wald einzustellen. Dabei kann auf die Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung Bezug genommen werden. Im Zuge dieser Prüfung sind die vorhabensbedingten Auswirkungen auf den Menschen, die Tier- und Pflanzenwelt, den Boden, das Wasser, das Klima und die Luft einschließlich etwaiger Wechselwirkungen für den gesamten Planfeststellungsabschnitt und damit auch für das im Bereich der Trasse gelegene Waldgebiet umfassend dargestellt und bewertet.

Um die Eingriffe in den Wald und die dadurch verursachten Folgen zu mindern und/oder auszugleichen bzw. sonst zu kompensieren, sieht die Planung verschiedene Maßnahmen vor:

- Als Kompensation für den Verlust von Wald ist die Schaffung von zwei Waldausgleichsflächen (jeweils Aufforstung mit standortgerechten Laubgehölzen im Anschluss an bestehenden Wald und Anlage eines breiten Waldrandes mit vorgelagerten Krautsäumen) vorgesehen. Der Kompensationsbedarf beträgt 5,0484 ha. Zum einen handelt es sich hierbei um die Maßnahme A 1, die eine Aufforstung auf einer Fläche von 4,3030 ha (anrechenbar 4,2640 ha) vorsieht. Zum anderen ist im Rahmen der Maßnahme A 3 eine Aufforstung geplant, die auch eine Gewässerrenaturierung an der Ebrach enthält. Die Gesamtfläche dieser Maßnahme beträgt 1,4363 ha. (vgl. Maßnahmenblätter zu den Ausgleichsmaßnahmen A 1 und A 3, Unterlage 12.1, Kapitel 5.2.2). Dafür bedarf es keiner gesonderten (Aufforstungs-)Erlaubnis nach Art. 16 Abs. 1 BayWaldG; die Aufforstung wird vielmehr von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses mit erfasst (Art. 75 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG). Die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis nach Art. 16 Abs. 2 BayWaldG sind gegeben (vgl. auch Nr. 10 der Bek. des BayStMI und des BayStMLF v. 24.08.2006, Az. F 1-FG 103.4-395, - Erstaufforstungsrichtlinien).
- Um Schäden im Bereich der Waldanschneidungen durch Windwurf und direkte Sonneneinstrahlung zu mindern sowie um einen neuen stabilen Waldrand zu schaffen, wird eine Waldrandunterpflanzung vorgesehen. Dabei werden nach Auflichtung die Bäume im Bestand mit schattenverträglichen Sträuchern und Bäumen unterfüttert und so vor direkter Sonneneinstrahlung geschützt (vgl.

Maßnahmenblätter zur Schutzmaßnahme S 2 und zu den Gestaltungsmaßnahmen G 1 - G 4, Unterlage 12.1, Kapitel 5.1 und 5.3).

- Eine Beeinträchtigung der angrenzenden Flächen durch Streusalz im Winter ist nicht zu erwarten. Das im Straßenoberflächenwasser gelöste Salz gelangt mit dem Spritz- bzw. Schmelzwasser über die Böschungen in die straßenbegleitenden Entwässerungseinrichtungen und wird über diese den geplanten Absetz- und Rückhaltebecken zugeführt. Durch die Verwendung von Feuchtsalz im Winterdienst wird zusätzlich eine seitliche Verfrachtung eingeschränkt.

Bannwaldflächen sind nicht betroffen, sodass neben der naturschutzrechtlich gebotenen Kompensation kein gesonderter Ausgleich nach dem Bayerischen Waldgesetz notwendig ist. Auf die Ausführungen unter C 3.7.5.2.5 wird im Übrigen Bezug genommen.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen teilte aus Sicht der Forstwirtschaft in seinem Schreiben vom 15.01.2008 mit, dass es die Fassung des Fahrbahnwassers und damit die deutliche Verbesserung der Entwässerungssituation ausdrücklich begrüße. Weiterhin bestehe mit dem dargestellten Ausgleich der durch den Autobahnausbau zu rodenden Flächen Einverständnis.

Der Bayerische Waldbesitzerverband forderte in seinem Schreiben vom 20.01.2009, dass die Bewirtschaftung des Waldes im gesamten westlichen Bereich der Ausbaustrecke während der Bauzeit ausnahmslos möglich sein müsse. Dies betreffe vor allem die Belange der Holzabfuhr. Durch den Abriss des Brückenbauwerks mit der Bauwerksverzeichnisnummer 12 sei dies im an die Ausbaustrecke angrenzenden Gebiet nicht möglich. Die Sperrung von Brücken und Waldwegen solle deshalb auf ein Mindestmaß begrenzt sein. In den letzten Jahren sei in diesem Waldgebiet vermehrt Borkenkäferbefall aufgetreten. Um eine hinreichende Waldschutzsituation garantieren zu können, müsse die Zufahrt zu den Waldgrundstücken während der gesamten Bauphase sichergestellt sein.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf in seinem Schreiben vom 30.04.2009 nachvollziehbar, dass es aufgrund der Trassenverschiebung der Bundesautobahn A 3 nicht möglich ist, den Verkehr über das Bauwerk 326b während der Bauzeit aufrecht zu erhalten. Das bestehende Bauwerk kann während der Bauzeit nicht erhalten werden. Ebenso kann das neue Bauwerk nicht vorab errichtet werden, da die Brückenwiderlager im Bereich der Fahrbahnen liegt. Eine ersatzweise Erschließung ist über Langenberg möglich. Hierfür wird die Einmündung des öffentlichen Feld- und Waldweges Fl.Nr. 392 der Gemarkung Langenberg in den öffentlichen Feld- und Waldweg Fl.Nr. 383 der Gemarkung Langenberg bauzeitlich ausgebaut (vgl. BWV Nr. 44).

Weiterhin forderte der Bayerische Waldbesitzerverband in seinem Schreiben vom 20.01.2009, dass für Wege, die infolge Neubaus unbrauchbar würden, durch geeigneten Ersatz der Anschluss der Waldflächen an das bestehende Verkehrsnetz wie-

derhergestellt werden müsse. Bei der Dimensionierung neuer Waldwege müsse auf die Befahrbarkeit mit Lastkraftwägen und Forstmaschinen von über 40 t und 3,5 m geachtet werden.

Der Vorhabensträger wies in seinem Schreiben vom 30.04.2009 zu Recht darauf hin, dass sich die Abmessungen der Wege nach dem Bestand richten. Die Wegeabmessungen sind detailliert in den Planfeststellungsunterlagen beschrieben. Grundsätzlich besteht nur ein Anspruch auf Wiederherstellung der Wege entsprechend dem vorherigen Bestand. Danach werden die neuen bzw. verlegten Wege hinsichtlich der Belastbarkeit gemäß den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (RLW 99) dimensioniert. Die Bemessung der Befahrbarkeit der Wege erfolgt mit mittlerer Beanspruchung und somit nicht schlechter als vor der Baumaßnahme. Die maßgebende Achslast für die mittlere Beanspruchung beträgt 5 t mit gelegentlicher Belastung bis 11,5 t. Eine darüber hinausgehende Verbesserung der Wege ist nur gegen Kostenbeteiligung möglich.

Ergänzend wird bezüglich des forstwirtschaftlichen Wegenetzes auf die Ausführungen unter C 3.7.8.2 mit den dortigen Querverweisen Bezug genommen.

Weiterhin bat der Bayerische Waldbesitzerverband in seinem Schreiben vom 20.01.2009 darum, aufgrund der geringen landschaftlichen Flächen in der Gemarkung Gräfenneuses keine größeren Ausgleichsforstungen vorzunehmen. Die notwendigen Aufforstungen sollten auf landwirtschaftlichen Grenzertragsböden außerhalb der Gemarkung durchgeführt werden. Generell solle der Waldflächenverlust so gering wie möglich ausfallen.

Der Vorhabensträger stellte in seinem Schreiben vom 30.04.2009 zutreffend klar, dass die geplante Ausgleichsaufforstung in der Gemarkung Langenberg liegt.

Der Bayerische Waldbesitzerverband forderte mit Schreiben vom 20.01.2009 weiterhin, dass zu den Waldflächen ein Abstand von mindestens einer Baumlänge (ca. 30 m) eingehalten werden solle. Durch umfallende Bäume und herabstürzende Äste sei hier mit einer erheblichen Gefährdung des verkehrssicheren Zustandes zu rechnen. Der hierdurch zusätzlich entstehende Kontrollaufwand für Waldbesitzer sei nicht praktikabel und mache eine geregelte forstliche Nutzung unmöglich.

Der Vorhabensträger legte in seinem Schreiben vom 30.04.2009 plausibel dar, dass ein ausreichender Abstand der künftigen Waldränder zu den neuen Verkehrsanlagen eingehalten wird. Für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist der Waldbesitzer des Grundstücks, von dem die Gefahr ausgeht, verantwortlich. Die Autobahnmeisterei kontrolliert im eigenen Interesse in regelmäßigen Abständen (in der Regel jährlich), ob die Verkehrssicherheit der Autobahn durch z.B. überalterte oder dürre Bäume gefährdet ist. Sofern dies der Fall ist, wird sich die Autobahnmeisterei zusammen mit dem zuständigen Förster sowie gegebenenfalls mit dem Waldbesitzer in Verbindung setzen und gemeinsam Abhilfemaßnahmen festlegen.

Der vom Bayerische Waldbesitzerverband geforderte Abstand von 30 m zu Waldgrundstücken ließe sich vorliegend allenfalls durch eine Rodung von Waldflächen realisieren. Ungeachtet dessen, dass dem sowohl das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot nach Art. 6 Abs. 1 S. 1 und 3 BayNatSchG (vgl. hierzu C 3.7.5.2.1) als auch die auf eine weitestmögliche Erhaltung der Waldflächen gerichteten landes- und regionalplanerischen Ziele entgegenstünden, ist für eine solche zusätzliche Rodung eine rechtliche Grundlage nicht ersichtlich. Insbesondere lässt sich ein solcher Eingriff nicht auf § 11 Abs. 2 FStrG stützen, wonach Grundstückseigentümer u.a. die Beseitigung vorhandener Anpflanzungen zu dulden haben, wenn diese die Verkehrssicherheit der Bundesfernstraße beeinträchtigen. Die Anwendung dieser Bestimmung setzt eine konkrete Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Straße voraus, die bloße Möglichkeit einer Beeinträchtigung genügt hierfür nicht (vgl. Marschall/Schroeter/Kastner, FStrG, § 11 Rdnr. 3, sowie VG Freiburg, Urteil vom 26.03.2008, Az. 1 K 894/06 (juris) zur Parallelvorschrift des § 28 Abs. 2 StrG BW). Einen entsprechenden Sachvortrag, nach dem mit Realisierung des plangegegenständlichen Autobahnausbaus eine derart konkrete Gefährdung des Straßenverkehrs eintritt, hat der Bayerische Waldbesitzerverband e.V. jedoch nicht geleistet, sondern lediglich auf die abstrakte Möglichkeit von Beeinträchtigungen durch umfallende Bäume etc. hingewiesen. Im Übrigen hat nach geltender Rechtsprechung derjenige, der die Verfügungsgewalt über ein Grundstück ausübt, im Rahmen seiner Verkehrssicherungspflicht dafür zu sorgen, dass von den dort stehenden Bäumen keine Gefahr für andere ausgeht, der Baumbestand vielmehr so angelegt ist, dass er im Rahmen des nach forstwissenschaftlichen Erkenntnissen Möglichen gegen Windbruch und Windwurf, insbesondere aber auch gegen Umstürzen aufgrund fehlender Standfestigkeit gesichert ist (vgl. BGH, Urteil vom 31.05.1988, Az. VI ZR 275/87; Urteil vom 21.03.2003, Az. V ZR 319/02, NJW 2003, 1732; OLG Hamm, Urteil vom 30.03.2007, Az. 13 U 62/06, NuR 2007, 845). Eine für den Eigentümer erhöhte Verkehrssicherungspflicht durch Anschneidung eines Waldgrundstücks im Zuge einer Straßenbaumaßnahme kann sich allenfalls auf die Höhe der für die Inanspruchnahme des Grundstücks zu leistenden Entschädigung auswirken. Diese ist jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Der Bayerische Waldbesitzerverband befürchtete in seinem Schreiben vom 20.01.2009, dass durch plötzlichen Freistand der umgebenden Bäume bei Rodung des Baugrundstückes Schäden durch Sonneneinstrahlung und Sturmereignisse vorkommen könnten. Hier sei in den nachgeordneten Verfahren im Rahmen von Schadenersatzzahlungen ein entsprechender Ausgleich zu schaffen. Gleiches gelte für Dürreschäden infolge der Grundwasserabsenkung.

Der Vorhabensträger schilderte in seinem Schreiben vom 30.04.2009 plausibel, dass die betroffenen Waldränder überwiegend nordexponiert sind, also weniger sonnenbrand- und windwurfgefährdet. Nach Beendigung der Baumaßnahme ist eine Waldmantelpflanzung vorgesehen, um die angesprochenen Beeinträchtigungen zu minimieren. Hierzu wird nach den örtlichen Gegebenheiten und in Absprache mit

den Eigentümern eine Waldrandunterpflanzung oder Waldrandaufflichtung angeboten. Die Beeinträchtigungen (z.B. negative Folgen im Randbereich von Rodungen oder Dürre bei Grundwasserabsenkungen) sind nicht durch die Ausbaumaßnahme zu erwarten, da die beabsichtigten zeitlich und räumlich beschränkten Grundwasserabsenkungen an den Fundamenten der Brückenwiderlager sich nicht auf die Grundwasserverhältnisse an Waldrändern auswirken werden (vgl. ergänzend auch C 3.8.1.3.3). Der Vorhabensträger ergänzte zutreffend, dass Entschädigungsfragen nicht im Planfeststellungsverfahren bzw. Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden seien. Es kann lediglich festgelegt werden, ob dem Grunde nach Anspruch auf Entschädigung bestehe. Die Höhe der Entschädigung werde in einem separaten Verfahren geklärt.

Außerdem bat der Bayerische Waldbesitzerverband mit Schreiben vom 20.01.2009 darum, die betroffenen Waldbesitzer über den Zeitplan und den Fortgang der Bauarbeiten zu informieren. Dadurch könne gewährleistet werden, dass es zu keinen Behinderungen in der Waldbewirtschaftung komme.

Der Vorhabensträger legte in seinem Schreiben vom 30.04.2009 zu Recht dar, dass Waldbesitzer informiert werden, soweit ihr Grundstück betroffen ist (vgl. hierzu auch Auflage A 3.8). Darüber hinaus könne der allgemeine Baubeginn der Presse entnommen werden.

Die aufgezeigten Auswirkungen auf die Belange der Forstwirtschaft entfalten damit im Ergebnis kein Gewicht, das geeignet wäre, die für das Vorhaben sprechenden Belange zu überwiegen. Aufgrund der geplanten Wiederaufforstung und der sonstigen Schutzmaßnahmen kann davon ausgegangen werden, dass die vorhabensbedingten Eingriffe in den Wald und damit in dessen unterschiedliche Funktionen für den Naturhaushalt jedenfalls mittel- bzw. langfristig kompensiert werden können.

3.7.10

Fischerei

Der Fachberater und Sachverständige für Fischerei beim Bezirk Unterfranken teilte mit Schreiben vom 19.11.2008 mit, dass sich im öffentlichen fischereilichen Interesse gegen den geplanten sechsstreifigen Ausbau der A 3 im Abschnitt Fuchsberg bis östlich Anschlussstelle Geiselwind keine grundsätzlichen Einwendungen ergeben würden. Durch die geplante südliche Verbreiterung der A 3 im genannten Abschnitt werde von Bau-km 326+100 bis 326+300 der südseitige Gewässerlauf des Sambaches auf einer Länge von ca. 200 m naturnah verlegt und an die neue Situation angepasst. Weiterhin werde bei diesem Gewässerlauf eine entsprechende Durchlassverlängerung sowie auch beim Sambach, welcher von Langenberg herkommend ebenfalls die A 3 unterkreuzt, erforderlich. Weiterhin seien einige Absetz- bzw. Regenrückhaltebecken im Nahbereich der Fließgewässer Haselbach und Ebrach geplant. Der Fischereifachberater forderte in diesem Zusammenhang, dass die Verlängerung der Durchlässe wasserführender Gräben und Bäche möglichst kurz zu halten seien. Außerdem seien die erforderlichen Baumaßnahmen in und an Fließgewässern möglichst im Sommerhalbjahr zu Zeiten normaler Wasserführung durch-

zuführen. Baumaterialien, Aushub, wassergefährdende Stoffe und dergleichen dürfen nicht so gelagert werden, dass diese bei Hochwasser abgeschwemmt werden könnten oder eine Gewässerverunreinigung verursachen könnten. Die Lagerung von Mineralölen, Benzin und Schmiermitteln sei in Gewässernähe untersagt, ebenso die Wartung der Baumaschinen und Fahrzeuge. Soweit möglich, seien Fahrzeuge, Baumaschinen und Geräte sowie Baumaterialien, Schmiermittel, Treibstoffe etc. außerhalb des Überschwemmungsgebietes abzustellen bzw. zu lagern. Falls eine vorübergehende Lagerung dieser Materialien und das Abstellen von Geräten im Überschwemmungsgebiet unvermeidbar seien, so seien diese bei Überschwemmungsgefahr rechtzeitig hochwassersicher zu bergen oder gegen Abschwemmen zu sichern. Vorhandener Uferbewuchs sei soweit wie möglich zu schonen. Für Bäume und Sträucher, die dennoch weichen müssten, seien Ersatzpflanzungen mit standortgerechten Gehölzen, z.B. Erlen oder Weiden, an der Mittelwasserlinie anzulegen. Die im Nahbereich der Fließgewässer geplanten Absetz- bzw. Regenrückhaltebecken seien so anzulegen, dass sie nicht durch Hochwasser überflutet werden könnten. Eventuell vorhandene Pächter der Fischereirechte in dem durch die Baumaßnahme beanspruchten Fließgewässer seien mindestens 14 Tage vor Beginn der Bauarbeiten zu benachrichtigen. Ein Fischereischaden dem Grunde nach werde festgestellt, die Schadensregulierung bleibe einer gütlichen Vereinbarung mit den Fischereiberechtigten oder einem gesonderten Schätzverfahren vorbehalten.

Der Vorhabensträger erwiderte hierauf mit Schreiben vom 23.04.2009 verständlicherweise, dass Verlängerungen von Durchlässen auf das bautechnisch notwendige Maß beschränkt werden, soweit diese überhaupt erforderlich sind. Weiterhin erläuterte der Vorhabensträger plausibel, dass die Dauer des sechsstreifigen Ausbaus pro Richtungsfahrbahn mindestens ein Jahr beanspruchen werde. Die Disposition des Bauablaufs werde weitgehend dem Unternehmer überlassen, der aus Gründen der wechselnden Verkehrsführung Abschnitte bilden werde, für die sich jeweils kürzere Teilbauzeiten ergeben würden. Die Bauzeit in und an den Fließgewässern soll vorzugsweise in den Sommermonaten liegen. Zum Schutz des Grundwassers und der oberirdischen Gewässer werden die einschlägigen Bestimmungen und Vorschriften beim Ausbau der A 3 und der dazugehörigen Lagerflächen beachtet. Im Bereich der Ebrachverlegung sind im Bestand nur sehr wenige Gehölze vorhanden. Durchgehendes Gewässerbegleitgehölz fehlt. Der (zusätzliche) Verlust geht in den allgemeinen Ausgleichs- und Ersatzbedarf mit ein und wird somit ausgeglichen. Dabei werden Umfang und Art eventuell nötiger Ersatzpflanzungen mit den Fachbehörden abgestimmt. Als Fließgewässer sind im Planungsbereich die Ebrach und der Haselbach vorhanden. Für beide Fließgewässer gibt es keine amtlich festgesetzten Hochwassergrenzen. Vom Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg ist bei der Abstimmung der Planung aus wasserwirtschaftlicher Sicht ein Abstand von mindestens 10 m bzw. 5 m von der Böschungsoberkante der Gewässer und dem Becken gefordert worden, der von Auffüllungen bzw. Einbauten freizuhalten ist. Diese Vorgabe ist bei den Planungen berücksichtigt worden. Auch aufgrund der Höhenlage ist anzunehmen, dass die geplanten Absetz- und Regenrückhaltebecken durch Hochwasser nicht überflutet werden. Der Vorhabensträger sagte zudem zu, die Inhaber bzw.

Pächter des Fischereirechts mindestens 14 Tage vor Baubeginn zu informieren (vgl. A 3.1 und A 3.2.6). Dazu bat der Vorhabensträger den Fischereifachberater um Mitteilung der sich betroffen fühlenden Personen. Außerdem entgegnete der Vorhabensträger, dass der Bezirk keinen Fischereischaden feststellen könne, solange keine hinreichenden Ereignisse (aus Bautätigkeiten) stattgefunden hätten. Sollte ein Schaden während des Baues auftreten, sei dieser Gegenstand eines eigenen Entschädigungsverfahrens.

Ein Fischereischaden kann entgegen der Einschätzung des Fischereifachberaters nicht festgestellt werden. Zwar hat ein Einwendungsführer Bedenken bezüglich seines Fischereirechts vorgetragen (vgl. nachfolgend und unter C 3.7.7, C 3.8.2.15 und die dortigen Querverweise). Allerdings erblickt die Planfeststellungsbehörde hier keine greifbaren Nachteile bzw. konkrete Vermögensschäden (vgl. Art. 58 Abs. 3 BayWG). Ist nämlich zu erwarten, dass durch den Gewässerausbau auf das Recht eines anderen nachteilig eingewirkt wird oder Nachteile im Sinn des Art. 18 BayWG eintreten und erhebt der Betroffene Einwendungen, so darf der Plan nur festgestellt werden, wenn die nachteiligen Wirkungen durch Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden (Art. 58 Abs. 3 Satz 1 BayWG). Ist dies nicht möglich oder wären Ausgleichsmaßnahmen unwirtschaftlich, kann der Plan gleichwohl festgestellt werden, wenn der Ausbau dem Wohl der Allgemeinheit dient; der Betroffene ist zu entschädigen (Art. 58 Abs. 3 Satz 2 Nr. 1 BayWG). Ein greifbarer Nachteil oder gar ein schon in Geld bewertbarer Schaden für die Fischerei ist nach dem im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorgetragenen aber hier nicht ersichtlich. Daher wurde kein Fischereischaden festgesetzt. Mangels greifbarer Anhaltspunkte war auch kein Vorbehalt aufzunehmen. Sollten wider Erwarten gegenwärtig nicht voraussehbare nachteilige Wirkungen auftreten, besteht kraft Gesetzes gemäß § 10 Abs. 2 WHG i.V.m. Art. 58 Abs. 4 bzw. Art. 16 Abs. 2 BayWG, Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG ein Anspruch auf nachträgliche Schutzauflagen oder eine Entschädigung.

Den Forderungen des Fachberaters und Sachverständigen für Fischerei beim Bezirk Unterfranken wird im Übrigen durch die Auflagen und Nebenbestimmungen unter A 3.4 und A 7 Genüge getan, die sich weitestgehend mit den Forderungen der Wasserwirtschaft decken (vgl. auch die Ausführungen unter C 3.7.7).

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen machte in seinem Schreiben vom 15.01.2008 darauf aufmerksam, dass sich bei Bau-km 329+250 bis 327+750 Fischteiche in unmittelbarer Nähe der Trasse befänden (vgl. hierzu auch C 3.7.7, C 3.7.8 und die Einwendung unter C 3.8.2.15). Einige Teiche würden außer von dem Wasser der Ebrach auch von Quellen im nächsten Umfeld gespeist. Bodenverdichtungen und Verschmutzungen seien hier durchweg zu vermeiden und auf bestehende Drainagen sei zu achten. Letztere befände sich auch in Grünlandflächen, die von dem parallel zur Autobahn verlaufenden Graben durchzogen würden, der die Ebrach fasse. Die Drainagen mündeten in diesen Graben, der gleichzeitig die am Bachlauf abwärts gelegenen Teiche versorge. Eingriffe sollten in diesem Umfeld der Trasse unterbleiben.

Der Vorhabensträger erwiderte mit Schreiben vom 23.04.2009 plausibel, dass die Gewässerrenaturierung mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg abgestimmt ist und ausdrücklich begrüßt wird. Insbesondere die Herausnahme der vorhandenen Sohlbefestigung stellt einen naturschutzfachlichen Gewinn dar. Die Sohlschalen verhindern eine belebte Bodenzone, nicht aber eine Sandabtragung bei einer Wasserströmung über Sohlhöhe, wie sie immer wieder vorkommt. Aufgrund der geplanten Uferabflachungen und entsprechend breiter Ausbildung des mäandriert geführten Bachbettes mit einhergehender geringerer Fließgeschwindigkeit wird nach Abschluss des Bachausbaues mit geringer Sandabschwemmung zu rechnen sein. Der Vorhabensträger sieht aber zu Recht keine Rechtsposition des Anliegers und des Wasserrechtsinhabers verletzt, da keine bestimmte Qualität des zu entnehmenden Wassers zugesichert ist. Grenzabstände zu den benachbarten Grundstücken werden grundsätzlich eingehalten. Die vorgesehenen Gehölze auf der Ausgleichsfläche A 3 liegen mindestens 10 m von der Grenze des landwirtschaftlichen Grundstückes entfernt. Zuletzt merkte der Vorhabensträger zutreffend an, dass bestehende Drainagen aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt würden (vgl. auch A 3.7.7).

Den öffentlichen und auch den privaten Belangen der Fischerei kommt nach alledem, soweit dem Vorhaben seitens der Träger öffentlicher Belange nicht vorbehalten zugestimmt wurde bzw. den Forderungen nicht durch Nebenbestimmungen Rechnung getragen wurde, allenfalls geringes Gewicht gegen die Planung zu, die deren Ausgewogenheit jedoch nicht in Frage stellen.

3.7.11

Jagdwesen

Der Bayerische Waldbesitzerverband legte in seinem Schreiben vom 20.01.2009 dar, dass der geplante Autobahnausbau zu Beeinträchtigungen im Bereich der Jagdnutzung führen könne. Würde z.B. infolge der Flächenbeanspruchung die gesetzliche Mindestgröße für ein Eigenjagdrevier unterschritten, führe dies zu einer enormen Entwertung der forstlichen Immobilie. In Gemeinschaftsjagdrevieren müsse mit geringeren Pachterlösen gerechnet werden. Hier müsse gegebenenfalls im nachgeordneten Verfahren ein finanzieller Ausgleich geschaffen werden.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf in seinem Schreiben vom 30.04.2009, dass eine Unterschreitung der Mindestgröße von Eigenjagdrevieren aufgrund des bestandsnahen Ausbaus und der Nähe zu städtischen Gebieten nicht zu erwarten sei. Auch seien diesbezüglich Entschädigungsfragen nicht im Planfeststellungsverfahren bzw. Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden. Es könne lediglich festgelegt werden, ob dem Grunde nach Anspruch auf Entschädigung bestehe. Die Höhe der Entschädigung werde in einem separaten Verfahren geklärt.

Die Frage der Wertminderung der Jagdgebiete im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in entschädigungs-

rechtlichen Verfahren zu klären (vgl. BGH, Urteil vom 15.02.1996, Az. 3 ZR 143/94, DVBl. 1996, 669).

Ergänzend ist noch zu erwähnen, dass die Errichtung von Wildschutzzäunen dem Straßenbauträger nicht im Planfeststellungsverfahren unter Berufung auf Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG auferlegt werden kann (vgl. Marschall/Schroeter/Kastner, FStrG, Rdnr. 168 zu § 17).

Insgesamt verbleiben letztlich gewisse Beeinträchtigungen der jagdlichen Interessen durch die Verbreiterung der Verkehrsflächen. Im Rahmen der Güterabwägung entwickeln die öffentlichen Belange des Jagdwesens kein entscheidendes Gewicht gegen die Baumaßnahme, zumal die Vorbelastung durch die bestehende BAB A 3 zu berücksichtigen ist und eventuell entstehende Wertminderungen entschädigt werden können.

3.7.12

Denkmalpflege

Zu den denkmalpflegerischen Belangen haben im Planfeststellungsverfahren das Referat A IV (Außenstelle Schloss Seehof, Memmelsdorf, vgl. Schreiben vom 23.01.2009), sowie die Abteilung B (Praktische Bodendenkmalpflege Lineare Projekte) des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München (vgl. Schreiben vom 16.01.2009) Stellung genommen. Das Landesamt für Denkmalpflege, Referat A IV, Schloss Seehof, gelangte zu der Feststellung, dass durch die gegenständliche Planung Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege nicht berührt werden.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, Abteilung B (Praktische Bodendenkmalpflege Lineare Projekte), konstatierte, dass derzeit im überplanten Trassenbereich keine Bodendenkmäler bekannt seien. Dies stelle jedoch den derzeitigen Kenntnisstand dar und. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege wies darauf hin, dass Bodendenkmäler häufig auf zufällige Entdeckungen zurückgingen, die bei Baumaßnahmen, Prospektionen aus der Luft oder auf Begehungen auf bewirtschafteten Feldern gemacht würden.

Nach Mitteilung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege seien Bodendenkmäler Hinterlassenschaften von Menschen, vor allem aus vor- und frühgeschichtlicher Zeit und einzigartige Zeugnisse der bayerischen Landesgeschichte. Unter diesen Hinterlassenschaften verstehe man nicht nur die Funde (Werkzeug, Geräte, Behältnisse, Bekleidung, Trachtzubehör etc.), die aus unterschiedlichsten Materialien hergestellt sein könnten, sondern die auch im Boden meist direkt unter dem Humushorizont erkennbaren und erhaltenen Gruben, Gräben, Gräber, Mauern oder auch Schichtpakete (Siedlungsschichten) etc. Funde und im Boden erhaltene auf den Menschen zurückgehende bauliche Veränderungen gäben damit direkt ein Zeugnis über Siedlungsform, Bestattungsbrauch und Wirtschaftsgrundlage ab. Indirekt seien auch Rückschlüsse auf Gesellschaftsform und religiöse Vorstellungen möglich. Diese Bodendenkmäler würden nun bereits durch das die eigentliche

Baumaßnahme vorbereitende Abnehmen des Oberbodens oder wie in diesem Fall die Bodenentnahme zerstört. Beeinträchtigungen der Bodendenkmäler entstünden sowohl baubedingt durch die Anlage Baustraße, der Baustelleneinrichtung als auch anlagebedingt durch die Dammschüttung oder durch die mit der Baumaßnahme im Zusammenhang stehenden Bau- und Ausgleichsmaßnahmen.

Daher forderte das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege in seiner Stellungnahme vom 16.01.2009, dass der Erhalt des archäologischen Erbes, unabhängig davon, ob es bekannt sei oder erst während der Baumaßnahme entdeckt würde, durch Umpfanungen, Überdeckungen, aber auch, falls keine andere das Bodendenkmal erhaltende Alternative umsetzbar sei, durch eine fachgerechte, durch den Maßnahmeträger zu finanzierende Ausgrabung gewährleistet werden solle. Auf diese Weise könne das Bodendenkmal zumindest als Archivquelle erhalten werden. Eine Einbindung von Bodendenkmälern in Ausgleichsmaßnahmen, die mit bodeneingriffsschonenden Maßnahmen ausgeführt werden, sollte bei der Auswahl der Flächen berücksichtigt werden.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege schlug vor, durch Begehungen zu überprüfen, ob oberflächennah archäologische Funde erkennbar seien, die einen Hinweis auf Bodendenkmäler im Boden geben könnten. Weiterhin sollten bauvorgreifende Sondagen die Erhaltung, die Zeitstellung und Ausdehnung der Bodendenkmäler zu beurteilen und dann über das weitere Vorgehen zu entscheiden.

Die gegebenenfalls notwendigen Schutzmaßnahmen von Bodendenkmälern seien unter der fachlichen Aufsicht des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege durchzuführen und durch den Maßnahmeträger zu veranlassen und zu finanzieren, da es nicht Aufgabe des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege sei, selbst Ausgrabungen als bauvorbereitende Maßnahmen vorzunehmen (vgl. Art. 12 DSchG). Es sei die Pflicht des Vorhabensträgers, für Schutzmaßnahmen der gefährdeten Schutzgüter zu sorgen. Zur Durchführung der erforderlichen archäologischen Maßnahmen (Begehung, Dokumentation, Ausgrabung, Bergung) stünden leistungsfähige Grabungsfirmen zur Verfügung. Durch die Berücksichtigung, Planung und Umsetzung der archäologischen Sicherungsmaßnahmen, die bauvorgreifend und/oder baubegleitend ausgeführt werden könnten, werde für den Vorhabensträger Planungssicherheit erreicht. Ein weiteres Ziel sei, dass die durch die Baumaßnahmen bedrohten Bodendenkmäler vor ihrer Zerstörung dokumentiert und auf diese Weise zumindest als Archivquelle erhalten würden.

Der Vorhabensträger hielt dem in seinem Schreiben vom 08.04.2009 entgegen, dass dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege keine Bodendenkmäler bekannt seien. Eine Auseinandersetzung mit den Belangen der Bodendenkmalpflege solle einen Wahrscheinlichkeitsgrad voraussetzen, der die Überzeugung am Vorhandensein eines Bodendenkmales derart rechtfertige, dass bestehende Zweifel am Vorhandensein aufgrund konkreter Anhaltspunkte zurückgedrängt würden. Es lägen hier keine Anhaltspunkte vor, dass Bodendenkmäler betroffen seien. Auflagen, Bedingungen und Nebenbestimmungen würden also nicht den erforderlichen konkre-

ten Bezug haben und würden abgelehnt. Die gesetzlichen Regelungen würden selbstverständlich eingehalten, das Baustellenpersonal über das Verhalten bei Zufallsfunden unterrichtet.

Wer auf einem Grundstück nach Bodendenkmälern graben oder zu einem anderen Zweck Erdarbeiten auf einem Grundstück vornehmen will, obwohl er weiß, vermutet oder den Umständen nach annehmen muss, dass sich dort Bodendenkmäler befinden, bedarf der Erlaubnis. Die Erlaubnis kann versagt werden, soweit dies zum Schutz eines Bodendenkmals erforderlich ist (Art. 7 Abs. 1 DSchG). Die denkmalrechtlich Erlaubnis wird durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzt (Art. 75 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG). Zu den Erdarbeiten in diesem Sinne gehört auch die Anlage einer Straße (Eberl/Martin, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 6. Auflage, Rdnr. 4 zu Art. 7). Wenn die beabsichtigten Erdarbeiten eine Gefahr für ein Bodendenkmal darstellen, steht es im pflichtgemäßem Ermessen, die Erlaubnis zu versagen oder eine eingeschränkte Erlaubnis (unter Nebenbestimmungen) zu erteilen. Eine Erlaubnis wird dann zu erteilen sein, wenn nach Abwägung aller Umstände (Bedeutung der beabsichtigten Erdarbeiten einerseits und der durch die Arbeiten gefährdeten Bodendenkmäler andererseits) die Belange der Bodendenkmalpflege im Einzelfall weniger bedeutsam sind als die Belange, die für das Vorhaben sprechen (Eberl/Martin, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 6. Auflage, Rdnr. 6 zu Art. 7).

Die für das Vorhaben sprechenden Belange (vgl. C 3.5) gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor. Da dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege selbst keine Bodendenkmäler im Trassenbereich bekannt sind, kommt diesen Belangen unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht der Stellenwert zu, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.

Als mögliche Auflage kommt in diesem Zusammenhang v.a. in Betracht, dass der Vorhabensträger eine auf seine Kosten sachgemäß durchzuführende Grabung durch das Landesamt für Denkmalpflege zur wissenschaftlichen Auswertung bzw. Bergung des Bodendenkmals zu dulden hat oder dass er selbst eine solche Grabung durch eine geeignete private Firma durchführen lassen muss. Eine Pflicht zur Tragung der Kosten der fachgerechten Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde (Sicherungsmaßnahmen) ergibt sich zwar nicht aus dem sog. Verursacherprinzip, ist aber im Rahmen der Verhältnismäßigkeit dann möglich und gerechtfertigt, wenn - wie hier - durch die geplanten Erdarbeiten Bodendenkmäler beeinträchtigt oder zerstört werden könnten (vgl. Eberl/Martin, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 6. Auflage, Rdnr. 8 zu Art. 7).

Daher wurde dem Vorhabensträger nach Abwägung aller Umstände aufgegeben, den Beginn von Erdarbeiten unverzüglich, spätestens zwei Monate vorher dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München (Referat

Z III), anzuzeigen, um mit dem Landesamt einvernehmlich die erforderlichen Schritte zur Vermeidung einer Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) festzulegen (A 3.2.1). Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Ausführungsplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen (A 3.9.2). Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten für eine wissenschaftliche Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den für Sicherungsmaßnahmen erforderlichen Aufwendungen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen. Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im vorgenannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen dem Vorhabensträger und dem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Im Rahmen dieser Vereinbarung kommt auch die Festschreibung eines Höchstbetrages der für Sicherungsmaßnahmen anzusetzenden Aufwendungen in Betracht. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen (vgl. A 3.9.3).

Diese Auflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der Ausführungsplanung oder der Baudurchführung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundenen Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden Belangen. Obgleich die damit angeordnete fachkundige Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde im Rahmen von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit bei der Festlegung des Umfangs der gebotenen Sicherungsmaßnahmen begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle, soweit erforderlich, auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt. Die Grundzüge des Plans werden durch diese Regelung nicht tangiert, weil durch diese Regelung für den Fall, dass - wider Erwarten - keine Einigung zwischen dem Vorhabensträger und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zustande kommt, lediglich über einzelne Schutzauflagen entschieden werden muss, die für

das Vorhaben - auch angesichts der gewichtigen Belange, die für die Planung sprechen - nicht von entscheidender Bedeutung sind (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 9. Auflage, Rdnr. 138 zu § 74). Damit ist auch dem Postulat der Konfliktbewältigung Rechnung getragen.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Zufallsfunde von Bodendenkmälern mit herausragender kulturhistorischer Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen bzw. die abzuschließende Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden. In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler, der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Auflagen A 3.2.1, A 3.9.2 und A 3.9.3 vorgesehenen Maßgaben.

Im Hinblick auf mögliche Zufallsfunde hat der Vorhabensträger nach der Nebenbestimmung A 3.9.1 überdies alle mit der Durchführung des Projektes betrauten Personen auf die gesetzliche Verpflichtung hinzuweisen, dass bei den Erdarbeiten auftretende Funde von Bodendenkmälern unverzüglich dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege oder der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde (Landratsamt Aschaffenburg) zu melden sind (Art. 8 Abs. 1 DSchG) und die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen sind, wenn nicht die zuständige Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG). Dies gilt nicht für Funde, die im Zuge von Sicherungsmaßnahmen im Sinne der Nebenbestimmung A 3.9.3 auftreten.

Der öffentliche Belang der Denkmalpflege wurde in der Umweltverträglichkeitsprüfung bereits unter C 2.3.1.9, C 2.3.2.8 und C 2.4.8 für den Bereich der Kulturgüter und sonstigen Sachgüter ausführlich behandelt. Das Ergebnis der dabei erfolgten Bewertung der Umweltauswirkungen wird an dieser Stelle in die Abwägung eingestellt. Die Belange der Denkmalpflege sind, v.a. angesichts der Ungewissheit über eine mögliche Betroffenheit bislang un bebauter Bodendenkmäler, mit hohem Gewicht gegen die Maßnahme in die Abwägung einzustellen. Dennoch sind die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme sprechenden Gründe so gewichtig, dass die Belange der Denkmalpflege diese nicht zu überwiegen vermögen. Die Ausgewogenheit der Planung ist unter Berücksichtigung der getroffenen Nebenbestimmungen gewahrt.

3.7.13 Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht

Abfälle, die bei Ausführung der gegenständlichen Maßnahme nicht vermieden werden können, sind zu verwerten (§ 4 Abs. 1 Nr. 2 KrW-/AbfG) oder zu beseitigen (§ 11 Abs. 1 KrW-/AbfG).

Da bei den Erdarbeiten die Auftragsmengen größer sind als die Abtragsmengen, kommt es zu einem Massendefizit von ca. 393.000 m³. Zusätzlich benötigte Massen werden vom Vorhabensträger beigeliefert bzw. aus den Nachbarabschnitten zugeführt. Für die Einzelheiten wird auf die Unterlage 1, Ziffer 4.4.2 Bezug genommen.

Im Planfeststellungsverfahren kann auch über die Ablagerung von beim Straßenbau anfallenden Erdmassen entschieden werden. Diese sind Teil des planfestzustellenden Vorhabens i.S.d. § 1 Abs. 4 Nr. 4 FStrG (vgl. Marschall/ Schroeter/Kastner, FStrG, Rdnr. 56 zu § 1). Beim sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 fällt unbelastetes Erdmaterial im gegenständlichen Abschnitt an, das als Abfall i.S.d. § 3 Abs. 1 S. 1 i.V.m. Anhang I, Q16, KrW-/AbfG anzusehen ist (subjektiver Abfallbegriff). Werden diese Überschussmassen dazu verwendet, im Zusammenhang mit dem Ausbauvorhaben rechtlich gebotene oder sachlich notwendige Aufschüttungen vorzunehmen, z.B. für Lärmschutzwälle, die als aktive Lärmschutzmaßnahmen anzusehen sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG), oder für Aufschüttungen von Brückenwiderlagern, handelt es sich um die Verwertung von Abfällen (§ 3 Abs. 1 S. 2 Halbsatz 1 KrW-/AbfG). Steht dagegen die Beseitigung im Vordergrund, obwohl mit solchen Seitendeponien auch positive Wirkungen auf den Lärmschutz und gegebenenfalls auf das Landschaftsbild verbunden sein können, wird es sich im Zweifel um Abfälle zur Beseitigung (§ 3 Abs. 1 S. 2 Halbsatz 2 KrW-/AbfG) handeln. In letzterem Fall dürfen diese Abfälle grundsätzlich nur in den dafür zugelassenen Anlagen oder Einrichtungen (Abfallbeseitigungsanlagen) abgelagert werden (§ 27 Abs. 1 S. 1 KrW-/AbfG). Ihre Aufbringung auf die vorgesehenen Bereiche würde daher grundsätzlich die Errichtung einer Deponie i.S.v. § 3 Abs. 10 S. 1 KrW-/AbfG darstellen, die der Planfeststellung durch die zuständige Behörde bedürfte (§ 31 Abs. 2 KrW-/AbfG). Aufgrund der aus Art. 75 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG folgenden Konzentrationswirkung des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ist eine eigene abfallrechtliche Planfeststellung jedoch nicht erforderlich (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 09.12.1994, Az. 5 S 1648/94, NuR 1996, 297). Vielmehr sind Zuständigkeit, Verfahren und Entscheidungsbefugnisse bei der straßenrechtlichen Planfeststellungsbehörde konzentriert und es muss nur ein Verfahren nach den Vorschriften des FStrG als des anzuwendenden Fachplanungsgesetzes durchgeführt werden (vgl. OVG Koblenz, Urteil vom 28.10.2004, Az. 1 C 10517/04, NVwZ-RR 2005, 404).

Wenn das Wohl der Allgemeinheit hierdurch nicht beeinträchtigt wird, kann die Planfeststellungsbehörde im Einzelfall unter dem Vorbehalt des Widerrufs Ausnahmen von der Pflicht, die Überschussmassen nur in zugelassenen Abfallbeseitigungsanlagen ablagern zu dürfen, zulassen (§ 27 Abs. 2 KrW-/AbfG). Auch diese Ausnahmerechtsentscheidung unterfällt der Konzentration des straßenrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses. Eine solche Ausnahme ist insbesondere in Fällen denkbar, wenn - wie

hier - inerte Abfälle, z.B. Bodenaushub, ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit auf dafür geeigneten Flächen abgelagert werden können (vgl. v. Lersner in: v. Lersner/Wendenburg, Recht der Abfallbeseitigung, Kz. 0127, Rdnr. 32). Die hier abzulagernden Überschussmassen sind nach Art und Menge klar überschaubar. Durch entsprechende Auflagen kann sichergestellt werden, dass an Standort und Ausbildung der Ablagerungen die gleichen Anforderungen eingehalten werden, die bei einer Verwertung i.S.d. § 3 Abs. 1 S. 2 KrW-/AbfG z.B. in Form eines Lärmschutzwalls zu stellen sind.

Daher wurde dem Vorhabensträger aufgegeben, bei der Verwertung von Abfällen (z.B. Bauschutt, Bodenaushub, Oberboden, Straßenaufbruch, Ausbausphal, Bankettschälgut) im Rahmen der Baumaßnahme grundsätzlich die Vorgaben der LAGA ("Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln"), das "Eckpunktepapier" des BayStMUG (Anforderungen an die Verfüllung von Gruben und Brüchen), das LfU-Merkblatt 3.4/1 (Wasserwirtschaftliche Beurteilung der Lagerung, Aufbereitung und Verwertung von bituminösem Straßenaufbruch), den Leitfaden "Anforderungen an die Verwertung von Bauschutt in technischen Bauwerken" sowie die BBodSchV zu beachten. Für die Ablagerung inerte Abfälle (insbesondere Bodenaushub, bisheriger Fahrbahnerterbau usw.), die im Rahmen der Baumaßnahme anfallen, im Bereich der plangeständlichen Auffüllungen gelten die darin geregelten Anforderungen entsprechend (A 3.6.1). Werden Bankette, Oberboden oder Dämme abgetragen, ist im Hinblick auf die mögliche erhebliche Schadstoffbelastung im Bereich der Autobahn und vor allem des Bankettschälguts eine Deklarationsanalytik durchzuführen und, soweit bautechnisch möglich und vertretbar, diese obere Bodenschicht getrennt vom übrigen Abtrag zu gewinnen. Das Bankettschälgut ist unter Beachtung des Untersuchungsergebnisses zu verwerten (LAGA "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln -", Boden II.1.2) oder zu beseitigen (A 3.6.2). Soll Aushubmaterial mit einer Belastung $> Z 0$ und $< Z 2$ (LAGA "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln -", Boden II.1.2) mittels Wiedereinbaus verwertet, zwischengelagert oder abgelagert werden, ist der Nachweis der wasserwirtschaftlichen Eignung des jeweiligen Grundstücks zu erbringen. Für Zwischenlagerungen bis zu 14 Tagen ist kein Nachweis erforderlich (A 3.6.3).

Sachliche Bedenken gegen die Ablagerung der Massen auf den ausgewählten Flächen bestehen nicht. Die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Zulassung einer Ausnahme nach § 27 Abs. 2 KrW-/AbfG sind daher, soweit diese vorliegend erforderlich ist, gegeben. Die Zulassung einer Ausnahme entspricht auch pflichtgemäßem Ermessen.

Darüber hinaus war unter A 6 ein Widerrufsvorbehalt aufzunehmen (§ 27 Abs. 2 KrW-/AbfG). Selbst wenn dies nicht ausdrücklich ausgesprochen würde, wäre der Widerruf kraft Gesetzes jederzeit zulässig (Art. 49 Abs. 2 Nr. 1 BayVwVfG). Die Regelungen der Deponieverordnung (DepV) finden auf die verfahrensgegenständlichen Ablagerungen keine Anwendung.

Insgesamt stehen abfallwirtschaftliche Belange dem Straßenbauvorhaben somit nicht entgegen. Die (Ab-)Lagerung der Überschussmassen ist bei Beachtung der unter A 3.6.1 bis A 3.6.3 festgesetzten Auflagen auch außerhalb einer Deponie i.S.d. § 3 Abs. 10 KrW-/AbfG zulässig.

Weitere betroffene abfallwirtschaftliche Belange sind nicht ersichtlich (vgl. im Bezug auf Altlasten auch C 3.7.6). Die dem Vorhabensträger auferlegten Verpflichtungen (vgl. A 3.6) stellen sicher, dass die materiell-rechtlichen Voraussetzungen des Kreislaufwirtschafts- und Abfallrechts erfüllt sind. Insbesondere ist sichergestellt, dass das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird und keine nachteiligen Wirkungen auf das Recht eines anderen zu erwarten sind.

Die Belange der Abfallwirtschaft können die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme sprechenden Gründe nicht überwiegen.

3.7.14 Träger von Versorgungsleitungen

Als öffentliche Belange sind im Rahmen der Abwägung im Planfeststellungsverfahren auch die Interessen der Träger der öffentlichen Ver- und Entsorgung, die im Bereich der Straßenbaumaßnahme Leitungen, Kabel o.ä. betreiben, zu berücksichtigen. Dabei wird hier grundsätzlich nur auf das "Ob" und das "Wie" der Leitungsänderungen eingegangen, nicht jedoch z.B. über die Kostentragung entschieden, die sich nach bürgerlichem Recht bzw. nach bestehenden oder noch zu treffenden vertraglichen Vereinbarungen richtet (vgl. § 8 Abs. 10 FStrG). Etwas anderes gilt für die Kostentragung bei Änderungen an Fernmeldeleitungen, die sich nach dem TKG bestimmt.

3.7.14.1 E.ON Bayern AG

Im Bereich des verfahrensgegenständlichen Ausbaivorhabens verlaufen ein 20-kV-Kabel, eine Stromleitung 380V für die Schnackemühle und diverse Stromkabel bei Bau-km 330+044, die allesamt der E.ON Bayern AG gehören.

Mit Schreiben vom 16.12.2008 teilte die E.ON Bayern AG mit, dass gegen die Durchführung der Baumaßnahmen keine Einwände erhoben werden. Bei der Überprüfung der Planunterlagen sei festgestellt worden, dass die Trassen der Versorgungsanlagen der E.ON Bayern AG im Verfahrensbereich eingezeichnet sind. Die E.ON Bayern AG forderte, vor Baubeginn das zuständige Kundencenter zu informieren und das übersandte Merkblatt "Zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen" zu beachten.

Der Vorhabensträger sicherte mit Schreiben vom 8.4.2009 die Beachtung des Merkblattes und die Information des zuständigen Kundencenters zu (vgl. A 3.1 und A 3.13.1). Weiterhin teilte der Vorhabensträger mit, dass in den Planfeststellungsunterlagen eine 20-kV-Freileitung mit Querung der St 2260 erfasst sei. Nach den von

der E.ON Bayern AG übersandten Plänen sei diese zurückgebaut und durch eine erdverlegte Leitung außerhalb des Planfeststellungsbereiches ersetzt worden. Der Vorhabensträger bemerkte richtigerweise, dass die außerhalb des Planfeststellungsbereiches liegende Leitung für das Planfeststellungsverfahren nicht relevant sei. Der Vorhabensträger sicherte zudem verbindlich zu (A 3.1 und A 3.13.2), im Zuge der Ausführungsplanung im Rahmen der Detailabstimmung mit dem Versorgungsträger die Lage der Bestandsleitungen nochmals abzustimmen.

3.7.14.2 Deutsche Telekom AG, T-Com

Die Deutsche Telekom AG, T-Com, ist durch die plangegegenständliche Maßnahme insoweit betroffen, als die BAB A 3 in diesem Abschnitt vier ihrer Telekommunikationslinien kreuzt. Mit Schreiben vom 15.01.2009 erklärte sie, dass sie gegen die geplante Maßnahme keine Einwände habe. Die durch die Planung betroffenen Telekommunikationsleitungen seien schon in der Planung mit aufgenommen.

Im Übrigen wird auf die unter A 3.2.4 festgelegte Unterrichtungspflicht Bezug genommen.

3.7.14.3 Abwägung

Die Träger der betroffenen Leitungen haben keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung vorgetragen, sondern vielmehr Ausführungsmodalitäten angesprochen. Den Belangen der Träger von Ver- und Versorgungsleitungen wird durch die festgestellte Planung, die auch die Nebenbestimmungen sowie die genannten Zusagen des Vorhabensträgers umfasst, Rechnung getragen. Im Rahmen der Gesamtabwägung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange entwickeln sie daher kein großes Gewicht zu Lasten der Baumaßnahme.

3.7.15 Kommunale Belange

3.7.15.1 Landkreis Kitzingen

Der Landkreis Kitzingen hat keine Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben.

3.7.15.2 Markt Geiselwind

Der Markt Geiselwind wies in seinem Schreiben vom 21.01.2009 auf die Bedeutung des Naturparks Steigerwald hin und mahnte an, Eingriffe in Natur und Landschaft auf das Geringstmögliche zu beschränken und mit Flächen möglichst sparsam umzugehen. Lärmschutzwände, Böschungen etc. seien zu begrünen und so zu gestalten, dass sie sich optimal in die Landschaft einfügen. Entsprechendes sei auch bei der Durchführung von Renaturierungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu beachten. Maßnahmen an Gewässern seien grundsätzlich so durchzuführen, dass Abschwemmungen und Ausspülungen und somit Beeinträchtigungen am Grundstück selbst sowie anliegenden Grundstücken verhindert werden. Der Vorhabensträger

erwiderte zurecht mit Schreiben vom 08.04.2009, dass diese Anliegen bei der Planung berücksichtigt wurden. Sie finden ihren Niederschlag in den landschaftspflegerischen Unterlagen.

Weiterhin wies die Marktgemeinde in ihrem Schreiben vom 21.01.2009 auf Bedingungen für den Anschluss der PWC-Anlagen an die Wasserver- und -entsorgung der Gemeinde hin. Der Vorhabensträger erklärte in seinem Schreiben vom 08.04.2009, diese bei den Verhandlungen zum Abschluss einer Gestattungsvereinbarung zu berücksichtigen. Im Erörterungstermin forderte der Markt Geiselwind zudem Auskunft über den ungefähren Wasserverbrauch der PWC-Anlagen. Der Vorhabensträger konnte hierzu keine genauen Angaben machen und verwies zu Recht auf die nach Abschluss des Verfahrens zu schließende Vereinbarung (vgl. zum Ganzen Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 5).

Außerdem wandte sich der Markt Geiselwind in seinem Schreiben vom 21.01.2009 gegen die Verlegung der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Geiselwind und Langenberg. Seines Erachtens könne die Verlegung durch platzsparende Lärmschutzwände, Terrassenbauweise der Böschungen oder andere Bauteile vermieden werden. Soweit eine Verlegung unausweichlich sei, verlangte der Markt Geiselwind, die dort befindlichen Versorgungsleitungen auf Kosten des Vorhabensträgers zu verlegen. Ein Neubau sei so zu planen, dass die Straße ausreichend breit sei, Anliegerflächen erschlossen werden und Versorgungsleitungen verlegt werden könnten.

Dem hielt der Vorhabensträger in seinem Schreiben vom 08.04.2009 plausibel entgegen, dass durch eine Versteilung der Dämme die Grundinanspruchnahme minimiert wird. Dennoch muss die Gemeindeverbindungsstraße verlegt werden. Zudem besteht keine entgegenstehende Bauleitplanung des Marktes. Durch eine bis zu 3,50 m hohe und rund 100.000 Euro teure Stützwand kann nach den überzeugenden Ausführungen des Vorhabensträgers lediglich im westlichen Bereich auf eine 60 bis 70 m lange, ca. 17.000 Euro kostende Verlegung verzichtet werden. Diese Kosten stehen jedoch in keinem wirtschaftlichen Verhältnis und die vorgeschlagene Maßnahme widersprechen den Grundsätzen des Haushaltsrechtes. Entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen wird die Straße entsprechend der Qualität des Bestandes (Querschnitt und Aufbau) wiederhergestellt. Aus bestehenden Verträgen bzw. Verpflichtungserklärungen der Gemeinde ergibt sich die Kostentragungspflicht der Gemeinde hinsichtlich der notwendig werdenden Verlegung der Leitungen.

Zudem wandte sich der Markt Geiselwind in seinem Schreiben vom 21.01.2009 gegen eine Kostenübernahme oder -beteiligung an der Verlegung der Wasserverbindungsleitung Geiselwind – Langenberg und des Trinkwasseranschlusses der Autobahnmeisterei. Eine Verlegung der Trinkwasserleitung entlang der Gemeindeverbindungsstraße, respektive der Autobahn zu Lasten des Marktes Geiselwind sei für die Gemeinde nicht tragbar und rechtlich zu beanstanden. Die bestehende Trinkwasserversorgungsleitung zum Industriegebiet Geiselwind sei zu erhalten und, falls ein Flächenerwerb seitens des Bundes erfolge, durch Grundbucheintrag zu si-

chern. Eine Verlegung auf Kosten des Marktes Geiselwind werde abgelehnt und sei zu vermeiden. Eine Überdeckung der Leitung mit Erdreich könne aber erfolgen.

Der Vorhabensträger hielt dem in seinem Schreiben vom 08.04.2009 zu Recht entgegen, dass sich die Kosten für die Verlegung und den Neuanschluss der Autobahnmeisterei an die Trinkwasserversorgung nach den bestehenden Verträgen regelt. Hinsichtlich der Wasserleitung von Geiselwind/Gewerbegebiet nach Langenberg führte der Vorhabensträger überzeugend aus, dass die gemeindliche Wasserleitung innerhalb der gesetzlichen Bauverbotszone des § 9 FStrG ohne Zustimmung des Vorhabensträgers errichtet wurde. Es besteht eine Vereinbarung, nach der die Marktgemeinde die Kosten der Verlegung zu tragen hat. Eine Mitbenutzung des künftigen Autobahngrundstückes durch die Wasserleitung ist – wie der Vorhabensträger nachvollziehbar darlegte - aufgrund der Überschüttung durch den Autobahndamm nicht möglich. Bezüglich der Wasserleitung in der Gemeindeverbindungsstraße von Geiselwind nach Langenberg sagte der Vorhabensträger zu (vgl. A 3.1), zwischen dem Straßenbaulastträger und dem Wasserversorger ein Gestattungsvertrag zu schließen, soweit die Leitung in dem zu erwerbenden Grundstücksteil zu liegen kommt.

Im Erörterungstermin (vgl. zum Ganzen Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 5 f.) wiederholte die Marktgemeinde ihre Forderungen hinsichtlich der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Geiselwind und Langenberg. Sie forderte eine Flächenreduzierung durch Anpassung der Stützwände. Dies hätte für die Gemeinde den Vorteil, dass die Wasserleitung in diesem Bereich nicht verlegt werden müsste, und folglich auch keine Kosten für die Marktgemeinde anfielen.

Der Vorhabensträger verwies im Erörterungstermin (vgl. zum Ganzen Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 5 f.) überzeugend darauf, dass gegenüber dem Bestand eine erhebliche Versteilung der Dämme stattfindet. Dies führt bereits zu einer Flächenreduzierung. Eine weitere Flächenreduzierung ist nicht möglich. Darüber hinaus legte der Vorhabensträger plausibel dar, dass derartige Stützwände nur mit erheblichen Kosten zu errichten sind. Die Gemeindeverbindungsstraße auf einem Bereich von ca. 100 m nicht verlegen zu müssen, erspart schätzungsweise 10.000 Euro. Demgegenüber kostet eine Stützwand mindestens das Fünffache.

Weiterhin wandte sich die Marktgemeinde im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 5 f.) dagegen, dass von ihr die Kosten für eine Verlegung der Wasserleitung an der Gemeindeverbindungsstraße übernommen werden sollen. Die diesbezügliche Verpflichtungserklärung des Marktes sei nur abgegeben worden, da auf diese gewisser Druck ausgeübt worden sei, denn die Autobahndirektion habe eine Genehmigung der Wasserleitung von der Abgabe der Verpflichtungserklärung abhängig gemacht. Die Marktgemeinde halte die Verpflichtungserklärung daher für rechtswidrig und demzufolge eine Teilung der Kosten per Vergleich für sachgerecht. Die Wasserleitung sei gerade einmal 20 Jahre alt und habe noch eine Lebensdauer von 20 bis 30 Jahren. Eine Verlegung koste den Markt

Geiselwind 100.000 Euro, was mit den Grundsätzen des Haushaltsrechts nicht vereinbar sei. Es müsse möglich sein, dass die Wasserleitung dort verbleibe, wo sie bisher sei, und durch den Lärmschutzwall überschüttet werde.

Der Vorhabensträger entgegnete dem im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 5 f.) nachvollziehbar, dass die Verpflichtungserklärung aus dem Jahr 2000 stammt. Damals ist vom Markt Geiselwind ohne Wissen des Vorhabensträgers in die Bauverbotszone eine Wasserleitung verlegt worden. Eine Mitbenutzung des Autobahngrundstückes in der Zukunft hält der Vorhabensträger in überzeugender Weise nicht für möglich. Im Falle einer notwendig werdenden Reparatur wären dann erhebliche Stützkonstruktionen vonnöten. Dies ist seiner nachvollziehbaren Auffassung nach nicht sachgerecht.

Die Marktgemeinde machte im Erörterungstermin (vgl. zum Ganzen Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 5 f.) zudem darauf aufmerksam, dass die Verpflichtungserklärung nur Teilabschnitte erfasse. Diese erfasse nur die km 329,500 bis km 330,500. Die Leitung beginne aber bereits bei km 229,500. Der Vorhabensträger betrachtete auch dieses Teilstück als Schwarzbau. Dieses Stück sei ebenfalls regelungsbedürftig, wobei eine Regelung entsprechend dem übrigen Teilstück erfolgen müsse.

Mit Schreiben vom 27.05.2009 legte die Marktgemeinde nochmals ausführlich dar, dass eine vollständige Übernahme der Kosten für die Verlegung der besagten Trinkwasserleitungen nicht haltbar sei. Hinsichtlich der Einzelheiten sei hier ausdrücklich auf das Schreiben Bezug genommen. Die Trinkwasserversorgung stelle eine wesentliche Pflichtaufgabe der Gemeinde dar. Alternativen hinsichtlich möglicher Erdüberlagerungen im Böschungsbereich seien ohne weitergehende Prüfung vom Vorhabensträger abgelehnt worden. Die Marktgemeinde stimme einer Verlegung nur zu, soweit die Kosten der Verlegung durch den Verursacher getragen würden. Eine Kostenbeteiligung der Marktgemeinde sei gegebenenfalls verhandelbar. Die Marktgemeinde betont, dass sie erhebliche rechtliche Bedenken hinsichtlich der Forderung des Vorhabensträgers habe, die Leistungsverlegung kostenmäßig zu ihren Lasten durchzuführen. So sei der Vorhabensträger bei der Aufstellung des einschlägigen Bebauungsplanes und auch in Rahmen von bau- oder wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren durch die Kreisverwaltungsbehörde beteiligt worden. Nach Einschätzung der Marktgemeinde habe der Vorhabensträger den Leistungsverlegungen jeweils ausdrücklich oder wenigstens konkludent zugestimmt. Auch habe die Marktgemeinde einen Anspruch auf Zustimmung zu den Leistungsverlegungen gehabt. Zudem sei nach Einschätzung der Marktgemeinde die Verpflichtungserklärung aus dem Jahre 2000 rechtswidrig bzw. nichtig. Zum einen hätte der damalige Bürgermeister nach der Geschäftsordnung der Marktgemeinde die Verpflichtung nicht unterzeichnen dürfen und zum anderen hätte die Verpflichtungserklärung der Genehmigung durch die Rechtsaufsichtsbehörde bedurft.

Der Vorhabensträger berief sich zu Recht abermals in seinem Erwidierungsschreiben vom 30.07.2009 auf die bestehende Verpflichtungserklärung. Nach dieser hat

die Marktgemeinde die Kosten der Verlegung zu tragen. Richtigerweise führte der Vorhabensträger weiter aus, dass Kostenteilungen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens seien. Eine Mitbenutzung des künftigen Autobahngrundstückes durch die Wasserleitung hält der Vorhabensträger nach seinen überzeugenden Ausführungen aufgrund der Überschüttung durch den Autobahndamm nicht für möglich. Gleichwohl versuche der Vorhabensträger die Verlegung im Zuge der BAB-Baumaßnahme so zu koordinieren, dass die Kosten für die Marktgemeinde möglichst gering gehalten würden.

Seitens der Planfeststellungsbehörde ist dazu anzumerken, dass die Trinkwasserversorgung zum eigenen Wirkungsbereich einer Gemeinde (Art. 7 Abs. 1 GO) gehört. Eine rechtserhebliche Beeinträchtigung der gemeindlichen Planungshoheit ist u.a. dann anzunehmen, wenn staatliche Maßnahmen eine hinreichend bestimmte (konkretisierte) Planung der Gemeinde nachhaltig stört und dies unberücksichtigt blieb oder wenn eine gemeindliche Einrichtung in ihrer Funktionsfähigkeit erheblich in Mitleidenschaft gezogen wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.06.2001, Az. 4 CN 1.01, NVwZ 2001, 1280). Die öffentliche Wasserversorgung ist für einwandfreies, gesundes Trinkwasser verantwortlich. Die gemeindliche Selbstverwaltungsbefugnis vermittelt ein Abwehrrecht auch gegenüber erheblichen Beeinträchtigungen gemeindlicher Einrichtungen (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.08.1999, Az. 4 C 3.98, DVBl. 2000, 791). Die Planungshoheit umfasst nicht das Recht einer Gemeinde, ihre Infrastruktur unangetastet zu lassen. Sie verschafft der Gemeinde insoweit zunächst das Recht, an Planungen und Maßnahmen, die das Gemeindegebiet oder Teile dieses Gebietes nachhaltig betreffen und die Entwicklung der Gemeinde beeinflussen, beteiligt zu werden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.03.2008, Az. 9 VR 5.07, NuR 2008, 502). Auch ist das Eigentum einer Gemeinde mit erhöhtem Gewicht in die Abwägung einzustellen, wenn sie auf dem betroffenen Grundstück kommunale Einrichtungen betreibt. Rügen kann eine Gemeinde insoweit eine Beeinträchtigung dieser Einrichtung, die so erheblich ist, dass sie deren Funktionsfähigkeit in Mitleidenschaft zieht (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 06.07.2004, Az. 5 S 1706/03, NuR 2006, 298).

Letzteres ist vorliegend aber nicht der Fall. Durch die gegenständlichen Lärmschutzmaßnahmen und die Verlegung des Langenberger Weges wird die gemeindliche Einrichtung "Trinkwasserversorgung" nicht erheblich beeinträchtigt. Der Vorhabensträger hat überzeugende Gründe dafür dargelegt, dass eine Verlegung der Wasserleitung unausweichlich ist. Dieser Notwendigkeit der Verlegung konnte die Marktgemeinde auch keine grundsätzlichen Bedenken entgegenhalten. In erster Linie wendet sich die Gemeinde gegen die von ihr zu tragenden Kosten. Nach den zutreffenden Ausführungen des Vorhabensträgers richtet sich diese aber nach den getroffenen Vereinbarungen. Zudem ist anzumerken, dass nach dem Vorbringen der Marktgemeinde nicht von einer Unwirksamkeit der Vereinbarungen zwischen dem Markt Geiselwind und dem Vorhabensträger auszugehen ist. Zum einen führen reine Verstöße gegen eine gemeindliche Geschäftsordnung mangels deren Außenwirkung nicht zur Unwirksamkeit der Vereinbarung. Zum anderen ist hier auch nach dem Vortrag der Gemeinde kein Verstoß gegen gesetzliche Vorschriften beim

Abschluss der Vereinbarung ersichtlich. Daher hat aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Ausbauplanung für die BAB A 3 in ihrem Gewicht und auch vom zeitlichen Ablauf her gesehen den Vorrang.

Der Markt Geiselwind forderte in seinem Schreiben vom 21.01.2009 zudem die Lärmschutzmaßnahmen zu verbessern. Gerade wegen der besonders außergewöhnlichen topografischen Lage des Ortes Langenberg sei eine Forderung eines weitergehenden Lärmschutzes begründet und stelle eine Ausnahme und gerade keinen Präzedenzfall dar. Für die Orte Langenberg und Geiselwind könne Vollschutz erreicht werden durch den Einbau von offenporigem Asphalt. Zudem sei ein verbesserter Lärmschutz für den Ort Langenberg durch die Verlängerung der Lärmschutzwand südlich der A 3 in Richtung Osten bis zu Scheinfelder Straße zu erreichen. Der Markt Geiselwind forderte ausdrücklich einen aktiven Vollschutz für die Orte Geiselwind und Langenberg.

Der Vorhabensträger hingegen sieht zutreffend in seinem Schreiben vom 08.04.2009 durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen den gesetzlichen Anforderungen Rechnung getragen. Alle, die Lärmberechnung beeinflussenden und den geltenden Richtlinien entsprechenden Randbedingungen sind bei der Planung berücksichtigt worden. Dies gilt auch für die topografische Lage der Ortsteile zur Autobahn. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen halte der Vorhabensträger nachvollziehbar für nicht vertretbar. Eine Verlängerung des Lärmschutzes auf Langenberger Seite bringt aufgrund der Lage des Ortes zur Autobahn keine wesentliche Entlastung für die Wohngebiete. Ein (nahezu) Vollschutz beider Ortslagen durch Offenporigen Belag ist untersucht worden und scheidet aus wirtschaftlichen Gründen aus. Im Ergebnis sind mit den geplanten, bis zu neun Meter hohen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen die baulichen Möglichkeiten ausgereizt. Der Vorhabensträger sieht sich in seiner Auffassung durch die Stellungnahme des Landesamtes für Umwelt vom 29.01.2009 bestätigt.

Auch im Erörterungstermin (vgl. zum Ganzen Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 2 ff.) thematisierte die Marktgemeinde den Lärmschutz und verwies auf immer steigende Verkehrszahlen in den letzten 40 Jahren. Bei den Lärmberechnungen spielten vor allem die Windrichtungen eine große Rolle, da sich diese in Langenberg und Geiselwind häufig drehten. Für die Marktgemeinde sei nicht nachvollziehbar, warum der Vorhabensträger für Langenberg und Geiselwind keine besondere Situation erkennen könne. Die beiden Orte seien hinsichtlich der topografischen und geografischen Lage nicht vergleichbar mit irgendwelchen anderen Ortschaften im ganzen Bundesgebiet. Nicht verständlich sei auch die Richtlinie für das Berechnungsverfahren der Lärmsituation. Das Berechnungsverfahren berücksichtige die topografische und geografische Lage von Geiselwind nicht ordentlich. Seit dem Bau der Autobahn habe sich die Lärmsituation auch verschlechtert, weil Lkws mittlerweile nicht nur 18 t wögen und 50 km/h führen, sondern inzwischen 40 t schwer seien. Die Marktgemeinde vermutete, dass diese bald sogar 60 t schwer seien und darüber hinaus 100 km/h fahren. Eine reine Betrachtung der Verkehrszahlen könne dies nicht hinreichend berücksichtigen. Die Marktgemeinde for-

derte im Erörterungstermin daher insgesamt und zusammenfassend einen Vollschutz für Geiselwind und Langenberg, wobei Vollschutz den Verbau von offenporigem Asphalt beinhalte zusätzlich zu den bisher vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen. Wünschenswert seien auch abgerundete Schutzwände, wie sie beispielsweise an der A 8 gebaut wurden, und eine Verlängerung des Lärmschutzwalles auf Langenberger Seite um ca. 500 m.

Der Vorhabensträger legte im Erörterungstermin (vgl. zum Ganzen Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 2 ff.) zutreffend dar, dass das Berechnungsverfahren vom Gesetzgeber vorgegeben ist. Demnach mutet der Gesetzgeber den Anwohnern auch nach dem Ausbau weiterhin Lärm zu. Eine besondere Lage kann deshalb nicht erkannt werden, da die angesprochenen geografischen und topografischen Besonderheiten durch das Berechnungsverfahren berücksichtigt werden können und wurden. Eine Verlängerung des Lärmschutzwalles auf Langenberger Seite schützt nur Bereiche, die gar nicht bebaut sind. Der Vorhabensträger erläuterte zu Recht weiter, dass das Rechenverfahren auch so genannte Mitwindsituationen berücksichtigt. Das Lärmschutzkonzept ist durch die Stellungnahme des Landesamtes für Umwelt bestätigt worden. Die angesprochenen abgerundeten Lärmschutzwände kommen nur in Ballungsräumen zum Einsatz, denn nur dort ist der erhebliche finanzielle Aufwand durch die Sondersituation in diesen Gebieten gerechtfertigt. Hier sind regelmäßig trotz umfangreicher Lärmschutzmaßnahmen zahlreiche Überschreitungen zu vermerken, die den Einsatz dieser Halbschalen rechtfertigen. Bei den in Geiselwind und Langenberg verbleibenden Überschreitungen, die regelmäßig unter 3 dB(A) und somit unterhalb der Hörbarkeitsschwelle liegen, ist eine solche Sondersituation wie in den Ballungsräumen nicht zu verzeichnen. Die in diesem Abschnitt vorgesehenen 10,5 Mio. Euro teuren Lärmschutzmaßnahmen erreichen nach den zutreffenden Ausführungen des Vorhabensträgers eine Halbierung der Lautheit und stellen daher einen optimalen Lärmschutz dar. Ein weitestgehender Vollschutz könnte erreicht werden, indem auf einer Länge von ca. 2 km offenporiger Asphalt verbaut werde. Gleichzeitig könnte dann der aktive Lärmschutz in Form von Lärmschutzwällen und -wänden um jeweils 1 m reduziert werden. Dies ist jedoch mit Mehrkosten von 1,8 Mio. Euro verbunden, was nach zutreffender Einschätzung des Vorhabensträgers nicht erforderlich ist. Offenporiger Asphalt hat auch Nachteile, da es insbesondere bei Frost zu blitzartiger Vereisung der Fahrbahn kommen könne, da sich das Eis in den Poren festsetzen kann und auch Streusalz in der Tiefe nicht mehr wirksam ist. Aus diesen Gründen der mangelnden Verkehrssicherheit wird das Mittel "Offenporiger Asphalt" nur ungern eingesetzt. Zudem hält er im Vergleich zum vorgesehenen Splitt-Mastix-Asphalt nur etwa halb so lange. Vorteil ist, dass er zu einer Lärmreduzierung im Berechnungsverfahren um -5 dB(A) führt, wobei tatsächlich von einer Anfangsreduzierung von ca. -9 dB(A) bis -10 dB(A) ausgegangen werden kann. Der Splitt-Mastix-Asphalt führt zu einer dauerhaften Lärmreduzierung von -2 dB(A).

Weiterhin gab die Marktgemeinde im Erörterungstermin (vgl. zum Ganzen Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 2 ff.) zu bedenken, dass auf den PWC-Anlagen über Nacht abgestellte Lkws mit Kühlaggregaten einen erhebli-

chen Lärm verursachten. Dem hielt der Vorhabensträger zutreffend entgegen, dass diese Belastungen mit einberechnet sind und dass die dominierende Lärmquelle die Autobahn selbst ist.

Außerdem sei hinsichtlich sämtlicher Fragen des Lärmschutzes ausdrücklich ergänzend auf die Ausführungen unter C 3.7.4 und auch C 2.4.1.1 Bezug genommen. An dieser Stelle sei nur nochmals erwähnt, dass das LfU in seinem Schreiben vom 29.01.2009 das Lärmschutzkonzept als ausgereift erachtet und in seiner E-Mail vom 20.05.2009 die vorgesehenen Schallschutzanlagen hinsichtlich ihrer Höhe und Länge als schalltechnisch optimiert betrachtet hat. Für die Planfeststellungsbehörde besteht daher auch kein Grund am Lärmschutzkonzept sowie an den schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers oder der diesen zugrundeliegenden Verkehrsprognose zu zweifeln (Siehe hierzu auch C 3.7.4.2.3).

Im Zusammenhang mit den allgemeinen Forderungen des Marktes z.B. eines ausreichenden Lärmschutzes ist darauf hinzuweisen, dass die Marktgemeinde nicht Sachwalterin der Allgemeinheit ist, sondern - neben ihrer Position als Grundeigentümerin - nur ihre vom gemeindlichen Selbstverwaltungsrecht getragenen Belange im eigenen Namen geltend machen und verlangen kann, dass ihre Selbstverwaltungs- und Eigentumsrechte ordnungsgemäß in die Abwägung eingestellt werden. Eine Gemeinde kann also nicht etwa allgemein Mängel des Immissionsschutzes oder des Naturschutzes rügen; sie kann sich auch nicht generell gegenüber einer Fachplanung auf eine fehlende Planrechtfertigung oder ein fehlerhaftes Raumordnungsverfahren berufen. Dies gilt selbst dann, wenn gemeindliches Grundeigentum für das geplante Vorhaben in Anspruch genommen wird. Weder aus Art. 28 Abs. 2 GG noch aus Art. 11 Abs. 2 BV folgt ein Anspruch der Gemeinde auf umfassende Überprüfung einer die Gemeinde betreffenden Planung unter allen in Betracht kommenden rechtlichen Gesichtspunkten (vgl. zum Ganzen BVerwG, Beschluss vom 15.04.1999, Az. 4 VR 18.98, NVwZ-RR 1999, S. 554, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 12.99, NVwZ 2001, S. 1160, 1162; Beschluss vom 05.11.2002, Az. 9 V R 14.02, DVBl. S. 211, 213; BayVGH, Urteil vom 19.04.2005, Az. 8 A 02.40058, BayVBl. 2006, S. 403, jeweils m.w.N.).

Schließlich ist die Marktgemeinde - wie schon erwähnt - selbst durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben in ihrem Eigentum (Straßen, Wege und sonstige Flächen) betroffen. Im Einzelnen wird auf die Grunderwerbsverzeichnisse (Unterlage 14.2) Bezug genommen.

Bezüglich der Inanspruchnahme von Grund und Boden hat es die Marktgemeinde hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zu Gunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden worden ist und sie deshalb gezwungen ist, gegen Entschädigung vorübergehend oder endgültig auf ihr Eigentum zu verzichten bzw. die notwendigen Sondernutzungen an öffentlichen Feld- und Waldwegen (als vorübergehende Inanspruchnahme in den Grunderwerbsunterlagen gekennzeichnet) nach Privatrecht zuzulassen. Dies gilt auch für die Inanspruchnahme von Flächen für die Durchführung landschaftspflegerischer Begleitmaßnahmen. Die Regu-

lierung des Grunderwerbs bzw. der Benutzung öffentlicher Feldwege bleibt einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Die Nutzung der betroffenen Feld- und Waldwege über den Gemeingebrauch hinaus nach privatem Recht kann u.U. auch durch Enteignung erzwungen werden, wenn der Zweck der Nutzung dem Allgemeinwohl dient (Kodal/Krämer, Straßenrecht, Rdnr. 6.5 zu Kapitel 27). Hinsichtlich der Sondernutzung an öffentlichen Feld- und Waldwegen wird ergänzend auf die Ausführungen unter C 4.2 verwiesen.

Die für das Vorhaben sprechenden Gründe überwiegen die eigentumsrechtlichen Interessen der Marktgemeinde, zumal teilweise gemeindliche Wegegrundstücke und Gräben in Anspruch genommen werden, die ohnehin bereits einer - die privatrechtlichen Rechtsbeziehungen überlagernden - öffentlichen Zweckbindung unterliegen, wodurch sich das Gewicht der durch die Planung ausgelösten eigentumsrechtlichen Folgen mindert (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, Az. 4 A 18.99, DVBl. 2001, 386). Die verfassungsrechtliche Stellung der Gemeinden bzw. des gemeindlichen Eigentums nach bayerischem Recht ändert nichts an dieser Feststellung (vgl. dazu näher BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 12.99, NVwZ 2001, 1160, unter Hinweis auf BayVGH, Urteil vom 05.07.1994, Az. 8 A 93.40054, BayVBl. 1995, 50).

Insgesamt ist festzuhalten, dass das in die Abwägung einzustellende Vorbringen der Marktgemeinde - soweit es sich um rügefähige, vom Selbstverwaltungsrecht gedeckte gemeindliche Belange bzw. um rechtlich geschützte Eigentümerinteressen handelt, die eine Gemeinde geltend machen kann - nicht geeignet ist, die Ausgewogenheit der Planung in Frage zu stellen. Die gemeindlichen Belange genießen jedenfalls keinen Vorrang im Vergleich zu den für das Vorhaben sprechenden Belangen. Auf die Ausführungen unter C 3.7.3, C 3.7.4, C 3.7.5, C 3.7.7, C 3.7.8, C 3.7.9, C 4.2 und A 3.7 sowie A 9 wird ergänzend verwiesen.

Die kommunalen Belange der Marktgemeinde werden - auch unter Berücksichtigung der Betroffenheit im gemeindlichen Eigentum - in die Abwägung eingestellt, ohne dass ihnen entscheidendes Gewicht gegen die Planung zukommt. Insgesamt sind die Einwendungen zurückzuweisen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen worden ist oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.7.15.3 Markt Wiesentheid (Verwaltungsgemeinschaft Wiesentheid)

Der Markt Wiesentheid (Verwaltungsgemeinschaft Wiesentheid) hat keine Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben.

3.7.15.4 Abwägung

Den Belangen der durch das Straßenbauvorhaben betroffenen Kommunen trägt die Planung soweit wie möglich Rechnung. Positiv ist insbesondere die nach Vervollendung der Ausbaumaßnahme zu erwartende verkehrliche Entlastung einzelner Gemeinden bzw. Gemeindeteile von Ausweich- und Umleitungsverkehr zu sehen.

Demgegenüber sind jedoch zu Lasten der Baumaßnahme gewisse Beeinträchtigungen der Kommunen durch das Vorhaben gegeben, die mit unterschiedlichem Gewicht in die Abwägung einzustellen sind.

Außer Betracht bleiben hier allerdings Aspekte, die die Kommunen weder als Grundeigentümer noch in ihrem Selbstverwaltungsrecht betreffen, sondern die von einzelnen Gemeinden quasi als Sachwalter der Allgemeinheit bzw. als Träger öffentlicher Belange vorgetragen wurden. Denn Kommunen können keine allgemeine Rechtmäßigkeitskontrolle unter allen rechtlichen Gesichtspunkten im Planfeststellungsverfahren verlangen, sondern nur, dass ihre Selbstverwaltungs- und Eigentumsrechte ordnungsgemäß in die Abwägung eingestellt werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 12.99, NVwZ 2001, 1160; Urteil vom 15.04.1999, Az. 4 VR 18/98, NVwZ-RR 1999, 554; BayVGH, Urteil vom 19.04.2005, Az. 8 A 02.40058, NuR 2005, 592).

Insgesamt gesehen entwickeln die verbleibenden Beeinträchtigungen kommunaler Belange kein solches Gewicht, dass sie die positiven Aspekte der Planung aufzuwiegen vermögen.

3.7.16 Sonstige Belange

3.7.16.1 Belange der Wehrbereichsverwaltung

Die Wehrbereichsverwaltung Süd teilte mit Schreiben vom 16.12.2008 mit, dass ihrerseits keine Einwände gegen die Planung bestehen. Sie wies auf die Einhaltung der "Richtlinien für die Anlagen und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge" (RABS) bei Baumaßnahmen, die das Militär-Straßen-Grund-Netz betreffen, hin

Der Vorhabensträger erklärte dazu mit Schreiben vom 08.04.2009, dass die o.g. Richtlinie bei der vorliegenden Planung berücksichtigt worden ist. Im Übrigen wird auf die Auflage A 3.10 verwiesen.

3.7.16.2 Belange des Brand- und Katastrophenschutzes

Seitens des Fachberaters Brand- und Katastrophenschutz bei der Regierung von Unterfranken (vgl. Stellungnahme vom 05.11.2008) bestehen gegen das plangelegte Vorhaben keine Einwendungen, wenn die Zufahrt zur oder zu den Baustellen für Feuerwehrfahrzeuge mit mindestens 10 t Achslast, einer Breite von 2,50 m und einer Höhe von 3,50 m möglich sein werde und wenn die Brand- und Unfallmeldung auch für die Bauzeit sichergestellt sei. Zudem müssten die betroffenen Feuerwehren und die für die Feuerwehralarmierung zuständigen Stellen sowie die Kreisbrandinspektion rechtzeitig informiert werden, wenn im Zuge der Baumaßnahmen bestehende Anschlussstellen und Auffahrten oder auch andere Straßen und Verkehrswege gesperrt werden und nicht benutzt werden könnten.

Dies wurde mit Schreiben vom 05.09.2007 vom Vorhabensträger verbindlich zugesagt (A 3.1). Dabei wurde ausgeführt, dass im Zuge der Baumaßnahmen keine Sperrungen bestehender Anschlussstellen und Auffahrten beabsichtigt sind. Falls es baubedingt zu kurzfristigen Sperrungen kommen sollte, werden die betroffenen Stellen informiert. Im Übrigen wird auf die Auflagen unter A 3.11 verwiesen.

Das Polizeipräsidium Unterfranken gelangte in seinem Schreiben vom 10.12.2008 zu der Einschätzung, dass sich die Anfahrtsmöglichkeit für die Rettungsdienste gegenüber der jetzigen Situation nicht verändern dürfte. Es würden keine baulichen Maßnahmen vorgenommen wie z.B. Einhausungen, die die Rettungsdienste und die Polizei vor neue Herausforderungen stellen würden. Im Bereich von Lärmschutzwänden sollten unter bestimmten Voraussetzungen die Notwendigkeit von Fluchttüren grundsätzlich geprüft werden.

Der Vorhabensträger hielt dem in seinem Schreiben vom 08.04.2009 entgegen, dass bei den Lärmschutzwänden im Bereich der Bauwerke Servicetüren eingebaut würden, sodass sich ein maximaler Abstand der Türen von ca. 800 m ergäbe. Darüber hinaus seien keine Fluchttüren bei Lärmschutzwänden geplant. Die Vorschriften für Lärmschutzbauten sähen keine Fluchttüren vor. Der Leitgedanke in diesen Vorschriften sei, dass bei einem Unfall mit einhergehendem Stau anders als bei Tunnelbauten (speziell bei Bränden) nach kürzerer Flucht längs der Autobahn hinter der Unfallstelle bereits Sicherheit gegeben sei.

3.7.16.3 Belange anderer Straßenbaulastträger

Das Landratsamt Kitzingen hat mit Schreiben vom 28.01.2009, dass zu Lasten des Bundes als Baulastträger des Kreuzungsbauwerkes 329a (Unterführung der KT 15) bei der Bemessung der lichten Weite der Raum für passive Schutzeinrichtungen zu berücksichtigen sei.

Der Vorhabensträger erläuterte in seinem Schreiben vom 18.05.2009, dass im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus der A 3 das bestehende Bauwerk abgebrochen werde, wobei an gleicher Stelle ein neues Bauwerk mit gleichem Querschnitt geplant sei. Das Bauwerk würde lediglich dem sechsstreifigen Ausbau der A 3 angepasst. Der Vorhabensträger sagte verbindlich (A 3.1) zu, dass zu Lasten des Bundes als Baulastträger der Kreuzungsbauwerke Unterführungen bei der Bemessung der lichten Weite der Raum für passive Schutzeinrichtungen vorsorglich zum Schutz der Widerlager in der Baulast des Bundes berücksichtigt werde.

Das Staatliche Bauamt Würzburg machte in seinem Schreiben vom 30.01.2009 darauf aufmerksam, dass der vorliegende sechsstreifige Ausbau der Bundesautobahn A 3 zwei Straßen/Bauwerke berühre, die in der Baulast des Staatlichen Bauamtes stünden. Dies seien die St 2257, mit der die A 3 durch die Anschlussstelle Geiselwind höhenfrei verknüpft sei, und das Überführungsbauwerk für den Wirtschaftsweg Fl.Nr. 427. Zu beiden sei bereits eine enge Abstimmung mit der Autobahndirektion erfolgt. Gegen die zur St 2257 und dem Überführungsbauwerk in den

Planfeststellungsunterlagen enthaltenen Unterlagen und Angaben einschließlich Kostenregelung bestünden keine Bedenken. Ergänzend wies das Staatliche Bauamt in seinem Schreiben auf zwei Punkte hin. Zum einen müssten im Bereich des Bauwerks 6228 663 (330c) beidseits der Fahrbahn der St 2257 Schutzeinrichtungen vorgesehen werden. Das Staatliche Bauamt gehe von Stahlplanken EDSP (Einfache Distanzschutzplanke) 1,33 aus. Diese hätten einen Wirkungsbereich von W4 mit einem erforderlichen Abstand von 1,80 m zu Bauwerk. Die laut Planfeststellungsverfahren vorgesehene lichte Weite des Bauwerks von 13,10 m berücksichtige diesen beidseitigen Abstand. Die Sichtweiten auf der St 2257 seien möglichst mit $V_K = 100$ km/h einzuhalten, ansonsten mit $V_K = 80$ km/h. Ob die geplante lichte Weite des Unterführungsbauwerks der St 2257 von 13,10 m für die vorgenannten Sichtweiten und in Verbindung mit den Schutzplanken ausreiche, sei von der Autobahndirektion zu überprüfen.

Der Vorhabensträger erwiderte hierauf in seinem Schreiben vom 08.04.2009, dass die Anordnung der Stahlplanken EDSP 1,33 bereits zugesagt worden sei, die Ausführungsplanung werde mit dem Staatlichen Bauamt abgestimmt. Die Überprüfung der Sichtweiten für eine Geschwindigkeit von $V_K = 100$ km/h unter Berücksichtigung der Stahlschutzplanken sowie des Unterführungsbauwerkes habe ergeben, dass für beide Anschlussstellen die erforderliche Sichtweite gegeben sei. Auch diesbezüglich werde die Ausführungsplanung mit dem Staatlichen Bauamt abgestimmt.

Das Staatliche Bauamt hat keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung vorgetragen, sondern vielmehr Ausführungsmodalitäten angesprochen. Den Belangen wird durch die festgestellte Planung, die auch die Nebenbestimmungen sowie die genannten Zusagen des Vorhabensträgers umfasst, Rechnung getragen. Im Rahmen der Gesamtabwägung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange entwickeln sie daher kein großes Gewicht zu Lasten der Baumaßnahme.

3.7.16.4 Belange des Steigerwaldclub e.V.

Mit Schreiben vom 25.01.2009 brachte der Steigerwaldclub e.V. vor, dass seine Belange berührt seien, da auf öffentlichen Feld- und Waldwegen drei wichtige Fernwanderwege verlaufen, die durch die Baumaßnahme und vor allem durch den Bau des Brückenbauwerkes 326b beeinträchtigt werden. Es wurde daher gefordert frühzeitig für Wanderer entsprechende Hinweise anzubringen. Ein Hinweis in der örtlichen Presse sei nicht ausreichend, da die Fernwege sich über drei Regierungsbezirke erstrecken und mithin auch von ortsfremden Wanderern begangen werden.

Mit Schreiben vom 08.04.2009 hat der Vorhabensträger zugesichert, den Steigerwaldclub e.V. vom Beginn der Arbeiten zu informieren, damit von diesem selbst notwendige Beschilderungen zu seinen Lasten vorgenommen werden können (vgl. auch A 3.2.5). Damit ist den Belangen des Steigerwaldclubs hinreichend Rechnung getragen.

3.7.16.5 Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. hat mit Schreiben vom 06.02.2009, bei der Planfeststellungsbehörde mit Telefax am gleichen Tage eingegangen, Bedenken gegen das Vorhaben vorgetragen. Die Einwendungsfrist ist jedoch bereits am 30.12.2008 abgelaufen. Das Vorbringen ist somit nach § 17 S. 4 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 4 S. 3 BayVwVfG und § 17 a Nrn. 2, 3 und 7 FStrG verfristet.

Selbst bei fristgerechtem Vorbringen der Einwendungen, auf die hier Bezug genommen wird, wären diese nicht geeignet, die Ausgewogenheit des Vorhabens insgesamt oder in naturschutzrechtlicher/-fachlicher Hinsicht in Frage zu stellen. Auf die Ausführungen insbesondere unter C 3.7.5 kann insoweit verwiesen werden.

3.7.16.6 Weitere Belange

Weitere Träger öffentlicher Belange haben sich nicht geäußert oder haben mitgeteilt, dass Einwendungen nicht veranlasst bzw. ihre Belange nicht beeinträchtigt oder von ihnen wahrzunehmende Aufgaben überhaupt nicht berührt sind. Der Umstand, dass diese sonstigen öffentlichen Belange durch die Planung nicht beeinträchtigt werden, spricht für deren Ausgewogenheit.

3.8 Würdigung und Abwägung privater Belange

Das im Rechtsstaatsprinzip verwurzelte planerische Abwägungsgebot verlangt von der Planfeststellungsbehörde, neben den vom Vorhaben berührten öffentlichen auch die privaten Belange mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung einzustellen. Herausragende Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang dem Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG) im Hinblick auf den Schutz der Gesundheit (z.B. vor Lärm oder Abgasen) sowie dem verfassungsrechtlich garantierten Schutz des Eigentums (Art. 14 GG) zu.

Im Planfeststellungsbeschluss können neben Auflagen zum Wohl der Allgemeinheit auch solche Schutzvorkehrungen und Schutzauflagen festgesetzt werden, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer, d.h. zum Schutz privater Belange, erforderlich sind (vgl. Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG). Sind solche Vorkehrungen oder die Festsetzung von Schutzauflagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (vgl. Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG).

Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, d.h. eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind, und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen. Die Entscheidung zwischen mehreren geeigneten Maßnahmen kann - mit der gebotenen Rücksichtnahme - im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit getroffen werden. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Art. 74 Abs. 2 S. 2 voraus (Surrogat-Prinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und

normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, Az. 4 A 39.95, NJW 1997, 142).

3.8.1 Private Belange von allgemeiner Bedeutung

3.8.1.1 Gesundheitsschutz, Immissionsschutz

Der Staat darf keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen, die im Ergebnis einen nicht zu rechtfertigenden Eingriff in die durch die Grundrechte nach Art. 2 Abs. 2 S. 1 und Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG geschützten Rechtsgüter Gesundheit und Eigentum auslösen. Die Grenze für Lärmimmissionen, bei der ein solch schwerwiegender Eingriff in Betracht kommt, liegt dort, wo die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Bundesgerichtshofs übereinstimmend von einer sog. "enteignenden Wirkung" ausgeht; diese Schwelle ist für ein allgemeines Wohngebiet bei Werten von 70 bis 75 dB(A) tagsüber und von 60 bis 65 dB(A) nachts anzusetzen (vgl. C 2.4.1.1). Als Anhaltspunkt können hier insoweit auch die in den VLärmSchR 97 festgelegten Lärmsanierungswerte herangezogen werden. Gegebenenfalls sind in diesem Zusammenhang auch Ansprüche auf Übernahme von Anwesen durch den Straßenbaulastträger zu prüfen.

Im vorliegenden Fall ist - auch im Sinne einer Gesamtlärbetrachtung aller relevanten Lärmquellen - kein mittelbar enteignender bzw. gesundheitsschädigender Eingriff aufgrund der von der vom sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 ausgehenden Lärmimmissionen anzunehmen. Die von der Rechtsprechung zu Grunde gelegten Beurteilungspegel werden aufgrund der großen Entfernung möglicher Immissionsorte bzw. der vorgesehenen Seitendeponien in keinem bewohnten Bereich erreicht (vgl. Unterlagen 11.1 und 11.2). Dies gilt auch in Bezug auf betroffene Außenwohnbereiche. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2 verwiesen.

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

4 A 4.04, NVwZ 2005, 803; BVerwG; Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 402).

Mietwerteinbußen, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gegen die plangegenständliche Maßnahme vorgebracht werden, gehören als solche nicht zum Abwägungsmaterial. Für den Verkehrswert ist in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts anerkannt, dass er keinen eigenständigen Abwägungsposten darstellt. Für den Mietwert kann nichts anderes gelten. Er hängt ebenso wie der Verkehrswert von vielen Faktoren ab, die im Rahmen der Planung nicht sämtlich berücksichtigt werden können oder müssen. Für die Abwägung kommt es demgemäß nicht auf potenzielle Änderungen des Mietwertes betroffener Wohnungen, sondern nur auf die - nach ihrem Maß bewältigungsdürftigen - faktischen Auswirkungen des Vorhabens an (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.02.2005, Az. 9 A 80.03, NVwZ-RR 2005, 453).

Unter dem Gesichtspunkt möglicher enteignender Wirkungen ist auch die Immissionsbelastung landwirtschaftlich genutzter Böden im unmittelbaren Nahbereich der Trasse von Bedeutung. Auf die diesbezüglichen Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung und der Behandlung des Immissionsschutzes bzw. des Bodenschutzes sowie der landwirtschaftlichen Belange, wird Bezug genommen (vgl. Auflage A 3.12.1 sowie C 2.3.2.3, C 2.4.3, C 3.7.4.3.2, C 3.7.6 und C 3.7.8). Dabei ist es angemessen, eine Frist von fünf Jahren nach Verkehrsfreigabe des plangegegenständlichen Vorhabens zu setzen, in der die Rechte aus der Auflage A 3.12.1 geltend gemacht werden können. Den Betroffenen obliegt es, ihre Ansprüche im eigenen Interesse rechtzeitig geltend zu machen. Der Vorhabensträger hat ein berechtigtes Interesse daran, Entschädigungsleistungen in überschaubarer Zeit abzuwickeln (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 419).

3.8.1.2 Entzug von privatem Eigentum

3.8.1.2.1 Flächenverlust bzw. -inanspruchnahme

Bei Realisierung des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 im Abschnitt Fuchsberg – östlich Anschlussstelle Geiselwind werden zahlreiche Grundstücke verschiedener privater Eigentümer dauernd oder vorübergehend beansprucht. Im Einzelnen wird hierzu auf die Grunderwerbspläne (Unterlage 14.1) und die Grunderwerbsverzeichnisse (Unterlage 14.2) Bezug genommen. Die Auswirkungen der Baumaßnahme lassen sich nicht weiter durch eine schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o.ä. verringern.

Der Schutz des Eigentums ist mit diesen direkt auf den Entzug gerichteten Planfestsetzungen unmittelbar tangiert und deshalb als privater Belang in die zu treffende Abwägung im Planfeststellungsverfahren einzustellen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass das Privateigentum in diesem Zusammenhang vor Eingriffen überhaupt geschützt wäre. Vielmehr ist auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG der Abwä-

gung unterworfen. Das heißt, die Belange der Eigentümer können bei der Abwägung gegebenenfalls zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Es ist nicht zu verkennen, dass die dauerhafte oder vorübergehende Inanspruchnahme von Eigentumsflächen sowie gegebenenfalls von Pachtflächen in der Abwägung mit erheblichem Gewicht gegen die Planung zu Buche schlägt. Dennoch haben es die Betroffenen hinzunehmen, dass in der Gesamtabwägung aufgrund der Argumente, die für das Projekt sprechen, zugunsten des Bauvorhabens, das im öffentlichen Wohl steht, entschieden wird und sie gezwungen sind, gegen Entschädigung vorübergehend bzw. endgültig auf ihren Besitz oder ihr Eigentum bzw. die Bewirtschaftung von Pachtflächen zu verzichten, soweit es die mit diesem Beschluss festgestellten Planunterlagen vorsehen. Dies gilt sowohl für die Inanspruchnahme der Flächen für die Straßentrasse selbst als auch für landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen. Denn auch für Letztere besitzt der Vorhabensträger aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses grundsätzlich ein Enteignungsrecht (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, Az. 4 A 29.95, DVBl. 1997, 68; Gerichtsbescheid vom 10.09.1998, Az. 4 A 35.97, RdL 1999, 20; vgl. schon unter C 3.7.5.2.5.7).

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (§ 19 FStrG i.V.m. Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Vorhabensträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass der Belang der Grundstücksinanspruchnahme im Rahmen der Abwägung sehr schwer wiegt, jedoch nicht dazu führt, dass diesem Belang angesichts der überwiegenden Vorteile der Planung Vorrang eingeräumt wird.

3.8.1.2.2 Übernahme von Restflächen

Bei nur teilweiser Inanspruchnahme von Grundstücken kann es vorkommen, dass im Einzelfall unwirtschaftliche Restflächen im Eigentum des Betroffenen verbleiben.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit lediglich enteignungsrechtliche Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht.

Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzugs. Eine Anordnung der Übernahme der verbleibenden Restfläche des Grundstücks durch den Vorhabensträger im Planfeststellungsbeschluss kommt daher auch im Hinblick auf die Folgewirkungen nicht in Betracht (vgl. BVerwG, Urteil

vom 14.05.1992, Az. 4 C 9.89, UPR 1992, 346; BVerwG, Urteil vom 07.07.2004, Az. 9 A 21.03, BayVBl. 2005, 120). Auch diese Entscheidung ist gemäß § 19 FStrG i.V.m. Art. 6 Abs. 3 BayEG dem Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein.

3.8.1.2.3 Ersatzlandgestellung

Über die Frage der Ersatzlandgestellung für Flächenverluste hat die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich ebenfalls nicht zu entscheiden, da Art. 14 BayEG insoweit eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung enthält (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.03.1980, Az. 4 C 34.79, NJW 1981, 241, und Urteil vom 05.11.1997, Az. 11 A 54.96, UPR 1998, 149). Wird durch den Flächenentzug die betriebliche Existenz eines Eigentümers weder vernichtet noch gefährdet, kann sich die Planfeststellungsbehörde damit begnügen, diesen hinsichtlich seiner Forderung nach Ersatzland auf das nachfolgende Enteignungsverfahren zu verweisen (BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, Az. 4 A 18.98, NVwZ-RR 1999, 629). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde nach Billigkeitsgrundsätzen, also nach denselben Grundsätzen wie bei fachplanerischen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Allerdings ist diese enteignungsrechtliche Vorschrift so ausgestaltet, dass eine Enteignung selbst dann nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z.B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nrn. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann.

Bei möglichen Existenzgefährdungen hat die Frage von Ersatzland im Rahmen der Abwägung bei der Gewichtung des betreffenden privaten Belangs eine erhebliche Bedeutung. Aber auch hier ist zu beachten, dass die Planfeststellung noch nicht unmittelbar den Grundverlust bedeutet, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und letztlich auch erst dort zu lösen ist. Das Bereitstellen von Ersatzland ist eine besondere Art der enteignungsrechtlichen Entschädigung, die in der Planfeststellung auch unter dem Blickwinkel der Existenzgefährdung grundsätzlich nicht abschließend erörtert und beschieden werden muss (BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, 1154).

3.8.1.3 Sonstige (mittelbar eigentumsrelevante) Planfestsetzungen

3.8.1.3.1 Zufahrten, Umwege

In diesem Zusammenhang ist sowohl die Frage der Beeinträchtigung von Zufahrten zu den von diesem Vorhaben betroffenen Grundstücken ein bei der Abwägung zu berücksichtigender Belang als auch - gerade bei landwirtschaftlichen Betrieben - mögliche Nachteile durch die planbedingte Entstehung von Umwegen.

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen so weit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen. Die vorhabensbedingten Auswirkungen auf das (land- und forstwirtschaftliche) Wegenetz und die diesbezüglich erhobenen Forderungen sind unter C 3.7.3.3, C 3.7.8.2 und C 3.7.9 abgehandelt.

Zur Beurteilung der in Bezug auf Umwege bzw. Mehrwege zu prüfenden Ansprüche ist zunächst festzustellen, dass die Planfeststellungsbehörde nach Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG entsprechende Auflagen dann zu erteilen hat, wenn diese zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Grundsätzlich gibt es jedoch keinen Rechtsanspruch auf den unveränderten Bestand öffentlicher Straßen und Wege. Betroffenen, die vorhabensbedingt größere Umwege in Kauf nehmen müssen, steht insofern kein Rechtsanspruch auf Abhilfe oder Entschädigung zu (vgl. Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG). § 8 a FStrG garantiert nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Allerdings sind Anliegerinteressen auch unterhalb der Schwelle des § 8 a FStrG, sofern sie nicht als geringfügig ausnahmsweise außer Betracht zu bleiben haben, in die Abwägung einzustellen; sie können jedoch durch überwiegende Gemeinwohlbelange zurückgedrängt werden (BVerwG, Beschluss vom 11.05.1999, Az. 4 VR 7.99, BayVBl. 1999, 634).

Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht i.S.d. Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), sodass diesbezügliche Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht zu treffen sind.

Im Übrigen sieht die verfahrensgegenständliche Planung ausreichende Querungsmöglichkeiten, Parallel- oder Ersatzwege vor. Mögliche Nachteile durch Umwege werden hierdurch von vornherein gering und im zumutbaren Rahmen gehalten. Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Durch die unter A 3.7.1 bis A 3.7.5 angeordneten Nebenbestimmungen ist die Erschließung der Grundstücke generell sichergestellt und zudem gewährleistet, dass die vom Vorhaben betroffenen Grundstücke vor allem auch während der Bauzeit eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Straßen- und Wegenetz erhalten. Im Einzelfall dennoch entstehende Um- bzw. Mehrwege sind mit Blick auf individuell unterschiedlich gewünschte oder bevorzugte Wegebeziehungen unvermeidbar und schlagen auch zulasten des

Vorhabens zu Buche, ohne jedoch die für das Vorhaben sprechenden Belange zu überwiegen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass durch den verfahrensgegenständlichen Ausbau der BAB A 3 keine wesentlich nachteilige Veränderung zur jetzt schon bestehenden Situation eintritt.

Die noch verbleibenden Bewirtschaftungerschwernisse werden daher zulasten der Baumaßnahme in die Abwägung eingestellt. Diese Gesichtspunkte entwickeln jedoch kein Gewicht, das die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage stellen könnte.

3.8.1.3.2 Nachteile durch Bauwerke und Bepflanzung für Nachbargrundstücke

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A 3.12.2 klargestellt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt nicht nur für Bauwerke, sondern auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

Die Straßenbepflanzung gehört gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 3 FStrG zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich.

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayer. Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB gelten nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt (Art. 50 Abs. 1 AGBGB). Eine Entschädigung kommt erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht (§ 8 a Abs. 7 FStrG). Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar, solange sie sich im Rahmen des Zumutbaren bewegt (Art. 74 Abs. 2 S. 2 BayVwVfG). Mangels anderer Maßstäbe kommt es auf die Umstände des Einzelfalles an. Die Grenze der Zumutbarkeit dürfte erst erreicht sein, wenn sich etwa durch die Verschattung die Besonnung eines Wohnhauses in den sonnenarmen Wintermonaten um mehr als 20 % bis 30 % vermindert (BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 4.04, DVBl. 2005, 914, sowie <juris> PraxisReport 18/2005 vom 29.08.2005, Anm. 2; vgl. im Einzelnen Zeitler, BayStrWG, Rdnr. 52 ff. zu Art. 17 und Rdnr. 1 ff. und 12 ff. zu Art. 30).

3.8.1.3.3 Grundwasserverhältnisse

Ungeachtet dessen, dass das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg, Servicestelle Würzburg, in seiner Stellungnahme vom 30.12.2008 nicht auf entsprechende Gefährdungen hingewiesen hat, ist nicht völlig auszuschließen, dass die im Zuge des

Straßenbauvorhabens geänderten Geländeeinschnitte oder etwa die Errichtung der Unterführungen zu Veränderungen der Grundwasserverhältnisse führen können. Dies kann zur Folge haben, dass Nachbargrundstücken möglicherweise weniger Grundwasser zufließt, der Grundwasserhorizont weiter absinkt oder Hausbrunnen spürbar beeinträchtigt werden. Straßendämme hingegen können zu Aufstauungen o.ä. führen.

Das Vorhaben nimmt nach dem derzeitigen Kenntnisstand die wirtschaftlich vertretbare Rücksicht (§ 4 Abs. 1 S. 2 WHG) auf derartige Interessen. Mit einem Versiegen oder einer wesentlichen Beeinträchtigung von Wasserversorgungsanlagen oder erheblichen Auswirkungen auf die Nutzbarkeit von Grundstücken ist nicht zu rechnen.

Ein rechtlicher Schutz gegen diese Auswirkungen besteht über das Rücksichtnahmegebot. Das öffentliche Wasserrecht vermittelt über §§ 4 und 8 WHG und Art. 18 BayWG eingeschränkte Berücksichtigungspflichten, weil das Grundwasser keinen eigentumsrechtlichen Schutz genießt (§ 1a Abs. 4 WHG). Auch erlaubnisfreie Benutzungen (§ 33 WHG) vermitteln kein Recht auf Zufluss von Wasser bestimmter Menge oder Güte.

Durch eine vertretbare Änderung der Straßenbaukonzeption könnten etwaige Veränderungen der Grundwasserverhältnisse auch nicht mit letzter Sicherheit ausgeschlossen werden.

Ergänzend wird auf die Ausführungen zum Gewässerschutz unter C 3.7.7 dieses Beschlusses verwiesen.

3.8.1.4 Abwägung

Insgesamt sind die angesprochenen privaten Belange - vor allem aber der private Belang des Eigentumsschutzes, der durch die Flächeninanspruchnahme unmittelbar und erheblich beeinträchtigt wird - mit sehr hohem Gewicht auf Seiten der gegen das Vorhaben streitenden Belange in die Abwägung einzustellen, ohne jedoch angesichts der überwiegenden für das Vorhaben sprechenden Belange die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage zu stellen.

3.8.2 Einzelne Einwendungen

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet über die Einwendungen (und die gegebenenfalls dazu gestellten Anträge) derer, deren Belange durch das Vorhaben berührt werden und über die bei der Erörterung keine Einigung erzielt worden ist. Dies bedeutet jedoch nicht, dass über jede einzelne Einwendung im Tenor des Planfeststellungsbeschlusses gesondert und mit konkreter Bezeichnung des Einwendungsführers ausdrücklich und förmlich entschieden werden muss.

Soweit sich die erhobenen Einwendungen mit Fragen beschäftigen, die bereits an anderer Stelle des Planfeststellungsbeschlusses, etwa bei der Umweltverträglich-

keitsprüfung, bei der Planrechtfertigung oder bei den öffentlichen Belangen, die in die Abwägung eingestellt wurden, abgehandelt worden sind, kann im Rahmen der Behandlung der jeweiligen Einwendungen im Wesentlichen auf die dortigen Ausführungen Bezug genommen werden.

Weiterhin wird hinsichtlich der Einzelheiten des Vorbringens der Einwendungsführer auf die Einwendungsschreiben und die Erwiderungen des Vorhabensträgers sowie den sonst geführten Schriftwechsel ergänzend Bezug genommen.

Die von privater Seite erhobenen Einwendungen werden aus Datenschutzgründen in anonymisierter Form - und einer individuell vergebenen Einwendungsnummer - abgehandelt. Die Einwendungsführer bzw. ihre Vertreter werden über die ihnen zugewiesene Nummer, unter der ihr Vorbringen behandelt wird, rechtzeitig schriftlich benachrichtigt.

Das Einwendungsvorbringen, das sich auf die Inanspruchnahme kommunalen Eigentums bezieht, ist im Zusammenhang mit der Behandlung der Belange der Gemeinden bereits unter C 3.7.15 dieses Beschlusses behandelt und in die Abwägung eingestellt. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf die dortigen Ausführungen Bezug genommen.

Das Vorbringen der nach Art. 73 Abs. 2 BayVwVfG angehörten Behörden bzw. Träger öffentlicher Belange und der Vereinigungen i.S.d. § 17 a Nr. 2 FStrG wird in der Sache, soweit geboten, bereits bei der Zusammenstellung der abwägungserheblichen öffentlichen Belange im jeweiligen systematischen Zusammenhang berücksichtigt und gegebenenfalls dort näher behandelt.

3.8.2.1

Einwendung Nr. 1 "Gleichförmige Einwendung der Langenberger Bürger gegen das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der BAB A 3 zwischen Kilometer 325+655 bis 332+200"

Mit Schreiben vom 22.12.2008 übermittelte der Vertreter der Liste "Gleichförmige Einwendung der Langenberger Bürger gegen das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der BAB A 3 zwischen km 325+655 bis km 332+200" Einwendungen gegen das verfahrensgegenständliche Vorhaben. Im Einwendungsschreiben ist eine Unterschriftenliste beigefügt, die von 66 im Ortsteil Langenberg der Gemeinde Geiselwind ansässigen Personen unterschrieben wurde, von denen sich einige darüber hinaus auch mit Einzeleinwendungen an die Planfeststellungsbehörde wandten (vgl. diesbezüglich die entsprechenden Einwendungen unter C 3.8.2).

Zur Begründung wird im Einwendungsschreiben ausgeführt, dass die Unterzeichner der Unterschriftenliste als Eigentümer, Mieter oder Bewohner eines Grundstücks oder einer Wohnung in einem vom Ausbau der BAB A 3 betroffenen Wohn- oder Mischgebiet unzumutbaren Lärmbelastungen bereits durch den Verkehrslärm der bestehenden Autobahn ausgesetzt seien. Durch den Ausbau der Autobahn auf

sechs Fahrstreifen würden sie durch Verkehr und Lärm weiterhin erheblichen und inakzeptablen Lärmbelastungen ausgesetzt werden. Dies würde ihr Eigentum, ihre Lebensqualität und ihre Gesundheit über die bestehenden unzumutbaren Verhältnisse hinaus erheblich beeinträchtigen. Im Einwendungsschreiben vom 22.12.2008 wurde moniert, dass eine Lärmschutzwand auf der südlichen Seite der BAB A 3 nur von km 328+915 bis km 329+555 vorgesehen sei. Aufgrund der örtlichen Topografie und der Lage Langenbergs am Außenbogen der BAB A 3 (der nicht durch die geplante Lärmschutzeinrichtung erfasst werde) werde sich der Lärm weiterhin von der Autobahn in den Ort hinein ausbreiten. Dies werde durch die in der Berechnung zugrunde gelegte Mitwindbedingung wegen der komplexen Topografie und der herrschenden Reflexionsbedingungen nicht ausreichend abgebildet. Speziell in diesem offenen Bereich ziehe der ganze aus östlicher Richtung kommende Lärm und der reflektierende Lärm von der nördlichen Lärmschutzeinrichtung (gegenüberliegende Seite) in den Ort Langenberg.

Zudem sei der in der Planfeststellung berücksichtigte lärmindernde Asphalt in die Berechnung der Immissionsgrenzwerte mit -2 dB(A) eingeflossen. Für diesen Fahrbelag lägen bezüglich der lärmindernden Wirkung keine Langzeiterfahrungsdaten vor. Da die Langzeitwirkung nicht nachgewiesen werden könne, sei ein Bezug auf diese Werte in der Immissionsgrenzwertberechnung nicht möglich.

Die Einwendungsführer forderten daher in ihrem Schreiben vom 22.12.2008, die Lärmschutzeinrichtung vom jetzt vorgesehenen Ende bis auf Höhe Scheinfelder Straße (Bau-km 329+975) zu verlängern. Die Lärmschutzeinrichtung müsse die gleiche Höhe wie auf der Nordseite der BAB A 3 aufweisen. Dies sei im Planfeststellungsbeschluss festzuschreiben. Die Einwendungsführer baten darum, die derzeitige Planung unter Berücksichtigung der aufgeführten Punkte anzupassen.

Der Vorhabensträger entgegnete dem mit Schreiben vom 23.04.2009 zutreffend, dass der Korrekturwert für die Straßenoberfläche von -2 dB(A) bereits im ARS 14/1991 des BMV (jetzt BMVBS) enthalten ist. Hinsichtlich der Forderung nach einer Verlängerung des Lärmschutzes bis Bau-km 329+975 (Scheinfelder Straße) legte der Vorhabensträger plausibel dar, dass die geplanten Lärmschutzmaßnahmen den geltenden gesetzlichen Anforderungen entsprechen und die Ortsteile Langenberg und Geiselwind schützen. Alle die Lärmberechnung beeinflussenden und den geltenden Richtlinien entsprechenden Randbedingungen wurden bei der Planung berücksichtigt. Hierzu gehören auch die topografische Lage der Ortsteile zur Autobahn und die Mitwindsituation. Eine besondere Situation ist daher nicht erkennbar und darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht vertretbar. Der Vorhabensträger legte weiterhin nachvollziehbar dar, dass eine weitere Verlängerung des Lärmschutzes Langenberg südlich der BAB A 3 bis zur Scheinfelder Straße aufgrund der Lage des Ortes zur Autobahn keine wesentliche Entlastung für die Wohngebiete bringt und daher ausscheidet. Ein (nahezu) aktiver Vollschutz beider Ortslagen durch einen offenporigen Belag ist untersucht worden und scheidet aus wirtschaftlichen Gründen aus. Der Vorhabensträger verwies diesbezüglich auf Unterlage 11, Ziffer 3.4. Kostenneutrale alternative Konzepte mit reduzierten Wandhö-

hen und Einsatz von offenporigen Belägen seien vor Ort abgelehnt worden. Nach überzeugender Einschätzung des Vorhabensträgers sind im Ergebnis mit den geplanten bis zu 9 m hohen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen die baulichen Möglichkeiten ausgereizt. Das wirtschaftlich Vertretbare und den gesetzlichen Bestimmungen entsprechende Optimum des Lärmschutzes für die Ortslagen von Geiselwind ist gewährleistet. Dies ist auch vom LfU in seiner Stellungnahme vom 29.01.2009 bestätigt worden. Danach ist anzuerkennen, dass tags ein aktiver Vollschutz bereits gegeben ist. Für die Einhaltung der Nachtwerte kann weitergehender aktiver Lärmschutz wegen der geringen Wirkung und der hohen Kosten nicht mehr als wirtschaftlich angesehen werden. Der "Vollschutz" zur Nachtzeit wird letztlich durch passive Lärmschutzmaßnahmen erreicht.

Auf Anfrage der Planfeststellungsbehörde nahm das Bayerische LfU mit E-Mail vom 20.05.2009 zur Einwendung Nr. 1 Stellung und teilte zutreffend mit, dass durch den Anbau von Fahrstreifen an die bestehende A 3 die Ausbaumaßnahme wie ein Neubau zu betrachten ist, d.h. die bestehende Lärmbelastung werde ignoriert. Beim Neubau sind die nach Gebietskategorien abgestuften Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV einzuhalten. Vorrangig kommen dabei aktive Schallschutzmaßnahmen in Betracht. Bei Bemessung der Schallschutzmaßnahmen ist das Verhältnismäßigkeitsgebot zu beachten. Die für Langenberg geplanten Schallschutzanlagen haben eine Abschirmhöhe von bis zu 9 m über der Fahrbahn und sind so bemessen, dass tagsüber der Immissionsgrenzwert für Mischgebiete eingehalten wird. Nachts wird der Immissionsgrenzwert im Bereich des 1. Obergeschosses um bis zu 1,7 dB(A) überschritten. Aber auch bei einer Erhöhung der Lärmschutzanlage um 1 m werden sich lediglich Verbesserungen um 0,5 dB(A) ergeben. Hinsichtlich ihrer Höhe und ihrer Länge erschienen daher die vorgesehenen Schallschutzanlagen schalltechnisch optimiert. Damit nachts an allen Gebäuden die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können, sind unverhältnismäßig hohe Schallschirme erforderlich.

Im Erörterungstermin wiederholte der Vertreter der Unterschriftenliste das schriftliche Vorbringen (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 7 f.). Im Einzelnen führte er aus, dass seiner Auffassung nach das Lärmschutzgutachten nicht der Realität entspreche. Bei Ostwind, Windstille und in klaren Nächten sei Langenberg ganz besonders betroffen, die ersten Häuser von Langenberg auch bei Westwind. Er fordere daher eine Verlängerung des Lärmschutzes auf Langenberger Seite bis hin zur Scheinfelder Straße, sodass dieser dann genauso lang sei wie der Lärmschutz auf Geiselwinder Seite. Da der Außenbogen der neuen Trasse außerhalb des Lärmschutzes liege, werde der Lärm dadurch kanalisiert und von der Nordseite reflektiert. Auch die Feinstaubbelastung stelle für ihn ein Problem dar. Das Berechnungsverfahren verstehe er nicht, und er sehe die Windrichtungen Ost und West nicht berücksichtigt. Die Baukosten könnten seiner Auffassung nach keine Rolle spielen. Die Langenberger Bürger seien seiner Auffassung nach durchaus 500.000 Euro oder 1 Mio. Euro wert, zumal der Freistaat Bayern an anderer Stelle auch Milliarden in Banken stecke, um diese zu retten. Seiner Auffassung nach mache Lärm krank, was auch für den Feinstaub gelte. Er sehe die Langenberger Bür-

ger ungerecht behandelt. Werde der Lärmschutz auf Langenberger Seite nicht seiner Forderung entsprechend verlängert, so sehe er die Langenberger als politische und bürokratische Opfer des Lärmschutzes.

Der Vorhabensträger wies im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 7 f.) darauf zu Recht hin, dass für Geiselwind und Langenberg unterschiedliche Situationen vorliegen. Eine Verlängerung des Lärmschutzwalles auf Langenberger Seite gen Westen ist deshalb nicht erforderlich, weil der dort befindliche Höhenrücken bereits die Funktion eines Lärmschutzwalles übernimmt. Eine Verlängerung in Richtung der Scheinfelder Straße führt zu keiner Verbesserung der Lärmsituation in Langenberg. Allenfalls kann eine Verlängerung der Lärmschutzwand bis zur Scheinfelder Straße das subjektive Empfinden verbessern, da man dann das Gefühl habe, was man nicht sehe, könne man auch nicht hören. Für Langenberg wird nach den überzeugenden Ausführungen des Vorhabensträgers nahezu ein Vollschutz erreicht werde, da lediglich drei Gebäude noch eine geringfügige Nachtwertüberschreitung aufweisen. Geringfügig bedeutet in diesem Zusammenhang unter 3 dB(A), was auch gleichzeitig die Hörbarkeitsschwelle darstellt. Seiner zustimmungswürdigen Auffassung nach ist für Langenberg das Optimum herausgeholt. Auch bei einer Verlängerung der Lärmschutzwand auf Langenberger Seite bleibt es nach den plausiblen Darlegungen des Vorhabensträgers bei den drei Nachtwertüberschreitungen. Dies gilt jedenfalls für den Stand des Vorwurfes, der jedoch keine gebäudescharfe Betrachtung zum Gegenstand hatte. Außerdem legte der Vorhabensträger zutreffend dar, dass das Rechenverfahren immer von einer so genannten Mitwindsituation ausgeht. Des Weiteren liegt nach überzeugender Einschätzung des Vorhabensträgers auch keine Ungleichbehandlung von Langenberg im Vergleich zu Geiselwind vor, da man berücksichtigen muss, dass Langenberg drei Überschreitungen aufweist, während es in Geiselwind rund 60 sind. Hinsichtlich des Feinstaubes verwies der Vorhabensträger auf die Berechnungen in Unterlage 11 der Planfeststellungsunterlagen. Auch in Langenberg sind die entsprechenden Grenzwerte der 22. BImSchV eingehalten.

Außerdem erkundigte sich der Vertreter der Unterschriftenliste im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 21 f.) nach den Langenbergern mit Anspruch auf passivem Lärmschutz. Er äußerte die Auffassung, dass er als Einwendungsführer Nr. 46 durch den Lärm wahrscheinlich mehr belastet sei als jemand, dem Anspruch auf passiven Lärmschutz zustünde. Der Vorhabensträger habe ihm mitgeteilt, er habe keinen Anspruch auf passiven Lärmschutz, und das, obwohl er bei geschlossenem Fenster nach einer eigenen Messung einen Lärmpegel von 63 dB(A) festgestellt habe. Dies habe er an einem Sonntagnachmittag bei reinem Pkw-Verkehr gemessen. Am Tag habe er sogar zu anderer Zeit über 70 dB(A) gemessen. Er lasse sich mit einer solchen Berechnung nicht abspeisen. Vonseiten der Langenberger Bürger bestünde kein Einverständnis zu den angegebenen Immissionswerten und sie behielten sich rechtliche Schritte vor.

Der Vorhabensträger verwies im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 21 f.) bezüglich der Personen mit Anspruch auf

passiven Lärmschutz auf Unterlage 11 der Planfeststellungsunterlagen. Er erläuterte zutreffend nochmals, dass nur durch eine Berechnung möglich ist, die Werte für das Prognosejahr 2020 zu ermitteln, da diese zukünftigen Zustände heute freilich nicht gemessen werden können. Am Anwesen des Vertreters der Unterschriftenliste sind keine Grenzwertüberschreitungen zu verzeichnen seien, so dass kein Anspruch auf passiven Lärmschutz bestehe.

Im Nachgang des Erörterungstermins wurde das Bayerische LfU nochmals gebeten zu einzelnen Fragen des Lärmschutzes, die im Erörterungstermin diskutiert wurden, Stellung zu nehmen. In seinem Schreiben vom 03.07.2009 legte dann das LfU unter anderem überzeugend dar, dass eine Modifizierung der Lärmschutzanlagen (z.B. in Form einer Verlängerung auf der Langenberger Seite) nicht angezeigt ist und dass die topografische, geografische und meteorologische Lage bei der Berechnung der Immissionswerte entsprechend den gesetzlichen Vorhaben berücksichtigt wurden. Bezüglich der Einzelheiten sei ausdrücklich auf C 3.7.4.2.3 verwiesen.

Außerdem sei hinsichtlich sämtlicher Fragen des Immissionsschutzes ausdrücklich ergänzend auf die Ausführungen unter C 3.7.4 (insbesondere C 3.7.4.2.3) sowie auch C 2.4.1.1 und C 3.8.1.1 Bezug genommen. An dieser Stelle sei nur nochmals erwähnt, dass das Bayerische LfU in seinem Schreiben vom 29.01.2009 das Lärmschutzkonzept als ausgereift erachtet und in seiner E-Mail vom 20.05.2009 die vorgesehenen Schallschutzanlagen hinsichtlich ihrer Höhe und Länge als schalltechnisch optimiert betrachtet hat. Für die Planfeststellungsbehörde besteht daher auch kein Grund am Lärmschutzkonzept sowie an den schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers oder der diesen zugrundeliegenden Verkehrsprognose zu zweifeln (siehe hierzu auch C 3.7.4.2.3).

Insgesamt sind die Einwendungen daher zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt haben.

3.8.2.2

Einwendung Nr. 2

Mit Einwendungsschreiben vom 18.12.2008 wandten sich mehrere Bewohner des Geiselwinder Ortsteiles Gräfenneuses gegen das plangegenständliche Vorhaben. So trugen sie Bedenken gegen die im Lärmschutzgutachten erfolgte Einstufung ihrer Anwesen außerhalb des Lärmschutzbereiches von 54 dB(A) vor. Für die Einwendungsführer sei es nicht nachvollziehbar, dass ihre Anwesen in einem reinen Wohngebiet nicht dem Lärmschutzbereich mit Grenzwertüberschreitung zugeordnet worden seien, da bereits unter den derzeitigen Verhältnissen längerfristige Messungen auf ihren Grundstücken mit durchschnittlich ca. 60 dB(A) eine höhere Belastung ergeben hätten als z.B. bei den Messpunkten GN05 und GN06 festgestellt worden war. Die Einwendungsführer stellten die Frage, warum man keinen Messpunkt in der Höhenlage an ihren Grundstücken setze. Schallausbreitung und Schallreflexion seien nicht nur rein entfernungsmaßig zu beurteilen, sondern würden u.a. auch wesentlich von topografischen und meteorologischen Gegebenheiten mitbestimmt.

Durch die Höhen- und Hanglage sowie in den Hauptwindrichtungen gegenüber der Lärmquelle und in einem reinen Wohngebiet würden sie zukünftig noch einer wesentlich höheren Lärmbelastung ausgesetzt sein. Die Einwendungsführer bezweifelten ausdrücklich, dass in den Gutachten bereits die beiden Großparkplätze eingerechnet seien. Nach der gegenwärtigen Einstufung noch außerhalb der 49 dB(A)-Zone sei für die Einwendungsführer fraglich, ob überhaupt jemals reale Messungen vor Ort stattgefunden hätten oder warum zum Nachteil von betroffenen Steuerzahlern offensichtlich geschätzte Theoriewerte höher als reale Messwerte gewichtet würden.

Weiterhin wandten sich die Einwendungsführer gegen die Errichtung zweier Großparkplätze in Höhe Gräfenneuses. Für die Einwendungsführer sei es schwer zu verstehen, dass ein auch für Lkw projektierte Großparkplatz ausgerechnet in einem Tal liegen müsse, dessen Bewohner bereits jetzt unter der erheblichen Lärm- und Schadstoffbelastung leiden würden. Die Einwendungsführer stellten die Frage, warum man nicht auf Streckenabschnitte ohne derartig exponierte Lage und Besiedelung zurückgreife. Wenn schon in unmittelbarer Nähe von großen Rastanlagen (Haidt, Wiesentheid, Geiselwind, Schlüsselfeld und Steigerwald) überhaupt derartiges konzeptioniert werden sollte, würde sich nach Einschätzung der Einwendungsführer der Bereich um die Rastanlage Steigerwald und weiter in östlicher Richtung sowohl durch die fehlende Besiedelung als auch durch die dortige Höhenlage wesentlich besser anbieten.

Die Einwendungsführer legten weiterhin dar, dass sie durch das Bauvorhaben eine erhebliche Verschlechterung ihrer Lebensqualität mit den dadurch verursachten gesundheitlichen Belastungen sowie eine weitere Wertminderung ihrer Anwesen erwarten. An ihrem Wohnort, der in ca. 900 m Entfernung von der A 3 liege, seien die Einwendungsführer bereits jetzt durch ihre Hanglage über dem Autobahnniveau sehr stark der Lärmentwicklung ausgesetzt. Als Ursachen für ihre Lärmbelastung nannten die Einwendungsführer ausdrücklich die Hanglage ca. 20 Höhenmeter über dem Autobahnniveau, verstärkte Lärmbelästigung bei häufigen südöstlichen bzw. südwestlichen Windrichtungen, südliche Autobahnbegrenzung als bewaldeter höherer Hang (Reflexion), erhebliche Zunahme des Verkehrsaufkommens seit ihrer Bauzeit und verstärkte Motorgeräusche durch Fahrbahnsteigungen in beiden Richtungen.

Weiterhin legten die Einwendungsführer ihre Befürchtungen hinsichtlich der Situation nach dem geplanten Ausbau dar, für die sie eine unzumutbare Steigerung der Lärmbelastung erwarten. Dies sei ihrer Einschätzung nach bedingt durch höhere Geschwindigkeiten nach dem dreispurigen Ausbau, bei östlichen Windrichtungen durch Lärmschutzmaßnahmen bei Geiselwind, Steigerung des Verkehrsaufkommens durch attraktivere Verkehrsverhältnisse (Route wird durch mögliche höhere Reisegeschwindigkeit interessanter) und geplante Großparkplätze. Insbesondere hinsichtlich der Großparkplätze sei nach Einschätzung der Einwendungsführer zu befürchten, dass sich hier eine zusätzliche Lärmentwicklung beim Einfahren und Parken, durch das Ausfahren und Einfädeln in den Verkehr Richtung Norden an der

Steigung, die Konzeption und Nutzung des Parkplatzes vor allem als Lkw-Parkplatz und durch nicht abgeschaltete Motoren und Kühlaggregate ergeben werde.

Zusammenfassend forderten die Einwendungsführer daher, dass ihre Anwesen in die Schutzzone mit Grenzwertüberschreitung zugeordnet werden. Sollte dies aus formalen Gründen nicht möglich sein, sei wenigstens eine Anerkennung als Härtefall für eine Bezuschussung von Lärmschutzfenstern auszusprechen. Weiterhin forderten sie die Verwendung eines lärmindernden Fahrbahnbelages, eine Lärmreduzierung durch Geschwindigkeitsbegrenzung, eine Schaffung eines möglichst effizienten Lärmschutzwalles und die Verlegung der Parkplätze an nicht so exponierte Stellen, z.B. östlich der Anschlussstelle Schlüsselfeld vor/nach der Rastanlage Steigerwald. An der vorgeschlagenen Stelle für die Parkplätze sei nach Einschätzung der Einwendungsführer die Autobahn höher gelegen, sodass hier ein niedriger Lärmschutzwall zum Einsatz kommen könnte, soweit dieser überhaupt erforderlich sei. Abschließend baten die Einwendungsführer, ihre Einwendungen einer gründlichen Überprüfung zu unterziehen, die sich nicht ausschließlich an sog. Sachzwängen orientiere, sondern sich wenigstens der Erhaltung ihrer bereits eingeschränkten Lebensqualität verpflichtet fühle. Sicher könne dabei schon das Bemühen, sich einmal in die Situation von Betroffenen hineinzusetzen, einen für sie positiven Ausgang anbahnen.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf in seinem Schreiben vom 30.04.2009 zutreffend, dass für die von den Einwendungsführern bewohnten Gebäude im Abstand von ca. 900 m zur Straßenachse sich ein Lärmpegel von 50,8/48,2 dB(A) errechnet, der die Grenzwerte von 59/49 dB(A) für allgemeine Wohngebiete nicht übersteigt. Die zulässigen Immissionspegel werden durch die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen am Wohnort der Einwendungsführer eingehalten. Dementsprechend bestehen keine weiteren Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen. Aufgrund der 16. BImSchV muss der Beurteilungspegel am Immissionsort mit dem Verfahren nach RLS-90 berechnet werden. Dies ist ein an Messungen geeichtes Verfahren, das untrennbar mit den gesetzlichen Grenzwerten verknüpft ist. Nur damit kann für die Prognosebelastung für das Jahr 2020 und vor allem mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen ein Immissionswert für jedes Haus, jede Gebäudefront und für jede Etage ermittelt werden. Sämtliche die Berechnung beeinflussenden baulichen und topografischen Randbedingungen (darunter die Lage der Fahrbahnen und der PWC-Anlage zu den Immissionsorten, das Gelände, Steigungsstrecke, Abschirmungen und Reflexionen sowie die Windrichtung zu den Immissionsorten etc.) wurden berücksichtigt. Hinsichtlich der Einzelheiten verwies der Vorhabensträger auf Unterlage 11.1, Ziffer 2.3 der Planunterlagen. Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen entsprechen nach zustimmungswürdiger Einschätzung des Vorhabensträgers den geltenden gesetzlichen Anforderungen.

Im Hinblick auf die Einwendung bezüglich der PWC-Anlagen legte der Vorhabensträger überzeugend dar, dass im Zuge der Autobahnen in Deutschland ein erheblicher Bedarf an Lkw-Stellplätzen besteht, so auch an der A 3. Nach dem PWC-Standortkonzept sind Anlagen in einem Abstand von ca. 15 km vorzusehen. Die be-

nachbarten Anlagen haben einen Abstand von 24 km. Der geplante Standort befindet sich recht genau in der Mitte und erfüllt vor allem die Kriterien, die im Erläuterungsbericht auf Seite 37 genannt sind, von allen untersuchten Alternativstandorten am besten. Eine gesundheitserhebliche Lärm- und Schadstoffbelastung ist nach den objektiven Berechnungen, die Teil der Planfeststellungsunterlagen sind, bei dem großen Abstand auszuschließen. Im Übrigen ist ein lärmindernder Belag, so wie er von den Einwendungsführern, gefordert wurde, in der Planung bereits vorgesehen. Die von den Einwendungsführern aufgeführten lärmbeeinflussenden Faktoren sind in der Berechnung bereits berücksichtigt. Das Bayerische LfU hat die Korrektheit bestätigt.

Hinsichtlich der Verkehrsentwicklung erläuterte der Vorhabensträger nachvollziehbar, dass im Jahr 2007 eine projektbezogene Verkehrsprognose erstellt wurde, die auf der Entwicklung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs bis zum Jahr 2005, den Auswertungen der Dauerzählstellen bis zum Jahr 2006 sowie einer umfangreichen Anschlussstellenzählung ebenfalls im Jahr 2006 basiert. Sie berücksichtigt u.a. neben den Effekten aus der EU-Osterweiterung und den geplanten Infrastrukturmaßnahmen in Nordbayern auch die bereits 2006 erfolgte teilweise Rückkehr der Maut-Flüchtlinge. Im Ergebnis wird eine Zunahme des Schwerverkehrs, bezogen auf den Gesamtverkehr, um 30 % prognostiziert. An der Korrektheit der Prognose bestehen keine Zweifel. Die für die Lärmberechnung maßgebenden Daten wurden dieser Prognose entnommen und sind in Unterlage 11 dargestellt.

Soweit die Forderungen der Einwendungsführer nicht bereits berücksichtigt wurden, hielt der Vorhabensträger diese zu Recht für nicht begründet. Nach Einschätzung des Vorhabensträgers werden im plangegegenständlichen Abschnitt Fuchsberg bis östlich Geiselwind allen Betroffenen der lärmindernde Belag und vielen auch die aktiven Lärmschirme nützen. Bei geringfügigen Überschreitungen, die wirtschaftlich nicht durch aktive Maßnahmen vermieden werden können, wird passiver Lärmschutz gewährt, sodass am Ende der gesetzlich vorgegebene (Voll-)Schutz erreicht wird. Daneben wird die Entwässerung umweltfreundlich umgestaltet. Die Maßnahme dient somit gerade der angesprochenen Lebensqualität.

Auf Anfrage der Planfeststellungsbehörde nahm das Bayerische LfU mit E-Mail vom 20.05.2009 zur Einwendung Nr. 2 Stellung und teilte mit, dass an den Immissionsorten der Einwendung kein Anspruch auf Schallschutz bestehe. Die Immissionsorte liegen in einer Entfernung von ca. 900 m zur A 3 und in einem Mischgebiet. Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete sind nach den überzeugenden Ausführungen des LfU nicht überschritten. Die vom Einwender geforderten Schallpegelmessungen würden lediglich Zufallsergebnisse mit momentaner Verkehrsstärke und aktuellen Witterungseinflüssen liefern. Zur Ermittlung der Beurteilungspegel schreibt der Gesetzgeber ein bestimmtes Berechnungsverfahren mit prognostizierten Verkehrsmengen vor. Das Berechnungsverfahren nach RLS-90 beruht auf Jahresmittelwerten. Das LfU hielt der vom Einwender vorgebrachten besonderen Betroffenheit durch Witterungseinflüsse und erhöhter Motorgeräusche infolge Steigung sowie durch die Höhenlage zur A 3 entgegen, dass der Einfluss der

Steigung als auch eine ganzjährige Mitwindsituation von 3 m/s und einem digitalen Geländemodell zur Berücksichtigung der Orografie als Ausgangsbasis in den Berechnungen berücksichtigt wurden. Die befürchtete Lärmentwicklung durch die geplanten Parkplätze erachtet das LfU zu Recht infolge der Entfernung von über 600 m für unbegründet. Zudem werden die Parkplatzgeräusche von den dominanten Verkehrsgeräuschen der näher gelegenen A 3 überdeckt.

Hinsichtlich sämtlicher Fragen des Immissionsschutzes sei ausdrücklich ergänzend auf die Ausführungen unter C 3.7.4 (insbesondere C 3.7.4.2.3) sowie auch C 2.4.1.1 und C 3.8.1.1 Bezug genommen. An dieser Stelle sei nur nochmals erwähnt, dass das Bayerische LfU in seinem Schreiben vom 29.01.2009 das Lärmschutzkonzept als ausgereift erachtet und in seiner E-Mail vom 20.05.2009 die vorgesehenen Schallschutzanlagen hinsichtlich ihrer Höhe und Länge als schalltechnisch optimiert betrachtet hat. Für die Planfeststellungsbehörde besteht daher auch kein Grund am Lärmschutzkonzept sowie an den schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers oder der diesen zugrundeliegenden Verkehrsprognose zu zweifeln (siehe hierzu auch C 3.7.4.2.3).

Nach alledem sind die Einwendungen daher zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt haben.

3.8.2.3

Einwendung Nr. 3

Der Einwendungsführer 3 aus dem Ortsteil Langenberg trug in seinem Schreiben vom 28.12.2008 vor, dass der Ausbau der BAB A 3 ihn stark betreffe, da er sich z. Zt. häufig und nach Erreichen der Altersgrenze ständig auf dem Anwesen seiner Eltern in Langenberg aufhalte und dauerhaft mit Fahrzeugabgasen und Lärm der Autobahn belastet sei. Die Planung des Vorhabensträgers würde für Langenberg einen erheblich schlechteren Lärmschutz vorsehen als für die Bürger von Geiselwind, denn auf der Seite Geiselwinds beginne der Lärmschutz von Westen kommend gesehen viel früher vor der Wohnhausbebauung als der Lärmschutz auf Langenberger Seite von Osten kommend gesehen. Dies stelle eine klare Benachteiligung beim Lärmschutz dar und verstoße gegen Art. 3 des Grundgesetzes.

Nach Auffassung des Einwendungsführers sei zu klären, ob möglicherweise nicht korrekte Ausgangsdaten in die Emissions- und Immissionsberechnungen eingegangen seien. Seines Erachtens hätte sonst die jetzt vorgesehene Planung der Lärmschutzanlagen mit erheblich niedrigerem Lärmschutzniveau und mehrere hundert Meter völlig fehlendem Lärmschutz auf Langenberger Seite nicht zustande kommen können. Durch den zu kurzen Lärmschutz auf Langenberger Seite würde insbesondere bei Ostwind in Langenberg eine hohe Lärmbelastung auftreten. Bei Ostwind würde der Lärm am Ende des Lärmschutzbaues nach Langenberg hereinfluten. Für Geiselwind habe man für die vergleichbare Situation bei Westwind durch den weit nach Westen vor die Wohnhausbebauung reichenden Lärmschutzwall ein Einfluten des Lärms verhindert, obwohl die Entfernung von der Autobahn bis zur Wohnbebauung größer sei als auf Langenberger Seite. Die vielfach bereits seit Jahren ge-

machten Aussagen, dass bei einem sechsspurigen Ausbau der Autobahn ein guter Lärmschutz realisiert werde, würde daher bei Umsetzung der jetzigen Planung nur für die Seite Geiselwind gelten. Eine völlig zufriedenstellende Lösung sei bereits mehrfach von Langenberger Bürgern erbeten worden (Wall bis Scheinfelder Straße). Allerdings sollte diese Variante 1,85 Mio. Euro kosten. Der Einwendungsführer schlug daher als Kompromiss vor, den auf Langenberger Seite vorgesehenen Lärmschutzwall mit einer nur 6 m hohen Lärmschutzwand, die nicht mehr auf einem Wall stehe, sondern vertikal auf dem Niveau der Fahrbahn beginne, nur bis zum Auslaufen des Kurvenradiuses fortzusetzen.

Der Einwendungsführer legte weiterhin dar, dass nach ihm vorliegenden Informationen 100 m einer 4 m hohen modernen Lärmschutzwand ca. 100.000 Euro kosten würden. Würde man daher mit einer 300 m langen und 6 m hohen Lärmschutzwand verlängern, würden nach seiner Einschätzung Mehrkosten in Höhe von 0,3 bis 0,5 Mio. Euro anfallen. Bei einer Verlängerung um nur 200 m wären es entsprechend weniger. Er halte dies in Zeiten, in denen Finanzmittel in mindestens zweistelligem Milliardenbereich für die Sektoren Banken und Automobilindustrie ausgegeben würden, für einen für alle Beteiligten tragbaren Kompromiss. Die Maßnahme käme unmittelbar dem Gesundheitsschutz der Bewohner von Langenberg zugute und würde als Infrastrukturmaßnahme helfen, Arbeitsplätze zu sichern. Seiner Einschätzung nach würden die Kosten der Maßnahme aus den dargestellten Gründen nur einen Bruchteil der ansonsten benötigten 1,85 Mio. Euro betragen.

Falls auch diese Minimallösung abgelehnt werde, würde sich für den Einwendungsführer die Frage stellen, welchen Grund die Ablehnung der Lärmschutzverlängerung auf Langenberger Seite hätte. Würde die Autobahn beidseitig erweitert, so wären die Kosten für den Wall auf der Seite Geiselwinds höher und auf der Langenberger Seite niedriger. Für Langenberg würden sich daher jetzt die Nachteile ergeben, da die Autobahn näher an das Dorf gebaut werde und daher auch die erforderlichen Kosten für eine Walllösung auf dieser Seite höher wären als bei beidseitigem Ausbau. Nach Einschätzung des Einwendungsführers wäre auch eine Mischfinanzierung aus Bundes-, Landes- und auch einem Anteil aus Gemeindemitteln denkbar, um die vorgeschlagenen Lärmschutzwände umzusetzen. Falls es gewünscht werde, dass das Gewerbegebiet südlich der Autobahn von der Autobahn aus gesehen werden könne, wäre es nach Einschätzung des Einwendungsführers denkbar, auf einer begrenzten Länge Transparentmaterial zu verbauen. Im Fall der Errichtung einer nur ca. 200 m langen Lärmschutzwand würde sich dies aber wahrscheinlich erübrigen. Der Einwendungsführer verwies ergänzend auf die an der A 4 zwischen der Anschlussstelle an der Krefelder Straße und dem Parkplatz Toresberg in Richtung Aachener Kreuz in diesem Jahr errichtete 2,1 km lange, 4 m hohe und 2,1 Mio. Euro teure Lärmschutzwand hin, die gesetzlich nicht vorgeschrieben gewesen sein soll.

Der Vorhabensträger erwiderte hierauf in seinem Schreiben vom 23.04. plausibel zutreffend, dass trotz unterschiedlicher Topografie und Lage zur Autobahn auf Seiten des Ortsteils Langenberg (Hanglage) das gleiche Schutzniveau erreicht wird wie gegenüber im Hauptort Geiselwind. Die Tagwerte werden generell eingehalten.

Nachtwerte werden vereinzelt überschritten. In der Ortslage Langenberg werden bei 109 Einwohnern drei Immissionsorte verbleiben, die passiv geschützt werden sollen. Im größeren Hauptort Geiselwind bei 783 Einwohnern werden 59 Überschreitungen verbleiben. Eine Benachteiligung Langenbergs ist daher nicht erkennbar. Mit den vorgesehenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen mit Schirmhöhen bis zu 9 m sind die nach den geltenden Regelungen möglichen Lärmschutzmaßnahmen ausgeschöpft.

Weiterhin legte der Vorhabensträger überzeugend dar, dass die Verlängerung des Lärmschirmes im Bereich Langenberg bis zur Scheinfelder Straße nur einen verschwindend geringen Effekt auf die Immissionswerte in Langenberg hat. In Bezug zur Trasse liegt der Hauptort Geiselwind in einer langen Talsenke nördlich entlang der Autobahn. Der Ortsteil Langenberg hingegen liegt südlich der Trasse erhöht über der Autobahn. Bei der Berechnung des Lärmschutzes wurden alle hierfür relevanten Faktoren, darunter die ungünstige Windsituation und die topografisch erhöhte Lage von Langenberg berücksichtigt. Die über 600 m von Ort entfernten einsehbaren Teile der Trasse werden nicht mehr wesentlich zur Lärmbelastung beitragen. Durch eine Verlängerung der südlich der Trasse gelegenen Lärmschutzmaßnahme für Langenberg kann die Lärmbelastung bei den verbleibenden Anspruchsberechtigten aufgrund der großen Entfernung der Ortsteile zu diesem Autobahnstück nur unwesentlich reduziert werden. Darüber hinaus gilt nach zutreffender Einschätzung des Vorhabensträgers auch das Wirtschaftlichkeitsgebot. Der Nutzen des zusätzlichen Lärmschirms steht in keinem vernünftigen Verhältnis zu dessen Aufwand.

Im Erörterungstermin forderte der Einwendungsführer erneut die Installierung einer Lärmschutzwand auf Langenberger Seite (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 21). Weiterhin schlug der Einwendungsführer vor, zur Wahrung der Kostenneutralität die Lärmschutzwand auf Geiselwinder Seite um ca. 100 m zu verkürzen, um im Gegenzug die Lärmschutzwand auf Langenberger Seite entsprechend zu verlängern.

Der Vorhabensträger hielt im Erörterungstermin am vorgestellten Lärmschutzkonzept fest (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 21). Weiterhin wies er zu Recht darauf hin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 7 f.), dass eine Verlängerung des Lärmschutzwalles auf Langenberger Seite gen Westen deshalb nicht erforderlich ist, weil der dort befindliche Höhenrücken bereits die Funktion eines Lärmschutzwalles übernimmt. Eine Verlängerung in Richtung der Scheinfelder Straße führt zu keiner Verbesserung der Lärmsituation in Langenberg. Allenfalls kann eine Verlängerung der Lärmschutzwand bis zur Scheinfelder Straße das subjektive Empfinden verbessern, da man dann das Gefühl habe, was man nicht sehe, könne man auch nicht hören. Für Langenberg wird nahezu ein Vollschutz erreicht, da lediglich drei Gebäude noch eine geringfügige Nachtwertüberschreitung aufweisen. Geringfügig bedeutet in diesem Zusammenhang unter 3 dB(A), was auch gleichzeitig die Hörbarkeitsschwelle darstellt. Nach zustimmungswürdiger Auffassung des Vorhabensträgers ist für Langenberg das Optimum herausgeholt. Auch bei einer Verlängerung der Lärmschutzwand auf Lan-

genberger Seite bleibt es bei drei Nachtwertüberschreitungen. Dies gilt jedenfalls für den Stand des Vorentwurfes, der jedoch keine gebäudescharfe Betrachtung zum Gegenstand hatte.

Zur vom Einwendungsführer vorgetragene Verlängerung des Lärmschutzes auf Langenberger Seite legte das Bayerische LfU in seinem Schreiben vom 03.07.2009 plausibel dar, dass Autobahnen Linienschallquellen seien. Zur Verminderung der Verkehrsgeräusche kommen vorrangig aktive Schallschutzmaßnahmen entlang des Verkehrsweges in Form von Lärmschutzwällen und -wänden in Betracht. Bei effizient bemessenen Anlagen liegt die maßgebliche Abschirmkante möglichst nahe und in ausreichender Höhe an der Lärmquelle und die Schallschirme müssen hinreichend lange seitliche Überstandslängen aufweisen. Der "kostenneutrale Bürger-vorschlag" hat zur Folge, dass bei einseitiger Randverkürzung am (näheren) Wandende Belästigungen durch plötzliche Pegeländerungen auftreten, während auf der anderen Seite durch die Verlängerung der Lärmschutzanlage keine weitere Verbesserung der Lärmsituation zu erzielen sind.

Hinsichtlich sämtlicher Fragen des Immissionsschutzes sei ausdrücklich ergänzend auf die Ausführungen unter C 3.7.4 (insbesondere C 3.7.4.2.3) sowie auch C 2.4.1.1 und C 3.8.1.1 Bezug genommen. An dieser Stelle sei nur nochmals erwähnt, dass das Bayerische LfU in seinem Schreiben vom 29.01.2009 das Lärmschutzkonzept als ausgereift erachtet und in seiner E-Mail vom 20.05.2009 die vorgesehenen Schallschutzanlagen hinsichtlich ihrer Höhe und Länge als schalltechnisch optimiert betrachtet hat. Für die Planfeststellungsbehörde besteht daher auch kein Grund am Lärmschutzkonzept sowie an den schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers oder der diesen zugrundeliegenden Verkehrsprognose zu zweifeln (siehe hierzu auch C 3.7.4.2.3).

Insgesamt sind die Einwendungen daher zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt haben.

3.8.2.4 Ähnliche Einwendungen Nr. 4, Nr. 5, Nr. 7, Nr. 8, Nr. 9 Nr. 10, Nr. 18, Nr. 20, Nr. 25, Nr. 26, Nr. 27, Nr. 35, Nr. 41, Nr. 44, Nr. 45, Nr. 46, Nr. 47, Nr. 48, Nr. 50, Nr. 52, Nr. 53, Nr. 54, Nr. 55, Nr. 56, Nr. 57 und Nr. 58

Die Einwendungsführer Nrn. 4, 5, 7, 8, 9, 10, 18, 20, 25, 26, 27, 35, 41, 44 (vgl. auch Einwendung Nr. 42 unter C 3.8.2.20), 45, 46, 47, 48, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57 und 58 wandten sich mit im Wesentlichen gleichlautenden Schreiben gegen das plangegegenständliche Vorhaben. Diese Schreiben weisen in inhaltlicher Hinsicht teilweise Deckungsgleichheit mit der Einwendung Nr. 1 auf. Insofern sei zur Vermeidung von Redundanzen an dieser Stelle ausdrücklich auf die dortigen Ausführungen (C 3.8.2.1) verwiesen.

Die Einwendungsführer trugen in ihren Schreiben vor, dass sie als Bewohner eines vom Ausbau der BAB A 3 betroffenen Ortes unzumutbaren Lärmbelästigungen bereits durch den Verkehrslärm der bestehenden Autobahn ausgesetzt seien. Durch

den Ausbau der Autobahn auf sechs Fahrstreifen würden sie durch Lärm und Verkehr weiterhin erheblichen und inakzeptablen Lärmbelastungen ausgesetzt. Dies würde ihr Eigentum, ihre Lebensqualität und ihre Gesundheit über die bestehenden unzumutbaren Verhältnisse hinaus erheblich beeinträchtigen.

Die Einwendungsführer trugen in ihren Schreiben vor, dass ihre jeweiligen Wohnhäuser in der aktuellen Planung bis knapp an die geltenden Immissionsgrenzwerte heran belastet würden. Die signifikanteste Eingangsgröße, welche zur Grundausslegung des rechnerischen Lärmschutzkonzeptes verwendet werde, sei die Prognose des Verkehrsaufkommens für das Jahr 2020. Deshalb müsse vor allem die für die Berechnung der Grenzwerte herangezogene Verkehrsprognose hinterfragt werden. Zum einen seien diese Langzeitprognosen mit großer Unsicherheit behaftet (auch in der Vergangenheit habe der Verkehr mehr zugenommen als prognostiziert) und zum anderen sei auch nach dem Jahr 2020 mit großer Wahrscheinlichkeit mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens zu rechnen. Des Weiteren würden die Immissionen durch immer größere und leistungsstärkere Lkw in den nächsten Jahren weiter zunehmen.

Weiterhin trugen die Einwendungsführer Bedenken dahingehend vor, dass der in der Planfeststellung berücksichtigte lärmindernde Asphalt in die Berechnung der Immissionsgrenzwerte mit -2 dB(A) eingeflossen sei. Für diesen Fahrbahnbelag würden bezüglich der lärmindernden Wirkung keine Langzeiterfahrungswerte vorliegen. Da die Langzeitwirkung nicht nachgewiesen werden könne, sei ein Bezug auf diese Werte in der Immissionsgrenzwertberechnung nicht möglich. Aufgrund der großen Unsicherheiten bezüglich der Richtigkeit und Aussagefähigkeit der der Berechnung zugrunde liegenden Werte beantragten die Einwendungsführer daher, für ihr Wohnhaus bzw. ihre Wohnung passiven Lärmschutz z.B. in Form von Lärmschutzfenstern vorzusehen. Dies sei im Planfeststellungsbeschluss festzuschreiben.

Der Vorhabensträger nahm in seinen Schreiben an die Einwendungsführer zu deren Hinterfragung der Verkehrsprognose 2020 und der befürchteten Zunahme der Immissionen durch größere und leistungsstärkere Lkw Stellung. So führte der Vorhabensträger zutreffend aus, dass die Prognosebelastungen für die BAB A 3 auf einem Verkehrsmodell basieren, welches mit umfangreichen empirischen Daten kalibriert und geprüft wurde. Für die Ermittlung von Prognosebelastungen ist es im Rahmen einer Modellprognose erforderlich, eine Analysebelastung zu generieren und mit empirischen Vergleichsdaten zu verifizieren. Dies ist ein Bestandteil der vorgelegten Verkehrsuntersuchung, die u.a. eine umfängliche Anschlussstellenzählung im Jahr 2006 beinhaltet. In einem zweiten Schritt sind durch den Gutachter Prognoseannahmen zu treffen, die sowohl aus den sehr umfänglichen Zeitreihen der im Zuge der BAB A 3 eingerichteten Dauerzählstellen als auch aus offiziellen Sekundärstatistiken der statistischen Landesämter abgeleitet werden. Die Prognoseannahmen einer Langzeitprognose beinhalten auch einen Sicherheitszuschlag. Die Prognoseannahmen für die BAB A 3 sind damit realistisch und liegen auf der sicheren Seite. Anzumerken ist noch, dass laut einer ergänzenden Untersuchung zur Verkehrsprognose vom 16.07.2009 aufgrund der Wirtschaftskrise seit dem Jahr 2008 die dort

ermittelten Belastungswerte, die für das Jahr 2020 prognostiziert sind, sogar erst im Jahr 2025 erreicht werden.

Der Vorhabensträger führte weiter überzeugend aus, dass die Verkehrsentwicklung grundsätzlich nach Güterverkehr und Personenverkehr zu trennen ist. Der Personenverkehr und dessen Wachstum sind hierbei stark an die demografische Struktur in Deutschland gekoppelt. Geburtenrate, Sterberate und Wanderungssaldo sind hierbei unverrückbare Kennwerte, die direkt auf die mobile Bevölkerung im Jahr 2020 schließen lassen. Ein Vergleich der Wachstumsraten zeigt, dass das angenommene Verkehrswachstum im Personenverkehr auf der sicheren Seite liegt und keiner Hinterfragung bedarf. Für den Güterverkehr ist es u.a. entscheidend, wie viel Laderaumkapazität dem nachgefragten Laderaum gegenübersteht. Wird durch mehr Laderaum von größeren Schwerverkehrsfahrzeugen eine höhere Transportmenge bewältigt, reduziert sich die Anzahl der Fahrzeuge und auch die der Emissionen. Leistungsstarke neue Lkw verursachen in der Regel weniger Schadstoffausstoß, da sie mit neuer und sparsamer Technik ausgestattet sind. Insbesondere Steigungsstrecken können problemlos bewältigt werden und fördern so generell den Verkehrsablauf im Zuge einer Strecke. Dies reduziert ebenfalls die Gesamtimmissionen. Die Immissionen werden somit nach zutreffender Einschätzung des Vorhabensträgers in den nächsten Jahren durch größere und stärkere Lkw nicht zunehmen. Sollten sich nach Ausbau der Autobahn nicht vorhersehbare Wirkungen einstellen, so greift die hierfür vorgesehene gesetzliche Bestimmung des Art. 75 Abs. 2 BayVwVfG. Dies kann z.B. bei einer erheblichen Steigerung der den Planfeststellungsunterlagen zugrunde liegenden Lärmeinwirkung der Fall sein. Hierüber müsste zu gegebener Zeit auf Antrag des Betroffenen entschieden werden.

Hinsichtlich der Langzeiterfahrungswerte für den lärmindernden Belag legte der Vorhabensträger in seinen Schreiben zu Recht dar, dass der Korrekturwert für die Straßenoberfläche von -2 dB(A) bereits im ARS 14/1991 des BMV (jetzt BMVBS) enthalten ist. Bereits damals lagen hierfür genügend Langzeiterfahrungen vor. Mittlerweile stehen mehrere Belegarten mit diesem Korrekturwert zur Auswahl.

In Bezug auf Einwendung Nr. 26 (Immissionsort L 06) legte der Vorhabensträger zutreffend dar, dass das in Langenberg befindliche Anwesen in einem Abstand von ca. 75 m zur geplanten Autobahnachse liegt. Der maßgebliche Flächennutzungsplan stuft diesen Bereich als Mischgebiet ein. Es sind daher die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV mit 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts zugrunde zu legen. Gemäß den schalltechnischen Berechnungen werden die Immissionsbelastungen durch die geplante Autobahn für das Anwesen 58,4 dB(A) tags und 55,7 dB(A) nachts betragen. Es besteht somit dem Grunde nach Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen (vgl. A 3.3.3). Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für den geplanten sechsstreifigen Ausbau in diesem Abschnitt wird sich der Vorhabensträger mit dem Eigentümer in Verbindung setzen und den Ablauf bei der Durchführung von passiven Lärmschutzmaßnahmen näher erläutern.

Hinsichtlich der Anwesen der übrigen Einwendungsführer erläuterte der Vorhabensträger unter Bezugnahme auf das jeweilige Anwesen und den jeweiligen Immissionsort nachvollziehbar, dass die maßgeblichen Grenzwerte jeweils eingehalten werden, sodass im Ergebnis für diese Einwendungsführer kein Anspruch auf passiven Schallschutz besteht. Bezüglich der Einzelheiten (insbesondere der einzelnen Immissionswerte) wird an dieser Stelle ausdrücklich auf die entsprechenden Antwortschreiben des Vorhabensträgers Bezug genommen, die die Einwendungsführer jeweils vom Vorhabensträger in Abdruck erhalten haben.

Der Einwendungsführer Nr. 46 ist zugleich Vertreter der Unterschriftenliste, die unter C 3.8.2.1 angehandelt wird. Im Erörterungstermin vertrat er auch die Einwendungsführer Nr. 26 und 50. Bezüglich des Vorbringens im Erörterungstermin wird zur Vermeidung von Redundanzen auf C 3.8.2.1 verwiesen.

Ergänzend sei angeführt, dass die Einwendungsschreiben der Einwendungsführer Nrn. 20, 44 und 55 nach Ablauf der Einwendungsfrist bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen sind. Das Vorbringen dieser Einwendungsführer ist mithin verfristet. Die Einwendungsführer sind folglich nach Art. 73 Abs. 4 S. 3 BayVwVfG präkludiert, also kraft Gesetzes mit ihrer Einwendung ausgeschlossen. Diese Einwendungen sind damit unzulässig und sie sind darüber hinaus auch unbegründet.

Hinsichtlich sämtlicher Fragen des Immissionsschutzes sei ausdrücklich ergänzend auf die Ausführungen unter C 3.7.4 (insbesondere C 3.7.4.2.3) sowie auch C 2.4.1.1 und C 3.8.1.1 Bezug genommen. An dieser Stelle sei nur nochmals erwähnt, dass das Bayerische LfU in seinem Schreiben vom 29.01.2009 das Lärmschutzkonzept als ausgereift erachtet und in seiner E-Mail vom 20.05.2009 die vorgesehenen Schallschutzanlagen hinsichtlich ihrer Höhe und Länge als schalltechnisch optimiert betrachtet hat. Für die Planfeststellungsbehörde besteht daher auch kein Grund am Lärmschutzkonzept sowie an den schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers oder der diesen zugrundeliegenden Verkehrsprognose zu zweifeln (siehe hierzu auch C 3.7.4.2.3). Insbesondere die Zweifel der Einwendungsführer am Prognosehorizont für das Jahr 2020 verfangen nicht, zumal laut einer ergänzenden Untersuchung zur Verkehrsprognose vom 16.07.2009 aufgrund der Wirtschaftskrise seit dem Jahr 2008 die dort ermittelten Belastungswerte, die für das Jahr 2020 prognostiziert sind, sogar erst im Jahr 2025 erreicht werden (vgl. C 3.7.4.2.2)

Nach alledem sind die Einwendungen daher zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt haben.

3.8.2.5

Einwendung Nr. 6

Die Einwendungsführer Nr. 6 legten in ihrem Schreiben vom 08.12.2008 dar, dass durch den Ausbau der A 3 insgesamt drei Grundstücke aus dem landwirtschaftlichen Betrieb tangiert würden. Es handele sich hierbei um Grundstücke, welche für den landwirtschaftlichen Betrieb existenziell wichtig und notwendig seien. Die Ein-

wendungsführer bewirtschaften einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb mit Gaststättenbetrieb inklusive Brennrecht und seien auf die gesamten Flächen angewiesen. Die Einwendungsführer baten in diesem Zusammenhang zu prüfen, ob entsprechende Tauschflächen zur Verfügung gestellt werden könnten.

Die Einwendungsführer wandten sich gegen die Inanspruchnahme ihres Grundstücks auf der Fl.Nr. 110 der Gemarkung Gräfenneuses, das eine Größe von 0,33 ha habe und als Obstbaumgrundstück genutzt werde. Auf dem Grundstück sei ungefähr im Jahr 1993 eine Obstplantage mit ca. 60 Obstbäumen neu errichtet worden. Das Obst werde für die Brennerei und den Erhalt des Brennrechts dringend benötigt. Der Planung sei zu entnehmen, dass das gesamte Grundstück überbaut werden solle. Bei Durchführung der Planung verlören die Einwendungsführer nicht nur die gesamten Obstbäume, sondern auch den Ertrag hieraus. Dies bedeute, dass für die Zukunft kein eigenerzeugtes Obst für die eigene Brennerei zur Verfügung stünde. Auf den Verkauf eigenerzeugter Produkte hieraus in der von den Einwendungsführern betriebenen Gaststätte seien sie ebenfalls angewiesen. Weiterhin sei das Brennrecht gefährdet, da die Finanzbehörde bei Einstellung der Produktion das Brennrecht aberkenne. Soweit die Planung aufrechterhalten werden müsse, forderten die Einwendungsführer ein mindestens gleich großes Ersatzgrundstück mit entsprechendem Pflanzrecht einschließlich der Bepflanzung mit gleichwertigen Obstbäumen bzw. einen geldwerten Ausgleich. Bis der Ertrag der Obstbäume den bisherigen Ertragsumfang erreiche, forderten die Einwendungsführer für den Nutzungsausfall, der nach ihrer Einschätzung ca. 15 bis 20 Jahre betrage, ebenfalls einen Ausgleich in Geld oder Naturalien.

Weiterhin sei das Grundstück Fl.Nr. 401 der Gemarkung Langenberg mit einer Größe von 1,34 ha betroffen. Es diene als Zuckerrübenacker. Bei diesem Ackergrundstück handele es sich um eine Ackerfläche mit sehr guten Bonitäten, auf dem Zuckerrüben mit hohen Erträgen angebaut würden. Da die Einwendungsführer aktive Zuckerrübenanbauer seien und sie für ihre Existenzsicherung wertvolle Rübenanbaulieferrechte vor 10 Jahren teuer erworben hätten, bräuchten sie einen Zuckerrübenausgleichsacker. Die Lieferrechte seien genau auf die Anbaufläche in dreijährigem Rhythmus abgestimmt. Außerdem sei es der beste Rübenacker der Einwendungsführer. Sie forderten, dass das Ersatzland zuckerrübenanbaufähig sein müsse.

Weiterhin wandten sich die Einwendungsführer gegen Inanspruchnahmen des Waldgrundstücks Fl.Nr. 376 der Gemarkung Gräfenneuses, das eine Größe von 0,4 ha habe. Das Wohnhaus und die Gaststätte mit Ferienzimmern würden ausschließlich mit Holz aus diesen Wäldern beheizt. Die Holzheizung sei vor ca. zwei Jahren neu installiert worden. Für eine Bereitstellung des Holzes werde das genannte Waldgrundstück daher dringend benötigt. Die Einwendungsführer forderten auch in diesem Fall soweit wie möglich die Bereitstellung eines Ersatzwaldgrundstückes.

Zuletzt forderten die Einwendungsführer in ihrem Schreiben vom 08.12.2008, dass ihnen notwendiger Schallschutz gewährt werde (z.B. Zuschuss für Schallschutzfenster), da im Ortsteil Gräfenneuses mit höherer Lärmbelastung zu rechnen sei.

Zum Vorbringen der Einwendungsführer bezüglich der Existenzgefährdung ihres landwirtschaftlichen Betriebes wurde von der Planfeststellungsbehörde das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten in Kitzingen gehört. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen legte in seiner Stellungnahme vom 28.01.2009 dar, dass auf die Einwendungsführer beim Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen ein landwirtschaftlicher Betrieb mit 13,68 ha landwirtschaftlicher Fläche und 35 Mastschweinen registriert sei. Neben 0,64 ha Dauergrünland (0,3 ha Wiesen und 0,16 ha Streuobst) sei die Betriebsorganisation im Wesentlichen vom Marktfruchtbau geprägt, wobei der Zuckerrübenanbau mit durchschnittlich ca. 4,5 ha eine bedeutende Position (sowohl in der Fruchtfolge als auch in ökonomischer Hinsicht) einnehme. Bei einem Ortstermin sei festgestellt worden, dass noch etwa 14 ha Forstfläche (ca. 50- bis 60-jähriger Bestand, überwiegend Fichte) bewirtschaftet würden. Die angeführten Flächen befänden sich alle im Eigentum der Einwendungsführer. Dem landwirtschaftlichen Betrieb sei als gewerblicher Nebenbetrieb eine Brennerei (Abfindungsbrennerei, 300 Liter Weingeist) angegliedert, in der das eigenerzeugte Obst (Fl.Nr. 110 Gräfenneuses) veredelt werde. Ein weiteres Standbein im Hinblick auf das Gesamteinkommen der Einwendungsführer sei ein Gasthof am Standort in Gräfenneuses.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen führte aus, dass Gegenstand der fachlichen Stellungnahme der landwirtschaftliche Betrieb der Einwendungsführer sei. Gemäß der Darstellung im Schreiben der Einwendungsführer würden dem landwirtschaftlichen Betrieb durch die geplante Baumaßnahme ca. 12 % der selbst bewirtschafteten landwirtschaftlichen Fläche und ca. 3 % der Forstfläche verlorengehen. Der festgestellte Flächenentzug überschreite bei den landwirtschaftlichen Flächen eindeutig die laut ständiger Rechtsprechung definierten Bagatellgrenzen. Hinsichtlich der Beurteilung der Existenzgefährdung sei die Bedeutung des landwirtschaftlichen Betriebes als Existenzgrundlage zu prüfen. Nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre könne man grundsätzlich von einem Haupterwerbsbetrieb als Existenzgrundlage ausgehen, wenn 1 bis 1,5 Arbeitskräfte betriebsbedingt effektiv eingesetzt werden könnten. Eine Betrachtung der arbeitswirtschaftlichen Verhältnisse ergebe im vorliegenden Fall einen Arbeitskraftbedarf von ca. 0,3 Arbeitskräften im Jahr in der Landwirtschaft, wenn die betrieblichen Verhältnisse mit Standardsätzen der KTBL-Datensammlung (Kuratorium für Technik und Bauen in der Landwirtschaft) bewertet würden. Für den forstlichen Betriebszweig und der Brennerei als mitgezogenen Betriebszweig erfordere der land- und forstwirtschaftliche Gesamtbetrieb als Wirtschaftseinheit insgesamt 0,5 Arbeitskräfte. Der land- und forstwirtschaftliche Betrieb sei somit aus sozioökonomischer Sicht als Nebenerwerbsbetrieb (in dieser Definition an der Schwelle zum Zuerwerbsbetrieb) einzustufen.

Die Landwirtschaft und das Brennrecht würden vom Einwendungsführer verwaltet. Die Einwendungsführerin hingegen sei Eigentümerin und Bewirtschafterin der

Gastwirtschaft mit Beherbergungsbetrieb (Gästezimmer). Für den Einwendungsführer und ein weiteres Familienmitglied stelle die Gastwirtschaft durch zeitweise Beschäftigung einen Zuerwerb dar. Das Gesamtunternehmen der Einwendungsführer sei durch die Mitarbeit der Familienangehörigen und innerbetriebliche Wirtschaftskreisläufe geprägt. Der land- und forstwirtschaftliche Betrieb versorge die Gastwirtschaft mit Rohstoffen und Produkten. Die Verwendung selbst erzeugter landwirtschaftlicher Produkte verschaffe dem Gastronomiebetrieb ein Alleinstellungsmerkmal. Ein Großteil der Wertschöpfung bleibe im Familienunternehmen. Darüber hinaus sei der Einwendungsführer auch gelernter Metzger. Durch die Verzahnung der Unternehmensbereiche bestünden innerbetriebliche Verknüpfungen, Sachzwänge und Abhängigkeiten. Daneben bestünden für den landwirtschaftlichen Betrieb noch rechtliche bzw. lieferrechtliche (Obsterzeugung für den Erhalt des Brennrechts, Belieferung des Zuckerrübenkontingents) Verpflichtungen.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen führte in seiner Stellungnahme vom 28.01.2009 weiter aus, dass zu prüfen sei, ob im vorliegenden Fall eine Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebes vorliege. Eine Existenzgefährdung durch Flächenentzug könne nach der gängigen Auslegung nur dann eintreten, wenn der landwirtschaftliche Betrieb eine langfristige Existenzgrundlage für den Betriebsleiter und seine Familie darstelle. Voraussetzung dafür sei das Vorhandensein eines Vollerwerbsbetriebes, der für die Bewirtschaftung mindestens eine Vollarbeitskraft erfordere und (neben der angemessenen Lebenshaltung der Familie) auch eine nachhaltige Eigenkapitalbildung ermögliche. Für Nebenerwerbsbetriebe komme eine Existenzgefährdung grundsätzlich nicht in Betracht. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen betonte aber, dass dennoch im Falle der Einwendungsführer die dargestellten betrieblichen Zusammenhänge mit in die Beurteilung und Entscheidungsfindung einfließen sollten. Für eine ordnungsgemäße und zielgerichtete Bewirtschaftung des landwirtschaftlichen Betriebes sei von den Einwendungsführern die wertgleiche Abfindung mit Ersatz- bzw. Tauschflächen gefordert worden. Aus fachlicher Sicht des Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen sollte daher eingehend geprüft werden, inwieweit Möglichkeiten zur Erfüllung dieser Forderung bestünden, da sich die Problematik auf diese Weise am einfachsten und schnellsten lösen ließe. Die Auswirkungen des Flächenentzugs auf die anderen Unternehmensbereiche könne somit bei der weiteren Betrachtung außen vor bleiben.

Der Vorhabensträger nahm in seinem Schreiben vom 08.05.2009 sowohl zu den Einwendungen der Einwendungsführer als auch zu dem Vortrag des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen Stellung. Insbesondere in Bezug auf das Schreiben des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen resümierte der Vorhabensträger zutreffend, dass für den vorliegenden Nebenerwerbsbetrieb eine Existenzgefährdung grundsätzlich nicht in Betracht kommt. Zudem sah sich der Vorhabensträger aufgefordert, Möglichkeiten zu untersuchen, um Ersatz- bzw. Tauschflächen anbieten zu können. Der Vorhabensträger sagte daher verbindlich zu (A 3.1), sich im Rahmen der Abwicklung des Grunderwerbes um Ersatz- bzw. Tauschflächen zu bemühen.

Der Vorhabensträger legte im Hinblick auf die Ackerlandfläche der Fl.Nr. 110 dar, dass diese Fläche durch die PWC-Anlage Nord komplett überbaut werde. Im Rahmen der Variantenuntersuchung zum Standort der PWC-Anlage habe sich der geplante Standort als besonders geeignet ergeben. Auf die Fläche kann im Zuge des Ausbaus nach den überzeugenden Ausführungen des Vorhabensträgers daher nicht verzichtet werden.

Weiterhin legte der Vorhabensträger dar, dass das Grünland der Fl.Nr. 401 komplett durch die Regenrückhalteanlage (RRHB 329-1L) überbaut werde. Die Lage der Becken sei durch Zwangspunkte bestimmt (vor allem Tiefpunkt, Nähe zur Fahrbahn und zum Vorfluter sowie Erreichbarkeit) und damit nur sehr beschränkt veränderbar. Eine weitere Verschiebung des Beckens ist daher auch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht möglich.

Der Vorhabensträger führte zudem aus, dass von den 26.211 m² der Fl.Nr. 376 eine Teilfläche von 2.350 m² zu erwerben seien. Zudem sei eine vorübergehende Inanspruchnahme von 1.495 m² vorgesehen. Diese Flächen würden für die südliche Verbreiterung der Autobahn und die Wiederherstellung des überbauten Weges (Fl.Nr. 351) benötigt. Die vorübergehende Inanspruchnahme im Waldbereich ist nach den nachvollziehbaren Erwägungen des Vorhabensträgers zur Bauabwicklung erforderlich. Im Bereich des Waldes wurde die vorübergehende Inanspruchnahme bereits auf ein Minimum reduziert.

Der Vorhabensträger legte in Bezug auf die Grundinanspruchnahmen dar, dass die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum im Wege der Entschädigung ausgeglichen werden. Über Entschädigungsforderungen werde jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden, sondern im gesonderten Grunderwerbsverhandlungs- bzw. -entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Es könne lediglich festgestellt werden, ob dem Grunde nach Anspruch auf Entschädigung bestünde.

Im Hinblick auf das immissionsschutzrechtliche Vorbringen der Einwendungsführer bemerkte der Vorhabensträger, dass das Anwesen der Einwendungsführer in einem Abstand von ca. 645 m zur geplanten Autobahnachse liege. Der Flächennutzungsplan stuft diesen Bereich als Mischgebiet ein. Es seien deshalb die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV mit 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts zugrunde zu legen. Gemäß den schalltechnischen Berechnungen betrage die Immissionsbelastung durch die geplante Autobahn für das Anwesen 55,2 dB(A) tags und 52,5 dB(A) nachts. Es besteht somit kein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen.

Hinsichtlich sämtlicher Fragen des Immissionsschutzes sei ausdrücklich ergänzend auf die Ausführungen unter C 3.7.4 (insbesondere C 3.7.4.2.3) sowie auch C 2.4.1.1 und C 3.8.1.1 Bezug genommen. An dieser Stelle sei nur nochmals erwähnt, dass das Bayerische LfU in seinem Schreiben vom 29.01.2009 das Lärm-

schutzkonzept als ausgereift erachtet und in seiner E-Mail vom 20.05.2009 die vorgesehenen Schallschutzanlagen hinsichtlich ihrer Höhe und Länge als schalltechnisch optimiert betrachtet hat. Für die Planfeststellungsbehörde besteht daher auch kein Grund am Lärmschutzkonzept sowie an den schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers oder der diesen zugrundeliegenden Verkehrsprognose zu zweifeln (siehe hierzu auch C 3.7.4.2.3).

Zur Frage einer möglichen Existenzgefährdung wird außerdem auf die Ausführungen unter C 3.7.8.3 verwiesen. Wie dort näher erläutert wird, kann eine Existenzgefährdung dann nicht angenommen werden, wenn es sich - wie hier - lediglich um einen Nebenerwerbsbetrieb handelt. Dessen ungeachtet werden auch von der Planfeststellungsbehörde die mit dem Vorhaben für die Einwendungsführer verbundenen gravierenden Nachteile nicht verkannt und mit erheblichem Gewicht in die Abwägung eingestellt. Sie vermögen aber die für das Vorhaben sprechenden Gründe nicht zu überwiegen.

Bezüglich der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums haben es die Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und sie somit gezwungen sind, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf ihren Besitz oder ihr Eigentum zu verzichten. Dabei werden auch die besonderen Nachteile für den Betrieb der Einwendungsführer zu Lasten des Vorhabens in die Abwägung eingestellt, ohne dass diese wegen der überwiegenden gegenläufigen Belange die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen. Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme und somit auch die Frage der Ersatzlandgestellung sind nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleiben den Verhandlungen mit dem Vorhabensträger bzw. dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.7.8.3, C 3.8.1.2 und C 3.8.1.2.3).

Insgesamt sind die Einwendungen daher zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt haben.

3.8.2.6 Ähnliche Einwendungen Nr. 11, Nr. 23, Nr. 24, Nr. 37, Nr. 38, Nr. 39, Nr. 40 und Nr. 59

Die Einwendungsführer Nrn. 11, 23, 24, 37, 38, 39, 40 und 59 wandten sich mit im Wesentlichen gleichlautenden Schreiben gegen das plangegenständliche Vorhaben und stellten verschiedene Anträge. So beantragten die Einwendungsführer passiven Lärmschutz für ihre jeweiligen Anwesen, denn die Einwendungsführer waren laut ihren Schreiben der Meinung, dass auch nach den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen für ihr angeführtes Anwesen der gesetzlich vorgeschriebene Lärmwert nicht eingehalten werde. Weiterhin beantragten sie aktiven Vollschutz für Geiselswind und forderten eine Nachbesserung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen für den Fall, dass die prognostizierten Werte nicht eingehalten werden würden.

Der Vorhabensträger untersuchte in seinen Schreiben an die jeweiligen Einwendungsführer deren Anspruch auf passiven Lärmschutz.

In seinem Schreiben vom 28.04.2009 legte der Vorhabensträger in Bezug auf den Einwendungsführer Nr. 23 (Immissionsort GW 36) dar, dass sein Anwesen in einem Abstand von ca. 305 m zur geplanten Autobahnachse liege. Der maßgebliche Bebauungsplan stufe diesen Bereich als Wohngebiet ein, sodass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV mit 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts zugrunde zu legen seien. Gemäß den schalltechnischen Berechnungen betrage die Immissionsbelastung durch die geplante Autobahn für das Anwesen 52,6 dB(A) tags und 49,9 dB(A) nachts. Der Vorhabensträger führte in seinen Schreiben vom 28.04.2009 weiterhin zutreffend aus, dass somit dem Grunde nach Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen bestehe (vgl. A 3.3.3). Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für den geplanten sechsstreifigen Ausbau in diesem Abschnitt werde der Vorhabensträger mit den Eigentümern Kontakt aufnehmen und den Ablauf bei der Durchführung von passiven Lärmschutzmaßnahmen näher erläutern.

Hinsichtlich der Forderungen der übrigen Einwendungsführer nach passivem Lärmschutz legte der Vorhabensträger in seinen Schreiben an die Einwendungsführer jeweils für die genannten Anwesen dar, dass eine Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV nicht zu verzeichnen sei. Demzufolge besteht für diese Anwesen auch kein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen. Hinsichtlich der Einzelheiten sei ausdrücklich auf die einzelnen Stellungnahmeschreiben des Vorhabensträgers verwiesen.

Zu den Forderungen der Einwendungsführer nach aktivem Vollschutz für Langenberg und Geiselwind bemerkte der Vorhabensträger in seinen Schreiben vom 28.04.2009 an die Einwendungsführer zutreffend, dass die geplanten Lärmschutzmaßnahmen den geltenden gesetzlichen Anforderungen entsprechen und die Ortsteile Langenberg und Geiselwind schützen. Alle die Lärmberechnung beeinflussenden und den geltenden Richtlinien entsprechenden Randbedingungen wurden bei der Planung berücksichtigt. Hierzu gehört auch die topografische Lage der Ortsteile zur Autobahn. Eine besondere Situation ist daher nicht erkennbar. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht vertretbar. Die untersuchte und vor Ort dargestellte weitere Verlängerung des Lärmschutzes südlich der Bundesautobahn bis zur Scheinfelder Straße bringt aufgrund der Lage des Ortes zur Autobahn keine wesentliche Entlastung für die Wohngebiete und scheidet daher aus. Ein (nahezu) aktiver Vollschutz beider Ortslagen durch einen offenporigen Belag ist untersucht worden und scheidet aus wirtschaftlichen Gründen aus. Im Ergebnis sind mit den geplanten bis zu 9 m hohen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen die baulichen Möglichkeiten ausgereizt. Das wirtschaftlich Vertretbare und den gesetzlichen Bestimmungen entsprechende Optimum des Lärmschutzes für die Ortslagen von Geiselwind ist gewährleistet. Dies ist auch vom LfU in seiner Stellungnahme vom 29.01.2009 bestätigt worden. Danach ist anzuerkennen, dass tags ein aktiver Vollschutz bereits gegeben ist, nachts verblieben an einigen Gebäuden geringfügige Grenzwertüberschreitungen. Für die Einhaltung der Nachtwerte könne

weitergehender aktiver Lärmschutz wegen der geringen Wirkung und der hohen Kosten nicht mehr als wirtschaftlich angesehen werden. Der "Vollschutz" (nachts) wird letztendlich durch passive Lärmschutzmaßnahmen erreicht.

Der Vorhabensträger nahm in seinem Schreiben vom 28.04.2009 auch Stellung zu-treffend zur Forderung einer Nachbesserung des Lärmschutzes, wenn prognosti-zierte Werte überschritten würden. Sollten sich nach Ausbau der Autobahn nicht vorhersehbare Wirkungen einstellen, so greifen die hierfür vorgesehenen gesetzli-chen Bestimmungen nach Art. 75 Abs. 2 BayVwVfG. Dies kann z.B. zu einer erheb-lichen Steigerung der den Planfeststellungsunterlagen zugrunde liegenden Lärm-einwirkung der Fall sein. Hierüber ist zu gegebener Zeit auf Antrag des Betroffenen zu entscheiden. Die prognostizierten Werte müssen dabei allerdings wesentlich (um 3 dB(A)) überschritten werden. Dies bedeute pauschal eine Verdoppelung des Ver-kehrsaufkommens. Eher dürfte jedoch eine günstige Entwicklung eintreten. Die neu zugelassenen Fahrzeuge unterliegen der sich stetig der technischen Entwicklung anpassenden (verschärften) Kfz-Zulassungsverordnung, die leisere Fahrzeuge for-dere. Dieser zwar deutliche Trend könne jedoch mangels Bestimmtheit nicht Grund-lage des Planfeststellungsverfahrens sein.

Die Einwendungsführer Nr. 23 und 24 ließen sich im Erörterungstermin vom Ein-wendungsführer Nr. 34 vertreten. Auf die diesbezüglichen Ausführungen unter C 3.8.2.18 sei hier ausdrücklich verwiesen und Bezug genommen.

Abschließend bleibt noch anzumerken, dass die Einwender unter Nr. 37 mit ihrem Vorbringen nach Art. 73 Abs. 4 S. 3 BayVwVfG präkludiert sind, also kraft Gesetzes mit ihrer Einwendung ausgeschlossen. Die Einwendungsfrist nach Art. 73 Abs. 4 S. 1 BayVwVfG endete am 30.12.2009. Das Schreiben zur Einwendung Nr. 37 ging bei der Planfeststellungsbehörde aber erst nach Ablauf der Einwendungsfrist am 02.01.2009 ein. Diese Einwendungen sind damit unzulässig und sie sind darüber hinaus auch unbegründet.

Hinsichtlich sämtlicher Fragen des Immissionsschutzes sei ausdrücklich ergänzend auf die Ausführungen unter C 3.7.4 (insbesondere C 3.7.4.2.3) sowie auch C 2.4.1.1 und C 3.8.1.1 Bezug genommen. An dieser Stelle sei nur nochmals er-wähnt, dass das Bayerische LfU in seinem Schreiben vom 29.01.2009 das Lärm-schutzkonzept als ausgereift erachtet und in seiner E-Mail vom 20.05.2009 die vor-gesehenen Schallschutzanlagen hinsichtlich ihrer Höhe und Länge als schalltech-nisch optimiert betrachtet hat. Für die Planfeststellungsbehörde besteht daher auch kein Grund am Lärmschutzkonzept sowie an den schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers oder der diesen zugrundeliegenden Verkehrsprognose zu zweifeln (siehe hierzu auch C 3.7.4.2.3).

Insgesamt sind die Einwendungen daher zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erle-digt haben.

3.8.2.7 Einwendung Nr. 12

Der Einwendungsführer Nr. 12 forderte mit Schreiben vom 19.12.2008, an seinem Gebäude eine Schallschutzmessung vorzunehmen und die zulässigen Immissionsgrenzwerte festzustellen.

Der Vorhabensträger erwiderte hierauf in seinem Schreiben vom 28.04.2009 zutreffend, dass aufgrund der 16. BImSchV der Beurteilungspegel am Immissionsort mit dem Verfahren nach RLS-90 berechnet werden muss. Dies ist ein an Messung geichtetes Verfahren, das untrennbar mit den gesetzlichen Grenzwerten verknüpft ist. Nur damit kann für die Prognosebelastung für das Jahr 2020 und vor allem mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen ein Immissionswert für jedes Haus, jede Gebädefront und für jede Etage ermittelt werden. Für den Einwendungsführer sind nach der 16. BImSchV aufgrund der im Bebauungsplan festgesetzten baulichen Nutzung (allgemeines Wohngebiet) die Immissionswerte 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts einzuhalten. Der durch das gesetzlich vorgeschriebene Berechnungsverfahren errechnete maximale Tagwert unterschreitet mit 52,5 dB(A) den zulässigen Grenzwert, der Nachtwert überschreitet ihn mit maximal 49,4 dB(A) um 0,4 dB(A). Aus dieser Überschreitung ergibt sich der grundsätzliche Anspruch auf passiven Lärmschutz des Einwendungsführers (vgl. A 3.3.3).

Hinsichtlich sämtlicher Fragen des Immissionsschutzes sei ausdrücklich ergänzend auf die Ausführungen unter C 3.7.4 (insbesondere C 3.7.4.2.3) und auch C 2.4.1.1 Bezug genommen. An dieser Stelle sei nur nochmals erwähnt, dass das Bayerische LfU in seinem Schreiben vom 29.01.2009 das Lärmschutzkonzept als ausgereift erachtet und in seiner E-Mail vom 20.05.2009 die vorgesehenen Schallschutzanlagen hinsichtlich ihrer Höhe und Länge als schalltechnisch optimiert betrachtet hat. Für die Planfeststellungsbehörde besteht daher auch kein Grund am Lärmschutzkonzept sowie an den schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers oder der diesen zugrundeliegenden Verkehrsprognose zu zweifeln (siehe hierzu auch C 3.7.4.2.3).

Insgesamt sind die Einwendungen daher zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt haben.

3.8.2.8 Einwendung Nr. 13

Die Einwendungsführerin Nr. 13 trug mit Schreiben vom 20.12.2008 ihre Einwendungen gegen das plangegegenständliche Vorhaben vor. Die Einwendungsführerin befürchtete Auswirkungen der geplanten Maßnahmen auf ihre Grundstücke und Gebäude in der Gemarkung Geiselwind bei den Fl.Nrn. 792, 205 und 206. Insbesondere äußerte sie Befürchtungen im Hinblick auf Auswirkungen auf das Grundwasser und die Gewässer, auf Zufahrtsmöglichkeiten und Zufahrtsrechte, auf Bauungsmöglichkeiten und Nutzungsmöglichkeiten sowie auf den Schutz vor schädlichen Immissionen, die von der Autobahn sowie von der Umleitungsstrecke ausgehen. Daher stellte die Einwendungsführerin einen Antrag auf Verbesserung der

Lärmschutzmaßnahmen bzw. einen Antrag auf Vollschutz durch aktive Lärmschutzmaßnahmen. Weiterhin beantragte sie eine Veränderung der Lärmschutzbauten und Erdwälle insbesondere für den Fall, dass die prognostizierten Verkehrszahlen und Immissionswerte überschritten werden würden. Darüber hinaus stellte sie einen Antrag auf Entschädigung bzw. Ausgleichsleistungen. Zudem stellte sie einen Antrag auf passiven Lärmschutz für den Fall, dass die berechneten Lärmgrenzwerte im Prognosezeitraum überschritten werden würden. Außerdem stellte die Einwendungsführerin den Antrag auf passiven Lärmschutz bis zum Ausbau, weil sich durch die Zunahme des Verkehrs die Lärmbelastung erhöht habe und nicht abzusehen sei, wann mit dem Bau begonnen werde.

Zur Begründung ihrer Anträge führte die Einwendungsführerin aus, dass sie befürchte, dass ihre Familie sowie ihre Grundstücke und Gebäude weiterhin durch Schadstoffe und Lärm mehr als prognostiziert beeinträchtigt und geschädigt werden könnten. Ihrer Einschätzung nach beruhe dies insbesondere auf der Überschreitung der Lärmgrenzwerte, wie sie für den Neubau einer Autobahn vorgesehen seien, der verkehrsbedingten Emissionen an der Umleitungsstrecke (St 2260) und insgesamt negativen Auswirkungen auf Grundstücke, Teiche und Bebauung.

Weiterhin führte die Einwendungsführerin aus, dass im Rahmen des Ausbaus Schutzmaßnahmen vorgesehen seien, die möglicherweise für den Schutz ihrer Grundstücke und Gebäude nicht ausreichend seien. Sie befürchte, dass (wie schon in der Vergangenheit) die Verkehrsprognose von der künftigen Verkehrsentwicklung übertroffen werde und verwies diesbezüglich auf verschiedene Zeitschriftenbeiträge. Weiterhin befürchte sie, dass es infolge dessen zu Überschreitungen der zulässigen Schadstoff- und Lärmgrenzwerte mit Auswirkungen auf ihre Grundstücke kommen werde. Unzureichender Schutz würde ihrer Auffassung nach besonders bei Spitzenverkehrsbelastungen zu einer unzumutbar großen Belastung führen. Bei den auf der Grundlage der Verkehrszählung 2005 prognostizierten Verkehrszahlen bis zum Jahr 2020 sei ihrer Ansicht nach zusätzlich zu berücksichtigen, dass nach dem Autobahnausbau der flüssigere Verkehrsfluss ein gesteigertes Verkehrsaufkommen erwarten lasse. Dazu würden auch die geplanten großen PWC-Anlagen, die drei Autohöfe zwischen der Anschlussstelle Wiesentheid und der Anschlussstelle Schlüsselselfeld und eventuell auf die Autobahn zurückkehrende Maut-Flüchtlinge beitragen. Schon heute würden auf der A 3 Spitzenwerte mit bis zu 100.000 Fahrzeugen innerhalb von 24 Stunden erreicht. Besonders der Anteil des Schwerlastverkehrs habe in der Vergangenheit deutlich zugenommen und werde als ansteigend vorhergesagt. Die A 3 sei von großer Bedeutung für die Infrastruktur zwischen den Metropolregionen Nürnberg und Frankfurt mit den angebundenen Häfen und Flugplätzen. Man könne daher erwarten, dass sich das gesamte Verkehrsaufkommen auf der A 3 (u.U. auch mit größeren und stärker motorisierten Lastkraftwagen als bisher) auch aus diesem Grund noch erhöhen werde. Die in den aktuellen Lärmwertberechnungen zugrunde liegenden Richtgeschwindigkeiten für Pkw von 130 km/h tagsüber und die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zwischen 22 Uhr und 6 Uhr (bei Geiselwind) sowie 80 km/h für Lkw (Tag und Nacht) würden in der Regel nicht eingehalten. Die Einhaltung könne nach Information der Einwendungsführerin im

o.g. Streckenbereich auch nicht ausreichend überwacht werden. Die gefahrenen Geschwindigkeiten lägen deutlich über jenen, die als Grundlage der Lärmwertberechnung dienen, sodass man zu nicht zutreffenden Lärmwerten (und anderen Schadstoffwerten) komme. Zur Verbesserung der Zuverlässigkeit einer Lärmwertprognose/Schadstoffprognose sei sicherzustellen, dass die Richtgeschwindigkeiten von 130 km/h und 80 km/h tatsächlich eingehalten werden würden.

Weiterhin legte die Einwendungsführerin in ihrem Schreiben vom 20.12.2008 dar, dass die Lärmschutzmaßnahmen entlang der Autobahntrasse auf der Seite Langenbergs im westlichen Bereich höher geplant seien, als jene auf der Geiselwinder Seite. Wenn auf Langenberger Seite ein 9 m hoher Lärmschutz errichtet werde und auf der gegenüberliegenden Seite nur 8 m bzw. 6 m hoher Schutz (z.B. an der Brücke) ausgeführt werde, könne dies zu einer vermehrten Lärmbelastung auf Geiselwinder Seite führen, was durch Schallreflexionen und durch die Windrichtung (Hauptwindrichtung Süd-Südwest) noch verstärkt werden würde. Nicht entsprechend berücksichtigt bliebe bei den Lärmschutzplanungen auch, dass der Lärm sich von Westen her kommend durchs Tal in Richtung Wohnbebauung ausbreite, sodass eine Verlängerung des Lärmschutzes in Richtung Westen auch auf der Nordseite der Autobahn unverzichtbar sei. Auf der Brücke über die Kreisstraße bei Langenberg sowie im Bereich der Brücke über die Scheinfelder Straße in Geiselwind sei jeweils transparenter Lärmschutz mit 6 m Höhe vorgesehen. Die Einwendungsführerin befürchte, dass es dadurch zu mehr Lärm kommen werde als bei nicht transparenten Schutzwänden. Aus diesem Grund wandte sie sich gegen die transparente Ausführung der Schutzwand insbesondere im Bereich der Brücke bei Langenberg. Falls sich auch die Absenkung der Schutzbautenhöhen im Bereich der Brücken schalltechnisch negativ auf die Umgebung auswirke, sollten die Schutzbauten ohne Absenkung der Höhen ausgeführt werden. Die geplante Neigung der Fahrbahn trage ihres Erachtens ebenfalls dazu bei, den Lärm vermehrt in Richtung Geiselwind zu lenken. Sie beantrage daher, die Lärmschutzbauten für Wohnbebauung auf beiden Seiten der Autobahn so zu errichten, dass der Lärm nicht von einer Seite auf die andere gelenkt werden könne. Gleichzeitig bat sie zu prüfen, ob auf dem rund 1 km langen Teilstück der Autobahn im Ortsbereich von Geiselwind tunnelartig abgebogene Lärmschutzwände effizienteren Lärmschutz erwarten lassen. Langfristig wirksamer Schutz der Anwohner sollte bei der Wahl des Lärmschutzes ausschlaggebend sein. Das Erscheinungsbild oder die Möglichkeit der Einbindung in die Landschaft dürfe ihres Erachtens nicht höher bewertet werden als der Schutz der Menschen. Die Einwendungsführerin wies explizit darauf hin, dass bei der Planung von Schutzmaßnahmen insbesondere auch die Summe der Belastungen, die einerseits von der St 2260 und andererseits von der BAB A 3 ausgehen, zu berücksichtigen sei. Festzustellen sei, dass bei Störungen des Verkehrsflusses auf der Autobahn die Umleitungsrouten über die St 2260 stark befahren werde oder es infolgedessen auch dort zu hoher Belastung der Anwohner komme. Dieser Aspekt der Summierung der Belastungen sollte in den Gesamtüberlegungen Berücksichtigung finden.

Darüber hinaus fragte die Einwendungsführerin, ob und wie sich die geplanten Regenrückhaltebecken und Schutzwälle/-wände auf die Umgebung auswirken würden, besonders wie sie sich auf die bestehenden Gewässer und auf den Grundwasserspiegel auswirken könnten. Es müsse ausgeschlossen werden, dass ihre Gebäude, der alte Baumbestand, Grundstücke und Gewässer sowie die Gewässerzu- und -ableitungen von den geplanten Maßnahmen negativ beeinträchtigt werden könnten.

Die Einwendungsführerin forderte weiterhin, dass sichergestellt werden müsse, dass die Erreichbarkeit, unveränderte Nutzungsmöglichkeit und Bebauungsmöglichkeit ihrer Grundstücke auch nach dem Ausbau mit Lärmschutzmaßnahmen sichergestellt werde. Zu klären sei, ob am Südufer der Ebrach ein sog. Anwandweg zu den landwirtschaftlichen Grundstücken, der auch der Einwendungsführerin Zugang zum Grundstück 792 ermögliche, erhalten bleiben oder neu gebaut werden müsse.

Weiterhin legte die Einwendungsführerin dar, dass der geplante erweiterte Wasserdurchlass unter der Autobahn südlich ihrer Grundstücke vermehrt Wild, vor allem Schwarzwild, anlocken könne. Zu prüfen sei ihrer Auffassung nach, ob gegebenenfalls Einfriedungszäune anzubringen seien.

Die Einwendungsführerin führte aus, dass ihre Familie seit rund 120 Jahren in Geiselwind ansässig sei, die Häuser und Bauten sowie Grundstücke (z.B. Freizeitanlagen wie Park und Teiche) seien seit dem Bau der BAB A 3 nicht mehr oder nur noch stark eingeschränkt nutzbar. Die Einwendungsführerin halte es daher für zwingend notwendig, dass nun im Rahmen des Ausbaus der A 3 aktive Schutzmaßnahmen verwirklicht werden, die geeignet seien, zumindest für den Prognosezeitraum Vollschutz zu gewährleisten.

Die Einwendungsführerin äußerte die Befürchtung, dass erneut mehrere Generationen von Anwohnern in unzumutbarem Maß gesundheitlich und wirtschaftlich geschädigt werden würden, wenn wie jetzt in den Planungen vorgesehen, weitere Schutzmaßnahmen für einen Vollschutz bei Geiselwind nicht für wirtschaftlich vertretbar gehalten würden und daher nicht ausgeführt werden sollten, da sie mit Mehrkosten von 1,85 Mio. Euro verbunden seien.

Außerdem forderte die Einwendungsführerin Nachbesserungen in einem angemessenen Zeitrahmen und Entschädigungsleistungen, falls es nach dem Ausbau mit Lärmschutz in der vorgesehenen Weise doch zu Lärmgrenzwertüberschreitungen und anderen Beeinträchtigungen ihrer Familie oder ihrem Anwesen komme. Außerdem beantrage sie passive Lärmschutzmaßnahmen für den Fall, dass die Prognosewerte überschritten werden würden.

Der Vorhabensträger bemerkte in seinem Schreiben vom 30.04.2009, dass die Einwendungsführerin Eigentümerin der Grundstücke Fl.Nrn. 205, 206 und 792 der Gemarkung Geiselwind sei, wobei die beiden ersteren dem Wohnen dienen. Der Vorhabensträger führte nachvollziehbar aus, dass Grunderwerb von der Einwendungsführerin nicht erforderlich ist. Sie ist jedoch durch Lärmimmissionen betroffen. An

den Wohngebäuden auf den Fl.Nrn. 205 und 206 sind die Grenzwerte nach den Darstellungen des Vorhabensträgers im Schreiben vom 30.04.2009 eingehalten. Es handelt sich um die Immissionsorte GW 76 und GW 77. Der Vorhabensträger resümierte zutreffend, dass die zulässigen Immissionspegel bereits durch die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen eingehalten werden. Dementsprechend bestehen keine weiteren Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen.

Hinsichtlich der Auswirkungen der Regenrückhaltebecken führte der Vorhabensträger in seinem Schreiben vom 30.04.2009 aus, dass die Funktionsweise und der Nutzen der Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken in Unterlage 1, Ziffer 4.5, eingehend erläutert werde. Danach werde das bisher ungereinigt und ungedrosselt den Gewässern zugeleitete Straßenoberflächenwasser nunmehr gereinigt, gepuffert und gedrosselt an die Vorfluter abgegeben. Dadurch wird nach der überzeugenden Einschätzung des Vorhabensträgers eine dem Stand der Technik entsprechende Entwässerung geschaffen und somit die bestehenden unzureichenden Entwässerungsverhältnisse wesentlich verbessert. Dieses Entwässerungskonzept ist mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt abgestimmt, sodass die befürchteten negativen Auswirkungen ausgeschlossen werden können. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist am Entwässerungskonzept des Vorhabensträgers nicht zu zweifeln (vgl. insbesondere C 3.7.7 aber auch C 2.3.1.5, C 2.3.2.4, C 2.4.4 und C 3.8.1.3.3).

Hinsichtlich des von der Einwendungsführerin monierten Durchlasses des Haselbaches führte der Vorhabensträger zutreffend aus, dass die lichte Höhe (3 m) und die lichte Weite (6 m) des bestehenden Rahmendurchlasses beibehalten werden. Dadurch ergibt sich keine Verschlechterung der bestehenden Situation.

Weiterhin führte der Vorhabensträger in Bezug auf den von der Einwendungsführerin geforderten Anwandweg zur Fl.Nr. 792 aus, dass er davon ausgehe, dass mit dem Anwandweg der auf Fl.Nr. 403 befindliche, nicht ausgemerkte landwirtschaftliche Weg gemeint sei. Dieser wird von den dort vorgesehenen vorübergehenden Inanspruchnahmen berührt. Nach Abschluss der Baumaßnahme wird der ursprüngliche Zustand des Grundstückes einschließlich Wegeabstimmung mit dem Eigentümer wiederhergestellt (vgl. auch A 3.7).

Zudem legte der Vorhabensträger zutreffend dar, dass die Berechnungsgrundlagen für den Lärmschutz im Bundes-Immissionsschutzgesetz sowie der 16. BImSchV eindeutig geregelt sind. Danach sind für Straßenbauprojekte die Berechnung nach den Richtlinien für Lärmschutz (RLS-90) durchzuführen. Darin sind die kritisierten, maximal zu berücksichtigenden Höchstgeschwindigkeiten für Pkw in Höhe von 130 km/h und für Lkw in Höhe von 80 km/h als Rechenannahme verbindlich festgelegt. Diese liegen auch hier den Berechnungen des Lärms zugrunde. Darüber hinaus werden die die Berechnung beeinflussenden baulichen und topografischen Randbedingungen (darunter die Lage der Fahrbahnen zu den Immissionsorten, das Gelände, Abschirmungen und Reflexionen sowie die Windrichtung zu den Immissionsorten etc.) berücksichtigt. Die Immissionsberechnung sowie die zugehörigen

Immissionsgrenzwerte beruhen ferner auf Mittelwertbetrachtungen über das Jahr hinweg für den Tages- und Nachtzeitraum. Davon abweichende Pegelspitzen nach oben oder unten (z.B. einzelne Monate/Stunden mit unter-/überdurchschnittlicher Verkehrsbelastung) werden nicht gesondert beurteilt. Ebenso sind keine Summenbetrachtungen verschiedener Verkehrswege (hier Autobahn und Staatsstraße) vorzunehmen. Hierzu kann jedoch festgestellt werden, dass der Einfluss der im Kreuzungsbereich anzupassenden Staatsstraße auf die Lärmbelästigung im Umfeld der Anschlussstelle aufgrund der deutlich niedrigeren Verkehrsbelastung gegenüber der auszubauenden Autobahn gering ist. Ergänzend wies der Vorhabensträger zu Recht darauf hin, dass sich die Verkehrsverhältnisse auf der über die Staatsstraße führende Umleitungsstrecke durch den geplanten sechsstreifigen Ausbau und der daraus resultierenden geringeren Störanfälligkeit verbessern werden. Im Jahr 2007 wurde eine projektbezogene Verkehrsprognose erstellt, die auf der Entwicklung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs bis zum Jahr 2005, den Auswertungen der Dauerzählstellen bis zum Jahr 2006 sowie einer umfänglichen Anschlussstellenzählung ebenfalls im Jahr 2006 basiert. Sie berücksichtigt u.a. neben den Effekten aus der EU-Osterweiterung, den geplanten Infrastrukturmaßnahmen in Nordbayern auch die bereits 2006 erfolgte teilweise Rückkehr der Maut-Flüchtlinge sowie die allgemeine Attraktivitätssteigerung. Im Ergebnis wurde eine Zunahme des Schwerverkehrs, bezogen auf den Gesamtverkehr, um 30 % prognostiziert. An der Korrektheit der Prognose besteht somit kein Zweifel. Anzumerken ist noch, dass laut einer ergänzenden Untersuchung zur Verkehrsprognose vom 16.07.2009 aufgrund der Wirtschaftskrise seit dem Jahr 2008 die dort ermittelten Belastungswerte, die für das Jahr 2020 prognostiziert sind, sogar erst im Jahr 2025 erreicht werden. Die für die Lärmberechnung maßgebenden Daten sind dieser Prognose entnommen worden und in Unterlage 11 der Planfeststellungsunterlagen dargestellt. Nebenbetriebe und Anlage des ruhenden Verkehrs führen nicht zu einer Steigerung der Attraktivität des Streckenabschnitts und somit zu einer Steigerung des Verkehrsaufkommens so wie es bei Freizeiteinrichtungen (oder ähnlichen Reisezielen) mit guten Parkmöglichkeiten der Fall ist. Die Parkplätze im Zuge der Bundesautobahn dienen dem Ruhe- und Erholungsbedürfnis von Fernreisenden und stellen selbst keine Reiseziele dar.

Hinsichtlich der Forderung der Einwendungsführerin nach Vollschutz durch aktive Lärmschutzmaßnahmen erwiderte der Vorhabensträger in seinem Schreiben vom 30.04.2009 nachvollziehbar, dass sich aus dem Bundes-Immissionsschutzgesetz sowie den zugehörigen Verordnungen ergibt, dass bei der Baumaßnahme sicherzustellen ist, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (Gebot des aktiven Lärmschutzes). Dies gilt nicht, soweit die Kosten außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Weiter führte der Vorhabensträger überzeugend aus, dass im Falle Geiselwinds aufwändige aufeinander abgestimmte aktive Lärmschutzmaßnahmen geplant sind. Die Tagwerte werden generell eingehalten. Es verblieben vereinzelte Grenzwertüberschreitungen in der Nacht, sodass dann vor allem Schlafräume zu schützen sind. Der angesprochene Vollschutz wird durch passive Maßnahmen (Lärmschutzfenster mit schallgedämmter Lüftung) sichergestellt. Damit sind die gesetzlichen Anforderungen an Lärmschutzmaßnahmen eingehalten und der rechtliche Rahmen vollständig ausgeschöpft. So-

mit besteht keine Möglichkeit, weiteren Lärmschutz zu Lasten des Bundes zu finanzieren. Das Einhalten der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte bedeutet hingegen nicht, dass die Autobahn nach dem Ausbau nicht mehr zu hören ist. Den Anliegern wird vom Gesetzgeber mit den geltenden Grenzwerten bewusst ein gewisser verbleibender Lärmpegel zugemutet. Die zugrunde liegende wirtschaftliche Betrachtung der Lärmschutzmaßnahmen wird in den Planfeststellungsunterlagen, Unterlage 11.1, Ziffer 3.4, näher beschrieben.

Weiterhin führte der Vorhabensträger zu den Anregungen im Hinblick auf die Lärmschutzmaßnahmen überzeugend aus, dass nach den gesetzlichen Regelungen in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten und unter Einbeziehung der Betroffenen zahlreiche Varianten zum Lärmschutz untersucht und mit dem Baulastträger abgestimmt wurden. Dieses Konzept gewährleistet im Ergebnis den gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutz, der vom LfU positiv beurteilt worden ist. Zusammenfassend ergibt sich Folgendes: Durch die bis zu 5 m hohen naturnahen Steinwälle mit aufgesetzten Lärmschutzwänden (bis zu 4 m) rückt die für die Abschirmung relevante Beugungskante möglichst nahe an die Fahrbahn heran. Gleichzeitig kann der aktive Lärmschutz so bestmöglich in die Landschaft eingebunden werden. Die Kosten für in ihrer Abschirmwirkung vergleichbare tunnelartig abgebogene Lärmschutzwände sind sehr hoch. Gleichzeitig ist die Einbindung in die Landschaft wegen des ausschließlich technischen Erscheinungsbildes nur schwer möglich. Sie kommen deshalb nur in einem engen städtischen Umfeld mit wenigen Ausdehnungsmöglichkeiten in Betracht, wo ihr geringer Platzbedarf genutzt werden kann. Bei den Lärmschutzwänden wird grundsätzlich hoch absorbierendes Material verwendet, um die gleichwohl in der Berechnung berücksichtigten verbleibenden geringfügigen Reflexionen zu minimieren. Auf der Unterführung der Kreisstraße KT 15 ist ebenfalls eine hoch absorbierende Lärmschutzwand vorgesehen. Von der transparenten Lärmschutzwand über die Scheinfelder Straße ist die Einwendungsführerin nicht betroffen. Insofern kann sie keine zusätzlichen nicht berücksichtigten Reflexionen auf ihr Anwesen erwarten.

Zu den befürchteten nicht vorhersehbaren Wirkungen führte der Vorhabensträger zutreffend aus, dass die Anspruchsgrundlage auf Entschädigungen/Ausgleichsleistungen nicht erkennbar ist, da weder Grunderwerb erforderlich sei noch Immissionsgrenzwerte überschritten wurden. Sollten sich nach Ausbau der Autobahn nicht vorhersehbare Wirkungen einstellen, so greifen die gesetzlichen Bestimmungen nach Art. 75 Abs. 2 BayVwVfG. Dies kann z.B. bei einer erheblichen Steigerung der den Planfeststellungsunterlagen zugrunde liegenden Lärmeinwirkung der Fall sein.

Im Erörterungstermin vertiefte die Einwendungsführerin ihren schriftlichen Vortrag (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 12 ff.). Sie stellte fest, dass der Schutzwall auf Langenberger Seite 9 m hoch sei, während gegenüber an der Unterführung der KT 15 der Wall nur 8 m hoch sei, und forderte daher einen gleich hohen Schutz auf Geiselwinder Seite. Als Anwohnerin sah sie dies als Problem, da sie Reflexionen zu ihrer Seite hin befürchte. Die Einwendungsführerin betonte im Zusammenhang mit dem Lärmschutz die Problematik der drehenden Win-

de und forderte, dass der Lärmschutz Richtung Westen verlängert werde. Die Einwendungsführerin führte aus, dass laut einer von ihr beim Vorhabensträger in der Vergangenheit eingeholten Information bei einer Strecke ohne Geschwindigkeitsbegrenzung von Emissionswerten von 78,1 dB(A) am Tag und 73 dB(A) in der Nacht auszugehen sei. Sie bezweifelte den im Erörterungstermin mitgeteilten Lkw-Anteil von 18 %, da ihr der Vorhabensträger in besagtem Schreiben mitgeteilt habe, dass im Bereich Geiselwind, Heuchelheim und Medbach von einem Lkw-Anteil von 44 % auszugehen sei. Die Einwendungsführerin vertrat im Erörterungstermin die Auffassung, dass eine Summenbetrachtung von Staatsstraße und Bundesautobahn durchgeführt werden müsse, da dies auch nach europarechtlichen Vorschriften zur Lärmkartierung der Fall sei. Weiterhin kritisierte sie die Auffassung des Vorhabensträgers aus seinem Schreiben vom 30.04.2009, wonach die Abschirmwirkung von 9 m hohen Wall-/Wand-Verbindungen vergleichbar sei mit tunnelartig abgobogenen Lärmschutzwänden. Sie sei der Auffassung, dass der niederfrequente Schall ein Problem darstelle. Tunnelartig abgobogene Lärmschutzwände seien hier in der Lage, diesen deutlich stärker und besser abzuhalten als etwa vertikal gerade errichtete Lärmschutzwände. Der niederfrequente Schall sei ihrer Auffassung nach ein hoher Gesundheitsrisikofaktor. Auch wenn der niederfrequente Schall nicht nachgewiesen werden könne, solle dennoch geprüft werden, ob tunnelartige Lärmschutzwände zum Einsatz kommen könnten. Zudem sei eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der Strecke zum Schutze des Menschen vor Feinstaub nötig. Außerdem plädierte sie nochmals für Vollschutz.

Der Vorhabensträger stellte im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 12 ff.) überzeugend klar, dass die mitgeteilten Lärmschutzwerte an den Gebäude stimmen und die unterschiedlichen Höhen berücksichtigt sind. Der Vorhabensträger legte plausibel dar, dass er für das Jahr 2005 bei den Emissionspegeln von 77,3 dB(A) tagsüber und 74,7 dB(A) in der Nacht ausgeht. Hinsichtlich der Zahlen des Schwerlastverkehrs verwies der Vorhabensträger darauf, dass nach Tag- und Nachtwerten unterschieden werden muss. Er geht von einem Schwerverkehrsanteil am Tag von 17 % bis 18 % und in der Nacht von 43 % bis 44 % aus.

Hinsichtlich sämtlicher Fragen des Immissionsschutzes sei ausdrücklich ergänzend auf die Ausführungen unter C 3.7.4 (insbesondere C 3.7.4.2.3) sowie auch C 2.4.1.1 und C 3.8.1.1 Bezug genommen. An dieser Stelle sei nur nochmals erwähnt, dass das Bayerische LfU in seinem Schreiben vom 29.01.2009 das Lärmschutzkonzept als ausgereift erachtet und in seiner E-Mail vom 20.05.2009 die vorgesehenen Schallschutzanlagen hinsichtlich ihrer Höhe und Länge als schalltechnisch optimiert betrachtet hat. Für die Planfeststellungsbehörde besteht daher kein Grund am Lärmschutzkonzept sowie an den schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers oder der diesen zugrundeliegenden Verkehrsprognose zu zweifeln (siehe hierzu auch C 3.7.4.2.3). Außerdem sei auch noch darauf hingewiesen, dass die Grenzwerte für Luftschadstoffe der 22. BImSchV eingehalten sind (vgl. näher C 3.7.4.3).

Insgesamt sind die Einwendungen daher zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt haben.

3.8.2.9

Einwendung Nr. 14

Der Einwendungsführer Nr. 14 erhob mit Schreiben vom 18.12.2008 Einwendungen gegen den Ausbau der BAB A 3.

Der Einwendungsführer wandte sich gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks mit der Fl.Nr. 96 der Gemarkung Gräfenneuses. Als Grundstücksbesitzer erhebe er Einwendung gegen die geplante Wasserleitung, die entlang des Wirtschaftsweges auf seinem Grund verlaufen solle. Einfacher sei die Verlegung der Wasserleitung auf Fl.Nr. 99 der Gemarkung Gräfenneuses, da es sich hier um eine öffentliche Fläche handele. Werde die Wasserleitung wie geplant ausgeführt, sehe er seine landwirtschaftliche Zukunft gefährdet.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 08.05.2009 nachvollziehbar, dass sich derzeit die angeregte Trassenführung der Wasserleitung über öffentlichen Grund auf Fl.Nr. 99 der Gemarkung Gräfenneuses in Abstimmung befindet. Falls sich keine Hinderungsgründe ergeben, werde diese Alternativtrasse ausgeführt. Es könnte dann auf die Benutzung des Flurstücks des Einwendungsführers verzichtet werden. Derzeit ist eine Grundinanspruchnahme noch notwendig.

Außerdem wandte sich der Einwendungsführer gegen die Inanspruchnahme seines Grundes auf der Fl.Nr. 351 der Gemarkung Gräfenneuses. Die bewaldete Fläche, die für die Bauphase als Arbeitsraum benötigt werde, könne seiner Auffassung nach eingespart werden. Denn während der Bauphase könne der Forstwirtschaftsweg Fl.Nr. 351 der Gemarkung Gräfenneuses genutzt werden, sodass dann kein zusätzlicher Flächenverbrauch nötig sei.

Der Vorhabensträger führte in seinem Schreiben vom 08.05.2009 überzeugend aus, dass aufgrund der südlichen Verbreiterung der Autobahn der vorhandene Weg auf Fl.Nr. 351 der Gemarkung Gräfenneuses überbaut wird. Die vorübergehende Inanspruchnahme im Waldbereich ist zur Bauabwicklung erforderlich. Im Bereich des Waldes ist hier die vorübergehende Inanspruchnahme bereits auf ein Minimum reduziert worden.

Zudem wandte sich der Einwendungsführer in seinem Schreiben vom 18.12.2008 gegen die Bepflanzung des Grundstücks Fl.Nr. 375 der Gemarkung Gräfenneuses mit Sträuchern und Bäumen zum Zwecke der Waldrandunterpflanzung.

Der Vorhabensträger erläuterte hierzu überzeugend, dass nach Beendigung der Baumaßnahme eine Waldmantelunterpflanzung vorgesehen ist, um die Beeinträchtigungen zu minimieren. Hierzu wird nach den örtlichen Gegebenheiten und in Absprache mit dem Eigentümer eine Waldrandunterpflanzung oder Waldrandauflich-

tung vorgenommen. Zur Notwendigkeit dieser Maßnahmen sei ergänzend ausdrücklich auf C 3.7.5 und C 3.7.9 Bezug genommen.

Darüber hinaus fragte der Einwendungsführer in seinem Schreiben vom 18.12.2008 im Hinblick auf die Inanspruchnahme seines Grundstücks auf der Fl.Nr. 400 der Gemarkung Langenberg, wie der geplante Flächenverbrauch vergütet werde und ob ein Ausgleich auch durch Flächenausgleich oder rein finanziell erfolge.

Der Vorhabensträger erwiderte hierauf in seinem Schreiben vom 08.05.2009, dass von den 33.988 m² eine Teilfläche von 6.575 m² erworben werde und dass darüber hinaus 4.970 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Wie der Vorhabensträger weiter zutreffend ausführte, werden die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum im Wege der Entschädigung ausgeglichen. Über Entschädigungsforderungen wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden, sondern in gesonderten Grunderwerbsverhandlungen bzw. Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Zur Frage einer möglichen Existenzgefährdung wird außerdem auf die Ausführungen unter C 3.7.8.3 verwiesen. Anhand des Vorbringens des Einwendungsführers wird hier allerdings nicht hinreichend klar, inwiefern eine Existenzgefährdung vorliegen könnte. Bei der bloßen Verlegung einer Wasserleitung ins Erdreich erscheint eine Existenzgefährdung eher fernliegend.

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz oder sein Eigentum zu verzichten. Dabei werden auch die besonderen Nachteile für den Betrieb des Einwendungsführers zu Lasten des Vorhabens in die Abwägung eingestellt, ohne dass diese wegen der überwiegenden gegenläufigen Belange die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen. Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Verhandlungen mit dem Vorhabensträger bzw. dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.7.8.3, C 3.8.1.2 und C 3.8.1.2.3).

Insgesamt sind die Einwendungen daher zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt haben.

3.8.2.10

Einwendung Nr. 15

Der Einwendungsführer trug mit Schreiben vom 26.11.2008 und 29.12.2008 seine Einwendungen gegen das plangegenständliche Vorhaben vor. Er führte aus, dass aus den Planunterlagen ersichtlich sei, dass sein Grundstück mit der Fl.Nr. 96/1 für die Inanspruchnahme als dauernd zu belastende Fläche vorgesehen sei. Auf seinem Grundstück der Gemarkung Gräfenneuses befinde sich eine Halle, vor der bis zum gemeindlichen Weg auf der Fl.Nr. 95 bauliche Anlagen vorhanden seien. Auf-

grund der baulichen Anlagen sei eine Mitbenutzung des Grundstücks im vorgesehenen Bereich und Umfang nicht möglich. Bei den vorhandenen baulichen Anlagen handele es sich um eine Tankanlage mit unterirdischem Behälter und Versorgungsleitungen sowie eine befahrbare Schwerlastwaage. Da die vorgesehene Nutzung seines Grundstückes nicht möglich sei, lehne der Einwendungsführer diese ab. Er schlug dagegen vor, die vorgesehene Nutzung entlang der Gemeindestraße auf der Fl.Nr. 95 vorzusehen.

Der Vorhabensträger führte in seinem Schreiben vom 12.05.2009 aus, dass sich die angeregte Trassenführung der Wasserleitung über den öffentlichen Grund (Fl.Nr. 99 der Gemarkung Gräfenneuses) derzeit in Abstimmung befinde. Soweit sich keine Hinderungsgründe ergeben, werde diese Alternativtrasse ausgeführt. Es könne dann auf die Benutzung des Flurstücks der Fl.Nr. 96/1 verzichtet werden. Derzeit ist eine Grundinanspruchnahme noch notwendig.

In seinem Schreiben vom 29.12.2008 trug der Einwendungsführer weitere grundstücksbezogene Einwände vor. So legte er dar, dass auf seinen Grundstücken der Fl.Nrn. 352 und 365 der Gemarkung Gräfenneuses sich erhebliche Rohstoffvorkommen befänden. Derzeit sei über die Firma seines Sohnes ein Genehmigungsverfahren für den Sandabbau mit Wiederverfüllung anhängig. Dies sei bereits von der Gemeinde Geiselwind genehmigt worden und liege nun dem Landratsamt Kitzingen zur abschließenden Genehmigung vor. Da seitens des Vorhabensträgers vorgesehen sei, Parkplätze zu errichten, würde dem Einwendungsführer dadurch ein erheblicher finanzieller Schaden entstehen.

Der Vorhabensträger legte in seinem Schreiben vom 12.05.2009 dar, dass auf der Fl.Nr. 352 sich derzeit Mischwald befände. Von den insgesamt 31.566 m² Mischwald sei eine Teilfläche von 19.550 m² zu erwerben, vorübergehend in Anspruch zu nehmen seien 3.010 m². Im Hinblick auf das Grundstück der Fl.Nr. 365 legte der Vorhabensträger dar, dass von den 7.580 m² Landwirtschaftsfläche eine Teilfläche von 5.730 m² zu erwerben sei, vorübergehend in Anspruch zu nehmen seien 395 m². Die Grundstücke werden nach den nachvollziehbaren Darlegungen des Vorhabensträgers für die Errichtung der PWC-Anlage Süd benötigt. Die aus dem Einschnitt gewonnenen Massen sind zum Wiedereinbau innerhalb des Abschnitts vorgesehen. Durch die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist eine Veränderungssperre nach § 9a FStrG in Kraft getreten. Daneben besteht ohnehin ein Anbauverbot nach § 9 FStrG. Mit dem Sandabbau ist bislang noch nicht rechtlich zugelassen begonnen worden ("ins Werk gesetzt"). Derzeit liegt dem Landratsamt Kitzingen ein Bauantrag zum Sandabbau vor. Der Vorhabensträger legte zutreffend dar, dass die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum im Wege der Entschädigung ausgeglichen werden. Über Entschädigungsforderungen wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden, sondern in gesonderten Grunderwerbsverhandlungen bzw. Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Mit Schreiben vom 09.07.2009 teilte der Vorhabensträger in Bezug auf die Einwendungen betreffend die Fl.Nrn. 352 und 365 mit, dass zwischenzeitlich mit dem Einwendungsführer und dem Landratsamt Kitzingen ein Gespräch stattgefunden habe, dessen Ergebnis sei, dass sich zusammenfassend feststellen lasse, dass die beiden Vorhaben (Autobahnausbau/PWC und Sandabbau) eingeschränkt verträglich seien. Im Rahmen der Genehmigung seien Auflagen vom Einwendungsführer einzuhalten, die der Vorhabensträger vorgegeben habe. Das laufende Planfeststellungsverfahren werde hierdurch jedoch nicht beeinträchtigt. Der Sandabbau ist demnach nur auf einer Restfläche außerhalb der Planfeststellungsgrenzen möglich. Der Einwender hat die Folgen der §§ 9, 9a FStrG hinzunehmen.

Darüber hinaus wandte sich der Einwendungsführer in seinem Schreiben vom 29.12.2008 gegen die Inanspruchnahme der Fl.Nrn.106, 177 und der Teilfläche auf der Fl.Nr. 108. Diese seien als Sondergebiet ausgewiesen. Die Grundstücke seien an den Sohn des Einwendungsführers verpachtet und dieser benötige sie aus wirtschaftlichen Gründen dringend. Ohne diese Grundstücke sei der Betrieb in seiner Entwicklung erheblich eingeschränkt. Der Einwendungsführer schlug daher vor, anstelle einer finanziellen Entschädigung einen Flächenaustausch vorzunehmen.

Der Vorhabensträger legte in seinem Schreiben vom 12.05.2009 dar, dass von den 26.644 m² der Fl.Nr. 106 eine Teilfläche von 5.570 m² zu erwerben sei. Diese Fläche werde durch die PWC-Anlage Nord überbaut. Nach den zutreffenden Ausführungen des Vorhabensträgers werden die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum im Wege der Entschädigung ausgeglichen. Über Entschädigungsforderungen wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden, sondern in gesonderten Grunderwerbsverhandlungen bzw. Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Die Grundstücke der Fl.Nrn. 177 und 108 der Gemarkung Gräfenneuses befinden sich nach dem amtlichen Grundbuchauszug nicht im Eigentum des Einwendungsführers. Hinsichtlich der Belange seines Sohnes hat der Einwendungsführer auch keine Vollmacht vorgelegt. Nach dem Vorgetragenen ist aber auch diesbezüglich nicht ersichtlich, warum eine Inanspruchnahme dieser Flächen nicht zuzulassen wäre. Eventuelle Nachteile zulasten des Sohnes wären dann gegebenenfalls auch im Entschädigungsverfahren auszugleichen.

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz oder sein Eigentum zu verzichten. Dabei werden auch die besonderen Nachteile für den Betrieb des Einwendungsführers zu Lasten des Vorhabens in die Abwägung eingestellt, ohne dass diese wegen der überwiegenden gegenläufigen Belange die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen. Die Entscheidung über Art (z.B. Ersatzlandgestaltung) und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Verhandlungen mit dem Vorhabensträger bzw. dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Insgesamt sind die Einwendungen daher zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt haben.

3.8.2.11

Einwendung Nr. 16

Der Einwendungsführer Nr. 16 trug mit Schreiben vom 14.12.2008 und 23.12.2008 seine Bedenken gegen das plangegenständliche Vorhaben vor. Sein Schreiben vom 23.12.2008 deckt sich inhaltlich im Wesentlichen mit den unter C 3.8.2.4 behandelten ähnlichen Einwendungen. Zur Vermeidung von Redundanzen sei daher auf die Ausführungen unter C 3.8.2.4 verwiesen und ausdrücklich Bezug genommen.

Ergänzend hierzu erhob der Einwendungsführer in seinem Schreiben vom 14.12.2008 Einwendung gegen die geplante Ausgleichsmaßnahme auf dem Flurstück Nr. 382 der Gemarkung Langenberg.

Der Vorhabensträger erwiderte hierauf mit Schreiben vom 08.05.2009 plausibel, dass auf die Inanspruchnahme dieser gut geeigneten Fläche für die Ausgleichsmaßnahme A 1 derzeit nicht verzichtet werden kann, da die erforderliche Flächenbilanz sonst nicht erfüllt werden kann. Allerdings war sich der Vorhabensträger der Tragweite des Eingriffs in das Eigentum des Einwendungsführers bewusst und er prüfe daher mit den Fachbehörden, ob andere geeignete Alternativflächen in Güte und Größe gefunden werden können.

Im Erörterungstermin wiederholte der Einwendungsführer seine Einwendung gegen die Inanspruchnahme seines Grundes (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 21). Der Vorhabensträger legte im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 21) immer noch zutreffend dar, dass weiter versucht werde, sich nach einer Alternativfläche umzusehen.

Die vom Einwendungsführer genannte Fläche wird für die Anlage von naturschutzfachlich notwendigen Ausgleichsmaßnahmen benötigt. Die Notwendigkeit der Ausgleichsmaßnahmen wurde im Kapitel 3.7.5.2.5 ausführlich dargestellt. Ohne diese kann der Eingriff in Natur und Landschaft nicht zum Ausgleich gebracht werden. Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwendungsführer daher hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz oder sein Eigentum zu verzichten. Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Verhandlungen mit dem Vorhabensträger bzw. dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Ergänzend sei an dieser Stelle angemerkt, dass der Vorhabensträger zwischenzeitlich bei der Planfeststellungsbehörde die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für den sechsstreifigen Ausbau der A 3 im Abschnitt Wiesentheid bis Fuchs-

berg beantragt hat. In diesem Verfahren wurde auch eine Planänderung des verfahrensgegenständlichen Abschnittes dahingehend beantragt, dass die Ausgleichsfläche A 1, gegen die sich der Einwendungsführer wendet, entfallen und durch eine andere Ausgleichsmaßnahmen ersetzt werden soll. Damit wird sich die Angelegenheit endgültig zugunsten des Einwendungsführers erledigen, wenn auch eine abschließende Entscheidung bezüglich der Planänderung jenem Verfahren vorbehalten bleibt.

Insgesamt sind die Einwendungen daher zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt haben.

3.8.2.12

Einwendung Nr. 17

Die Einwendungsführerin Nr. 17 brachte mit Schreiben vom 14.12.2008 ihre Bedenken gegen das verfahrensgegenständliche Vorhaben vor. Sie legte dar, dass sie der BAB-Ausbau in der Gemarkung Geiselwind mit der Fl.Nr. 457 betreffe und dass diesbezüglich noch Fragen offen wären. Sie nannte folgende Stichpunkte: Kulap, Ernteausschlag, Berufsgenossenschaft (Beträge), Urbarmachung, Kaufpreis pro Quadratmeter und Beginn der Baumaßnahmen. Die Einwendungsführerin bat um diesbezügliche Aufklärung.

Der Vorhabensträger legte in seinem Schreiben vom 23.04.2009 zutreffend dar, dass die Einwendungsführerin durch Grunderwerb betroffen ist (Fl.Nr. 457 der Gemarkung Geiselwind). Hinsichtlich ihres Auskunftserbittens führte der Vorhabensträger zu Recht aus, dass Ernteausschlag entschädigt werden kann, jedoch ist dies erst Gegenstand des Entschädigungsverfahrens. Weiterhin legte der Vorhabensträger überzeugend dar, dass sich der Kaufpreis pro Quadratmeter nach dem Verkehrswert richtet, was jedoch auch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist. Hinsichtlich des Beginns der Baumaßnahme erläuterte der Vorhabensträger, dass die Voraussetzung hierfür zunächst ein nicht anfechtbarer Planfeststellungsbeschluss und bereitstehende Haushaltsmittel seien. Ein Termin könne derzeit noch nicht genannt werden. Hinsichtlich der übrigen Punkte konnte der Vorhabensträger verständlicherweise keine Angaben machen, da diesbezüglich nicht klar war, worauf das Auskunftsverlangen der Einwendungsführer abzielte. Es fehlt somit an der nötigen S substantiiertheit der Einwendung.

Bezüglich der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums hat es die Einwendungsführerin hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und sie somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf ihren Besitz oder ihr Eigentum zu verzichten. Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Verhandlungen mit dem Vorhabensträger bzw. dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Insgesamt sind die Einwendungen daher zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt haben.

3.8.2.13

Einwendung Nr. 19

Der Einwendungsführer Nr. 19 ließ sich durch seinen Anwalt mit Schreiben vom 18.12.2008 Einwendungen gegen das plangegenständliche Vorhaben erheben. So legte der Rechtsbeistand des Einwendungsführers in diesem Schreiben dar, dass der Einwendungsführer Mitglied einer Erbengemeinschaft und als solches Miteigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 787 der Gemarkung Geiselwind sei. Das Grundstück weise eine Größe von insgesamt 6,07 ha auf und sei langfristig verpachtet. Der Pächter bebaue das Grundstück landwirtschaftlich. Das vorstehende Grundstück werde durch das Ausbauvorhaben erfasst. Es sei im Grunderwerbsverzeichnis unter lfd.Nr. 404.1 angeführt. Im Grunderwerbsverzeichnis werde das Grundstück als Ackergrünland geführt. Dies sei jedoch unzutreffend, das Grundstück werde vollständig landwirtschaftlich bebaut, sodass es als Ackerland zu qualifizieren sei. Der Anwalt des Einwendungsführers machte ausdrücklich geltend, dass der Einwendungsführer durch den sechsstreifigen Ausbau in seinem Grundrecht auf Eigentum an dem Grundstück verletzt werde. Der Einwendungsführer werde zum einen dauerhaft enteignet, soweit eine Fläche von 1.110 m² für den Ausbau herangezogen werden solle. Zum anderen werde der Einwendungsführer auch dadurch enteignet, soweit eine Teilfläche des Grundstücks von 33.310 m² für die Dauer der Bauzeit, für die Baustelleneinrichtung und die Baustellenerschließung genutzt werden solle. Angesichts der langen Dauer der Bauzeit von mehreren Jahren stelle auch dies eine Enteignung dar. Zudem benötige der Pächter für die Existenzsicherung und Erhaltung seines landwirtschaftlichen Betriebes, sodass ein Pachtvertrag über mehrere Jahre geschlossen worden sei. Weiterhin werde das Eigentum des Einwendungsführers auch durch die Staubimmissionen während der Bauzeit erheblich beeinträchtigt und dadurch im Wert und in seiner Nutzbarkeit als landwirtschaftliche Anbaufläche stark eingeschränkt und könne daher nur schwer und zu einem niedrigen Pachtzins verpachtet werden. Nach dem Ausbau der A 3 sei mit einem noch höheren Verkehrsaufkommen und damit mit weit höheren Belastungen durch Abgase und Immissionen zu rechnen, was ebenfalls zu einer Beeinträchtigung des Grundstücks des Einwendungsführers führe. Es sei davon auszugehen, dass das Eigentum aufgrund der umweltschädlichen Belastung nur noch eingeschränkt landwirtschaftlich genutzt werden könne und damit nur eingeschränkt zu einem niedrigen Pachtzins verpachtet werden könne.

Weiterhin monierte der Rechtsanwalt des Einwendungsführers in seinem Schreiben vom 18.12.2008, dass hinsichtlich der Heranziehung des Grundstücks des Einwendungsführers keine Alternativen geprüft worden seien. Das benachbarte Grundstück mit der Fl.Nr. 786 der Gemarkung Geiselwind könne ebenfalls als Grundstück für die Baustelleneinrichtung und die Baustellenerschließung genutzt werden. Dieses Grundstück weise eine Größe von 42.868 m² auf und liege im Gegensatz zu dem landwirtschaftlich bebauten Grundstück des Einwendungsführers brach. Weiterhin regte der Einwendungsführer an, dass auch die Grundstücke auf den Fl.Nrn. 779

und 780 der Gemarkung Geiselwind für die genannten Zwecke genutzt werden könnten.

Zudem war der Anwalt des Einwendungsführers der Auffassung, dass der Antrag auf Planfeststellung an gravierenden Mängeln leide, sodass eine positive Entscheidung nicht getroffen werden könne. Die Interessen des Einwendungsführers seien in einer Abwägung zu berücksichtigen und gegebenenfalls durch Schutzauflagen und Entschädigungszahlungen auszugleichen. Die Planunterlagen seien unübersichtlich und verwiesen zum Teil pauschal auf andere Unterlagen. Dies gelte insbesondere für die Umweltverträglichkeitsprüfung. Eine nachvollziehbare Zusammenfassung der Umweltauswirkung sei in den Unterlagen nicht zu finden. Weiterhin behielt sich der Rechtsbeistand des Einwendungsführers vor, die Einwendungen durch weiteren Sachvortrag zu ergänzen. Weiterhin bat er um Benachrichtigung über die Behandlung der Einwendung und um Mitteilung über einen eventuellen Erörterungstermin. Ebenso forderte er um Bekanntgabe und Zustellung eines etwaigen Planfeststellungsbeschlusses.

Der Vorhabensträger legte in seinem Schreiben vom 12.05.2009 dar, dass von den insgesamt 60.759 m² der Fl.Nr. 759 der Gemarkung Geiselwind eine Teilfläche von 1.110 m² zu erwerben sei. Vorübergehend in Anspruch zu nehmen seien 33.310 m². Der Vorhabensträger wies darauf hin, dass das automatische Liegenschaftsbuch die Ackerfläche als Ackergrünland ausweise. Im Grundbuch sei die Fläche als Landwirtschaftsfläche geführt. Wie der Vorhabensträger zutreffend bemerkte, erfolgt die detaillierte Bewertung der Fläche im Rahmen des gesonderten Entschädigungsverfahrens.

Weiterhin führte der Vorhabensträger plausibel aus, dass durch die südliche Verbreiterung der Autobahn und die dadurch erforderliche Verlegung der Gemeindeverbindungsstraße Geiselwind – Langenberg die Grunderwerbsfläche überbaut wird. Der Erwerb ist zwingend erforderlich, da es keine vorzugswürdige alternative Trasse gibt. Das Grundrecht auf Eigentum wird hier aus Gründen des allgemeinen Wohls beschränkt. Die Teilfläche, die vorübergehend für Baustelleneinrichtung und Erschließung genutzt wird, ist dort aus Gründen der Nähe der Beckenanlage RRHB 329-1R zum Haselbachdurchlass und zuletzt zur Autobahn optimal. Außerdem ist sie parallel zur Autobahn über das öffentliche Verkehrsnetz ohne Beeinträchtigung von Anwohnern sehr gut erreichbar. Weiterhin bat der Vorhabensträger um Vorlage des Pachtvertrages, da die Problematik der Existenzgefährdung zwar behauptet, aber nicht belegt worden sei.

Darüber hinaus führte der Vorhabensträger zu Recht aus, dass es grundsätzlich kein Recht auf Gewährleistung von Staubfreiheit unter Nachbarn gibt. Auch ist nicht erkenntlich, dass die Straßenbaustelle mehr Staubimmissionen als z.B. Feldarbeit auf trockenem Boden verursachen kann. Die Befürchtung des Einwendungsführers hält der Vorhabensträger für praxisfremd. Hinsichtlich der Befürchtung des Einwendungsführers, dass es nach dem Ausbau aufgrund von umweltschädlicher Belastung nur noch eingeschränkt möglich sei, das Grundstück landwirtschaftlich zu nut-

zen, legte der Vorhabensträger zutreffend dar, dass nach dem Ausbau (mit seinen Schutzmaßnahmen) die geltenden Grenzwerte für Luftschadstoffe eingehalten werden würden. Ein Anlass für die Befürchtungen des Einwendungsführers sei somit nicht gegeben. Eine Schadstoffbelastung der Luft oder des Bodens über das rechtlich zulässige Maß hinaus steht nicht zu befürchten. Diesbezüglich sei auf die einschlägigen Kapitel dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen (vgl. insbesondere C 3.7.4.3 und C 3.7.6 mit den dortigen Querverweisen).

Im Hinblick auf die gerügte fehlende Prüfung von Alternativflächen für die Baustelleneinrichtung schilderte der Vorhabensträger nachvollziehbar, dass im Zuge der Baumaßnahme mehrere Flächen zur Baustelleneinrichtung benötigt werden. Alternativen sind untersucht worden. Für den speziellen begrenzten Teilbereich hat sich wegen der angeführten Vorteile keine der Alternativen durchsetzen können. In Anbetracht der Nähe zum Baugeschehen und der Erreichbarkeit lässt sich dies nach überzeugender Einschätzung des Vorhabensträgers nachvollziehen. So besitzt das benachbarte Grundstück Fl.Nr. 786 nicht die Nähe zum Becken und zum Durchlass und außerdem grenzt es an den belebten Autohof an, was hinsichtlich der Sicherheit als problematisch angesehen wird. Das Grundstück Fl.Nr. 779 ist das Anwesen der Autobahnmeisterei und kann deshalb aufgrund betrieblicher Belange nicht als Fläche zur Baustelleneinrichtung genutzt werden. Das Grundstück Fl.Nr. 780 befindet sich im Besitz der Bundesstraßenverwaltung. Dieses Grundstück ist als weitere Fläche bereits für Baustelleneinrichtung vorgesehen. Das im Grunderwerbsverzeichnis unter Ziffer 402.1 genannte Grundstück Fl.Nr. 161 ist das Straßengrundstück der St 2257 und kann deshalb nicht als Fläche für die Baustelleneinrichtung genutzt werden.

Darüber hinaus legte der Vorhabensträger zutreffend dar, dass die Unterlagen den geltenden Standards entsprechen und einen umfassenden Überblick über die Betroffenheiten erlauben. In der Unterlage 16 sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt zusammengefasst. Die Rüge des Einwendungsführers hinsichtlich der Planunterlagen verfängt nicht. Der Grad der Bestimmtheit planerischer Zeichnungen und Erläuterungen ist nach ihrer Funktion im Planfeststellungsverfahren zu bemessen. Danach müssen sich aus ihm die abwägungserheblichen Belange mit der Deutlichkeit ergeben, die es erlaubt, ihre Bedeutung für die Planung und Betroffenheit Dritter angemessen zu erkennen (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.03.1988, Az. 4 C 1/85, NVwZ 1989, 252). Die gegenständlichen Unterlagen werden diesen Anforderungen in jeder Hinsicht gerecht. Insoweit ist es auch unschädlich, dass der Erläuterungsbericht Bezug auf andere Unterlagen nimmt, die in der sachlich gebotenen Ausführlichkeit und Differenziertheit zur landschaftspflegerischen Begleitplanung und zur Immissionsbelastung Ausführungen machen.

Im Erörterungstermin forderte der Einwendungsführer (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 19 f.), nicht sein Grundstück, sondern ein anderes zu verwenden, das nicht landwirtschaftlich genutzt werde, z.B. die benachbarte Fläche des Autohofes, weiter östlich oder westlich gelegene Flächen. Unklar sei, wie mit eventuellen Verunreinigungen der Fläche oder dem Pachtvertrag, der noch

bis 2016 laufe, umgegangen werden solle. Das Feld sei von einem Landwirt gepachtet worden, der als Vollerwerbslandwirt auf dieses Grundstück angewiesen sei. Einwendungen habe dieser Landwirt jedoch nicht erhoben. Auch sei zu berücksichtigen, dass für den Einwendungsführer ein Nachteil dadurch entstehen könne, dass der Pächter sich nach einer anderen Fläche umschaue und die gegenständliche Fläche später nicht mehr benötige. Eine Vollmacht für den Pächter legten die Einwendungsführer nicht vor

Der Vorhabensträger legte überzeugend dar (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 19 f.), dass dieses Grundstück aufgrund der Nähe zum Betrieb des Autohofes ungeeignet ist. Die weiter östlich gelegene Fläche gehört bereits dem Bund und wird ebenfalls als Baustelleneinrichtung verwendet. Noch weiter östlich gelegene Grundstücke sind mangels Erreichbarkeit nicht mehr nützlich. Eine Verwendung von westlich gelegenen Flächen ist aufgrund der Nähe zum Ort Langenberg nicht erstrebenswert. Für eventuelle Verunreinigungen des Bodens muss der Vorhabensträger bzw. ein von ihm beauftragtes Unternehmen haften. Fragen des Pachtvertrages gehen über die Planfeststellung hinaus und sind im Rahmen der Entschädigungsverhandlungen im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren zu behandeln.

Der Einwendungsführer bat im Nachgang des Erörterungstermins mit E-Mail vom 28.05.2009 um Prüfung des benachbarten Grundstückes Fl.Nr. 76 zum Zwecke der Baustelleneinrichtung und Erschließung. Dieses Grundstück erfülle dieselben Kriterien wie sein Grundstück und sei in der Planfeststellung überhaupt nicht in Erwägung gezogen worden. In Bezug auf das Grundstück Fl.Nr. 786 legte der Einwendungsführer dar, dass die Aussage des Vorhabensträgers, das Grundstück grenze an den belebten Autohof an, falsch sei, was sich aus den Plänen ergebe. Das Grundstück sei außerdem teilweise befestigt und werde nur vier- bis fünfmal im Jahr als Zelt- und Parkmöglichkeit für große Veranstaltungen genutzt. Ausweichmöglichkeiten für diese wenigen Tage gäbe es sicherlich. Der Einwendungsführer nannte hier explizit die Grünfläche auf dem Spielcenter Novolino. Das restliche Jahr liege die ganze Fläche brach im Gegensatz zum Grundstück des Einwendungsführers, das ganzjährig landwirtschaftlich genutzt werde. Auch diesbezüglich forderte der Einwendungsführer nochmals eine Prüfung, ob dieses Grundstück für die Baustelleneinrichtung und Erschließung herangezogen werden könne. Des Weiteren übermittelte der Einwendungsführer mit E-Mail vom 17.06.2009 auch noch eine Kopie des Pachtvertrages bezogen auf das gegenständliche Grundstück.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf in seinem Schreiben vom 23.06.2009 überzeugend, dass das Grundstück der Fl.Nr. 76 als Alternativgrundstück wegen seiner im nutzbaren Bereich größeren Höhenunterschiede schlecht geeignet ist. Außerdem wird eine etwas größere Fläche wegen des ungünstigeren Zuschnitts benötigt. Die Störungen, ausgehend vom Baubetrieb, auf den Ortsteil Langenberg sind wegen der geringeren Entfernung zusätzlich von Nachteil. Im Hinblick auf das Grundstück Fl.Nr. 786 führte der Vorhabensträger nachvollziehbar aus, dass dieses Grundstück dem Autohof zugeordnet ist und regelmäßig für mehrtägige Großveranstaltungen

genutzt wird. Dabei ist der Veranstaltungsbetrieb so eingerichtet, dass das Autohofgelände von den Gästen nicht verlassen werden muss und ein Überqueren von öffentlichen Straßen nicht nötig ist. Einschränkungen dieses bewährten Betriebes sind nicht angezeigt. Auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten erscheint demgegenüber die rein landwirtschaftliche Nutzung als nachrangig.

Im Schreiben vom 09.07.2009 nahm der Vorhabensträger zu dem vom Einwendungsführer übermittelten Pachtvertrag Stellung. Aufgrund des vorgelegten Pachtvertrages ergeben sich für die Variantenuntersuchung der Nachbargrundstücke keine wesentlichen neuen Gesichtspunkte. Hierzu lässt sich lediglich ergänzend feststellen, dass der jährliche Pachtzins von 1.214 Euro, den der Einwendungsführer für das Grundstück Fl.Nr. 787 erhält, außer Verhältnis zu den wirtschaftlichen Nachteilen stehen, die durch eine Verwendung des durch den Autohof für Großveranstaltungen genutzten Grundstückes Fl.Nr. 786 entstehen würden.

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz oder sein Eigentum zu verzichten. Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Verhandlungen mit dem Vorhabensträger bzw. dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Insgesamt sind die Einwendungen daher zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt haben.

3.8.2.14

Einwendung Nr. 21

Mit Schreiben vom 12.12.2008 trug der Einwendungsführer Nr. 21 seine Einwendungen gegen das plangegegenständliche Vorhaben vor. Er führte aus, dass ihn die Planung in seinen Rechten erheblich beeinträchtige, und beantragte daher, die Planung entsprechend seinen Forderungen anzupassen. Der Einwendungsführer schilderte, dass der Betriebssitz seines Vollerwerbsbetriebes sich direkt in Geiselwind und somit in unmittelbarer Nähe zu den von der Planung betroffenen in Anspruch zu nehmenden Flächen befinde. Es handele sich um hofnahe Flächen. Insbesondere der Bereich der Autobahnausfahrt Geiselwind sei potenzieller Aussiedlungsstandort, da hier einige zusammenhängende erschlossene Eigentumsflächen lägen. Diese würden für den nächsten Wachstumsschritt zur Sicherung der Existenz seines Betriebes unbedingt benötigt. Der Einwendungsführer gab an, dass er den Vorhabensträger auf diese Umstände auch bereits schriftlich hingewiesen hätte. Seiner Auffassung nach handele es sich bei diesem Grund um erschlossenes Bauland.

Weiterhin legte der Einwendungsführer dar, dass der Flächenbedarf der Autobahn über 10 % seiner Bewirtschaftungsfläche in den Gemarkungen Geiselwind und Langenberg betreffe. Auch im nächsten Abschnitt Wasserberndorf verliere er wieder

Flächen. Insgesamt sehe er daher seine Existenz gefährdet, wenn er kein Ersatzland bekäme bzw. die Planung angepasst werde.

Bei den betroffenen Eigentums- und Pachtflächen handele es sich um die Fl.Nr. 62/1 der Gemarkung Langenberg, die Fl.Nrn. 431, 451, 545 und 455 der Gemarkung Geiselwind, die Fl.Nrn. 167, 183, 183/5 und 183/6 der Gemarkung Geiselwind sowie Fl.Nr. 378 der Gemarkung Füttersee.

Die verbleibenden Restgrundstücke seien teils so klein, dass sie unwirtschaftlich seien. Nach Einschätzung des Einwendungsführers müsse daher durch Umplanung eine vernünftige landwirtschaftliche Struktur erreicht werden oder die Restgrundstücke seien abzulösen bzw. sei Ersatzland bereitzustellen.

Weiterhin äußerte der Einwendungsführer die Befürchtung, dass Böschungen und Pflanzungen eine Verschattung der an die A 3 angrenzenden Flächen erwarten ließen. Dadurch sinke das Ertragsniveau und auf Wiesen werde die Futtertrocknung vor Ort erschwert. Dies betreffe insbesondere die nördlich der A 3 liegenden Flächen im Bereich der Abfahrt und der Lärmschutzanlagen. Aufgrund von Böschungen und durch Bauarbeiten traktierter Böden erwarte er auch Vernässungen und Folgeschäden. Dies sei durch korrekte Bauausführung, Sicherung von Dränagen und Wiederherstellung zu vermeiden und gegebenenfalls zu entschädigen.

Nach Einschätzung des Einwendungsführers ließen sich die Planungsmängel durch folgende Maßnahmen vermeiden:

Zum einen verwies der Einwendungsführer auf die Stellungnahme des Bayerischen Bauernverbandes vom 15.12.2008 an die Planfeststellungsbehörde. Er mache diese ausdrücklich zum Bestandteil seiner Einwendung. Zum anderen führte der Einwendungsführer aus, dass wichtigster Faktor zur Behebung der Planungsmängel die Eindämmung des nicht erforderlichen Flächenverbrauches bei der Ausfahrt Geiselwind Nordseite sei. Eine entsprechende Skizze legte der Einwendungsführer seinem Schreiben bei. Seiner Auffassung nach könnten die notwendigen Radien auch durch weniger flächenbeanspruchenden Ausbau eingehalten werden. Der Acker auf Fl.Nr. 451 könne dadurch so weit als möglich erhalten werden. Auf der Fl.Nr. 454 würde die Planung des Vorhabensträgers durch die fast vollständige Nutzung in der Bauzeit und durch hohe Böschungen dauerhaft immensen Schaden verursachen. Dies rechtfertige eine vollständige Ablösung und Entschädigung dieser Fläche. Weiterhin verwies der Einwendungsführer auf Planungen des Vorhabensträgers aus dem Jahr 1990, bei denen die Radien auch eingehalten worden seien und die sein Land nicht in dem Umfang wie im plangegegenständlichen Verfahren überplant hätten.

Als nächstes forderte der Einwendungsführer eine Absenkung der A 3. Damit müssten die Lärmschutzwälle nicht mehr so hoch und so breit gebaut werden. Alternativ müsste es auch möglich sein, Lärmschutzwände zu verwenden und dadurch den Flächenverbrauch und die nachteiligen Wirkungen von Dämmen auf Beschattung und Bodenvernässung zu mindern. Insbesondere um den Flächenverbrauch im Be-

reich der Fl.Nr. 451 zu minimieren, müssten die Böschungsneigungen verändert werden. Der Einwendungsführer wies ausdrücklich darauf hin, dass der Vorhabens-träger bei einer Vorstellung des Ausbauvorhabens in Geiselwind dargelegt hätte, dass die Maßnahmen auf den Flächen der bisherigen A3 zu liegen kämen und die neue A 3 nach Süden verschoben werden würde. Dies treffe jedoch offensichtlich nicht zu, obwohl das nach Einschätzung des Einwendungsführers sinnvoll wäre.

Darüber hinaus wandte sich der Einwendungsführer gegen die Inanspruchnahme seiner Pachtfläche für die Ausgleichsmaßnahme A 2. Der Pachtvertrag laufe noch lange und sei deshalb in seiner Betriebsplanung fest eingeplant. Auf diesen Um-stand habe der Einwendungsführer den Vorhabensträger bereits hingewiesen, als dort zunächst ein Regenrückhaltebecken geplant worden war. Die Anlage einer ex-tensiven Wiese auf diesem guten Wirtschaftsland halte der Einwendungsführer für fachlich nicht sinnvoll. Diese Fläche sei als wüchsig und auch gut wasserhaltender Standort mit hohen Futtererträgen zu qualifizieren. Ein möglicher Aufwuchs sei für Milchkühe nicht als gutes Futter verwertbar, da gutes Wachstum gegeben sei und nur zweimalige Mahd alte Stängel produziere. Für den Einwendungsführer sei nicht ersichtlich, was diese Maßnahme für den Naturschutz bringen solle.

Auch wandte sich der Einwendungsführer gegen die Inanspruchnahme der Fl.Nr. 62/1 der Gemarkung Langenberg, da diese Fläche so verkleinert werde, dass die Restfläche wirtschaftlich uninteressant sei.

Zusammenfassend bat der Einwendungsführer nochmals eindringlich, auf seine Be-lange Rücksicht zu nehmen. Er forderte, den Flächenverbrauch zu minimieren, form- und lagemäßig zu optimieren und weitere Nachteile wie Verschattung und Vernässung zu vermeiden. Der Einwendungsführer forderte hierzu, die Planung entsprechend anzupassen und mit ihm abzustimmen.

Die Planfeststellungsbehörde bat das AELF Kitzingen um Stellungnahme zur be-haupteten Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs des Einwendungs-führers. In seinem Schreiben vom 04.02.2009 führte das AELF Kitzingen aus, dass auf den Einwendungsführer beim AELF Kitzingen ein landwirtschaftlicher Haupter-werbsbetrieb mit derzeit 133,84 ha landwirtschaftlicher Fläche registriert sei. Be-triebsschwerpunkt sei die Milchviehhaltung mit durchschnittlich 85 Milchkühen und anteiliger weiblicher Nachzucht. Die bewirtschaftete landwirtschaftliche Fläche (22,68 ha Eigentumsflächen und 11,16 ha Pachtflächen) umfasse nach den Daten des Wirtschaftsjahres 2007/08 96,47 ha Ackerflächen und 37,37 ha Grünland (Wie-sen). Die Hauptfutterfläche summiere sich auf 57,09 ha. Weiterhin würden 12,2 ha Silomais und 7,40 ha Klee gras angebaut. 76,40 ha seien mit Marktfrüchten (haupt-sächlich Getreide und Körnerraps) bestellt. Der Vollerwerbsbetrieb, der bisher ein dynamisches Wachstum aufwiese, böte Arbeit für zwei Generationen. Im Jahr 1992 sei an der Hofstelle ein Milchviehlaufstall errichtet und für die Aufstockung notwen-dige Milchquote gekauft worden. In den Jahren 1997 und 2003 seien Maschinen und Bergehallen (Mehrzweckhallen) als größere Investition gefolgt. Der Betrieb des Einwendungsführers zähle zu den renommierten Milchviehbetrieben im Landkreis

Kitzingen, insbesondere für den Steigerwaldbereich nehme der Einwendungsführer eine agrarstrukturell bedeutsame Stellung ein. Da die räumlichen Kapazitäten für Baumaßnahmen an der Althofstelle im Ortsbereich von Geiselwind ausgeschöpft seien, halte der Einwendungsführer nach einem zweckmäßigen Aussiedelungsstandort Ausschau. Konkrete Planungen lägen dem AELF Kitzingen noch nicht vor. Deren Notwendigkeit sei jedoch absehbar. Diese Frage werde spätestens dann relevant, wenn der jüngste Sohn der Familie seine landwirtschaftliche Ausbildung absolviere.

Das AELF Kitzingen führte weiter aus, dass der A 3-Ausbau nach dem vorliegenden Grunderwerbsverzeichnis ca. 2,5 ha Eigentumsflächen des Betriebes, davon ca. 1,61 ha durch Grunderwerb des Vorhabensträgers beansprucht. Unförmige kleine Restgrundstücke und weitere Nachteile, welche die Weiterbewirtschaftung betroffener Flächen nicht mehr sinnvoll erscheinen ließen, würden zudem befürchtet. Des Weiteren führe der Einwendungsführer eine Reihe von Pachtflächen an, die von der Baumaßnahme im verfahrensgegenständlichen Bauabschnitt ebenfalls betroffen seien. Außer der Aufzählung der Flurnummern lägen jedoch keine näheren Angaben über die flächenmäßige Inanspruchnahme der angeführten Pachtgrundstücke vor. Bei der vorherrschenden Flächenstruktur des Betriebes seien die beanspruchten Flächen insgesamt als "hofnah" zu bezeichnen.

Das AELF legte dar, dass sich der Flächenverlust für den Betrieb in der Summe maximal auf ca. 6,26 ha beläufe, wenn unterstellt werde, dass die genannten Pachtgrundstücke ganz aus der Bewirtschaftung fallen würden. In Relation zur derzeit bewirtschafteten gesamtlandwirtschaftlichen Fläche läge der Flächenverlust unter den gegebenen Annahmen noch unter der 5 %-Bagatellgrenze. Diese Betrachtung berücksichtige jedoch nicht die Tatsache, dass dem landwirtschaftlichen Betrieb des Einwendungsführers in folgenden Bauabschnitten mit hoher Wahrscheinlichkeit weitere Pachtflächen durch Inanspruchnahme infolge fortgesetzter A 3-Ausbaumaßnahmen verlorengehen werden. Der Einwendungsführer fürchte konkret, dass nochmals mindestens sechs Einzelflächen von Ausbau und Begleitmaßnahmen betroffen sein könnten.

Im Schreiben des Einwendungsführers vom 19.12.2008 komme nach Einschätzung des AELF Kitzingen die Sorge des Betriebsleiters um die langfristige technische bauliche und wirtschaftliche Entwicklung des Familienbetriebs zum Ausdruck. Nach der Darstellung des Einwendungsführers sei davon auszugehen, dass dem Betrieb in Zukunft weitere Flächen entzogen werden könnten. Die Bagatellgrenzen des Flächenentzugs dürften bei den folgenden Verfahrensabschnitten überschritten werden. Durch die Bereitstellung von Ersatzflächen müsste der Problematik negativer Auswirkungen auf die Betriebsentwicklungen vergleichsweise praxisnah begegnet werden. Da es sich im vorliegenden Fall um einen leistungsfähigen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb handele, sei die Abfindung mit Ersatzland aus fachlicher Sicht zu befürworten, auch wenn zum derzeitigen Stand des Verfahrens keine unmittelbare Existenzgefährdung nach gängiger Auslegung der Beurteilungskriterien absehbar sei.

Der Vorhabensträger nahm mit Schreiben vom 18.05.2009 sowohl zum Schreiben des Einwendungsführers als auch zu dem des AELF Kitzingen Stellung. Im Hinblick auf das Schreiben des AELF Kitzingen resümierte der Vorhabensträger zutreffend, dass zum jetzigen Zeitpunkt keine Existenzgefährdung vorliegt. Der Flächenverlust liegt bei diesem Verfahren noch unter der 5 %-Bagatellgrenze. Jedoch könnte durch Betroffenheiten in Nachbarabschnitten diese Grenze noch überschritten werden. Außerdem befürwortete der Vorhabensträger eine Abfindung mit Ersatzland aus fachlicher Sicht zu. Hierzu führte der Vorhabensträger im Einzelnen aus, dass dem AELF Kitzingen bei der Beurteilung der Pachtflächen keine detaillierten Angaben vorgelegen hätten. Deshalb habe es angenommen, dass die Pachtflächen ganz erworben werden würden. Dies sei nicht zutreffend, sodass der tatsächliche Erwerb geringer sei, als vom AELF zur Beurteilung angenommen. Der Vorhabensträger übermittelte mit seinem Schreiben eine Auflistung der betroffenen Eigentumsflächen und der vom Einwender benannten Pachtflächen. Demnach sei ein Erwerb von 16.135 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme von 8.790 m² an Eigentumsflächen erforderlich. An Pachtflächen würden 20.742 m² erworben, 3.565 m² vorübergehend in Anspruch genommen und 334 m² dauernd belastet. Von den Pachtflächen sei dem Vorhabensträger das Grundstück der Fl.Nr. 378 der Gemarkung Füttersee (19.727 m² Erwerb) vom Einwendungsführer selbst zum Kauf angeboten worden. Weiterhin führte der Vorhabensträger überzeugend aus, dass im Nachbarabschnitt (östlich AS Geiselwind bis Aschbach) nach jetzigem Planungsstand keine Eigentumsflächen des Einwenders betroffen sind. Es lägen keine Informationen vor, welche Flächen in diesem Bereich durch den Einwender gepachtet seien. Deshalb könne zu Pachtflächen keine Aussage getroffen werden. Die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum würden im Wege der Entschädigung ausgeglichen, über Entschädigungsforderungen werde jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden, sondern in gesonderten Grunderwerbsverhandlungen bzw. Entschädigungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Weiterhin führte der Vorhabensträger im Hinblick auf die vom Einwendungsführer monierten unwirtschaftlichen Restflächen aus, dass unter bestimmten Voraussetzungen (z.B. Unwirtschaftlichkeit) die nach dem Autobahnbau verbleibenden Restflächen auf Wunsch des Grundstückseigentümers mit erworben werden könnten. Hierfür sei u.U. die Überprüfung durch einen landwirtschaftlichen Sachverständigen notwendig. Eine endgültige Klärung bleibt nach zutreffender Einschätzung des Vorhabensträgers grundsätzlich den gesonderten Grunderwerbsverhandlungen vorbehalten, welche nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind (vgl. hierzu auch C 3.8.1.2.2).

In Bezug auf die geforderten Ersatzflächen legte der Vorhabensträger zutreffend dar, dass die Forderung nach Ersatzland eine Entschädigungsangelegenheit ist, über die im Planfeststellungsverfahren bzw. Planfeststellungsbeschluss nicht zu entscheiden ist (vgl. hierzu auch C 3.8.1.2.3). Auch dies bleibt grundsätzlich den gesonderten Grunderwerbsverhandlungen vorbehalten. Der Vorhabensträger stellte

aber in Aussicht, sich im Rahmen der Abwicklung des Grunderwerbes um Ersatzflächen zu bemühen.

Zu den vom Einwendungsführer befürchteten Verschattungen der Grundstücke bemerkte der Vorhabensträger zutreffend, dass Grenzabstände zu den benachbarten Grundstücken grundsätzlich eingehalten werden (vgl. hierzu auch C 3.8.1.3.2). Die vorgesehenen Baumreihen auf der Ausgleichsfläche A 2 liegen entlang der Rekultivierungsfläche der alten Fahrbahn.

Zu den befürchteten Vernässungen und Folgeschäden durch den Baubetrieb legte der Vorhabensträger plausibel dar, dass die in den vergangenen Jahren gesammelten Erfahrungen gezeigt haben, dass vorübergehend für Bauarbeiten in Anspruch genommene Flächen wirksam und ohne wirtschaftliche Verluste für die betroffenen Landwirte rekultiviert werden können. Soweit notwendig, können dabei die Maßnahmen, wie Untergrundlockerungen bei zu hoher Bodenverdichtung, Drainagemaßnahmen oder Mutterbodenverbesserungen durchgeführt werden. Ob und welche Maßnahmen zu veranlassen sind, wird im Einzelfall geprüft. Falls erforderlich, sind ergänzende Bodengutachten einzuholen. Für die Zeit des Baues bis zur Umsetzung der Rekultivierungsmaßnahmen werden die betroffenen Landwirte wegen Nutzungsentzug entsprechende Entschädigungsleistungen erhalten. Auch über diese Entschädigungsleistungen wird im Nachgang des Verfahrens verhandelt. Zum Schutz des landwirtschaftlichen Bodens sind insbesondere unter A 3.6 und A 3.7 verschiedene Auflagen vorgesehen, die sicherstellen sollen, dass in Anspruch genommene Flächen nach Beendigung der Baumaßnahme entsprechend ihrer vorherigen Nutzung zur Verfügung stehen. Den Bedenken des Einwendungsführers kann so entgegengetreten werden.

Im Hinblick auf die geforderte Verringerung des Flächenverbrauchs durch die nördliche AS Geiselwind führte der Vorhabensträger überzeugend aus, dass bei der Trassierung des nördlichen Anschlussastes der AS Geiselwind folgende Punkte berücksichtigt werden müssen:

Zur Optimierung des Lärmschutzes ist eine Abrückung der Öffnung im Bereich der AS in östlicher Richtung notwendig, um ein Verlärmern der Misch- und Wohngebiete von Geiselwind zu reduzieren. Weiterhin müssen die Bauwerksabmessungen für die Unterführung der St 2275 (Bauwerk 330c) minimiert werden, da der Einfädungsstreifen der Richtungsfahrbahn Würzburg vor dem Brückenbauwerk endet. Zudem ist die Mindestlänge der zweispurigen Gegenverkehrsfahrbahn (Querschnitt Q4 gemäß RAL-K4) in der Anschlussrampe von >125 m einzuhalten. Im Bestand ist diese sicherheitsrelevante Mindestlänge unterschritten. Weiterhin muss bei der Anordnung des Absetz- und Regenrückhaltebeckens 330-1L die Regenwassererfassung der kompletten Anschlussrampe in Verbindung mit der Maßgabe der Flächenoptimierung (Eingriffsminimierung) berücksichtigt werden. Aufgrund dieser Zwangspunkte ist die gewünschte Optimierung der nördlichen Abfahrt der AS Geiselwind in Form einer weiteren Flächenminimierung nicht möglich.

Bei den erforderlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind nach den nachvollziehbaren Erwägungen des Vorhabensträgers begrünte Wälle das Mittel der ersten Wahl. Von allen zur Verfügung stehenden Alternativen fügen sich diese am besten in die Landschaft ein und sind am kostengünstigsten. Bei den vorherrschenden beengten Verhältnissen kommen kostenaufwändige Steilwälle und Lärmschutzwände sowie Kombinationen daraus in Betracht. Voraussetzung ist die Beachtung des Wirtschaftlichkeitsgebotes im jeweiligen Einzelfall. Bei der Planung der Lärmschutzeinrichtungen ist bereits darauf geachtet worden, dass der Flächenverbrauch möglichst gering gehalten wird. Ein Absenken der A 3 ist nicht zweckmäßig und aufgrund von Zwangspunkten (z.B. Bauwerkshöhen, bestehende Leitungen, kreuzende Straßen etc.) nur mit äußerst hohem Aufwand möglich. Der bestehende Straßendamm weist eine Regelböschung von ca. 1:2 auf. Beim Ausbau der BAB A 3 wird der Straßendamm in Erdbauweise mit der Regelböschung 1:1,5 ausgeführt. Durch die damit erfolgende Versteilung des Dammes wird die ausbaubedingte Grundinanspruchnahme bereits minimiert.

Zur monierten Ausgleichsfläche A 2 führte der Vorhabensträger plausibel aus, dass es sich hierbei um das Flurstück 378 der Gemarkung Füttersee mit einer Flächengröße von 2,08 ha handelt, das bis 2013 an den Einwendungsführer verpachtet ist. Die Ausgleichsfläche A 2 ist dem Vorhabensträger aus privater Hand zum Kauf angeboten worden. Aus naturschutzfachlicher Sicht ist diese Fläche aufgrund der Benachbarung zu Fließgewässern besonders zur Aufwertung für die Zwecke des Naturschutzes geeignet. Die Naturschutzbehörden begrüßen die Verwendung dieser Fläche. Auf der Fläche ist eine Extensivwiese geplant mit Gewässerrenaturierung und Uferabflachung sowie der Pflanzung einer Baumreihe. Die Gewässerrenaturierung ist mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg abgestimmt und wird von dort ausdrücklich begrüßt. Auf diese Fläche kann daher nicht verzichtet werden. Dennoch stellte der Vorhabensträger in Aussicht, dass er versuchen werde, geeignete Ersatzflächen für Pachtland anzubieten (vgl. abermals auch C 3.8.1.2.3). Falls keine geeigneten Ersatzflächen gefunden werden sollten und somit eine vorzeitige Beanspruchung der Fläche zur Herstellung der Ausgleichsmaßnahme notwendig werde, wird der Eingriff monetär entschädigt.

Aufgrund dieser Angaben wurde das AELF Kitzingen von der Planfeststellungsbehörde erneut zum Vorbringen des Einwendungsführers hinsichtlich der Existenzgefährdung um Stellungnahme gebeten. Dem AELF Kitzingen wurde hierbei auch die Auflistung der Flächen übermittelt, die der Vorhabensträger an die Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 18.05.2009 übersandt hatte.

In seinem Schreiben vom 27.05.2009 fasste das AELF Kitzingen sein Schreiben vom 04.02.2009 zusammen und betonte nochmals überzeugend, dass nach damaligem Kenntnisstand (selbst unter der Annahme, die betroffenen Pachtflächen würden ganz aus der Bewirtschaftung fallen) der Flächenverlust an bewirtschafteter oder landwirtschaftlicher Fläche noch unter der 5 %-Bagatelldgrenze lag. Aus dem Schreiben des Vorhabensträger vom 18.05.2009 ergebe sich nunmehr, dass der tatsächliche Grunderwerb (was die in Anspruch genommenen Pachtflächen des Be-

etriebs betreffe) deutlich geringer sei, als vom AELF Kitzingen in der Stellungnahme vom 04.02.2009 angenommen. Somit liegt der absehbare Flächenverlust nach den zutreffenden Ausführungen des AELF Kitzingen auch deutlicher unter der Bagatellgrenze. Eine Existenzgefährdung muss demnach definitionsgemäß zum derzeitigen Stand ausgeschlossen werden. Das AELF Kitzingen betonte aber in seinem Schreiben, dass immer noch keine weitergehenden Aussagen über die Betroffenheit des Einwendungsführers in Nachbarabschnitten getroffen werden könne. Da der Einwendungsführer die Folgen der Fortsetzung des A 3-Ausbaus im Nachbarabschnitt auf seinen Betrieb zukommen sehe, seien dessen Sorgen jedoch verständlich, auch wenn dieser Streckenabschnitt noch nicht Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens sei. Das AELF Kitzingen stellte daher klar, dass wenn Klarheit über das Ausmaß der Inanspruchnahme von Pachtflächen des landwirtschaftlichen Betriebes im Folgeabschnitt bestehe, auch eine Stellungnahme zu den erhobenen Einwendungen diesbezüglich aktualisiert werden könne.

Der Einwendungsführer machte im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 26.05.2009, S. 18 f.) darauf aufmerksam, dass er auf sein Land angewiesen sei. Die Ausgleichsfläche A 2 sei von ihm bis zum Jahr 2013 gepachtet und er gehe davon aus, dass er nach Ablauf dieses Vertrages die Fläche wieder pachten werde. Hinsichtlich der Fläche solle nach einer anderen Lösung gesucht werden, beispielsweise in Form eines Flächentausches, wobei er am liebsten sein eigenes Land behalten würde. Weiterhin besitze er auch Flächen an der Anschlussstelle, die er durch den Ausbau verlieren würde. Aus Sicht des Vertreters des Bayerischen Bauernverbandes (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 26.05.2009, S. 15 ff.; vgl. hierzu auch die Ausführungen unter C 3.7.8) sei das Kernproblem die Auffahrt der Anschlussstelle. Hier könne durch eine Alternativplanung ein Flächenverlust des Einwendungsführers vermieden werden.

Der im Erörterungstermin anwesende Vertreter des AELF Kitzingen führte zutreffend aus (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 26.05.2009, S. 18 f.), dass von einer Existenzgefährdung erst ausgegangen werden kann, wenn bei der Grundstücksinanspruchnahme die Bagatellgrenze von etwa 5 % der Eigentumsflächen überschritten ist. Ein landwirtschaftlicher Nebenbetrieb sei jedoch möglicherweise durch Flächenverlust allein nicht in seiner Existenz gefährdet. Allerdings müsse hier nach seiner persönlichen Auffassung das Gefüge der Betriebsteile insgesamt betrachtet werden. Seiner Auffassung nach könne dieser Problematik aber entgegengewirkt werden, indem den Betroffenen Ersatzflächen angeboten würden. Seines Erachtens seien auch die Pachtflächen bzw. insgesamt die betroffenen Flächen aus den folgenden Abschnitten bei der Prüfung der Existenzgefährdung zu berücksichtigen. Nach Einschätzung des AELF Kitzingen im Erörterungstermin sei es wert zu prüfen, ob die Planung der Anschlussstelle verändert werden könne. Der Vertreter des AELF Kitzingen ergänzte in überzeugender Weise, dass nach dem jüngsten Schreiben des Vorhabensträgers mit der Auflistung der Pachtflächen Einwendungsführers aus dem plangegegenständlichen Bauabschnitt keine Existenzgefährdung vorliegt, da der Flächenverlust unter 5 % liegt. Einschränkend fügte er hinzu, dass er jedoch über die Nachbarabschnitte noch nichts sagen könne. Insgesamt

solle man seiner Auffassung nach jedoch versuchen, immer das Bestmögliche für die Betroffenen herauszuholen.

Der Vorhabensträger legte im Erörterungstermin dar (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 26.05.2009, S. 18 f.), dass es derzeit nicht klar sei, ob dem Einwendungsführer Austauschflächen angeboten werden könnten. Der Vorhabensträger erläuterte hinsichtlich der Größe der Anschlussstelle zutreffend (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 26.05.2009, S. 15 ff.; vgl. hierzu auch die Ausführungen unter C 3.7.8), dass sich diese im Rahmen der einschlägigen Richtlinien bewegt, die wiederum auf Studien zur Unfallauswertung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beruhen. Die vorgesehenen Rampen sind notwendig, um zu vermeiden, dass es zu Problemen bei den Sichtverhältnissen, Kreuzungen im Anschlussstellenbereich, Kreuzungspunkten oder auch bei der Verkehrssicherheit kommt.

Im Nachgang des Erörterungstermins übermittelte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 02.06.2009 eine von der Planfeststellungsbehörde erbetene Auflistung seiner bewirtschafteten Flächen entlang der Autobahn, die eventuell vom Ausbau betroffen sein könnten.

Zu dieser Auflistung nahm der Vorhabensträger mit Schreiben vom 29.07.2009 Stellung. Der Vorhabensträger merkte an, dass nach Angaben des AELF Kitzingen der Einwendungsführer eine Fläche von insgesamt 133,84 ha (Eigentum und gepachtete Flächen) bewirtschaftete. Demnach betrage die 5 %-Bagatellgrenze 6,69 ha. Im plangegegenständlichen Abschnitt sei ein Erwerb von 3,69 ha erforderlich, was 2,76 % der bewirtschafteten Fläche entspreche, die künftig der Bewirtschaftung entzogen werden würde. Offen sei, ob die Bagatellgrenze durch die dauerhafte Inanspruchnahme von Grundstücken (Eigentum oder Pachtfläche) im östlich gelegenen Nachbarabschnitt östlich AS Geiselwind bis Aschbach überschritten werde. Dort laufe die Planung zeitversetzt. Derzeit sei für diesen Abschnitt lediglich der Vorentwurf erstellt. In diesem Planungsstadium sei noch keine abschließende flächenscharfe Beurteilung des Grunderwerbes aus den vom Einwendungsführer benannten Grundstücken möglich. Nach einer ersten Abschätzung sei jedoch Grunderwerb aus den an der Autobahn gelegenen Grundstücken notwendig. Allerdings werde dadurch die vorgenannte 5 %-Bagatellgrenze voraussichtlich nicht überschritten. Zur vorübergehenden Inanspruchnahme könne im jetzigen Planungsstadium keine Aussage getroffen werden. Die davon betroffenen Flächen würden jedoch der Bewirtschaftung nicht dauerhaft entzogen und fielen somit nicht unter die 5 %-Bagatellgrenze. Vor diesem Hintergrund sah der Vorhabensträger in überzeugender Weise auch unter Vorausschau auf den künftigen Grunderwerb im östlich gelegenen Nachbarabschnitt die Existenz des Einwendungsführers nicht gefährdet. Die für das Vorhaben erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum werden im Wege der Entschädigung ausgeglichen, worüber im Nachgang des Planfeststellungsverfahrens Verhandlungen geführt würden.

Zu dem Vorbringen des Einwendungsführers aus dem Schreiben vom 02.06.2009 und dem des Vorhabensträgers aus dem Schreiben vom 29.07.2009 nahm das AELF Kitzingen nochmals abschließend mit Schreiben vom 27.08.2009 Stellung. Das AELF Kitzingen legte dar, dass dem vorangegangenen Schriftverkehr zu entnehmen sei, dass es sich bei den voraussichtlich betroffenen Grundstücken im Nachbarabschnitt um Pachtflächen handle. Die Autobahndirektion gehe von keiner Überschreitung der nach derzeitigem Stand berechneten 5 %-Bagatellgrenze aus. Aus der übermittelten Abschätzung ergebe sich kein grundsätzlich neuer Kenntnisstand, der eine Korrektur der bisherigen fachlichen Beurteilung zur Folge hätte. Das AELF Kitzingen resümierte daher zutreffend und überzeugend, dass sowohl der bereits festgestellte als auch der zusätzlich absehbare Flächenverlust die Bagatellgrenze nicht überschreitet, sodass zum jetzigen Zeitpunkt von keiner Existenzgefährdung ausgegangen werden kann.

Zur Frage einer möglichen Existenzgefährdung wird außerdem auf die Ausführungen unter C 3.7.8.3 verwiesen. Wie dort näher erläutert wird, kann eine Existenzgefährdung dann nicht angenommen werden, wenn der Flächenentzug - wie hier - unter der Bagatellgrenze von 5 % der "anrechenbaren" landwirtschaftlichen Fläche liegt, was sich nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde aus den überzeugenden Darlegungen des Vorhabensträgers und des AELF Kitzingen ergibt. Dessen ungeachtet werden auch von der Planfeststellungsbehörde die mit dem Vorhaben für den Einwendungsführer verbundenen Nachteile nicht verkannt und mit erheblichem Gewicht in die Abwägung eingestellt. Sie vermögen aber die für das Vorhaben sprechenden Gründe nicht zu überwiegen.

Geeignete Alternativen zur Inanspruchnahme des Grundes des Einwendungsführers sind nach dem überzeugenden Vortrag des Vorhabensträgers nicht ersichtlich. Der Flächenbedarf für den Straßenkörper wurde vom Vorhabensträger optimiert und ist im vorgesehenen Umfang nötig (vgl. hierzu auch C 3.7.2, C 3.7.3, C 3.7.4 und C 3.7.8). Teilweise werden die vom Einwendungsführer genannten Flächen für die Anlage von naturschutzfachlich notwendigen Ausgleichsmaßnahmen benötigt. Die Notwendigkeit der Ausgleichsmaßnahmen wurde im Kapitel C 3.7.5.2.5 ausführlich dargestellt. Ohne diese kann der Eingriff in Natur und Landschaft nicht zum Ausgleich gebracht werden.

Hinsichtlich des Vortrags des Einwendungsführers die in Anspruch genommenen Flächen an der Anschlussstelle kommen als Aussiedelungsstandort in Betracht ist anzumerken, dass bei der Beurteilung der Einschränkung der räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten eines landwirtschaftlichen Betriebes im Rahmen der Planfeststellungsentscheidung grundsätzlich auf die Verhältnisse im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses abzustellen ist. Wird durch die Zulassung des Planvorhabens eine Grundstücksnutzung unmöglich gemacht oder wesentlich erschwert, die zwar im Zeitpunkt der Planfeststellung noch nicht ausgeübt wird, die sich aber nach Lage und Beschaffenheit des Grundstücks bei vernünftiger und wirtschaftlicher Betrachtungsweise objektiv anbietet und nach dem Willen des Eigentümers in absehbarer Zeit verwirklicht werden soll, so handelt es sich um einen Umstand, der bedeutsam

für den Grad der Betroffenheit ist. Lassen sich im Wege einer Prognose künftige Entwicklungen hinreichend sicher abschätzen, so hat die Planfeststellungsbehörde sie in ihre planerische Abwägung einzubeziehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, Az. 4 A 18.98, NVwZ-RR 1999, 629, 630). Relevant sind aber nur wirklich vorhandene, realistische Erweiterungs- und Entwicklungsmöglichkeiten ausgehend von der bisherigen Nutzung, nicht jedoch eine bloße Chance auf eine künftige anderweitige Nutzung im Sinne einer "Erwerbchance" oder lediglich globale theoretische Planungsabsichten. Insbesondere straßenbaubedingte Maßnahmen müssen auf das Interesse eines Landwirts, seinen Betrieb in den Außenbereich hinein zu erweitern, jedenfalls dann keine Rücksicht nehmen, wenn das Erweiterungsinteresse vage und unrealistisch ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.09.2000, Az. 4 B 56/00, NuR 2001, 153 m.w.N.). Das Bedürfnis nach einer künftigen Betriebsausweitung ist im Rahmen einer normalen Betriebsentwicklung zwar abwägungsbeachtlich, nicht jedoch eine unklare oder unverbindliche Absichtserklärung hinsichtlich der Entwicklung eines landwirtschaftlichen Betriebes. Sofern es sich nicht um die Sicherung oder Erweiterung des bestehenden landwirtschaftlichen Betriebes durch bauliche Modernisierungsmaßnahmen oder Aufstockung des vorhandenen Tierbestandes handelt, sondern um eine grundlegende betriebliche Umstellung, deren Realisierung auch von weiteren betriebswirtschaftlichen und sonstigen Faktoren - z.B. vorhandene landwirtschaftliche Nutzfläche, hohe Baukosten, Nähe der Wohnbebauung usw. - abhängt, stehen diese Erweiterungsabsichten einer Fachplanung nicht entgegen (vgl. BayVGH, Urteil vom 24.09.2008, Az. 8 A 07.40046, BayVBl. 2009, 505).

Eine Existenzgefährdung ist wie oben dargelegt nicht zu befürchten. Des Weiteren fehlen Anhaltspunkte, in welcher Form die Flächen als Aussiedlungsstandort genutzt werden sollen. Auch dem AELF Kitzingen liegen laut seiner Stellungnahme vom 04.02.2009 konkrete Planungen nicht vor, wenn auch die Notwendigkeit nach einem Aussiedlungsstandort Ausschau zu halten erkannt wurde. Bislang wurde der Planfeststellungsbehörde nicht mitgeteilt, dass eine entsprechende Bauvoranfrage, ein Bauantrag oder ein entsprechender Förderantrag vorliegen. Der Einwendungsführer hat nicht hinreichend dargelegt, dass die kritisierte Flächeninanspruchnahme eine baurechtlich grundsätzlich mögliche sowie von ihm konkret beabsichtigte und unter den sonstigen Randbedingungen auch realistische Aussiedlungsmaßnahme verhindert. Die Entwicklungs- und Erweiterungsabsichten erscheinen eher hypothetisch/theoretischer Natur zu sein, sodass sich die vom Einwendungsführer vorgetragene künftige Entwicklung nur bedingt in einer Prognose abschätzen lässt. Weder nach objektiven Gesichtspunkten noch nach der subjektiven Absicht des Einwendungsführers ist mit einer Verwirklichung der geltend gemachten Grundstücksnutzung in absehbarer Zeit konkret zu rechnen, selbst wenn die Straßenbaumaßnahme nicht realisiert würde. Die eventuelle künftige Grundstücksnutzung ist nach alledem nicht derart konkret, dass sie den überragenden Belangen des Straßenbauvorhabens entgegen stehen könnte.

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwendungsführer nach alledem hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit ge-

zwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz oder sein Eigentum zu verzichten. Dabei werden auch die besonderen Nachteile für den landwirtschaftlichen Betrieb des Einwendungsführers zu Lasten des Vorhabens in die Abwägung eingestellt, ohne dass diese wegen der überwiegenden gegenläufigen Belange die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen. Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Verhandlungen mit dem Vorhabens-träger bzw. dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2). Dies gilt auch für die Fragen der Übernahme von Restflächen oder der Ersatzlandgestellung (siehe hierzu C 3.8.1.2.2 und C 3.8.1.2.3). Auch hinsichtlich der Ausgleichsflächen steht dem Vorhabens-träger die Möglichkeit der Enteignung zur Seite (vgl. C 3.7.5.2.5.7).

Insgesamt sind die Einwendungen daher zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt haben. Die privaten Belange des Einwendungsführers müssen im Ergebnis ebenso wie bereits die öffentlichen Belange der Landwirtschaft (vgl. hierzu C 3.7.8) hinter den überragenden für das Vorhaben sprechenden Belangen zurücktreten.

3.8.2.15

Einwendung Nr. 22

Die Einwendungsführer Nr. 22 wandten sich mit Schreiben vom 12.12.2008 gegen das plangegenständliche Vorhaben, insbesondere gegen die Ausgleichsmaßnahme A 3 (Aufforstung und Gewässerrenaturierung an der Ebrach im Bereich PWC-Nord bei Bau-km 327+380 bis 327+680). Sie monierten die Aufweitung der Ebrach an der Fl.Nr. 108 und 111 und schilderten, dass sie auf der Fl.Nr. 112 zwei Forellenteiche betreiben würden, die im Jahr 1980 durch ein Wasserrechtsverfahren genehmigt worden seien. Die Wasserentnahme erfolge 17 m oberhalb des Grundstücks auf der Fl.Nr. 112 aus dem Ebrachbach bei der Fl.Nr. 199. Durch die vorhandene Verschaltung der Ebrach sei bisher eine saubere Wasserentnahme gegeben. Die Einwendungsführer haben nun große Bedenken, wenn bis zu seiner Wasserentnahmestelle die vorhandene Wasserrinne (Betonschale) entfernt werde. Auf den Grundstücken Fl.Nrn. 108 und 111 sei der Bodentyp leichter Sand, bei welchem bei starken Regenfällen mit enormen Sandabschwemmungen zu rechnen sei. Daraus würden erhebliche Wasserverschmutzungen (Sandbrühe) entstehen, welche unweigerlich die Fischweiher der Einwendungsführer versanden und die darin befindlichen Forellen töten würden. Aus diesem Grunde seien die Einwendungsführer gegen die Grabenaufweitung vor ihrer Wasserentnahmestelle, da sie auch künftig ihre Fischteiche ganzjährig mit sauberem Wasser betreiben wollen.

Der Vorhabens-träger erwiderte hierauf mit Schreiben vom 08.05.2009 plausibel, dass die Gewässerrenaturierung mit dem Wasserwirtschaftsamt abgestimmt ist und von dort ausdrücklich begrüßt wird. Insbesondere die Herausnahme der vorhandenen Sohlbefestigung stellt einen naturschutzfachlichen Gewinn dar. Die Sohlshalen verhindern eine belebte Bodenzone, nicht aber eine Sandabtragung bei einer Wasserströmung über Sohlhöhe, wie sie immer wieder vorkommt. Aufgrund der geplanten Uferabflachungen und entsprechend breiten Ausbildung des mäandriert geführ-

ten Bachbettes mit einhergehender geringerer Fließgeschwindigkeit wird nach Abschluss des Bachausbaus mit geringerer Sandabschwemmung zu rechnen sein. Der von den Einwendungsführern erwähnte Erlaubnisbescheid zum angeführten Wasserrechtsverfahren sei dem Vorhabensträger nicht bekannt. Es sei allerdings nicht üblich, dass hierin die Qualität des zu entnehmenden Wassers zugesichert werde. Bei den gegenständlichen Becken kann es während der Arbeiten an der Eb-rach zu Eintrübungen kommen. Da der naturnahe Gewässerausbau nach zutreffender Einschätzung des Vorhabensträgers im Sinne des Allgemeinwohles erfolgt, muss die erlaubte Nutzung hier vorübergehend eingeschränkt werden. Sollten hierbei Schäden auftreten, so sind diese außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu entschädigen. Der Vorhabensträger sicherte zu (A 3.1), dass vor Beginn der Erdarbeiten mit den Einwendungsführern Kontakt aufgenommen werde, um zu ermitteln, wann die Maßnahmen am verträglichsten durchgeführt werden könnten (z.B. wenn kein Fischbesatz im Teich sei).

Die Einwendungsführer Nr. 22 wandten sich im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 17 bis 18) erneut gegen die Ausgleichsmaßnahme A 3. Sie befürchteten, dass die Gewässerrenaturierung insbesondere bei Regen zur Folge habe, dass das Wasser ihrer und auch nahegelegener Fischteiche durch Sand derart verschmutzt werde, dass es zu einem Fischsterben kommen könne. Sie schilderten, dass es aufgrund von Arbeiten einer Firma zu Grabenaufweitungen gekommen sei. Bei starkem Gewitterregen komme bei ihnen eine "braune Brühe" an. Sie müssten jedes Jahr eine Lkw-Ladung Sand ausbaggern. Durch die Grabenausweitung befürchteten sie, dass sich dieser Zustand noch verschlimmern werde. Als Lösung ihrer Probleme betrachteten sie es, wenn ihre Weiher an einer in der Nähe liegende Quelle angeschlossen werden könnten.

Der Vorhabensträger verwies im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin vom 26.05.2009, S. 15 ff.) zu Recht darauf, dass der Vorhabensträger mit den von der Firma ausgelösten Zuständen nichts zu tun hat. Er geht zu-treffend vielmehr davon aus, dass sich die Sandfracht in der Zukunft vermindern wird, denn durch die Renaturierung und Mäandrierung des bisher gerade verlaufenden Grabens wird sich auch die Fließgeschwindigkeit verringern. Der Vorhabensträger ergänzte nachvollziehbar, dass bereits im Rahmen der A 71 Erfahrung mit derartigen Renaturierungsmaßnahmen gemacht wurden. Das Problem des Sandeintrages ist zwar nicht ganz unkritisch. Allerdings kann diesem Problem durch entsprechenden Bewuchs der Fläche entgegengewirkt werden. Zudem wird die Maßnahme zu einer Jahreszeit durchgeführt, in der es relativ wenig regnet, also normalerweise im September. Dieses Zeitfenster gibt der Fischereifachverband in der Regel vor. Durch sofortige Ansaat zur Begrünung der Böschungen kann dann kein Bodenabtrag mehr stattfinden. Gerade an den Flächen der genannten Firma ist eine solche Begrünung aber nicht vorhanden. Insgesamt ist daher zu erwarten, dass sich durch die Maßnahme die Gesamtfracht insgesamt beruhigen wird. Ein Anschluss an die in der Nähe liegende Quelle sei nach Einschätzung des Vorhabensträgers in der Bauausführung unter Umständen möglich.

Das von der Planfeststellungsbehörde zu dieser Einwendung im Nachgang des Erörterungstermins angehörte Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg (Servicestelle Würzburg) legte in seinem Schreiben vom 10.07.2009 überzeugend dar, dass im Zuge von Renaturierungsmaßnahmen mit Uferabflachungen an Gewässern vorübergehend (vor allem während und kurz nach der Bauzeit) mit verstärktem Boden- bzw. Sandabtrag gerechnet werden muss. Bei entsprechender Begründung der offengelegten Flächen ist aber von einer zeitnahen Normalisierung des Zustandes auszugehen. Zu der eventuellen Beeinträchtigung von Fischteichen ist zu bemerken, dass üblicherweise eine Wasserentnahme aus Gewässern nur zum Befüllen der Teiche und zum Ausgleich von Verdunstung und Versickerungsverlusten erfolgen darf. Eine ständige Entnahme von Wasser ist im Regelfall nicht zulässig. Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg schlug daher vor, dass die Wasserentnahmezeiten bei Durchführung der Maßnahmen zwischen Fischteichbesitzern und Vorhabensträger abgestimmt werden sollte.

Eine ähnlich gelagerte Anfrage zur Einwendung des Einwendungsführers Nr. 22 ebenfalls im Nachgang des Erörterungstermins beim Fachberater und Sachverständigen für Fischerei beim Bezirk Unterfranken blieb unbeantwortet.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf in seinem Schreiben vom 24.07.2009 überzeugend, dass dem Einwendungsführer bereits in der an ihn gerichteten Stellungnahme verbindlich zugesichert wurde (vgl. A 3.1), dass vor Beginn der Erdarbeiten mit ihm Kontakt aufgenommen werde, um zu klären, wann die Maßnahmen am verträglichsten durchgeführt werden könnten (z.B. wenn kein Fischbesatz im Teich sei).

Bei dieser Sachlage bedarf es keiner besonderen Schutzauflagen oder Entschädigungsvorbehalte, weil keine erheblichen nachteiligen Wirkungen durch den Ausbau der Autobahn und der damit verbundenen Maßnahme auf die Fischteichanlage der Einwendungsführer zu erwarten sind. Nachteilige Einwirkungen der Gewässerbenutzung durch den Vorhabensträger bei der Entwässerung auf das Recht eines anderen (vgl. § 8 Abs. 3 WHG i.V.m. Art. 16 Abs. 1 BayWG) bzw. mehr als geringfügige Nachteile durch den Ausbau der Ebrach (vgl. Art. 58 Abs. 3 i.V.m. Art. 18 Abs. 1 Satz 2 BayWG) wären aber Voraussetzung dafür. Ein solcher greifbarer Nachteil oder gar ein schon in Geld bewertbarer Schaden ist nicht ersichtlich. Die behaupteten nachteiligen Effekte erscheinen hinsichtlich ihres Eintritts gänzlich ungewiss sowie hinsichtlich ihrer Bedeutung völlig unerheblich. Das Einwendervorbringen zeigt keine konkreten Umstände oder Gründe auf, die an der Feststellung und Aussage des Vorhabensträgers und insbesondere des Wasserwirtschaftsamtes zweifeln ließen. Mangels greifbarer Anhaltspunkte war auch kein Vorbehalt aufzunehmen. Sollten wider Erwarten gegenwärtig nicht voraussehbare nachteilige Wirkungen eintreten, besteht kraft Gesetzes gemäß § 10 Abs. 2 WHG i.V.m. Art. 58 Abs. 4 BayWG bzw. Art. 16 Abs. 2 BayWG, Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG ein Anspruch auf nachträgliche Schutzauflagen oder auf eine Entschädigung (vgl. zum Ganzen BayVGH, Urteil vom 18.12.2003, Az. 22 B 03.823, BayVBl. 2005, 150; BVerwG, Beschluss vom 06.09.2004, Az. 7 B 62.04, DÖV 2005, 159). Im Ergebnis entwickeln die Belange der Einwendungsführer kein entscheidendes Gewicht gegen die Pla-

nung. Insbesondere dürfte den Belangen der Einwendungsführer durch die Zusicherung des Vorhabensträgers (A 3.1), vor Beginn der Erdarbeiten mit den Einwendungsführern Kontakt aufzunehmen, um zu ermitteln, wann die Maßnahmen am verträglichsten durchgeführt werden könnten (z.B. wenn kein Fischbesatz im Teich sei), Genüge getan sein. Auch hierdurch wird dafür Sorge getragen, dass eventuell bestehende Nachteile allenfalls geringfügig iSd. Art. 58 Abs. 3 i.V.m. Art. 18 Abs. 1 Satz 2 BayWG bleiben dürften. Zu den Bedenken der Einwendungsführer sei zudem ausdrücklich auf die diesbezügliche Diskussion unter C 3.7.7, C 3.7.8 und C 3.7.10 Bezug genommen.

Insgesamt sind die Einwendungen daher zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt haben.

3.8.2.16

Einwendung Nr. 28

Der Einwendungsführer Nr. 28 trug mit Schreiben vom 29.12.2008 vor, dass er im Zuge des sechsspürigen Ausbaus der A 3, die an seinem Anwesen vorbeiführe, und aufgrund der zu erwartenden höheren Verkehrsfrequenz bzw. Lärmpegel eine staatliche Bezuschussung als gerechtfertigt sehe. Mit seinem Schreiben stelle er ausdrücklich den Antrag, sobald notwendig, Schallschutzfenster einbauen zu können, die vom Vorhabensträger bezuschusst werden müssten.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 23.04.2009 zutreffend, dass das Anwesen des Einwendungsführers in einem Abstand von ca. 235 m zur geplanten Autobahnachse liegt. Das Anwesen (Immissionsort A 05) liegt außerhalb der rechtskräftigen Bebauungs- bzw. Flächennutzungspläne. Das Anwesen wurde aufgrund der tatsächlichen Nutzung als Mischgebiet eingestuft. Es sind deshalb die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV mit 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts zugrunde zu legen. Gemäß den schalltechnischen Berechnungen würden die Immissionsbelastungen durch die geplante Autobahn für das Anwesen 58,9 dB(A) tags und 56,1 dB(A) nachts betragen. Es besteht somit dem Grunde nach Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen (vgl. A 3.3.3). Der Vorhabensträger sagte zu, nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für den geplanten sechsstreifigen Ausbau in diesem Abschnitt mit dem Einwendungsführer Kontakt aufzunehmen, um den Ablauf bei der Durchführung von passiven Lärmschutzmaßnahmen zu besprechen.

Im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 23 f.) erkundigte sich der Einwendungsführer danach, wie weit der Ausbau nach der Anschlussstelle in Richtung Osten erfolgen solle, und nach dem Regenrückhaltebecken 331-1L, das auf seinem Grund liegen werde. Dies sei für ihn als Anwohner der Weingartsmühle interessant. Hinsichtlich des Regenrückhaltebeckens bezweifelte er, dass dies in der vorgesehenen Größe notwendig sei. Weiterhin forderte er Auskunft über den Quadratmeterpreis, den er für die in Anspruch genommene Fläche erhalten werde. Weiterhin erkundigte sich der Einwendungsführer nach der Verlegung des Hundsberger Weges.

Der Vorhabensträger erläuterte im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 23 f.) zutreffend, dass der Ausbau circa bis kurz vor die Hammermühle erfolgen wird. Außerdem legte der Vorhabensträger nachvollziehbar dar, dass die Lage der Regenrückhaltebecken immer von Zwangspunkten wie Unterführungen, Tiefpunkten und Entwässerungsabschnitten bestimmt wird. Daraus resultiert letztlich die Größe des Beckens. Das Wasserwirtschaftsamt hat dieses Becken in Lage und Höhe bestätigt. Die Höhe der Entschädigung für den inanspruchgenommenen Grund bleibt den Entschädigungsverhandlungen vorbehalten, die nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens geführt werden würden. Der so genannte Hundsberger Weg, der von der Anschlussstelle parallel zur Autobahn in Richtung Weingartsmühle verläuft, wird in Richtung Norden verdrückt und dort entsprechend dem bisherigen Zustand neu gebaut.

Im Nachgang des Erörterungstermins wandte sich der Einwendungsführer mit Schreiben vom 06.06.2009 erneut gegen das Vorhaben. Er führte aus, dass er bis zum Erörterungstermin davon ausgegangen sei, dass das Bauabschnittsende ca. 200 m östlich nach der Anschlussstelle liege. Dies sei ihm so in der Gemeinde Geiselwind immer wieder erklärt worden. Er wollte ursprünglich Widerspruch gegen das Regenrückhaltebecken einlegen, sei von der Gemeinde jedoch auf spätere Vorhaben verwiesen worden, da dies bisher noch nicht relevant sei. Auch bei früheren Versammlungen sei dies von dem Vorhabensträger so ausgelegt worden. Im Erörterungstermin habe er das erste Mal gehört, dass der Bauabschnitt bis kurz vor die Hammermühle gehe. Bei einem klärenden Gespräch in der Gemeinde Geiselwind sei ihm abermals erklärt und zugesichert worden, nachdem die Gemeinde auf die Planunterlagen gesehen habe, dass der Bauabschnitt auf keinen Fall bis kurz vor die Hammermühle gehe. Ihm sei gesagt worden, dass er noch keinen Widerspruch einzulegen brauche, da dies noch Zeit hätte und mit ihm zeitnah vor Baubeginn gesprochen werde. Bei einem Telefonat mit der Planfeststellungsbehörde sei ihm jedoch erklärt worden, dass er vom plangegegenständlichen Abschnitt betroffen sei. Die gegenteilige Auskunft vonseiten der Gemeinde hätte von der Planfeststellungsbehörde bei diesem Telefonat nicht nachvollzogen werden können. In einem darauffolgenden erneuten Telefonat mit der Gemeinde Geiselwind sei ihm abermals gesagt worden, dass der Bauabschnitt auf keinen Fall bis kurz vor die Hammermühle gehe. Aufgrund der gemeindlichen Aussagen habe er letztlich keinen Widerspruch eingelegt.

Weiterhin legte der Einwendungsführer dar, dass 330 m² seiner landwirtschaftlichen Fläche längs der A 3 liegen würden und komplett vom plangegegenständlichen Abschnitt betroffen seien. Es handele sich um das Flurstück mit der Nr. 430, das eventuell Richtung Norden schmaler werden solle. Ihm sei aber nicht klar, um wie viel sich das Grundstück verschmälere, da von einem Wegfall dieser Fläche bisher noch nie die Rede gewesen sei. Ebenso sei das Grundstück mit der Fl.Nr. 426 betroffen, das mit 55 m² Acker und 80 m² Wiese an der Autobahn entlang führe. Seiner Einschätzung nach sei bisher nur geplant gewesen, die Wiese für das Regenrückhaltebecken heranzuziehen. Er sei nunmehr überrascht, dass die gesamte Fläche ver-

plant werde. Die vordere Ackerfläche sei für ihn von sehr großem Nutzen, da er nur wenig Fläche besitze und diese dringend zum Ackerbau benötige. Der Einwendungsführer zeigte sich jedoch damit einverstanden, dass der hintere Teil der Fl.Nr. 426, also die Wiese mit ca. 0,4 ha, und ein Teil von der östlich angrenzenden Nachbarfläche verwendet werde. Der dortige größere landwirtschaftliche Betrieb könne den Verlust besser verschmerzen als er, dessen Existenz ohnehin schon gefährdet sei. Seine gesamte landwirtschaftliche Fläche liege rund um sein Anwesen. Die Fläche sei nicht allzu groß und wenn jetzt noch ein Teil wegfalle, bliebe nicht mehr viel übrig. Zudem machte der Einwendungsführer auf seinen Abwasserkanal aufmerksam, den er auf Fl.Nr. 426 selbst bauen musste und der von seiner Pumpstation in den öffentlichen Kanal führe.

Der Einwendungsführer vertrat die Auffassung, dass es nicht sein Verschulden sei, dass er den Widerspruch verspätet eingelegt habe. Dies sei nur auf die falschen Informationen durch die Gemeinde Geiselwind zurückzuführen und er hoffe daher, dass seine Einwendung zur Kenntnis genommen werde, auch wenn die Frist bereits abgelaufen sei. Darüber hinaus regte der Einwendungsführer einen Flächentausch an.

Der Vorhabensträger teilte mit Schreiben vom 24.06.2009 mit, dass sich der Einwendungsführer auch mit einem Schreiben vom 13.06.2009 an ihn gewandt habe. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist dieses Schreiben im Wesentlichen wortgleich mit dem Schreiben des Einwendungsführers vom 06.06.2009 an die Planfeststellungsbehörde. Der Vorhabensträger teilte mit, dass zwischenzeitlich bei der Gemeinde Geiselwind ein Gespräch mit dem Einwendungsführer und dem Ersten Bürgermeister des Marktes Geiselwind stattgefunden habe. Der Vorhabensträger führte weiter aus, dass die Einwendung des Einwendungsführers zu spät vorgebracht worden sei. Auch die geschilderten Umstände könnten daran nichts ändern. Der Vorhabensträger akzeptiere keinen zeitlichen Verzug, der sich aus einer Planänderung gegebenenfalls mit neuen Betroffenen ergeben würde. Zu dem Vorbringen des Einwendungsführers aus seinem Schreiben vom 13.06.2009, dass es in den Regenrückhaltebecken bedingt durch Sandaufkommen dazu gekommen sei, dass sich dort Eidechsen und auch Schlangen ansiedeln, entgegnete der Vorhabensträger zutreffend, dass bei der Nutzung als Regenrückhalteanlage auf eine Gestaltung geachtet wird, die der Landschaft und der Natur zuträglich ist. Die Flächen werden der intensiven Nutzung entzogen und bieten somit Rückzugsmöglichkeiten für Tiere. Weiterhin legte der Vorhabensträger überzeugend dar, dass es aus entwässerungstechnischen Gründen nicht möglich ist, die Beckenanlage vom Tiefpunkt des Entwässerungsabschnitts zu verlegen. Auch stört der angrenzende zu querende Bachlauf, falls ein Becken auf dem östlich angrenzenden Grundstück die Funktion übernehmen soll. Zum Wunsch des Einwendungsführers nach einem Tauschgrundstück sei dem Einwendungsführer beim Gespräch in der Gemeinde Geiselwind ein Plan mit aktuellen Tauschflächen vorgelegt worden. In einem näheren Umkreis als 3,5 km fand sich keine Fläche, sodass auf diesem Wege keine Lösung gefunden werden konnte. Darüber hinaus informierte der Vorhabensträger darüber, dass im Gesprächstermin der Wunsch geäußert wurde, die Anordnung des

Beckens dahingehend zu optimieren, dass dieses möglichst weit nach Osten verschoben werde, um den westlichen Teil der Grundstücksfläche weiter nutzen zu können. Da die Planung im Rahmen der Planfeststellung nicht die Schärfe der Ausführungsplanung besitze, könne sich ein Spielraum von wenigen Metern ergeben. Näheres könne aber erst in der Ausführungsplanung beurteilt werden.

Hinsichtlich sämtlicher Fragen des Immissionsschutzes sei ausdrücklich ergänzend auf die Ausführungen unter C 3.7.4 (insbesondere C 3.7.4.2.3) und auch C 2.4.1.1 Bezug genommen. An dieser Stelle sei nur nochmals erwähnt, dass das Bayerische LfU in seinem Schreiben vom 29.01.2009 das Lärmschutzkonzept als ausgereift erachtet und in seiner E-Mail vom 20.05.2009 die vorgesehenen Schallschutzanlagen hinsichtlich ihrer Höhe und Länge als schalltechnisch optimiert betrachtet hat. Für die Planfeststellungsbehörde besteht daher auch kein Grund am Lärmschutzkonzept sowie an den schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers oder der diesen zugrundeliegenden Verkehrsprognose zu zweifeln (siehe hierzu auch C 3.7.4.2.3).

Zur Frage einer möglichen Existenzgefährdung wird auf die Ausführungen unter C 3.7.8.3 verwiesen. Nach den dort genannten Kriterien ist anhand des Vortrags des Einwendungsführers nicht hinreichend deutlich, inwiefern eine Existenzgefährdung vorliegen soll. Sofern darin überhaupt ein der Substantiierungs- und Mitwirkungspflicht des Einwendungsführer genügendes Vorbringen erkannt werden sollte, so hat der Einwendungsführer vorgetragen, dass er in seiner "Existenz ohnehin schon gefährdet" sei. Hieraus ist zu schließen, dass der Einwendungsführer bereits selbst davon auszugehen scheint, dass jetzt - noch ohne die Inanspruchnahme seines Grundeigentums aufgrund des plangegegenständlichen Vorhabens - seine Existenz nicht gesichert ist. Insoweit würde es also bereits an einer Ursächlichkeit des plangegegenständlichen Vorhabens für eine Existenzgefährdung fehlen.

Am Entwässerungskonzept des Vorhabensträgers bestehen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine Zweifel, so dass auch die Bedenken des Einwendungsführers nicht verfangen (vgl. auch C 3.7.7). Eine Grundinanspruchnahme zu diesen Zwecken ist nach den überzeugenden Darlegungen des Vorhabensträgers daher unumgänglich.

Bezüglich der Inanspruchnahme seine Grundeigentums hat es der Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz oder sein Eigentum zu verzichten. Dabei werden auch die besonderen Nachteile für den Betrieb der Einwendungsführer zu Lasten des Vorhabens in die Abwägung eingestellt, ohne dass diese wegen der überwiegenden gegenläufigen Belange die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen. Die Entscheidung über Art (z.B. Ersatzlandgestellung) und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Verhandlungen mit dem Vorhabensträger bzw. dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Daher ist nur noch ergänzend darauf hinzuweisen, dass diejenigen Einwendungen (insbesondere betreffend die Inanspruchnahme des Grundeigentums und der Existenzgefährdung) des Einwendungsführers aus seinem Schreiben vom 06.06.2009, die der Einwendungsführer nicht bereits im Rahmen der Einwendungsfrist vorgetragen hat, verfristet im Sinne des § 73 Abs. 4 S. 3 BayVwVfG sind. Gründe für eine Wiedereinsetzung in den vorigen Stand nach Art. 32 BayVwVfG sind nicht ersichtlich. Insbesondere erscheint die behauptete Fehlinformation des Einwendungsführers durch die planauslegende Gemeinde eher als Schutzbehauptung. Jedenfalls wirkt sich diese Fehlinformation nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht aus. Denn zum einen wurde der Einwendungsführer wie von ihm selbst dargelegt von der Planfeststellungsbehörde zutreffend informiert. Zum anderen war dem Einwendungsführer sehr wohl bewusst, dass er durch den plangegegenständlichen Abschnitt betroffen ist. Andernfalls hätte er sicherlich nicht einen Antrag auf passiven Lärmschutz gestellt. Nicht zuletzt hätte der Einwendungsführer im Rahmen der Auslegung der Pläne in den Gemeinden nach Art. 73 Abs. 3 BayVwVfG durch Einsichtnahme in die Pläne letzte Zweifel ausräumen und feststellen können, dass der Planfeststellungsbereich auch seine Grundstücke mit umfasst. Unabhängig davon war die Einwendung – wie ausgeführt – in der Sache als unbegründet zurückzuweisen.

Insgesamt sind die Einwendungen daher zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt haben.

3.8.2.17

Ähnliche Einwendungen Nr. 29, Nr. 30, Nr. 31, Nr. 32 und Nr. 33

Die Einwendungsführer Nrn. 29, 30, 31, 32 und 33 stellten mit im Wesentlichen gleichlautenden Schreiben vom 21.12.2008 Anträge auf passiven Lärmschutz für ihre jeweiligen Anwesen.

Der Vorhabensträger erwiderte in seinem Schreiben vom 23.04.2009 hinsichtlich des Anwesens Fischhausstraße 13 in Geiselwind der Einwendungsführerin Nr. 30, dass das Anwesen in einem Abstand von ca. 460 m zur geplanten Autobahnachse liege. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Es seien deshalb die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV mit 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts zugrunde zu legen. Gemäß den schalltechnischen Berechnungen würden die Immissionsbelastungen durch die geplante Autobahn für das Anwesen 53 dB(A) tags und 49,7 dB(A) nachts betragen. Der Vorhabensträger resümierte daher, dass dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz bestehe. Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens werde der Vorhabensträger mit dem Einwendungsführer Kontakt aufnehmen und den Ablauf bei der Durchführung von passiven Lärmschutzmaßnahmen näher erläutern.

In Bezug auf die übrigen Anträge auf passiven Lärmschutz legte der Vorhabensträger in seinen Schreiben vom 23.04. und 30.04.2009 dar, dass an den jeweils genannten Anwesen keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der

16. BImSchV zu verzeichnen seien, sodass im Ergebnis kein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen bestehe.

Weiterhin legte der Vorhabensträger in seinem Schreiben vom 30.04.2009 dar, dass für unbebaute Grundstücke grundsätzlich kein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen bestehe und antwortete somit auf Anträge der Einwendungsführer Nrn. 29, 31, 32 und 33 auf passiven Lärmschutz für noch nicht bebaute Grundstücke. Weiterhin führte der Vorhabensträger aus, dass nach § 42 Abs. 1 BImSchG der Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage gegen den Träger der Baulast einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld habe, es sei denn, dass die Beeinträchtigung wegen der besonderen Benutzung der Anlage zumutbar sei. Dies gelte auch bei baulichen Anlagen, die bei Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren bauaufsichtlich genehmigt gewesen seien. Den Eigentümern noch unbebauter Grundstücke komme diese Regelung nicht zugute. Ein entsprechendes Ergebnis ergebe sich auch aus dem Wortlaut § 2 Abs. 4 Nr. 2 24. BImSchV sowie zusammenfassend unter C.IX.Nr. 25, 2. Spiegelstrich der Richtlinien für den VLärmSchRL 97.

Dem ist hinzuzufügen, dass sich das vom Vorhabensträger zu gewährleistende Maß an Lärmschutz bestimmt 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, S. 276 f.). 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 21.03.1996, Az. 4 A 11.95, NVwZ 1996, S. 1008, 1009). Wann dies der Fall ist, lässt sich den gesetzlichen Vorschriften § 42 Abs. 1 S. 2 BImSchG und § 43 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 BImSchG iVm. § 2 Abs. 4 Nr. 2 24. BImSchV entnehmen. Danach sind Schallschutzmaßnahmen nicht erforderlich, wenn die zu errichtende bauliche Anlage zum Zeitpunkt der Planauslegung im Planfeststellungsverfahren noch nicht genehmigt war oder sonst nach baurechtlichen Vorschriften mit dem Bau noch nicht begonnen werden durfte. Für ein Vorliegen dieser Voraussetzungen ist aus dem Vortrag der Einwendungsführer nichts ersichtlich. Die Einwendungsführer haben diesbezüglich nämlich nicht vorgetragen, dass eine Baugenehmigung bereits zum fraglichen Zeitpunkt vorlag. Selbst bei einem Vorhaben, das der Genehmigungsfreistellung unterliegt, darf erst einen Monat nach Vorlage der Unterlagen bei der Gemeinde begonnen werden, Art. 58 Abs. 3 S. 3 BayBO. Hieran fehlt es nach dem Vortrag der Einwendungsführer.

Hinsichtlich sämtlicher Fragen des Immissionsschutzes sei ausdrücklich ergänzend auf die Ausführungen unter C 3.7.4 (insbesondere C 3.7.4.2.3) sowie auch C 2.4.1.1 und C 3.8.1.1 Bezug genommen. An dieser Stelle sei nur nochmals erwähnt, dass das Bayerische LfU in seinem Schreiben vom 29.01.2009 das Lärmschutzkonzept als ausgereift erachtet und in seiner E-Mail vom 20.05.2009 die vorgesehenen Schallschutzanlagen hinsichtlich ihrer Höhe und Länge als schalltechnisch optimiert betrachtet hat. Für die Planfeststellungsbehörde besteht daher auch

kein Grund am Lärmschutzkonzept sowie an den schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers oder der diesen zugrundeliegenden Verkehrsprognose zu zweifeln (Siehe hierzu auch C 3.7.4.2.3).

Bezüglich der Einzelheiten (insbesondere von den Einwendungsführern genannte Grundstücke und vom Vorhabensträger mitgeteilte Immissionsgrenzwerte) sei auf die diesbezüglichen Schreiben ausdrücklich Bezug genommen. Insgesamt sind die Einwendungen zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt haben.

3.8.2.18

Einwendung Nr. 34

Der Einwendungsführer Nr. 34 wandte sich mit Schreiben vom 18.12.2008 gegen das plangegenständliche Vorhaben und stellten verschiedene Anträge. So beantragte er passiven Lärmschutz für die Anwesen Schutzwiesenstr. 2 und 3 sowie Kapellenstr. 7. Denn der Einwendungsführer war der Meinung, dass auch nach den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen für die angeführten Anwesen der gesetzlich vorgeschriebene Lärmwert nicht eingehalten werde. Weiterhin beantragte er aktiven Vollschutz für Geiselwind und forderte eine Nachbesserung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen für den Fall, dass die prognostizierten Werte nicht eingehalten werden würden.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.04.2009 im Hinblick auf die Einwendung Nr. 34 dar, dass das genannte Anwesen Kapellenstraße 7 (Immissionsort GW 37) in einem Abstand von ca. 320 m zur geplanten Autobahnachse liege. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein, sodass nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts einzuhalten seien. Gemäß den schalltechnischen Berechnungen betrage die Immissionsbelastung durch die geplante Autobahn für das Anwesen 52,5 dB(A) tags und 49,7 dB(A) nachts. Der Vorhabensträger führte in seinen Schreiben vom 28.04.2009 weiterhin zutreffend aus, dass somit dem Grunde nach Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen bestehe (A 3.3.3). Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für den geplanten sechsstreifigen Ausbau in diesem Abschnitt werde der Vorhabensträger mit den Eigentümern Kontakt aufnehmen und den Ablauf bei der Durchführung von passiven Lärmschutzmaßnahmen näher erläutern.

Beim Anwesen Schutzwiesenstr. 2 hingegen, das 255 m von der geplanten Autobahnachse in einem Mischgebiet entfernt liegt, seien die geltenden Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts eingehalten, da die Lärmrechnungen dort 51,0 dB(A) tags und 48,3 dB(A) ausweisen würden. Zum Anwesen Schutzwiesenstr. 3 machte der Vorhabensträger keine Angaben, da dies sich laut Grundbuch nicht im Eigentum des Einwendungsführers befinden würde.

Zu den Forderungen des Einwendungsführers nach aktivem Vollschutz für Langenberg und Geiselwind bemerkte der Vorhabensträger in seinen Schreiben vom 28.04.2009 zutreffend, dass die geplanten Lärmschutzmaßnahmen den geltenden gesetzlichen Anforderungen entsprechen und die Ortsteile Langenberg und Geisel-

wind schützen. Alle die Lärmberechnung beeinflussenden und den geltenden Richtlinien entsprechenden Randbedingungen sind bei der Planung berücksichtigt worden. Hierzu gehört auch die topografische Lage der Ortsteile zur Autobahn. Eine besondere Situation ist daher nicht erkennbar. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht vertretbar. Die untersuchte und vor Ort dargestellte weitere Verlängerung des Lärmschutzes südlich der Bundesautobahn bis zur Scheinfelder Straße bringt aufgrund der Lage des Ortes zur Autobahn keine wesentliche Entlastung für die Wohngebiete und scheidet daher aus. Ein (nahezu) aktiver Vollschutz beider Ortslagen durch einen offenporigen Belag ist untersucht worden und scheidet aus wirtschaftlichen Gründen aus. Kostenneutrale alternative Konzepte mit reduzierten Wandhöhen und Einsatz von offenporigen Belägen sind vor Ort abgelehnt worden. Im Ergebnis sind mit den geplanten bis zu 9 m hohen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen die baulichen Möglichkeiten ausgereizt. Das wirtschaftlich Vertretbare und den gesetzlichen Bestimmungen entsprechende Optimum des Lärmschutzes für die Ortslagen von Geiselwind ist gewährleistet. Dies ist auch vom LfU in seiner Stellungnahme vom 29.01.2009 bestätigt worden. Danach ist anzuerkennen, dass tags ein aktiver Vollschutz bereits gegeben ist, nachts verblieben an einigen Gebäuden geringfügige Grenzwertüberschreitungen. Für die Einhaltung der Nachtwerte kann weitergehender aktiver Lärmschutz wegen der geringen Wirkung und der hohen Kosten nicht mehr als wirtschaftlich angesehen werden. Der "Vollschutz" (nachts) wird letztendlich durch passive Lärmschutzmaßnahmen erreicht (vgl. ergänzend C 3.7.4.2.3).

Der Vorhabensträger nahm in seinem Schreiben vom 28.04.2009 auch überzeugend Stellung zur Forderung einer Nachbesserung des Lärmschutzes, wenn prognostizierte Werte überschritten würden. Sollten sich nach Ausbau der Autobahn nicht vorhersehbare Wirkungen einstellen, so greifen die hierfür vorgesehenen gesetzlichen Bestimmungen nach Art. 75 Abs. 2 BayVwVfG (vgl. hierzu auch C 3.7.4.2.3.1.1). Dies kann z.B. zu einer erheblichen Steigerung der den Planfeststellungsunterlagen zugrunde liegenden Lärmeinwirkung der Fall sein. Hierüber ist zu gegebener Zeit auf Antrag des Betroffenen zu entscheiden. Die prognostizierten Werte müssen dabei allerdings wesentlich (um 3 dB(A)) überschritten werden. Dies bedeute pauschal eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens. Eher wird jedoch eine günstige Entwicklung eintreten. Die neu zugelassenen Fahrzeuge unterliegen der sich stetig der technischen Entwicklung anpassenden (verschärften) Kfz-Zulassungsverordnung, die leisere Fahrzeuge fordert. Dieser zwar deutliche Trend kann jedoch mangels Bestimmtheit nicht Grundlage des Planfeststellungsverfahrens sein.

In seinem Schreiben vom 30.04.2009 erachtete es der Einwendungsführer als nicht schlüssig, dass sein Anwesen Schutzwiesenstr. 2 nach dem Ausbau niedrigere Werte als sein Anwesen in der Kapellenstr. 7 ausweise. Während das Anwesen Schutzwiesenstr. 2 von der Autobahnachse aus betrachtet ungeschützt liege, sei Anwesen in der Kapellenstr. 7 teilweise durch Bebauung verdeckt. Er fragte daher, ob bei den ermittelten Werten gleiche Voraussetzungen bei den Messpunkten (z.B.

Südseite bzw. Nordseite des Anwesens, Erd-, Mittel- oder Dachgeschoss) angenommen würden.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf überzeugend in seinem Schreiben vom 25.05.2009, dass beim Anwesen Schutzwiesenstr. 2 irrtümlich in Unterlage 11 die nicht höchstbelastete Gebäudeseite dargestellt wurde. Tatsächlich lägen die Werte bei 53,7 dB(A) tags und 51 dB(A) nachts. Die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete sind daher dennoch eingehalten. Die Werte wurden mittels Roteintragungen in Anlage 1 zu Unterlage 11.1 korrigiert.

Der Einwendungsführer forderte im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 10 f.) Vollschutz für Geiselwind und Langenberg und zusätzlich eine Geschwindigkeitsbegrenzung. Er führte aus, dass die Verdoppelung des Verkehrs eine Erhöhung um 3 dB(A) bedeute, und erläuterte dies am Beispiel eines Rasenmähers. Er legte dar, dass er die Einwendungsführer Nr. 23 und 24 vertrete. Diesbezügliche Vollmachten legte er vor. Er bat darum, die Lärmberechnungen nochmals zu überprüfen. Seiner Meinung nach sei Nachtruhe ein Grundrecht und die Lärmbelastungen in Geiselwind seien keinem zuzumuten. Auch sei er der Auffassung, dass die Todesfälle in Geiselwind, aber auch andere Krankheitsfälle auf die Autobahn zurückzuführen seien. Hinsichtlich der Kosten für passiven und aktiven Lärmschutz könne nach Einschätzung des Einwendungsführers nicht ausschließlich auf die Wirtschaftlichkeit abgestellt werden, da Menschen kein Wirtschaftsgut seien. Seines Erachtens dürfe nicht mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung gerechnet werden, die gar nicht überprüft werde. Seines Erachtens stelle insbesondere der niederfrequente Schall ein Problem dar, da dieser auch durch einen Lärmschutz nicht beseitigt werden könne. Auch die anderen Verkehrswege in Geiselwind müsse man mit in die Lärmberechnung einbeziehen. Täte man dies, wären die zulässigen Werte sicherlich überschritten. Ein Vollschutz sei auch deswegen notwendig, um den Veränderungen im Schwerlastverkehr entgegenzuwirken. Er könne sich vorstellen, dass in ein paar Jahren keine 40-Tonner, sondern 60-Tonner auf den Straßen fahren.

Der Vorhabensträger stellte im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 10 f.) zutreffend klar, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung nach dem Ausbau wegfällt und in der Berechnung von einer Geschwindigkeit von 130 km/h für Pkw und von 80 km/h für Lkw ausgegangen wird. Im Erörterungstermin wurde auch zutreffend darauf hingewiesen, dass nach der 16. BImSchV und der RLS-90 in die Berechnung der Immissionsbelastung grundsätzlich nur der Verkehrsweg einfließt, der geändert wird. Der Vorhabensträger legte nachvollziehbar dar, dass eine Einbeziehung der Staatsstraße zu Veränderungen unter 1 dB(A) führt und die Autobahn das Maßgebende ist. Eine Erhöhung um 3 dB(A) erhöht zwar den physikalischen Schalldruck, aber erst eine solche Pegeländerung werde vom Menschen eben gerade als wahrnehmbar empfunden.

Hinsichtlich der Fragen des Immissionsschutzes sei ausdrücklich ergänzend auf die Ausführungen unter C 3.7.4 (insbesondere C 3.7.4.2.3) sowie auch C 2.4.1.1 und

C 3.8.1.1 Bezug genommen. An dieser Stelle sei nur erwähnt, dass das Bayerische LfU in seinem Schreiben vom 29.01.2009 das Lärmschutzkonzept als ausgereift erachtet und in seiner E-Mail vom 20.05.2009 die vorgesehenen Schallschutzanlagen hinsichtlich ihrer Höhe und Länge als schalltechnisch optimiert betrachtet hat. Für die Planfeststellungsbehörde besteht daher auch kein Grund am Lärmschutzkonzept sowie an den schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers oder der diesen zugrundeliegenden Verkehrsprognose zu zweifeln (Siehe hierzu auch C 3.7.4.2.3).

Insgesamt sind die Einwendungen daher zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt haben.

3.8.2.19

Einwendung Nr. 36

Der Einwendungsführer Nr. 36 wandte sich mit Schreiben vom 15.12.2008 gegen das plangegegenständliche Vorhaben. Er teilte mit, dass er zu dem Bauvorhaben als betroffener Landwirt Stellung beziehen möchte. Grundsätzlich sei er der Meinung, dass der Ausbau dieser stark frequentierten Bundesfernstraße erforderlich sei. Da Grund und Boden nicht vermehrbar seien, sollte der Verbrauch an Flächen möglichst sparsam gestaltet werden. Auf der Teilstrecke zwischen den Autobahnraststätten Haidt und Steigerwald befänden sich an jeder Anschlussstelle ein, an der Anschlussstelle Schlüsselfeld sogar zwei private Autohöfe. Somit sei der Bau weiterer Parkplätze nicht erforderlich und würde nach Einschätzung des Einwendungsführers nur zu unnötiger Waldrodung, die wieder durch Aufforstung von Agrarflächen ausgeglichen werden müsste, und Landverbrauch führen. Der Verzicht auf den Bau der Parkplatzanlagen würde eine enorme Baukosteneinsparung bewirken, was gleichzeitig den Effekt einer kostenfreien Förderung der privaten Wirtschaft zur Folge habe.

Der Einwendungsführer führte in seinem Schreiben vom 15.12.2008 weiterhin aus, dass es teilweise unumgänglich sei, im Zuge der Baumaßnahme Waldstücke anzuschneiden. Zum Ausgleich dazu wäre er bereit, sein Wiesengrundstück mit der Fl.Nr. 353 in der Gemarkung Gräfenneuses gegen Entschädigung aufzuforsten. Die Größe des Grundstücks betrage 1,03 ha. Außerdem vertrat der Einwendungsführer die Auffassung, dass man beim Bau angeschnittene Restgrundstücke, wie z.B. Fl.Nr. 142 der Gemarkung Gräfenneuses, heranziehen solle, anstatt, wie geplant, große landwirtschaftliche Nutzflächen zu verwenden.

Weiterhin wandte sich der Einwendungsführer gegen die geplante Sperrung des Brückenbauwerks sowie die Sperrung des Wirtschaftsweges parallel zur Autobahn während der gesamten Bauzeit, da diese nicht hinnehmbar seien. Eine Mitbenutzung durch die Anlieger sei wegen der Holzabfuhr auch in seinem Wald, der eine Größe von 18 ha habe, unbedingt erforderlich.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf in seinem Schreiben vom 08.05.2009 plausibel, dass nach § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG der Träger der Straßenbaulast die Bundes-

fernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu erhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern hat. Nach § 4 FStrG hat der Träger der Straßenbaulast dafür einzustehen, dass seine Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Die bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen sind Bestandteil der Bundesautobahn, die dem Zweck der Erholung bzw. der Einhaltung der Ruhezeiten durch Bereitstellung von kostenfreien Stellplätzen für Pkw und Lkw in ausreichender Anzahl und damit der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dienen müssen. Derzeit sind auf der A 3 zwischen dem AK Biebelried und dem AK Fürth/Erlangen drei bewirtschaftete Tank- und Rastanlagen (Haidt, Steigerwald und Aurach) und 25 unbewirtschaftete Rastplätze (ohne WC-Gebäude) mit jeweils vier bis fünf Lkw-Stellplätzen vorhanden. Im Zuge des Ausbaus der A 3 ist vorgesehen, die Vielzahl der zu kleinen unbewirtschafteten Rastplätze zu wenigen Rastplätzen mit WC-Gebäude in Abständen von 10 bis 15 km mit deutlich größerem Stellplatzangebot zusammenzufassen. Nach der bundesweiten Lkw-Stellplatzzählung im März 2008 sind die vorhandenen unbewirtschafteten Rastanlagen zwischen dem AK Biebelried und dem AK Fürth/Erlangen bis zu 131 % überlastet gewesen. Die Tank- und Rastanlage Haidt ist mit bis zu 184 %, die Tank- und Rastanlage Steigerwald mit bis zu 424 % und die Tank- und Rastanlage Aurach mit bis zu 433 % hoffnungslos überfüllt gewesen. Die Lkw sind dabei überwiegend verkehrswidrig abgestellt gewesen und haben auch verkehrsfährdend im Bereich der Ein- und Ausfädelungstreifen gestanden. Um hier i.S.d. § 4 FStrG die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, hat der Bund ausreichend Parkraum auf seinen Rastanlagen zu schaffen. Die Parkplatzmisere hat sich in den vergangenen Jahren noch verschärft, weil eine Reihe von Rastanlagen aus hygienischen Gründen und auf Veranlassung der Gesundheitsämter geschlossen werden mussten. Es fehlen insgesamt alleine auf diesem Streckenabschnitt aktuell mehr als 400 Lkw-Stellplätze. Private Autohöfe können bei der Feststellung des Bedarfs an Parkraum nicht uneingeschränkt berücksichtigt werden, weil ihr dauerhafter Bestand als privat betriebene Anlage nicht als gesichert angesehen werden kann. Sofern ein wirtschaftlicher Betrieb nicht mehr möglich ist, ist auch mit der Schließung von Autohöfen zu rechnen. In diesem Fall muss der Bund als Baulastträger für die Autobahnen dann entsprechend Ersatz schaffen, um seiner Verpflichtung nach dem Fernstraßengesetz nachzukommen. Einem privaten Autohofbetreiber kann diese Verpflichtung nicht auferlegt werden. Im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt sind derzeit zwei unbewirtschaftete Rastplätze mit insgesamt 10 Lkw-Parkplätzen vorhanden. In der Zählung des Bundes von 2008 waren diese Parkplätze bis zu 120 % überlastet. Eine Aufnahme der Überbelegung durch benachbarte Tank- und Rastanlagen ist wegen der Überbelastungen nicht möglich. Ein Ausbau der Tank- und Rastanlage Haidt ist wegen der dort vorhandenen FFH- und Vogelschutzgebiete und der Tank- und Rastanlage Steigerwald wegen dort bestehenden ungünstigen topografischen Verhältnissen nur begrenzt umsetzbar. Freie Parkplatzkapazitäten der umliegenden Autohöfe werden häufig, da nicht kostenlos, offensichtlich von den Lkw-Fahrern nicht angenommen. Mit dem aktuellen Ausbaukonzept für Rastplätze des Vorhabensträgers im Abschnitt zwischen dem AK Biebelried und dem AK Fürth/Erlangen, wo auch die geplanten PWC-Anlagen, Bau-km 326+850 (Süd) und Bau-km 327+500 (Nord) liegen, können lediglich 80 % des derzeitigen Lkw-

Stellplatzbedarfes abgedeckt werden. Der Lkw-Verkehr wird entsprechend der Verkehrsprognose des Vorhabensträgers aber noch zunehmen. Insoweit ist die Erweiterung der beiden Rastanlagen zwingend geboten. Die beiden genannten PWC-Anlagen sind nach den Vorläufigen Hinweisen zu den Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen und den darin enthaltenen Musterplänen geplant worden. Es ist bei beiden Standorten eine möglichst flächensparende Verkehrsanlagenkonzeption gewählt worden. Für die PWC-Anlage bei Bau-km 326+850 (Süd) ist eine gedrungene kompakte Form gewählt worden, um den Eingriff in die dortigen Waldbereiche so weit wie möglich zu minimieren. Die schmale Form der PWC-Anlage, Bau-km 327+500 (Nord), nimmt insbesondere Rücksicht auf die in der Nachbarschaft verlaufende Ebrach. Vor diesem Hintergrund ist die PWC-Anlagen nicht überdimensioniert und die Notwendigkeit der Anlagen hinreichend begründet.

Der Vorhabensträger legte in seinem Schreiben vom 08.05.2009 weiterhin nachvollziehbar dar, dass eine Aufforstung der als Grünland genutzten Waldlichtung südlich der PWC-Anlage auf der Fl.Nr. 353 der Gemarkung Gräfenneuses, die derzeit eine Strukturbereicherung im Wald darstelle, aus naturschutzfachlicher Sicht ungeeignet ist. Das Grundstück Fl.Nr. 142 der Gemarkung Gräfenneuses befindet sich nicht im Eigentum des Einwenders. Die Verwertung von sog. Restflächen entspricht nicht dem ökologischen Grundgedanken des naturschutzfachlichen Ausgleichs. Hier ist die Wirksamkeit nicht gewährleistet. Aufgrund der Tatsache, dass autobahnahe Flächen nur zu 50 % als Ausgleichsflächen angerechnet werden können, führt die ausschließliche Nutzung der Restflächen entlang der Autobahn dazu, dass eine Fläche in zweifacher Größe der dortigen Äcker etc. beansprucht werden muss. Dies kann ebenfalls nicht im Sinne der Landwirtschaft sein.

Der Vorhabensträger erwiderte weiterhin überzeugend, dass aufgrund der Trassenverschiebung der Bundesautobahn die Aufrechterhaltung des Verkehrs über das Bauwerk 326b während der Bauzeit nicht möglich ist. Das bestehende Bauwerk kann während der Bauzeit nicht erhalten werden. Ebenso kann das neue Bauwerk nicht vorab errichtet werden, da die Brückenwiderlage im Bereich der Fahrbahn liegen. Eine ersatzweise Erschließung ist über Langenberg möglich. Hierfür wird die Einmündung des öffentlichen Feld- und Waldweges Fl.Nr. 392 der Gemarkung Langenberg in den öffentlichen Feld- und Waldweg Fl.Nr. 383 der Gemarkung Langenberg bauzeitlich ausgebaut (vgl. BWV lfd.Nr. 44 der Unterlage 7).

Im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 22 f.) bezeichnete der Einwendungsführer den Verbrauch von Agrarflächen als unnötig. Die Ausweisung einer PWC-Anlage erscheine ihm sinnlos. Weiterhin erkundigt er sich nach den Wegebeziehungen und inwieweit diese es auch während der Bauphase zuließen, Grundstücke der Land- und Forstwirtschaft zu erreichen. Außerdem wandte er sich gegen die Inanspruchnahme eines von ihm gepachteten Grundstücks, auf dem neben der Brückenbaustelle eine Baustelleneinrichtung vorgesehen sei. Seines Erachtens könne hierzu auch der alte Parkplatz verwandt werden. Weiterhin befürchtete der Einwendungsführer, dass es während der Bauphase

für ihn als Anlieger der Staatsstraße 2260 durch Umleitungsverkehr zu erheblichen Beeinträchtigungen auch des landwirtschaftlichen Verkehres komme.

Der Vorhabensträger erläuterte im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 22 f.) überzeugend, dass auch während der Bauzeit sichergestellt werde, dass alle Anlieger an ihre Grundstücke kommen. Unter Umständen sind während der Bauphase Umwege in Kauf zu nehmen. Die Brückenbauwerke über die Autobahn können größtenteils erst gegen Ende der Bauphase errichtet werden und stehen somit für einen längeren Zeitraum nicht zur Verfügung. Bezüglich der Inanspruchnahme des gepachteten Grundstückes wies der Vorhabensträger plausibel darauf hin, dass es notwendig ist, ein höhengleiches Grundstück in Anspruch zu nehmen. Dies ist bei der vorgeschlagenen Fläche aber nicht der Fall, sodass diese auch nicht geeignet ist. Darüber hinaus besteht hier dann auch eine Gefahr für eine nach Art. 13 d BayNatSchG geschützte Fläche. Der Vorhabensträger erläuterte überzeugend weiter, dass es eigentlich nicht zu Umleitungsverkehr kommen soll, sondern dass der Verkehr auch während der Bauphase weiterhin über die Autobahn abgewickelt werden soll. Außergewöhnliche Ereignisse wie Unfälle sind natürlich dennoch möglich, sodass es dadurch zu Umleitungen kommen kann. Dies ist aber auch im Bestand der Fall.

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwendungsführer nach dem überzeugenden Vortrag des Vorhabensträgers hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz oder sein Eigentum zu verzichten. Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Verhandlungen mit dem Vorhabensträger bzw. dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Beeinträchtigung von Zufahrten zu den von diesem Vorhaben betroffenen Grundstücken als auch - gerade bei landwirtschaftlichen Betrieben - mögliche Nachteile durch die planbedingte Entstehung von Umwegen sind vom Einwendungsführer hinzunehmen. Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen so weit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen (vgl. hierzu auch C 3.8.1.3.1 sowie C 3.7.3.3, C 3.7.8.2 und C 3.7.9). Die Auflagen A 3.7 und A 9 tragen zudem insbesondere dafür Sorge, dass alle Grundstücke auch während der Bauzeit erreichbar bleiben und dass in Anspruch genommenen Wege nach Beendigung der Baumaßnahme wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand versetzt werden.

Insgesamt sind die Einwendungen daher zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt haben.

3.8.2.20

Einwendung Nr. 42

Die Einwendungsführer Nr. 42 haben sich mit Schreiben vom 23.12.2008 gegen das Vorhaben gewandt. Das Einwendungsschreiben bezieht sich auf das Anwesen Am Heuberg 6 (bzw. nach Mitteilung der Deutsche Post AG Am Heuberg 5) und ist teilweise deckungsgleich mit den ähnlichen Einwendungen, die unter C 3.8.2.4 abgehandelt wurden. Einer der Einwendungsführer hat zudem noch mit Schreiben vom 29.12.2008 bezüglich des Anwesens Am Heuberg 1 Einwendungen erhoben (Einwendungsführer Nr. 44). Dieses Schreiben ist deckungsgleich mit den ähnlichen Einwendungen unter C 3.8.2.4. Zur Vermeidung von Redundanzen sei daher auf die Ausführungen unter C 3.8.2.4 ausdrücklich Bezug genommen.

Zudem legten die Einwendungsführer in ihrem Schreiben dar, dass der Ausbau der BAB A 3 im Bereich Langenberg asymmetrisch erfolge, d.h. die Achse der Autobahn verschiebe sich zusätzlich in Richtung Langenberg mit einem ohnehin sehr nahen Bebauungsbestand in einem Abstand von ca. 70 m schon vor der Errichtung der Autobahn 1964. Auch hier gelte, dass der Planfeststellung zum sechsstreifigen Ausbau zwar die Prognosewerte für 2020 (ca. 72.600 Kfz/Tag, 41,1 % Lkw-Anteil) zugrunde lägen, jedoch bereits jetzt Spitzenbelastungen von über 95.000 Kfz/Tag während der Reisezeiten gezählt werden könnten. Die Einwendungsführer hielten deshalb die prognostizierten Zahlen als zu gering angesetzt. Folge sei eine wesentlich höhere Lärmbelästigung. Zudem sei der in der Planfeststellung berücksichtigte lärmmindernde Asphalt in der Berechnung der Immissionsgrenzwerte mit -2 dB(A) eingeflossen. Für diesen Fahrbahnbelag lägen bezüglich der lärmmindernden Wirkung keine Langzeiterfahrungswerte vor. Da die Langzeitwirkung nicht nachgewiesen werden könne, sei ein Bezug auf diese Werte in der Immissionsgrenzwertberechnung nicht möglich. Die Einwendungsführer baten daher um eine Verlängerung der Lärmschutzwand im Bereich Langenberg von Bau-km 329+555 bis zur Scheinfelder Straße in gleicher Höhe wie die Lärmschutzeinrichtung auf der gegenüberliegenden Nordseite, um zusätzliche Lärmreflexionen zu vermeiden.

Darüber hinaus merkten die Einwendungsführer an, dass in den Planfeststellungsunterlagen Regenrückhalte- und Absetzbecken bei Bau-km 329+150 vorgesehen seien. Der zu erfassende Einzugsbereich betrage ca. 5 km Autobahnstrecke (je Fahrtrichtung ca. 2,5 km). Hierbei würden die Entwässerungseinrichtungen zentral in diese Becken geführt. Die Regenrückhaltebecken dienten dazu, nicht nur bei Unfällen, sondern auch bei eventuellen Leckagen auslaufende Flüssigkeiten (Chemikalien, Öl, Benzin usw.) zurückzuhalten und bis zur fachgerechten Beseitigung der gefährlichen Stoffe zu sammeln. Die vorgesehenen Rückhaltebecken hätten ein Volumen von über 3.900 m³ und eine Oberfläche von 277 m² in einem Abstand von weniger als 180 m zum bebauten Gebiet von Langenberg. Die Einwendungsführer hielten diesen Abstand zur Sammlung von gefährlichen Stoffen für gesundheitlich höchst bedenklich. Die große Länge des Einzugsbereichs der Regenrückhaltebecken erhöhe die Wahrscheinlichkeit, dass dort häufig gefährliche Stoffe beseitigt werden müssten. Nachweislich hätten sich in der Vergangenheit in diesem Streckenbereich zahlreiche schwere Unfälle mit Beteiligung von Lkw ereignet. Die Ein-

wendungsführer baten daher um eine Verlegung des Regenrückhaltebeckens um ca. 500 m von Langenberg entfernt in den Bereich von Bau-km 328+500 in Fahrtrichtung Frankfurt am Main.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf in seinem Schreiben vom 08.05.2009, dass das Anwesen der Einwendungsführer in einem Abstand von ca. 185 m zur geplanten Autobahnachse liege. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Mischgebiet ein. Es seien deshalb die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV mit 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts zugrunde zu legen. Gemäß den schalltechnischen Berechnungen würden die Immissionsbelastungen durch die geplante Autobahn für das Anwesen 63,6 dB(A) tags und 51,0 dB(A) nachts betragen. Es bestehe somit nach den zutreffenden Ausführungen des Vorhabensträgers kein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen.

Weiterhin führte der Vorhabensträger überzeugend aus, dass die geplanten Lärmschutzmaßnahmen den geltenden gesetzlichen Anforderungen entsprechen und die Ortsteile Langenberg und Geiselwind schützen. Alle die Lärmberechnung beeinflussenden und den geltenden Richtlinien entsprechenden Randbedingungen wurden bei der Planung berücksichtigt. Hierzu zählen auch die topografische Lage der Ortsteile zur Autobahn und die Mitwindsituation. Eine besondere Situation ist aus zutreffender Sicht des Vorhabensträgers daher nicht erkennbar. Darüber hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht vertretbar. Die weitere Verlängerung des Lärmschutzes Langenberg südlich der Bundesautobahn bis zur Scheinfelder Straße bringt aufgrund der Lage des Ortes zur Autobahn keine wesentliche Entlastung für die Wohngebiete und scheidet daher aus. Ein (nahezu) aktiver Vollschutz beider Ortslagen durch einen offenporigen Belag wurde untersucht und scheidet aus wirtschaftlichen Gründen aus. Kostenneutrale alternative Konzepte mit reduzierten Wandhöhen und Einsatz von offenporigen Belägen sind abzulehnen. Im Ergebnis sind mit den geplanten bis zu 9 m hohen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen die baulichen Möglichkeiten ausgereizt. Das wirtschaftlich vertretbare und den gesetzlichen Bestimmungen entsprechende Optimum des Lärmschutzes für die Ortslagen von Geiselwind ist gewährleistet. Dies ist auch vom LfU in seiner Stellungnahme vom 29.01.2009 bestätigt worden. Danach ist anzuerkennen, dass tags ein aktiver Vollschutz bereits gegeben ist. Für die Einhaltung der Nachtwerte kann weitergehender aktiver Lärmschutz wegen der geringen Wirkung und der hohen Kosten nicht mehr als wirtschaftlich angesehen werden.

Darüber hinaus teilte der Vorhabensträger zutreffend mit, dass der Korrekturwert für die Straßenoberfläche von -2 dB(A) bereits in einem Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr aus dem Jahr 1991 enthalten war. Bereits damals hatten hierfür genügend Langzeiterfahrungen vorgelegen. Mittlerweile stehen mehrere Belegarten für diesen Korrekturwert zur Auswahl. An der Langzeitwirkung ist auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu zweifeln.

Der Vorhabensträger erläuterte weiterhin plausibel, dass vor dem Hintergrund des Einflusses des Lärms auf die Gesundheit der Gesetzgeber den Lärm, der sich aus

dem durchschnittlichen Verkehr ergibt, und dem man längere Zeit ausgesetzt ist, zum Maßstab vorgegeben hat. Die Prognosebelastungen für die BAB A 3 basieren auf einem Verkehrsmodell, welches mit umfangreichen empirischen Daten kalibriert und geprüft wurde. Für die Ermittlung von Prognosebelastungen ist es im Rahmen einer Modellprognose erforderlich, eine Analysebelastung zu generieren und mit empirischen Vergleichsdaten zu verifizieren. Dies ist ein Bestandteil der vorgelegten Verkehrsuntersuchung, die u.a. eine umfängliche Anschlussstellenzählung im Jahr 2006 beinhaltet. Im zweiten Schritt sind durch den Gutachter Prognoseannahmen zu treffen, die sowohl aus den sehr umfänglichen Zeitreihen der im Zuge der BAB A 3 eingerichteten Dauerzählstellen als auch aus offiziellen Sekundärstatistiken der Statistischen Landesämter abgeleitet werden können. Die Prognoseannahmen einer Langzeitprognose beinhalten einen Sicherheitszuschlag. Die Prognoseannahmen für die BAB A 3 sind somit realistisch und liegen auf der sicheren Seite. Die Verkehrsentwicklung ist grundsätzlich nach Güterverkehr und Personenverkehr zu trennen. Der Personenverkehr und dessen Wachstum sind hierbei stark an die demografische Struktur in Deutschland gekoppelt. Geburtenrate, Sterberate und Wanderungssaldo sind hierbei unverrückbare Kennwerte, die direkt auf die mobile Bevölkerung im Jahr 2020 schließen lassen. Ein Vergleich der Wachstumsraten zeigt, dass das angenommene Verkehrswachstum im Personenverkehr auf der sicheren Seite liegt und keiner Hinterfragung bedarf. Für den Güterverkehr ist es u.a. entscheidend, wie viel Laderaumkapazität dem nachgefragten Laderaum gegenübersteht. Wird durch mehr Laderaum von größeren Schwerverkehrsfahrzeugen eine höhere Transportmenge bewältigt, reduziert sich die Anzahl der Fahrzeuge und auch die Immissionen. Soweit nach dem Ausbau der Autobahn nicht vorhersehbare Wirkungen eintreten, so greifen hierfür die vorgesehenen gesetzlichen Bestimmungen nach Art. 75 Abs. 2 BayVwVfG. Dies kann z.B. bei einer erheblichen Steigerung der den Planfeststellungsunterlagen zugrunde liegenden Lärmeinwirkungen der Fall sein.

Der Vorhabensträger führte weiterhin überzeugend aus, dass die Rückhaltebecken im Havariefall dem kurzfristigen Rückhalt ausgetretener flüssiger Stoffe dienen, bis die Feuerwehr diese abpumpt und ordnungsgemäß beseitigt. Mit den Beckenanlagen wird der jetzige Zustand erheblich verbessert. Ein zusätzliches Risiko durch die ca. 200 m vom Ortsrand entfernte Beckenanlage 329-1L für die Einwohner Langenbergs ist nicht erkennbar. Das Becken 329-1L ist ursprünglich südlich der Autobahn geplant gewesen und ist auf Wunsch der Langenberger Bürger bereits nördlich der Autobahn verlegt worden. Die Lage des Beckens ist jedoch auch durch Zwangspunkte (vor allem Tiefpunkt, Nähe zur Fahrbahn und zum Vorfluter sowie Erreichbarkeit) bestimmt und ist damit nur sehr beschränkt veränderbar. Eine weitere Verschiebung des Bereichs von Bau-km 328+500 ist somit nicht möglich.

Im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 14 f.) kritisierten die Einwendungsführer die Verrückung der Autobahn in Richtung Süden, also in Richtung Langenberg. Die Langenberger seien die am meisten Leidtragenden des Vorhabens. Auch kritisierten sie die Unterteilung von Langenberg hinsichtlich eines Wohn- und eines Mischgebietes. Ihnen stehe kein Anspruch

auf passiven Lärmschutz zu, obwohl sie einen höheren Immissionswert an ihrem Gebäude zu verzeichnen hätten als ihr Nachbar. Da dieser Nachbar im Gegensatz zu ihnen jedoch im Wohngebiet liege, habe er Anspruch auf passiven Lärmschutz. Weiterhin kritisierten sie die Lage der Regenrückhaltebecken. Zwar sei dieses Rückhaltebecken, insbesondere das Regenrückhaltebecken 329-1L, durch Intervention in einer Bürgerversammlung auf die Nordseite der Autobahn verrückt worden, doch sei dies immer noch zu nahe an der Ortschaft Langenberg. Sie stellten in Frage, ob dies tatsächlich in dieser Größe notwendig sei.

Der Vorhabensträger schilderte im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 14 f.) nachvollziehbar, dass sich hinsichtlich der Lage der Regenrückhaltebecken durch Höhenunterschiede bestimmte Zwangspunkte ergeben. Aufgrund des Gefälles ist das Becken an dieser Stelle notwendig. Das Becken muss sich an der tiefsten Stelle befinden. Seiner zustimmungswürdigen Einschätzung nach haben die Einwendungsführer auch im Falle einer Havarie nichts zu befürchten, denn nach dem Ausbau wird sich die diesbezügliche Situation verbessern, da bei Ölunfällen gefährliche Stoffe nicht mehr ungehindert irgendwohin laufen, sondern diese laufen dann vielmehr kontrolliert in die Regenrückhaltebecken. Eine Gefahr sieht der Vorhabensträger zu Recht nicht.

Zu den im Erörterungstermin von den Einwendungsführern vorgetragenen Bedenken hinsichtlich der Regenrückhaltebecken 329-1L und 329-1R, insbesondere zur Befürchtung, dass bei Ölunfällen und dergleichen von den Becken eine Gefährdung der Gewässer und vor allem der Bewohner des Ortes Langenberg ausgehe, legte das von der Planfeststellungsbehörde im Nachgang des Erörterungstermins angehörte Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg (Servicestelle Würzburg) in seinem Schreiben vom 10.07.2009 überzeugend dar, dass die Absetz- und Regenrückhaltebecken nach den derzeit maßgeblichen Richtlinien und Regelwerken geplant worden sind. Bei ordnungsgemäßer Ausführung und sachgemäßem Betrieb bzw. vorschriftsmäßiger Wartung der Anlagen entspricht die Oberwasserbehandlung dem Stand der Technik. Ergänzend sei an dieser Stelle bezüglich der Bedenken im Hinblick auf das Regenrückhaltebecken auch auf C 3.7.7 (insbesondere C 3.7.7.3) verwiesen.

Hinsichtlich sämtlicher Fragen des Immissionsschutzes sei ausdrücklich ergänzend auf die Ausführungen unter C 3.7.4 (insbesondere C 3.7.4.2.3) sowie auch C 2.4.1.1 und C 3.8.1.1 Bezug genommen. An dieser Stelle sei nur nochmals erwähnt, dass das Bayerische LfU in seinem Schreiben vom 29.01.2009 das Lärmschutzkonzept als ausgereift erachtet und in seiner E-Mail vom 20.05.2009 die vorgesehenen Schallschutzanlagen hinsichtlich ihrer Höhe und Länge als schalltechnisch optimiert betrachtet hat. Für die Planfeststellungsbehörde besteht daher auch kein Grund am Lärmschutzkonzept sowie an den schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers oder der diesen zugrundeliegenden Verkehrsprognose zu zweifeln (siehe hierzu auch C 3.7.4.2.3). Insbesondere die Bedenken des Einwendungsführers bezüglich des Prognosehorizonts für das Jahr 2020 verfangen nicht, zumal laut einer ergänzenden Untersuchung zur Verkehrsprognose vom

16.07.2009 aufgrund der Wirtschaftskrise seit dem Jahr 2008 die dort ermittelten Belastungswerte, die für das Jahr 2020 prognostiziert sind, sogar erst im Jahr 2025 erreicht werden (vgl. C 3.7.4.2.2).

Insgesamt sind die Einwendungen daher zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt haben.

3.8.2.21

Einwendung Nr. 43

Der Einwendungsführer Nr. 43 ließ durch seinen Rechtsbeistand mit Schreiben vom 22.12.2008 Einwendungen gegen das plangegegenständliche Vorhaben erheben. Der Rechtsbeistand des Einwendungsführers teilte mit, dass der Einwendungsführer Eigentümer eines Grundstücks in Geiselwind sei. Auf dem Grundstück sei ein Landhotel errichtet. Das Landhotel habe 30 Komfortzimmer. Beim Landhotel handele es sich um ein 4-Sterne-Hotel. Hinter dem Hotel befinde sich ein Golfplatz. Ferner habe sich das Hotel auf die Ausrichtungen von Tagungen spezialisiert. Auch für Reisegruppen sei das Hotel ein Anziehungspunkt. Das Landhotel befinde sich im Außenbereich (§ 35 BauGB). Das Bauen im Außenbereich werde durch eine Einzelfallgenehmigung gemäß § 35 Abs. 2 BauGB gestattet. Das Hotel liege an einer Anhöhe direkt gegenüber der Autobahn. Der Einwendungsführer erwarte durch den Ausbau der Autobahn eine stärkere Lärmbelästigung. Nach Einsicht in die Planungsunterlagen, die in der Gemeinde Geiselwind auslagen, sei festzustellen, dass der Bereich des Einwendungsführers nicht untersucht worden sei. Aufgrund der auf den Plänen verzeichneten Isophonlinien solle der Bereich des Einwendungsführers aufgrund der geplanten Lärmschutzmaßnahmen nicht betroffen sein. Der Einwendungsführer befürchtete jedoch, dass durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen, die im Bereich von Geiselwind bis zu einer Höhe von 9 m betragen sollen, der Lärm der Autobahn aufgrund der Ablenkung von Schallwellen bis zum Hotel des Einwendungsführers abgeleitet werden könne. Der Einwendungsführer habe erhebliche Zweifel, dass die Immissionsgrenzwerte nach der Verkehrslärmschutzverordnung eingehalten werden würden. Da für den Bereich des Einwendungsführers kein Bebauungsplan bestehe, sei die tatsächliche Nutzung als Hotel maßgeblich. Es seien daher die Werte für reine und allgemeine Wohngebiete (59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts) zu beachten. Nach der Verkehrsuntersuchung des Vorhabensträgers werde das Verkehrsaufkommen im Bereich Geiselwind bis zum Jahr 2020 auf 72.600 Kfz/24 h anwachsen. Dabei sei insbesondere zu beachten, dass in der Nachtzeit mit einem Lkw-Anteil von über 40 % gerechnet werde. Die derzeitige Verkehrszahl belaufe sich auf 58.700 Kfz/24 h. In den nächsten Jahren sei somit mit einer erheblichen Verkehrssteigerung und somit auch des Immissionspegels zu rechnen. Die vorliegende Studie befasse sich lediglich mit Prognosen bis zum Jahre 2020. Es müsse konstatiert werden, dass auch nach diesem Zeitpunkt mit einer Erhöhung der Verkehrszahlen gerechnet werden müsse. Nach den bisher bekannten Planungen solle die BAB A 3 als Europastraße ausgebaut und ausgewiesen werden. Dies führe zu einer höheren Frequentation. Zutreffend sei in den ausliegenden Unterlagen festgestellt worden, dass die Ortschaft Geiselwind bereits jetzt erheblich vom Lärm der A 3 betroffen sei. Dies würden die häufigen Beschwerden über die Verkehrslärmimmissionen seitens

der Bewohner zeigen. Bei der Beschreibung Geiselwinds zur Lage an der BAB werde der Außenbereich des Hotels des Einwendungsführers in keiner Weise gewürdigt. Es fänden sich lediglich Beschreibungen zum Campingplatz, zum Freizeitland, zu den Wohngebieten sowie zu den Sonder- und Gewerbegebietsflächen wieder. Auch das Hotel des Einwendungsführers sei bereits jetzt vom Lärm der Autobahn betroffen und aufgrund der steigenden Verkehrszahlen müsse mit einer Erhöhung des Lärms gerechnet werden. Auch müsse im Hinblick auf die Ausweitung des Tourismus für Geiselwind und somit auch für Übernachtungsmöglichkeiten größtmögliche Vorsorge hinsichtlich eines Lärmschutzes getroffen werden. Der Einwendungsführer sei nicht nur im Bereich des Einzeltourismus, sondern auch hinsichtlich von Gruppentourismus tätig. Dieser Zweig solle in Zukunft noch stärker ausgebaut werden. Hierfür sei es unerlässlich, dass für ausreichenden Lärmschutz gesorgt werde. Anderenfalls würden Touristen Geiselwind meiden. Der Einwendungsführer bat daher um Einbeziehung des Grundstücks in die Untersuchung. Erforderlichenfalls sei, sofern aktiver Lärmschutz ausscheide, auch passiver Lärmschutz für den Einwendungsführer zu klären. Darüber hinaus teilte der Rechtsbeistand des Einwendungsführers mit, dass der Einwendungsführer auch Eigentümer des Anwesens Schlüsselfelder Straße 24 in Geiselwind sei. Gemäß der in der Gemeinde Geiselwind eingesehenen Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen sei das Anwesen des Einwendungsführers auf der Liste überhaupt nicht aufgeführt. Dort seien die benachbarten Anwesen wie Schlüsselfelder Straße 20, 23 und 30 vermerkt, jedoch nicht das Anwesen mit der Nr. 24. Es werde um Überprüfung gebeten, ob die Immissionsgrenzwerte auch für das Haus des Einwendungsführers eingehalten werden.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf in seinem Schreiben vom 08.05.2009 zutreffend, dass die Lärmberechnungen hinsichtlich der Rahmenbedingungen für das Jahr 2020 durchgeführt worden sind (erhöhtes Verkehrsaufkommen, aktive Lärmschutzmaßnahmen). Das Ergebnis der Berechnung für das Landhotel ist aus Gründen der Übersichtlichkeit und mangels Relevanz nicht in den Unterlagen wiedergegeben worden. Hinsichtlich der Lärmberechnungen für das Landhotel teilte der Vorhabensträger überzeugend mit, dass die Berechnungsgrundlagen im Bundesimmissionsschutzgesetz sowie der dazugehörigen 16. BImSchV eindeutig geregelt sind. Danach ist für Straßenbauprojekte die Berechnung nach den Richtlinien für Lärmschutz durchzuführen. Darin sind die die Berechnung beeinflussenden baulichen und topografischen Randbedingungen (darunter die Lage der Fahrbahnen zu den Immissionsorten, das Gelände, Abschirmungen und Reflexionen sowie die Windrichtung zu den Immissionen etc.) berücksichtigt. Das LfU hat die Berechnungen überprüft. Das Landhotel liegt in leicht erhöhter Lage in über 800 m Entfernung von der Autobahn. Es befindet sich im Außenbereich (§ 35 BauGB) und es sind hierfür die Grenzwerte für Mischgebiete maßgebend. Demnach sind die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV mit 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts zugrunde zu legen. Gemäß den schalltechnischen Berechnungen werden die Immissionsbelastungen durch die geplante Autobahn für das Anwesen 49,0 dB(A) tags und 46,2 dB(A) nachts betragen. Hierdurch werden selbst die vom Einwendungsführer geforderten Grenzwerte für Wohngebiete eingehalten. Weitere Überlegungen zu

Ansprüchen auf Lärmschutz (z.B. wegen der gewerblichen Nutzung) erübrigen sich damit, da kein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen besteht.

Zur Forderung des Einwendungsführers, die Prognose über 2020 hinaus zu erstrecken, führte der Vorhabensträger zutreffend aus, dass es zu den anerkannten Regeln der Technik zählt, dass realistische Prognosen nur für einen begrenzten Zeitraum erstellt werden können. Dieser beträgt ca. 15 Jahre. Jenseits dieser Grenze handelt es sich um Schätzungen, die jedoch nur noch für größere Raumeinheiten eine gewisse Gültigkeit haben. Modellprognosen, wie für die BAB A 3 vorgelegt, basieren auf umfangreichen Analysemodellierungen. Diese orientieren sich an den verfügbaren empirischen Grundlagendaten der netzweiten Straßenverkehrszählungen, die alle fünf Jahre durchgeführt werden. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens ist dies die Straßenverkehrszählung 2005 gewesen. Somit ist der Prognosehorizont 2020 für diese Untersuchung ausreichend. Der Prognosewert liegt auf der sicheren Seite und kann auch noch für die Jahre nach 2020 zur Einschätzung herangezogen werden. Sollten sich nach Ausbau der Autobahn nicht vorhersehbare Wirkungen einstellen, so würden die hierfür vorgesehenen gesetzlichen Bestimmungen nach Art. 75 Abs. 2 BayVwVfG greifen. Dies kann z.B. bei einer erheblichen Steigerung der den Planfeststellungsunterlagen zugrunde liegenden Lärmeinwirkung der Fall sein. Hierüber wäre zu gegebener Zeit auf Antrag der Betroffenen zu entscheiden. Die prognostizierten Werte müssen dabei allerdings wesentlich (um 3 dB(A)) überschritten werden. Dies würde pauschal eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens bedeuten. Nach Einschätzung des Vorhabensträgers wird eher jedoch eine günstige Entwicklung eintreten. Die neu zugelassenen Fahrzeuge unterliegen der sich stetig der technischen Entwicklung anpassenden (verschärften) Kfz-Zulassungsverordnung, die leichtere Fahrzeuge fordert. Dieser zwar deutliche Trend kann mangels Bestimmtheit aber nicht Grundlage des Planfeststellungsverfahrens sein.

Zudem legte der Vorhabensträger dar, dass das Anwesen Schlüsselfelder Straße 24 in einem Abstand von ca. 320 m zur geplanten Autobahnachse liege. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Mischgebiet ein. Es seien deshalb die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV mit 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts zugrunde zu legen. Gemäß den schalltechnischen Berechnungen würden die Immissionsbelastungen durch die geplante Autobahn für das Anwesen 52,9 dB(A) tags und 49,4 dB(A) nachts betragen, sodass im Ergebnis nach zutreffender Einschätzung des Vorhabensträgers kein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen besteht.

Hinsichtlich sämtlicher Fragen des Immissionsschutzes sei ausdrücklich ergänzend auf die Ausführungen unter C 3.7.4 (insbesondere C 3.7.4.2.3) sowie auch C 2.4.1.1 und C 3.8.1.1 Bezug genommen. An dieser Stelle sei nur nochmals erwähnt, dass das Bayerische LfU in seinem Schreiben vom 29.01.2009 das Lärmschutzkonzept als ausgereift erachtet und in seiner E-Mail vom 20.05.2009 die vorgesehenen Schallschutzanlagen hinsichtlich ihrer Höhe und Länge als schalltechnisch optimiert betrachtet hat. Für die Planfeststellungsbehörde besteht daher auch

kein Grund am Lärmschutzkonzept sowie an den schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers oder der diesen zugrundeliegenden Verkehrsprognose zu zweifeln (siehe hierzu auch C 3.7.4.2.3). Insbesondere die Forderung des Einwendungsführers, den Prognosehorizont über das Jahr 2020 hinaus zu verlegen, verfängt nicht, zumal laut einer ergänzenden Untersuchung zur Verkehrsprognose vom 16.07.2009 aufgrund der Wirtschaftskrise seit dem Jahr 2008 die dort ermittelten Belastungswerte, die für das Jahr 2020 prognostiziert sind, sogar erst im Jahr 2025 erreicht werden (vgl. C 3.7.4.2.2).

Insgesamt sind die Einwendungen daher zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt haben.

3.8.2.22

Einwendung Nr. 49

Die Einwendungsführer Nr. 49 trugen mit Schreiben vom 27.12.2008 ihre Einwendung gegen den geplanten Ausbau der A 3 vor. Die Einwendungsführer teilten mit, dass sie die ausgelegten Pläne nicht einsehen konnten und deshalb nicht beurteilen können, ob ihre Anwesen durch den aktiven Lärmschutz ausreichend vor den geltenden Immissionsgrenzwerten geschützt werden. Die Einwendungsführer beantragten daher vorsorglich eine Prüfung hinsichtlich eines eventuell erforderlichen passiven Lärmschutzes.

Der Vorhabensträger teilte in seinem Schreiben vom 23.04.2009 mit, dass das Anwesen der Einwendungsführer in einem Abstand von ca. 420 m zur geplanten Autobahnachse liege. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als allgemeines Wohngebiet ein. Es seien deshalb die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV mit 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts zugrunde zu legen. Gemäß den schalltechnischen Berechnungen würden die Immissionsbelastungen 51,3 dB(A) tags und 48,5 dB(A) nachts im Erdgeschoss sowie 51,7 dB(A) tags und 49,0 dB(A) nachts im ersten Obergeschoss betragen. Demnach würden die Grenzwerte nicht überschritten. Es besteht somit richtigerweise kein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen.

Hinsichtlich sämtlicher Fragen des Immissionsschutzes sei ausdrücklich ergänzend auf die Ausführungen unter C 3.7.4 (insbesondere C 3.7.4.2.3) sowie auch C 2.4.1.1 und C 3.8.1.1 Bezug genommen. An dieser Stelle sei nur nochmals erwähnt, dass das Bayerische LfU in seinem Schreiben vom 29.01.2009 das Lärmschutzkonzept als ausgereift erachtet und in seiner E-Mail vom 20.05.2009 die vorgesehenen Schallschutzanlagen hinsichtlich ihrer Höhe und Länge als schalltechnisch optimiert betrachtet hat. Für die Planfeststellungsbehörde besteht daher auch kein Grund am Lärmschutzkonzept sowie an den schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers oder der diesen zugrundeliegenden Verkehrsprognose zu zweifeln (siehe hierzu auch C 3.7.4.2.3).

Nur noch ergänzend ist daher festzuhalten, dass die Einwendungsführer ihre Einwendungen verspätet vorgebracht haben, da das Einwendungsschreiben bei der

Planfeststellungsbehörde erst nach Ablauf der Einwendungsfrist am 12.01.2009 eingegangen ist. Die Einwendungsführer sind mit ihrem Vorbringen somit präkludiert nach Art. 73 Abs. 4 S. 3 BayVwVfG, § 17a Nr. 7 FStrG, also kraft Gesetzes mit ihrer Einwendung ausgeschlossen. Diese Einwendungen sind damit unzulässig und sie sind darüber hinaus auch unbegründet. Der Eingang des Schreibens innerhalb der Einwendungsfrist beim Vorhabensträger ist hierbei unbehelflich, da die Einwendungen bei den Plan auslegenden Gemeinden oder der Planfeststellungsbehörde vorzubringen waren.

Insgesamt sind die Einwendungen daher zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt haben.

3.8.2.23

Einwendung Nr. 51

Bei den Einwendungsführern Nr. 51 handelt es sich zum einen um eine juristische Person des Privatrechts, die in Geiselwind einen Autohof betreibt, und zum anderen um verschiedene (teilweise) vertretungsberechtigte Personen dieser juristischen Person, die zugleich (teilweise) Bewohner eines Gebäudes in der Scheinfelder Straße sind.

Mit Schreiben vom 04.12.2008 trugen sie ihre Bedenken gegen das plangelegte Vorhaben vor. So legten die Einwendungsführer dar, dass sie festgestellt hätten, dass seitens der Gemeinde Geiselwind und des Vorhabensträger der Verbindungsweg Langenberger Weg erhalten bleiben solle, um die gemeindliche Infrastruktur mit den Leitungen für Kanal, Wasser und Strom für das Gewerbegebiet Geiselwind, für Langenberg und auch für die Gemeinde Geiselwind zu erhalten. Gleichzeitig und mindestens gleichrangig müssten die Geländeflächen der Einwendungsführer absolut für die nahe Zukunft ihrer Betriebe und Events erhalten bleiben. Es gehe hier um die Sicherung von Arbeitsplätzen sowie um erhebliches Entwicklungspotenzial. An der Autobahn Richtung Freimann/München sei festzustellen, dass durch die gewölbte Form der Schallschutzwand nur halb so viel Platz benötigt werde wie bei einer breitflächigen Bauform mittels Erdwall. Auch für den Schallschutz Richtung Geiselwind zu dem Anwesen der Einwendungsführer und allen anderen Anwohnern der Scheinfelder Straße wäre diese gewölbte Form nach Einschätzung der Einwendungsführer das Beste und Sicherste. Der eingesparte Streifen von ca. 10 m käme dann dem Langenberger Weg zugute. Die Einwendungsführer konstatierten, was auf Bundeskosten in Oberbayern möglich sei, müsse auch in Unterfranken möglich sein. Weiterhin trugen die Einwendungsführer vor, dass die Autobahn Richtung Frankfurt (Langenberg) ca. 2 bis 3 m höher liege, sodass darüber hinaus bepflanzte Terrassensteine zwischen Autobahn und Langenberger Weg (Fl.Nrn. 784/1 und 786) ebenso wie an der Autobahnbrücke in Richtung zum Anwesen der Einwendungsführer (Fl.Nrn. 777/1, 783 und 781) die beste und auch platzsparendste Lösung seien. Alles weitere sei dem Vorhabensträger bereits ausführlich mitgeteilt worden. Die Einwendungsführer forderten den Vorhabensträger eindringlich auf, insbesondere ihre Betriebsflächen nicht zu verplanen, weil es sehr gute Alternativlösungen gäbe. Sie machten ausdrücklich auf das Abwägungsgebot auf-

merksam. Nach Einschätzung der Einwendungsführer dürften die erheblichen Bau-
mittel des Bundes nicht kontraproduktiv zu noch dazu entschädigungspflichtiger
Verhinderung von Privatinvestitionen führen. Bei den Flächen, die für die Autobahn-
abfahrt Richtung Nürnberg und weiter bis Ende der vorhandenen Ausbaustrecke der
A 3 benötigt würden, könne dann über Ersatzflächen verhandelt werden. Die Auto-
bahnausfahrt solle nach Einschätzung der Einwendungsführer von Würzburg kom-
mend kreuzungsfrei nach rechts zum dort befindlichen Rasthof und nach links in
Richtung Zentrum und Freizeitland auf bundeseigenem vorhandenem Grundstück
zwischen der A 3 und der Autobahnmeisterei in die Staatsstraße einmünden. Die
Einwendungsführer legten diesbezüglich eine von ihnen angefertigte Zeichnung vor.
Die Einwendungsführer führten weiter aus, dass die vorhandene Ausfahrt auch als
Notausfahrt für die Autobahnmeisterei für den Winterdienst oder für extremes Ver-
kehrsaufkommen bestehen bleiben könne. Es sei eventuell über einen Kreisverkehr
auf der Südseite an der Autobahnmeisterei bzw. am Autohof nachzudenken. Glei-
ches gelte für die Nordseite. Es gebe in Europa auch bei Autobahnausfahrten viele
und sehr großzügig angelegte Kreisverkehre, was nach Einschätzung der Einwen-
dungsführer die beste Lösung sei, da Geiselwind eine hohe Frequenz habe. Damit
sei ein besser fließender sicherer Verkehr gewährleistet und die Ausfahrten wären
weniger reparaturanfällig.

Die Einwendungsführer stellte ausdrücklich richtig, dass sie für den Autohof keine
eigene Ausfahrt fordern würden, sondern nur eine großzügige Ausfahrt, die den An-
forderungen der neuen Lkw-Generationen (60 t, 25 m, Schwertransporte usw.) und
dem Verkehrsaufkommen am Autohof als einem der größten Rasthöfe Deutsch-
lands bzw. Europas gerecht werde. Auch den Vorgaben der Bundesregierung
(Drucksachen 15/2620 Richtlinie für Servicebetriebe, Rastanlagen und Autohöfe) sei
Rechnung zu tragen.

Die Einwendungsführer forderten, ihre Vorschläge ernst zu nehmen, damit es zu
keiner Bauverzögerung komme und sie nicht im Planfeststellungsverfahren zur exi-
stenziellen Wahrung ihrer Interessen juristisch vorgehen müssten. Die Einwen-
dungsführer merkten an, dass es für sie nicht immer sehr leicht sei, bei der Vielzahl
der gegebenen behördlichen Zuständigkeiten die jeweils für die Planung zuständi-
gen Behörden bzw. Repräsentanten anzusprechen, um ihre Interessen vortragen zu
können. Die Einwendungsführer gingen jedoch davon aus, dass all ihre Einwende-
ngen und die zitierten Vorschläge insgesamt gewichtet werden würden. Abschließend
sprach die Einwendungsführer ihre Hoffnung auf eine weiterhin gute Koexistenz
aus. Ihrer Einschätzung nach habe Geiselwind nach 50 Jahren Lärm und Immissio-
nen den gleichen Anspruch auf Schutz wie z.B. Aschaffenburg mit der totalen Ein-
hausung,

Der Vorhabensträger erwiderte darauf in seinem Schreiben vom 23.04.2009, dass
die Einwendungsführer als Eigentümer mehrerer Grundstücke der Gemarkung Gei-
selwind betroffen seien. Es handle sich hierbei um die Fl.Nr. 189 (Landwirt-
schaft/Gartenbau), 190 (Grünland), 190/1 (Weg), 456 (Grünland), 463 (Ackerland),
781 (Ackerland), 783 (Industrie/Gewerbe), 784/1 (Industrie/Gewerbe) und 786

(Acker-/Grünland). Weiterhin führte der Vorhabensträger aus, dass die Einwendungsführer durch Lärmimmissionen betroffen seien. Der Vorhabensträger legte dar, dass auf den Grundstücken der Einwendungsführer auf den Fl.Nrn. 774/1 und 777 ein Gewerbegebiet vorliege und somit die Grenzwerte von 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts einzuhalten seien. An beiden Grundstücken käme es zu Grenzwertüberschreitungen nachts. So lägen die Immissionspegel auf der Fl.Nr. 774/1 bei 62,8 dB(A) tags und 60,1 dB(A) nachts und an der Fl.Nr. 777 bei 62,6 dB(A) tags und 59,9 dB(A) nachts. Darüber hinaus sei das Wohngebäude der Einwendungsführer auf der Fl.Nr. 189/1, das in einem Mischgebiet liege, von Lärmimmissionen betroffen. Die dort zugrunde liegenden Grenzwerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts würden laut der schalltechnischen Berechnung eingehalten (55,8 dB(A) tags und 53,1 dB(A) nachts). Dementsprechend bestehen nach zutreffender Ansicht des Vorhabensträgers an dem Wohngebäude keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen. Bei den Anwesen im Gewerbegebiet besteht dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz nachts (vgl. A 3.3.3).

Weiterhin führte der Vorhabensträger überzeugend aus, dass der Ausbau der A 3 nach den Grundsätzen des Haushaltsrechts wirtschaftlich zu erfolgen hat. Dementsprechend wird in Streckenbereichen ohne besondere Zwangspunkte der Straßendamm in Erdbauweise mit der Regelböschung 1:1,5 ausgeführt. Da der bestehende Straßendamm eine Regelböschung von ca. 1:2 aufweist, wird durch die nunmehr erfolgende Versteilung des Dammes die ausbaubedingte Grundinanspruchnahme bereits minimiert. Trotz dieser Optimierung muss die Gemeindeverbindungsstraße auf einer Länge von 523 m verlegt werden. Es ist nicht erkennbar, dass die bestehende Bauleitplanung einer solchen Verlegung entgegenstehe. Durch eine bis zu 3,5 m hohe und 100.000 Euro teure Stützwand kann lediglich im westlichen Bereich auf eine 60 bis 70 m lange, ca. 17.000 Euro teure Verlegung verzichtet werden. Diese Kosten stehen in keinem wirtschaftlichen Verhältnis zur durchgehenden Verlegung der Gemeindeverbindungsstraße. Im weiteren Verlauf in Richtung Scheinfelder Straße liegt der bestehende Langenberger Weg unter dem künftigen Bankett der Autobahn. Daher ist eine Verlegung unausweichlich. Von den insgesamt 5,3 ha großen überwiegend derzeit unbebauten als Parkplatz bei Großveranstaltungen genutzten Grundstücken (Fl.Nrn. 786 und 784/1) der Einwendungsführer entlang des Langenberger Weges werden durch die Verlegung lediglich 0,23 ha (rund 4,5 %) in Anspruch genommen. Eine konkrete Beeinträchtigung zulässiger Nutzungen dieser Grundstücke ist aufgrund der nicht konkretisierten Planungsvorstellung der Einwendungsführer nicht erkennbar. Vielmehr ist auch nach der Verlegung eine gewerbliche Nutzung auch zukünftig möglich. Der Vorschlag der Einwendungsführer einer großräumigen Verlegung des Langenberger Weges ist vom Vorhabensträger geprüft worden und letztlich aufgrund der erheblichen Auswirkungen auf das kommunale Straßennetz sowie die Bauleitplanung zu Recht als nicht verträglich verworfen worden.

Zu den Anregungen der Einwendungsführer hinsichtlich der Lärmschutzmaßnahmen teilte der Vorhabensträger plausibel mit, dass nach den gesetzlichen Regelungen in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten und unter Einbeziehung der Be-

troffenen zahlreiche Varianten zum Lärmschutz untersucht und mit dem Baulastträger abgestimmt wurden. Dieses Konzept gewährleistet im Ergebnis den gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutz. Es ist vom LfU positiv beurteilt worden. Durch die bis zu 5 m hohen Steilwälle mit aufgesetzten Lärmschutzwänden (bis zu 4 m) rückt die für die Abschirmung relevante Beugungskante möglichst nahe an die Fahrbahn heran. Gleichzeitig kann der aktive Lärmschutz bestmöglich in die Landschaft eingebunden werden. Die Kosten für in ihrer Abschirmwirkung vergleichbare tunnelartig abgebogene Lärmschutzwände sind wesentlich höher als bei der gewählten konventionellen Lösung. Gleichzeitig ist die Einbindung in die Landschaft wegen des ausschließlich technischen Erscheinungsbildes nur schwer möglich. Sie kommen deshalb nur in einem engen städtischen Umfeld mit wenigen Ausdehnungsmöglichkeiten in Betracht, wo ihr geringer Platzbedarf genutzt werden kann. Insofern sind die Randbedingungen im Zulauf der A 9 auf München nicht mit den Verhältnissen in Geiselwind vergleichbar.

Weiterhin führte der Vorhabensträger zutreffend aus, dass im Planfeststellungsverfahren über die Zulässigkeit der Inanspruchnahme von Grundeigentum entschieden werde. Fragen von Entschädigungen und gegebenenfalls Tauschland bleiben jedoch den außerhalb des Verfahrens laufenden Grunderwerbsverhandlungen vorbehalten.

Zu den Anregungen der Einwendungsführer hinsichtlich der Anschlussstelle legte der Vorhabensträger überzeugend dar, dass die geplante mit dem Staatlichen Bauamt Würzburg abgestimmte Anschlussstelle Geiselwind verkehrssicher und leistungsfähig ist, sodass sie den Prognoseverkehr 2020 aufnehmen und zügig abwickeln kann. Eine Änderung der Planung insbesondere mit zusätzlichen Abfahrtsrampen ist nicht veranlasst.

Hinsichtlich der ausdrücklichen Richtigstellung durch die Einwendungsführer erwiderte der Vorhabensträger, dass die diesbezüglich angesprochene direkte Zufahrt sich auf frühere zwischen den Einwendungsführern, der Obersten Baubehörde und dem Vorhabensträger diskutierte Planungsüberlegungen beziehe. Sie sei nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sodass sich eine Stellungnahme hierzu im Rahmen der Anhörung erübrige.

Mit Schreiben vom 04.05.2009 wandten sich die Einwendungsführer erneut an die Planfeststellungsbehörde. Diesem Schreiben legten die Einwendungsführer umfangreichen Schriftverkehr zwischen ihnen und dem Vorhabensträger bei, der größtenteils vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens stattgefunden hatte und der der Planfeststellungsbehörde bisher in Gänze unbekannt war. Auf den Inhalt dieser Schreiben sei hier ausdrücklich verwiesen. In ihrem Schreiben vom 04.05.2009 legten die Einwendungsführer dar, dass das Wohnhaus der Einwendungsführer in der Scheinfelder Straße Fl.Nr. 189/1 in der 40-m-Zone liege. Ihrer Einschätzung nach würden die zulässigen Immissionspegel durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen nicht eingehalten. Nach 50 Jahren in der 40-m-Zone hätten sie mindestens so viel Recht auf gleichen Immissionsschutz wie Würzburg/Heuchelhof und Mün-

chen/Freimann. Dort sei die Siedlung erst lange nach der Autobahn errichtet worden und jetzt werde dort eine sehr teure Einhausung gebaut für ein paar kluge, sensible und höher liegende Anwohner. Weitere Beispiele seien die Einhausung der A 3 im Streckenabschnitt Aschaffenburg und die Einhausung der A 9 im Raum Bayreuth. Die Einwendungsführer führten dies ausdrücklich auf politischen Rückenwind für die dort ansässigen Chefärzte und Akademiker zurück. Die Einwendungsführer hielten sich für ebenso schutzwürdig wie diesen Personenkreis, sodass sie nicht länger gesundheitliche Beeinträchtigungen stillschweigend hinnehmen könnten, denn ihre Gesundheit sei in gleicher Weise schützenswert.

Die Einwendungsführer rügten ausdrücklich, dass der Vorhabensträger in seinem Schreiben vom 23.04.2009 nicht auf ihre umfassenden Argumente aus den Schreiben z.B. vom 29.11.2007, 03.01.2008, 07.02.2007, 29.04.2008 und 26.11.2008 eingegangen sei und diese weder substantiell gewürdigt noch einer Abwägung unterzogen habe. Die Einwendungsführer bezogen sich damit auf den umfangreichen Schriftverkehr, der ihrem Schreiben vom 04.05.2009 beilag. Die Einwendungsführer schilderten weiter, dass eine ordentliche Abwägung im vorgeschriebenen Amtsprüfungsverfahren beim Vorhabensträger nicht stattgefunden habe. Zu keiner Zeit seien die betrieblichen Eingriffe in den Autohof der Einwendungsführer ermittelt und gewichtet worden. Die Einwendungsführer rügten ausdrücklich den dringenden Verdacht der Verschleierung von Fakten, welche abwägungserheblich seien. Aus früheren Planungen des Vorhabensträgers sei den Einwendungsführern eine solche Verfahrensweise nicht bekannt. Die Einwendungsführer führten aus, dass bekanntlich Betroffene zur Wahrung ihrer Rechtspositionen bereits im Planfeststellungsverfahren Einwendungen erheben müssten. Weiterhin wiesen die Einwendungsführer nochmals ausdrücklich auf ihre so genannten "Hauptbetroffenheitsargumente" neben den unzumutbaren Lärmimmissionen auf ihrem Grundstück hin. Durch Umplanungen der Wege und Lärmschutzanlagen müsse bei der vorgeschriebenen Güterabwägung eine entscheidende Minimierung der Betroffenheiten des Autohofs gefunden werden. Der Vorhabensträger habe eine solche Abwägung der einschlägigen Belange nicht vorgenommen. Weiterhin führten die Einwendungsführer aus, dass für Versäumnisse für einen standortgerechten und nach dem neuesten Stand der Technik vorzunehmenden Ausbau der Anschlussstelle Geiselwind der Vorhabensträger die Konsequenzen zu tragen habe. Die Einwendungsführer hätten bereits darauf hingewiesen, dass der Ausbauzustand der Anschlussstelle Geiselwind der derzeitigen wie auch künftigen Verkehrsentwicklung der A 3 in keiner Weise Rechnung trage. Auch die Entwicklung des Freizeitlandes Geiselwind und des Rasthofes der Einwendungsführerin seien nicht gewichtet worden. Die derzeitige Planung der Anschlussstelle decke auch nicht den Bedarf neuester Lkw-Generationen ab. Der von den Einwendungsführern vorgeschlagene Ausbau der Anschlussstelle diene demgegenüber der gegenwärtigen und zukunftssträchtigen Entwicklung des Anschlussstellenbereiches im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus der A 3. Wenn hier keine Abwägung und Änderung stattfinde, würde dies nach Erachten der Einwendungsführer ein Versäumnis darstellen, welches in absehbarer Zeit mit erheblich höherem Kostenaufwand realisiert werden müsste. Der Grundsatz

der Wirtschaftlichkeit und des sparsamen Umgangs mit Haushaltsmitteln zu Lasten des Straßenbulasträgers werde im groben Maße verletzt.

Weiterhin führten die Einwendungsführer in ihrem Schreiben vom 04.05.2009 aus, dass allein Gründe des Haushaltsrechts zu keinen weiteren erheblichen Belastungen für die Einwendungsführer führen dürften. Es dürfe nicht mit unterschiedlichem Maß gemessen werden. Die vorgetragene Entwicklung des Autohofes werde eingeschränkt und aus Gründen des Haushaltsrechtes zurückgestellt und dies wegen 100.000 Euro, was die Einwendungsführer ausdrücklich als Abwägungsdefizit erachteten.

Hierzu führten die Einwendungsführer aus, dass die Anfahrtszone mit Laderampe der Gewerbehallen auf den Fl.Nrn. 786 und 784/1 nicht mehr verkleinert werden könne. Grundstücksfläche könne hier nicht mehr abgegeben werden, da sonst kein Platz mehr vorhanden sei zum Rückwärtsfahren an die Laderampe. Dies seien Betriebseingriffe, die nicht erfasst und gewichtet worden seien, obwohl dies nach Einschätzung der Einwendungsführer aus den vorgelegten Plänen hervorgehe. Nach Auffassung der Einwendungsführer müsse auf der einen Seite der Autobahn eine Stützwand gebaut werden. Anders könne der Topografie und der Unterführung nicht Rechnung getragen werden. Diese Maßnahme sei unbedingt notwendig bis zum Ende des Flurstücks 786. Außerdem könnten die Einwendungsführer nicht bestätigen, dass eine einvernehmliche Abstimmung mit der Marktgemeinde vorliege, da dies vom Bürgermeister des Marktes Geiselwind nicht bestätigt werden könne. Es läge ein ganz anderer Gemeinderatsbeschluss vor. Die Einwendungsführer führten aus, dass ihr Vorschlag einer großräumigen Verlegung des Langenberger Weges kein Thema mehr sei. Der Langenberger Weg diene einer langfristigen Entwicklungsmöglichkeit für die Marktgemeinde mit einem Gewerbegebiet an der A 3, ebenso wie es von anderen Gemeinden forciert werde.

Außerdem legten die Einwendungsführer dar, dass andernorts bereits aktive Lärmschutzmaßnahmen bestünden, die sehr gut in die Landschaft eingebunden werden konnten. Dies sei sicherlich auch in Geiselwind möglich, z.B. durch Pflanzung mit Efeu, Knöterich etc.

Die Einwendungsführer führten weiter aus, dass der Vorhabensträger dargelegt habe, dass für den bestehenden Gewerbebetrieb eine Flächenreduzierung nicht möglich sei. Dies heiße, dass weder ein Grundstückstausch noch eine Entschädigung in Geld in Frage käme. Vor der Gewichtung der Belange der Einwendungsführerin sei im Planfeststellungsverfahren für Grunderwerb und für Entschädigungen kein Raum. Erst nach einer solchen Gewichtung und einer etwaigen rechtlichen Überprüfung der Betroffenheit der Einwendungsführerin sei das Stadium des Grunderwerbs erreicht.

Die Einwendungsführer bemängelten, dass eine "Abfahrtsrampe" nicht vorgesehen sei. Diese sei wohl ebenso wie ein Kreisverkehr nicht nötig, selbst wenn die Entwicklungen bis 2020 oder auch längerfristige Entwicklungen berücksichtigt würden.

Die Einwendungsführer bezeichneten es als sehr schade, dass für Geiselwind keine Bedarfsplanung als nötig erachtet werde. Die Einwendungsführer verwiesen auf die Unfallschwerpunkte an der A 3 in ihrem Wohngebiet und an der Anschlussstelle Geiselwind. Sie machten darauf aufmerksam, dass sich erst vor Kurzem ein Lkw-Unfall an der Anschlussstelle Geiselwind von Nürnberg kommend ereignet habe. Eine großzügige Lösung der Anschlussstelle sei daher notwendig, um weiteren Unfällen vorzubeugen und um laufende Instandsetzungskosten zu senken, denn bei einem Kreisverkehr werde die Beanspruchung geringer.

Weiterhin machten die Einwendungsführer darauf aufmerksam, dass der sechsstreifige Ausbau zu zusätzlichem Verkehrsaufkommen mit Frequentierung der Zu- und Abfahrten allein schon in Notfällen (Umleitungen) führen werde. Sie erachteten es als rechtswidrig, dass entsprechende Umbauüberlegungen der Anschlussstelle nicht in die Abwägung des laufenden Planfeststellungsverfahrens einbezogen werden. Die Einwendungsführer machten hier nochmals auf ihre Begründungen bezüglich eines Anschlussstellenumbaues und die weitere Entwicklung ihres Autohofes aufmerksam. Ihrer Einschätzung nach könne der sich aufdrängende Anschlussstellenumbau nicht als zukünftige Planungs- und Baumaßnahme auf den Sankt Nimmerleinstag mit erheblichen Mehrkosten verschoben werden. Die Einwendungsführer stellten ausdrücklich den Antrag, dass ihr Schreiben vom 04.05.2009 und der beigelegte Schriftverkehr als Einwendungen im Planfeststellungsverfahren gewichtet werden.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 25.05.2009 zutreffend, dass die Einwendungsführer mit Ausnahme der Beeinträchtigung des Gewerbebetriebes auf der Fl.Nr. 784/1 bereits bekannte Sachverhalte wiederholen, ohne diese mit neuen Argumenten zu untermauern. Der Vorhabensträger sah hierzu eine weitere Äußerung als nicht veranlasst. Hinsichtlich der baurechtlichen Situation und der aktuellen Nutzung des Grundstücks Fl.Nr. 784/1 der Gemarkung Geiselwind teilte der Vorhabensträger nachvollziehbar mit, dass sich diese im Bebauungsplan Geiselwind, Industriegebiet 1, befindet. Die Nutzungsart ist als Industriegebiet (gemäß § 9 BauNVO) beschränkt festgesetzt. Derzeit ist das Gebäude an einen Gewerbebetrieb vermietet. Das Zu- und Abfahren zum Grundstück über die Gemeindeverbindungsstraße Geiselwind - Langenberg ist auch nach dem Ausbau möglich. Eine wesentliche Beeinträchtigung der bestehenden und möglicherweise auch nicht näher von den Einwendungsführern bezeichneten Nutzung ist nicht erkennbar. Eine Grundinanspruchnahme ist im vorgelegten Umfang unumgänglich. Darüber hinaus übermittelte der Vorhabensträger mit seinem Schreiben vom 25.05.2009 einen Lageplan, aus dem sich auch nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ergibt, dass der Gewerbebetrieb auf dem Grundstück Fl.Nr. 784/1 auch nach der Verlegung der Gemeindeverbindungsstraße Langenberg erreichbar ist und dort auch weiterhin Lkw rangieren können.

Die Einwendungsführer forderten im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 9 f.), dass neben Flüsterasphalt auch eine Geschwindigkeitsbegrenzung zum Einsatz kommen müsse. Insbesondere die Ge-

schwindigkeitsbegrenzung diene auch der Luftreinhaltung und der Gesundheit der Menschen. Sie rekurrierten Beispiele zweier Personen, die an Krebs gestorben seien, was ihrer Meinung nach auf die Autobahn zurückzuführen sei. Ihres Erachtens sei der Lärm im Winter größer, da zu diesem Zeitpunkt mehr Schwerlastzüge unterwegs seien. Demgegenüber seien im Sommer mehr Touristen unterwegs. Eine Erhöhung um 3 dB(A) erachteten sie insgesamt als bedenklich, da dies eine Verdoppelung des Schalls bedeute. Sie wiesen darauf hin, dass Kosten an anderer Stelle keine Rolle spielen würden, wo beispielsweise Einhausungen gemacht würden. Sie nannten hier namentlich die Beispiele Bayreuth und Würzburg. Zwar würden sie zwar keine Einhausung fordern, jedoch einen effektiven Lärmschutz, insbesondere einen Ostwindschutz. Weiterhin plädierten die Einwendungsführer für einen Vollschutz im gesamten Bauabschnitt und sie baten um Darlegung der Immissionsbelastungen an den Grundstücken. Außerdem bezweifelten die Einwendungsführer die Verkehrsstatistik.

Weiterhin schilderten die Einwendungsführer im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 9 f.), dass die Situation am Langenberger Weg beengt sei. Hier sei es nicht möglich, auch nur 1 m wegzunehmen. Ihres Erachtens könne dies durch Trogstützwände vermieden werden, wie sie beispielsweise in Österreich zu sehen seien. Diese würden sich ihres Erachtens sogar schöner in die Landschaft einfügen. Die Autobahnbrücke Langenberger Weg sei zu niedrig und nicht mehr auf Lkws neuerer Generation ausgerichtet. Diese Brücke werde aber bei größeren Verkehrsumleitungen gebraucht.

Der Vorhabensträger verwies im Erörterungstermin (vgl. Niederschrift über den Erörterungstermin am 26.05.2009, S. 9 f.) hinsichtlich der Stützwände auf seine schriftliche Antwort. Er sah nachvollziehbarer Weise keine Beeinträchtigung des derzeit verpachteten Gewerbebetriebes. Nicht erkannt werden kann, dass durch die Verlegung des Langenberger Weges vollkommen unmögliche Verhältnisse entstehen. Hinsichtlich der Autobahnbrücke erläuterte der Vorhabensträger zutreffend, dass diese nach dem Autobahnausbau wieder so zur Verfügung stehen, wie sie das vorher der Fall gewesen ist. Dies stellen auch die Auflagen A 3.7 und A 9 sicher. Nach zutreffender Einschätzung des Vorhabensträgers sind Geiselwind und Langenberg nicht mit Hösbach, Würzburg oder Bayreuth zu vergleichen. Das Lärmschutzkonzept ist für den plangegegenständlichen Abschnitt optimiert. Das hat auch das LfU bestätigt. Der Vorhabensträger erläuterte zudem richtigerweise, dass die Autobahn nach dem Ausbau ohne Geschwindigkeitsbegrenzungen betrieben werden kann. Der Vorhabensträger verwies zudem völlig zu Recht darauf, dass sich die Lärmsituation durch den Ausbau verbessern werde, insbesondere an Wohngebäuden ist eine Verbesserung um deutlich mehr als 10 dB(A) zu verzeichnen. Bei dem im Mischgebiet befindlichen Privatanwesen werden die einschlägigen Grenzwerte eingehalten. Bei den Berechnungen sind auch Dezibelwerte für die Nacht angegeben worden und auch der Schwerverkehr ist immer entsprechend der Tageszeit berücksichtigt worden.

Nach dem Erörterungstermin wandten sich die Einwendungsführer mit Schreiben vom 29.06.2009 erneut gegen das plangegegenständliche Vorhaben. Sie teilten mit, dass sie dem Schreiben des Vorhabensträger vom 25.05.2009 an die Planfeststellungsbehörde wiederum entnehmen müssten, dass der Vorhabensträger nicht gewillt sei, auf ihre Argumente als vom Autobahnausbau Betroffene so einzugehen, wie es die einschlägigen Gesetze vorsehen würden. Das Negieren ihrer Belange habe seine Fortsetzung im Erörterungstermin vom 26.05.2009 gefunden. Der Vorhabensträger verkenne völlig die gesetzlich vorgeschriebenen Grundsätze der Amtsermittlung im Verwaltungsverfahren. Dies verpflichte nach Einschätzung der Einwendungsführer insbesondere den Vorhabensträger, die Betroffenen zu beraten, alle erheblichen Auskünfte einzuholen und auch für die Betroffenen künftige Umstände zu berücksichtigen, kurzum streng objektiv und umfassend zu ermitteln. Der Vorhabensträger stelle einseitig seine Belange als Unternehmensträger voran und weise auf angebliche "Unumgänglichkeiten" für Grundinanspruchnahmen hin und begründe die von ihm vorgesehenen Eingriffe in den Betrieb der Einwendungsführerin mit den Worten: "Der Ausbau der A 3 hat nach den Grundsätzen des Haushaltsrechts wirtschaftlich zu erfolgen". Bei dieser einseitigen Betrachtungsweise sei selbstverständlich kein Raum mehr für die spezialgesetzlich vorgeschriebene objektive Gewichtung der betroffenen Belange. Der Vorhabensträger habe sich trotz wiederholter Aufforderungen durch den Einwendungsführer weder gesprächsweise noch gutachtlich betriebswirtschaftlich zu den Eingriffen geäußert, die die Planung des Vorhabensträgers für den derzeitigen und auch zukünftig expandierenden Autohof der Einwendungsführer mit sich bringen würde. Wenn der Vorhabensträger solche qualifizierenden Feststellungen im eigenen Haus nicht treffen könne, müsse er qualifizierte Gutachter einschalten. All dies sei bisher nicht geschehen. Hinweise auf Grunderwerbsverzeichnisse und das Haushaltsrecht, noch dazu ohne Angabe der einschlägigen Bestimmungen und deren Vorrang vor dem Planfeststellungsrecht, seien nicht zielführend. Als Ergebnis hielten die Einwendungsführer daher fest, dass die Verstöße gegen den Amtsermittlungsgrundsatz hinsichtlich der Eingriffe in ihren Gewerbebetrieb einschließlich dessen Erweiterungspotenzials zu einem Abwägungsdefizit führen würden. Derzeit sei kein Raum für die vom Vorhabensträger vorgesehene Erweiterung der A 3. Es habe im Gleichrang der Interessen eine objektive ordentliche Auseinandersetzung mit den Betriebsbelangen der Einwendungsführer zu erfolgen. Die Einwendungsführer legten dar, dass ihre Vorschläge aus topografischen, wirtschaftlichen und finanziellen Gründen für beide Seiten unumgänglich seien.

Mit Schreiben vom 04.11.2009 trugen die Einwendungsführer erneut ihre Bedenken gegen das plangegegenständliche Vorhaben vor. Diesem Schreiben lagen zwei Pläne mit den Vorstellungen der Einwendungsführer zur Konzeption des Lärmschutzes und der Anschlussstelle bei. Sie machten darauf aufmerksam, dass sie bereits wiederholt auf schwerwiegende Verfahrensfehler bei der offiziellen Amtsermittlung im bestehenden Verfahren hingewiesen hätten. Bevor ihre betrieblichen Belange nicht eingehend untersucht worden seien, sei kein Raum für den beantragten Autobahnausbau, so wie ihn der Vorhabensträger beantragt habe. Auf eine ordentliche Ermittlung habe die Planungsstellungsbehörde hinzuwirken. Die lapidaren Behauptungen

des Vorhabensträgers aus seinem Schreiben vom 25.05.2009 würden weder tatsächlichen noch rechtlichen Erfordernissen an eine ordentliche, auf Gleichrang beruhende Amtsermittlung genügen. Sie würden eine umgehende Stellungnahme erwarten, da die bisherigen Antworten nicht ausreichend seien. Auch sei der Vortrag aus dem Erörterungstermin in Wiesentheid nicht angekommen bzw. angenommen worden. Weiterhin führten die Einwendungsführer aus, dass auf dem Nachbargrundstück des Autohofes, der Fl.Nr. 787 ein Bauhof eingerichtet werden müsse. Wenn die Bundesrepublik Deutschland die Hälfte kaufe, so könne mit den Einwendungsführern eine neue Verhandlungsbasis gefunden werden. Ihre betriebliche Ausbauplanung wäre dann eingeschränkt möglich. Für Langenberg könnte am Rand des Grundstücks, in dem sich ein öffentlicher Graben und Weg befindet, ein entsprechender Lärmschutz in Form eines Erdwalles errichtet werden, der sehr hoch, bepflanzt, kostengünstig und effektiv sei.

In ihrem Schreiben vom 04.11.2009 merkten die Einwendungsführer an, dass auch der sechsspurige Ausbau der A 3 zwischen Fuchsberg und Wiesentheid mit der Grünbrücke begrüßt werde. Sie forderten eine Gleichbehandlung zugunsten der Einwendungsführer und aller Bürger von Geiselwind. Geiselwind habe weit über 40 Jahre die gesamten Emissionen hinnehmen müssen und sei bezüglich Schutzmaßnahmen auf den sechsspurigen Ausbau der A 3 vertröstet worden. Die Einwendungsführer rügten die lapidare Mitteilung des Vorhabensträgers, dass Lärmschutzwände wie in Freimann aus wirtschaftlichen Gründen nicht hergestellt werden könnten und dass es deshalb unausweichlich wäre, eine Beeinträchtigung erdulden zu müssen. Weiterhin beanstandeten die Einwendungsführer, dass eine Ortseinsicht in Geiselwind durch Vertreter der Planfeststellungsbehörde ohne den ersten Bürgermeister des Marktes Geiselwind oder einen der Einwendungsführer als am meisten Betroffene stattgefunden habe. Die Einwendungsführer befürchteten, dass ihre Anträge nicht im Planfeststellungsverfahren gewürdigt würden. Insbesondere die Vorschläge einer kreuzungsfreien Anschlussstelle oder eines Kreisverkehrs könnten aufgrund der entfallenden Anhalte- und Anfahrvorgänge längerfristig Reparaturen vermeiden. Den Einwendungsführern ginge es dabei vor allem um ihre privaten und gewerblichen Interessen. In diesem Zusammenhang seien Forderungen gestellt und Vorschläge gemacht worden, die auch wegen der vorhandenen Topographie und Infrastruktur unumgänglich seien und im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus Kosten eingespart könnten. Der Autohof der Einwendungsführer biete seiner Eröffnung im Jahre 1981 und durch die ständige Erweiterung und Modifizierung Angebote für Menschen unterwegs, hauptsächlich für den Lastkraftverkehr und dessen Fahrer. Vor allem die 600 LKW-Parkplätze würden bis dato kostenfrei zur Verfügung gestellt. Auch seien alle wichtigen Einrichtungen für den ruhenden Verkehr vorhanden. Dies sei bei der Obersten Baubehörde als auch in den Bundesministerien für Verkehr und Wirtschaft bekannt

Die Einwendungsführer baten in ihrem Schreiben vom 04.11.2009 nochmals ihre Anträge aus dem Schreiben vom 04.05.2009 und vom 29.06.2009 zu würdigen. Ebenso wiesen sie auf den Schriftverkehr hin, der dem Schreiben vom 04.05.2009 beilag. Weiterhin monierten die Einwendungsführer erneut die Verdrängung des

Langenberger Weges (Gemeindeverbindungsstraße Geiselwind - Langenberg). Würde hierauf verzichtet, könnte ein Teil des Grunderwerbs bei den Einwendungsführern entfallen, die weitere Entwicklung des Autohofes würde nicht gestört und es müssten keinerlei Kanal-, Wasser und Stromleitungen verlegt werden. Die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und des sparsamen Umgangs mit Haushaltsmitteln würden im groben Maße verletzt. Auch werde das Eigentumsrecht der Betroffenen verletzt. Die Argumente des Vorhabensträgers seien erfunden sowie fachlich, faktisch, sachlich und rechtlich unhaltbar. Eine solche Behandlung ließen sich die Einwendungsführer nach über 40 Jahren Einsatz für die Autobahn und aller Verkehrsteilnehmer, vor allem für die LKW-Fahrer und die Transportunternehmen, nicht bieten.

Mit Schreiben vom 25.11.2009 erwiderte der Vorhabensträger hierauf zutreffend, dass das von den Einwendungsführern kein erheblicher neuer Sachverhalt vorgebracht wurde. Eine Ausnahme stellen die Fragen des Grunderwerbs des Nachbargrundstückes Flurnummer 787 dar, die aber nicht Gegenstand es Planfeststellungsverfahrens sind.

Hinsichtlich sämtlicher Fragen des Immissionsschutzes sei ausdrücklich ergänzend auf die Ausführungen unter C 3.7.4 (insbesondere C 3.7.4.2.3) sowie auch C 2.4.1.1 und C 3.8.1.1 Bezug genommen. An dieser Stelle sei nur nochmals erwähnt, dass das Bayerische LfU in seinem Schreiben vom 29.01.2009 das Lärmschutzkonzept als ausgereift erachtet und in seiner E-Mail vom 20.05.2009 die vorgesehenen Schallschutzanlagen hinsichtlich ihrer Höhe und Länge als schalltechnisch optimiert betrachtet hat. Für die Planfeststellungsbehörde besteht daher auch kein Grund am Lärmschutzkonzept sowie an den schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers oder der diesen zugrundeliegenden Verkehrsprognose zu zweifeln (siehe hierzu auch C 3.7.4.2.3). Außerdem sei noch darauf hingewiesen, dass die Grenzwerte für Luftschadstoffe der 22. BImSchV eingehalten sind (vgl. näher C 3.7.4.3).

Darüber hinaus werden die einschlägigen Immissionsgrenzwerte am Wohngebäude der Einwendungsführer (Immissionsort GW 82) eingehalten. An den Gebäuden im Gewerbegebiet (Immissionsorte GW 95 und GW 97) sind Überschreitungen der Nachtgrenzwerte zu verzeichnen (vgl. hierzu auch die Planfeststellungsunterlage 11), so dass hier dem Grund nach Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht (vgl. A 3.3.3).

Auch die Grundinanspruchnahme ist von den Einwendungsführern hinzunehmen, denn nach den überzeugenden Darstellungen des Vorhabensträgers kann auf diese für die Durchführung des Vorhabens nicht verzichtet werden. Insbesondere ist in diesem Zusammenhang nicht hinreichend erkennbar, inwieweit das Entwicklungspotential des Betriebes der Einwendungsführer eingeschränkt werden soll. Die von den Einwendungsführern dargelegten und die von der Planfeststellungsbehörde festzustellenden Einschränkungen des Gewerbebetriebes (insbesondere im Hinblick auf Fl.Nr. 784/1) entwickeln kein derartiges Gewicht, dass sie der Planung des Vorhabensträgers im Wege stehen könnten. Soweit die Einwendungsführer das betrieb-

liche Entwicklungspotential ihres Gewerbebetriebes beeinträchtigt sehen, kann diese Einschätzung von der Planfeststellungsbehörde aufgrund des überzeugenden Vortrages des Vorhabensträgers nicht geteilt werden. Laut Planfeststellungsunterlage 14 sind von den im (Mit-)Eigentum stehenden Flächen der Einwendungsführer lediglich 3,2 % für einen Erwerb durch den Vorhabensträger bzw. andere Straßenbaulastträger vorgesehen. In Anbetracht dieses eher als gering einzustufenden Flächenverlustes, erscheint eine Beeinträchtigung des betrieblichen Entwicklungspotentials schwer vorstellbar. Weiterhin ist eine derartige Beeinträchtigung des Gewerbebetriebes auch deswegen nicht ersichtlich, weil die Einwendungsführer ihre diesbezüglichen Bedenken nicht hinreichend substantiiert dargelegt haben. Die Einwendungsführer trifft im Planfeststellungsverfahren eine Substantiierungs- und Mitwirkungspflicht, der die Einwendungsführer nicht hinlänglich nachgekommen sind. Danach muss eine Einwendung erkennen lassen, in welcher Hinsicht Bedenken gegen die in Aussicht genommene Planfeststellung - aus der Sicht der Einwendenden - bestehen könnten. Das Vorbringen muss so konkret sein, dass die Planfeststellungsbehörde erkennen kann, in welcher Weise sie bestimmte Belange einer näheren Betrachtung unterziehen soll. Denn schon nach allgemeinen verfahrensrechtlichen Grundsätzen ist es zunächst Sache der Einwendungsführer, nicht offenkundige oder nahe liegende Tatsachen, die in ihrer Sphäre liegen, vorzutragen. Versäumen es die Einwendungsführer, innerhalb der Einwendungsfrist auf ihre besondere betriebliche Disposition hinzuweisen, so sind sie mit darauf gestützten Einwendungen gegen den Plan deshalb ausgeschlossen, wenn im Hinblick auf diese Disposition jedenfalls das Risiko planbedingter Nachteile aus den ausgelegten Unterlagen für sie erkennbar war (vgl. BVerwG, Beschluss vom 28.07.2006, Az. 9 B 3/06, NVwZ-RR 2006, 759, mit weiteren Nachweisen). Hierunter fällt auch die von den Einwendungsführern behauptete Beeinträchtigung des betrieblichen Entwicklungspotentials. Denn die Einwendungsführer haben nicht konkret dargelegt, inwiefern sie eine Entwicklung des Autohofes anstreben, sei es in Form einer Erweiterung des bestehenden Betriebes oder durch eine Ansiedelung neuer, unabhängiger Betriebe.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt hierbei nicht, dass durch die Grundinanspruchnahme zulasten der Einwendungsführer bestehende Fläche des Autohofes entfallen wird, was die üblichen betrieblichen Konsequenzen nach sich ziehen wird. Inwiefern aber der derzeitige Betrieb oder auch das betriebliche Entwicklungspotential dergestalt eingeschränkt sein sollen, dass diese die für das Vorhaben sprechenden Belange überwiegen können, wurde aus dem Vorbringen der Einwendungsführer nicht klar. Auch sind nach dem überzeugenden Vortrag des Vorhabensträgers keine vorzugswürdigen Alternativen ersichtlich, mit deren Hilfe auf die Grundinanspruchnahme zulasten der Einwendungsführer verzichtet werden könnte. Insbesondere ein Verzicht auf die Verlegung des Langenberger Weges ist nach den gegebenen Umständen nicht möglich. Hierzu sei ergänzend auf die diesbezügliche Diskussion im Zusammenhang mit den Einwendungen des Marktes Geiselwind unter C 3.7.15.2 Bezug genommen. Auch eine Abrückung der Trasse in Richtung Norden, um damit die Grundinanspruchnahme der Einwendungsführer zu vermeiden, scheidet bereits daran, dass dies zu einem Heranrücken der Trasse an die Ortslage von

Geiselwind führen würde, was wiederum eine höhere Lärmbelastigung einer Vielzahl von Geiselwinder Bürger sowie anderer Grundbetroffener zur Folge hätte. Auch deswegen wurde die Trasse aber gerade asymmetrisch in Richtung Süden verbreitert (Vgl. hierzu B 2.2 sowie Unterlage 1, Ziffer 3). Diesen Lärmschutzbelangen müssen sich die Einwendungsführer unterordnen. Nicht zuletzt ist aus den bereits oben und unter C 3.7.4.2.3 dargelegten Gründen eine Flächenreduzierung auch nicht durch die Verwendung gebogener oder gekrümmter Schallschutzwände bzw. durch die anderen von den Einwendungsführern vorgeschlagenen Maßnahmen zu erreichen.

Demzufolge haben es die Einwendungsführer bezüglich der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und sie somit gezwungen sind, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf ihren Besitz oder ihr Eigentum zu verzichten. Dabei werden auch die besonderen Nachteile für den Betrieb der Einwendungsführer zu Lasten des Vorhabens in die Abwägung eingestellt, ohne dass diese wegen der überwiegenden gegenläufigen Belange die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen. Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme (z.B. auch Ersatzlandgestellung, vgl. C 3.8.1.2.3) ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Verhandlungen mit dem Vorhabensträger bzw. dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Auch die übrigen von den Einwendungsführern vorgetragenen planerischen Gegenstellungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht geeignet, die Ausgewogenheit der Planung in Frage zu stellen. Sie drängen sich nicht als eindeutig vorzugswürdige Alternativlösung auf. Hierzu sei auf die einschlägigen Ausführungen unter C 3.5, C 3.7.2 und C 3.7.3.

Lediglich ergänzend sei daher noch angemerkt, dass diejenigen Einwendungen der Einwendungsführer aus ihrem Schreiben vom 04.05.2009 und dem diesen Schreiben beigefügten umfangreichen Schriftverkehr zwischen ihnen und dem Vorhabensträger sowie den späteren Schreiben, die die Einwendungsführer nicht bereits im Rahmen der Einwendungsfrist respektive in ihrem Schreiben vom 04.12.2008 vorgetragen haben, verfristet sind und somit der Präklusion nach § 73 Abs. 4 S. 3 BayVwVfG, § 17a Nr. 7 FStrG unterliegen. Weiterhin sei angeführt, dass einer der Einwendungsführer ausweislich der Unterschriften der Einwendungsschreiben erstmals mit dem Schreiben vom 04.05.2009 seine Bedenken gegen das Vorhaben vorgetragen hat. Dieser ist mit seinen persönlichen Einwendungen ebenfalls präkludiert nach § 73 Abs. 4 S. 3 BayVwVfG, § 17a Nr. 7 FStrG, also kraft Gesetzes mit ihrer Einwendung ausgeschlossen. Die Einwendungen sind damit insoweit unzulässig und sie sind darüber hinaus auch allesamt unbegründet.

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach alledem zur Einschätzung, dass die von den Einwendungsführern vorgetragenen Belange nicht geeignet sind, die gewichti-

gen für das Vorhaben sprechenden Argumente zu überwiegen. Insgesamt sind die Einwendungen daher zurückzuweisen, soweit sie sich nicht erledigt haben.

3.9 Gesamtergebnis der Abwägung

Abschließend und zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Vorhaben auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum durch Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann. Den für das Vorhaben sprechenden Belangen wird der Vorrang eingeräumt, denn die Realisierung der in diesem Beschluss aufgezeigten positiven Auswirkungen des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 im Abschnitt Fuchsberg – östlich Anschlussstelle Geiselwind in ihrer Gesamtheit erscheint für das öffentliche Wohl unverzichtbar. Die Belange, die für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Planfeststellungsabschnitt sprechen, überwiegen im Rahmen der Abwägung und der Gesamtbetrachtung aller einzustellenden öffentlichen und privaten Belange, insbesondere wegen zahlreicher begleitender Maßnahmen, die mit unterschiedlichem Gewicht gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belangen sowie die Umweltauswirkungen. Diese konnten durch verschiedene Regelungen, die dem Vorhabensträger aufzuerlegen waren, und durch diverse Zusagen des Vorhabensträgers derart abgemildert werden, dass unter Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes die Planungsentscheidung zugunsten des Bauvorhabens ausgewogen erscheint und die entscheidungserheblichen Konflikte gelöst sind.

Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich, die gesetzlichen Optimierungsgebote sind beachtet.

Unter Beachtung aller Umstände ist keine Alternative ersichtlich, die sich bei gleicher Verkehrswirksamkeit gegenüber der plangegegenständlichen Variante des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen würde. Damit ist der vorgelegte Plan in der mit diesem Beschluss festgelegten Form auch unter Berücksichtigung der Planungsvarianten unter allen Gesichtspunkten ausgewogen.

4. Straßenrechtliche Entscheidungen

4.1 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Eine Straße erhält die Eigenschaft einer Bundesfernstraße durch Widmung (§ 2 Abs. 1 FStrG). Voraussetzung für die Widmung ist, dass der Träger der Straßenbaulast Eigentümer des der Straße dienenden Grundstücks ist, oder der Eigentümer und ein sonst zur Nutzung dinglich Berechtigter der Widmung zugestimmt hat, oder der Träger der Straßenbaulast den Besitz durch Vertrag, durch Einweisung nach § 18f Abs. 1 FStrG oder in einem sonstigen gesetzlichen Verfahren erlangt hat (§ 2 Abs. 2 FStrG).

Die Entscheidung über die Widmung kann auch in einem Planfeststellungsbeschluss nach §§ 17 ff. FStrG mit der Maßgabe erfolgen, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe, die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für einen neuen Verkehrszweck und die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird (§ 2 Abs. 6 S. 2 FStrG). Wird eine Bundesfernstraße, wozu auch Autobahnen zählen (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 FStrG), verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt, so gilt der neue Straßenteil durch die Verkehrsübergabe als gewidmet, sofern die Voraussetzungen des Abs. 2 vorliegen (§ 2 Abs. 6 a S. 1 FStrG). Wird im Zusammenhang mit einer vorgenannten Maßnahme der Teil der Bundesfernstraße dem Verkehr auf Dauer entzogen, so gilt dieser Straßenteil durch die Sperrung als eingezogen (§ 2 Abs. 6 a S. 2 FStrG). Die aufzulassenden Teile der BAB A 3 werden also mit ihrer Sperrung eingezogen, die neuen Teile mit der Verkehrsübergabe gewidmet.

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung der von der Planung betroffenen St 2257, KT 15, Gemeindeverbindungsstraße Geiselwind - Langenberg, der Feld- und Wald- sowie der Eigentümerwege folgen aus Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 oder Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

Auf die Ausführungen in den Planunterlagen (vgl. Unterlage 7.2) sowie die Bestimmungen unter A 8 wird ergänzend verwiesen.

4.2

Sondernutzungen

Die Erschließung des Baufeldes ist über das vorhandene Straßen- und Wegenetz gesichert. Dieses wird auch über den Gemeingebrauch hinaus genutzt (Sondernutzung). Die für die Sondernutzungen nach öffentlichem Recht erforderliche Sondernutzungserlaubnis (vgl. Art. 18 BayStrWG, § 8 FStrG) wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt (vgl. Zeitler, BayStrWG, Rdnr. 182 zu Art. 38 BayStrWG).

Im Übrigen wurde dem Vorhabensträger aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn den jeweils betroffenen Baulastträgern durch den Vorhabensträger mitzuteilen, welche Straßen und Wege von einer Sondernutzung betroffen sind. Weiterhin wird danach der Zustand der betroffenen Straßen und Wege zum Zweck der Beweissicherung festgehalten. Der Vorhabensträger wird dem jeweiligen Straßenbaulastträger dabei Gelegenheit zur Teilnahme geben. Die betroffenen Straßen und Wege werden schließlich nach Durchführung der Baumaßnahme wieder in den Zustand versetzt, der im Zuge der Beweissicherung festgehalten wurde (vgl. Unterlage 1, Kapitel 8). Auf die einschlägigen Nebenbestimmungen unter A 3.7.2, A 3.7.5 und A 9 wird verwiesen.

Die Sondernutzung an öffentlichen Feld- und Waldwegen richtet sich allerdings ausschließlich nach bürgerlichem Recht (Art. 56 Abs. 1 i.V.m. Art. 53 Nr. 1 BayStrWG); ihre Regelung erfolgt daher außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Die betroffenen Wege sind, soweit sie zur Durchführung der Baumaßnahme benötigt werden

und die Nutzung über den Gemeingebrauch hinausgeht, in den Grunderwerbsunterlagen (Unterlage 14) als vorübergehende Beanspruchung gekennzeichnet.

Die Gestattung von Sondernutzungen an diesen öffentlichen Feld- und Waldwegen ist Sache desjenigen, der nach bürgerlichem Recht zur Verfügung berechtigt ist. Bei ausgebauten Feldwegen ist dies die Gemeinde (Art. 54 Abs. 1 S. 1, Art. 13 Abs. 1 BayStrWG), bei nicht ausgebauten Feldwegen die Träger der Straßenbaulast, also diejenigen, deren Grundstücke über die Wege bewirtschaftet werden (Art. 54 Abs. 1 S. 2 BayStrWG). Die Nutzung einer Straße nach privatem Recht kann u.U. auch durch Enteignung erzwungen werden, wenn der Zweck der Nutzung dem Allgemeinwohl dient (Kodal/Krämer, Straßenrecht, Rdnr. 6.5 zu Kapitel 27). Dies bleibt jedoch einem gegebenenfalls nachfolgenden Enteignungsverfahren überlassen.

Ergänzend kann auf die einschlägigen Ausführungen bei den betroffenen Gemeinden (vgl. C 3.7.15) verwiesen werden.

Ungeachtet der Tatsache, dass es für die Sondernutzungen an öffentlichen Feld- und Waldwegen einer gesonderten bürgerlich-rechtlichen Gestattung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens bedarf, werden die soeben genannten Maßnahmen zur rechtzeitigen Information, Beweissicherung und Wiederherstellung (vgl. A 3.7.2, A 3.7.5 und A 9) dem Vorhabensträger als in jedem Fall mindestens einzuhalten Schutzvorkehrungen für diese Wege auferlegt, um unzumutbare Nachteile für Rechte anderer bzw. für die Allgemeinheit zu vermeiden, außer im Rahmen der bürgerlich-rechtlichen Gestattung der Sondernutzung wird abweichend hiervon ausdrücklich etwas anderes geregelt.

5. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG. Der Freistaat Bayern ist nach Art. 4 S. 1 Nr. 1 KG von der Zahlung einer Gebühr befreit. Die Regelung bezüglich der Auslagen ergibt sich aus Art. 10 KG. Im Übrigen wird auf die VV zu Art. 61 Abs. 2 BayHO verwiesen.

D

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim **Bundesverwaltungsgericht in 04107 Leipzig, Simsonplatz 1**, schriftlich erhoben werden. Sie muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreites verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 87 b Abs. 3 VwGO).

Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Dies gilt auch schon für die Erhebung der Klage. Ausnahmen gelten für Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse (§ 67 Abs. 4 VwGO).

E

Hinweis zur sofortigen Vollziehung

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung (§ 17 e Abs. 2 S. 1 FStrG). Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung bzw. Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem o.g. Gericht gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen auf, welche eine Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann ein hierauf gestützter Antrag innerhalb einer Frist von einem Monat gestellt werden. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, an dem der Beschwerzte Kenntnis von den Tatsachen erlangt (§ 17 e Abs. 4 FStrG).

F

Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans

Der Planfeststellungsbeschluss wird dem Träger des Vorhabens (Straßenbaulasträger), den Trägern öffentlicher Belange und den Vereinigungen i.S.d. § 17 a Nr. 2 FStrG, die sich im Verfahren geäußert haben sowie denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, individuell zugestellt.

Darüber hinaus werden der verfügende Teil des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Auslegung einer Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses und des festgestellten Plans im Amtsblatt der Regierung von Unterfranken sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekannt gemacht.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses wird mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und einer Ausfertigung des festgestellten Planes zwei Wochen in der Verwaltungsgemeinschaft Wiesentheid und dem Markt Geiselwind zur Einsicht ausgelegt; Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht und außerdem im Zusammenhang mit der öffentlichen Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss auch gegenüber allen Betroffenen, die keine Einwendungen erhoben haben, und gegenüber den Vereinigungen i.S.d. § 17a Nr. 2 FStrG, die sich im Verfahren nicht geäußert haben, als zugestellt. Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von diesen Betroffenen und Vereinigungen schriftlich bei der Regierung von Unterfranken angefordert werden. Im Übrigen besteht die Möglichkeit, den Planfeststellungsbeschluss auf den Internetseiten der Regierung von Unterfranken (www.regierung.unterfranken.bayern.de) abzurufen.

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses können die unter A 2 dieses Beschlusses genannten Planunterlagen auch bei der Autobahndirektion Nordbayern oder der Regierung von Unterfranken eingesehen werden.

Soweit der Planfeststellungsbeschluss individuell zugestellt wird, richtet sich der Beginn der Rechtsbehelfsfrist nicht nach den Vorschriften über die öffentliche Bekanntmachung, sondern nach Maßgabe der Vorschriften über die individuelle Zustellung.

Würzburg, den 15.12.2009
Regierung von Unterfranken
- Sachgebiet 32 -

Heuschmann
Regierungsrat