

Regierung von Mittelfranken



Planfeststellungsbeschluss für

den Ersatzneubau des Bauwerks BW 745b (Brücke über die GVS Brodswinden – Winterschneidbach und die Bahn-Strecke 5321 Treuchtlingen – Würzburg) im Zuge der BAB A 6 Heilbronn – Nürnberg im Gebiet der Stadt Ansbach

Ansbach, den 31.03.2022

Inhalt	Seite
A. Tenor.....	6
1. Feststellung des Plans.....	6
2. Festgestellte Planunterlagen.....	6
3. Nebenbestimmungen.....	7
3.1 Unterrichts- und Sorgfaltspflichten.....	7
3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen).....	8
3.3 Natur- und Landschaftsschutz.....	8
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse.....	9
5. Entscheidung über Einwendungen.....	10
6. Sofortige Vollziehung.....	11
7. Kosten.....	11
B. Sachverhalt.....	11
1. Beschreibung des Vorhabens.....	11
2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	12
C. Entscheidungsgründe.....	13
1. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	13
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung.....	13
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	14
1.3 Entbehrlichkeit eines Erörterungstermins.....	17
2. Materiell-rechtliche Würdigung.....	18
2.1 Ermessensentscheidung.....	18
2.2 Planrechtfertigung.....	18
2.3 Öffentliche Belange.....	20
2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	20
2.3.2 Planungsvarianten.....	21
2.3.3 Ausbaustandard.....	22
2.3.3.1 Trassierung.....	23
2.3.3.2 Querschnitt.....	24
2.3.3.3 Fahrbahnbefestigung.....	27
2.3.3.4 Zusammenfassende Bewertung.....	27
2.3.4 Immissionsschutz.....	28
2.3.4.1 Verkehrslärmschutz.....	28
2.3.4.2 Schadstoffbelastung.....	31
2.3.5 Bodenschutz.....	32
2.3.6 Naturschutz und Landschaftspflege.....	35
2.3.6.1 Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft.....	35
2.3.6.2 Allgemeiner und besonderer Artenschutz.....	38
2.3.6.3 Eingriffsregelung.....	49
2.3.6.4 Abwägung.....	61
2.3.7 Gewässerschutz / Wasserwirtschaft.....	62
2.3.7.1 Gewässerschutz.....	62
2.3.7.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnis.....	66
2.3.7.3 Abwägung.....	71
2.3.8 Wald/Forstwirtschaft.....	71
2.3.9 Fischerei.....	74
2.3.10 Denkmalpflege.....	74
2.3.11 Landwirtschaft als öffentlicher Belang.....	75
2.3.11.1 Nutzung landwirtschaftlicher Nutzflächen während der Bauausführung.....	75
2.3.11.2 Landwirtschaftliches Wegenetz/Umwege.....	78
2.3.11.3 Vorübergehend beanspruchte Flächen.....	80
2.3.12 Belange anderer Straßenbaulastträger.....	82
2.3.13 Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsbelange.....	83
2.3.14 Landesverteidigung.....	84
2.3.15 Träger von Versorgungsleitungen.....	84

2.3.15.1	Deutsche Telekom Technik GmbH	84
2.3.15.2	N-ERGIE Netz GmbH	85
2.3.15.3	BELECTRIC GmbH	86
2.4	Private Einwendungen	86
2.5	Gesamtergebnis der Abwägung.....	87
3.	Entbehrlichkeit von straßenrechtlichen Verfügungen	88
4.	Kostenentscheidung	88
D.	Rechtsbehelfsbelehrung	88
E.	Hinweis zur sofortigen Vollziehung.....	89
F.	Hinweise zur Auslegung des Plans	89

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen:

a. a. O.	am angegebenen Ort
AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AK	Autobahnkreuz
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des Bundesministeriums für Verkehr
AS	Anschlussstelle
ASB	Absetzbecken
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BayBO	Bayer. Bauordnung
BayEG	Bayer. Enteignungsgesetz
BayLplG	Bayer. Landesplanungsgesetz
BayNatSchG	Bayer. Naturschutzgesetz
BayStMI	Bayer. Staatsministerium des Innern
BayStrWG	Bayer. Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayer. Verwaltungsblätter
BayVGh	Bayer. Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayer. Waldgesetz
BayWG	Bayer. Wassergesetz
BBodSchG	Bundesbodenschutzgesetz
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
16. BImSchV	Verkehrslärmschutzverordnung
24. BImSchV	Verkehrswege – Schallschutzmaßnahmenverordnung
39. BImSchV	Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen
BMV	Bundesministerium für Verkehr
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BV	Bayerische Verfassung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts (Sammlung)
BWaldG	Bundeswaldgesetz
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna- Flora-Habitat-Richtlinie
Fl.-Nr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
Lärmschutz-Richtlinien-StV	Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm

Leitfaden FFH-VP	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau, Ausgabe 2004
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NuR	Zeitschrift Natur und Recht
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RAA	Richtlinien für die Anlage von Autobahnen
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RAS-L	Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Linienführung
RE	Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau
RHB	Regenrückhaltebecken
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten
RL	Richtlinie
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLW	Richtlinien für den ländlichen Wegebau
ROG	Raumordnungsgesetz
RStO	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
T+R-Anlage	Tank- und Rastanlage
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.95 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
V-RL	Vogelschutz - Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz

**Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG);
Planfeststellungsverfahren für den Ersatzneubau des Bauwerks BW 745b (Brücke über die GVS Brodswinden – Winterschneidbach und die Bahn-Strecke 5321 Treuchtlingen – Würzburg) im Zuge der BAB A 6 Heilbronn – Nürnberg im Gebiet der Stadt Ansbach**

Die Regierung von Mittelfranken erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Ersatzneubau des Bauwerks BW 745b (Brücke über die GVS Brodswinden – Winterschneidbach und die Bahn-Strecke 5321 Treuchtlingen – Würzburg) im Zuge der BAB A 6 Heilbronn – Nürnberg im Gebiet der Stadt Ansbach wird mit den sich aus Ziffer A. 3 dieses Beschlusses ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

Maßnahmen, die im Planfeststellungsverfahren von der „Die Autobahn GmbH des Bundes“, Niederlassung Nordbayern (Vorhabensträgerin), zugesichert wurden, sind – auch wenn sie nicht in den festgestellten Plan aufgenommen wurden – durchzuführen, soweit sie dem öffentlich-rechtlichen Regelungsbereich der Planfeststellung unterliegen. Sonstige Zusagen bleiben von der Planfeststellung unberührt.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die nachfolgenden Unterlagen. Die mit „nachrichtlich“ gekennzeichneten Unterlagen sind nur zur Information beigefügt; sie sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht vom 15.06.2021	
1 (Anlage 1)	Prüfung der UVP-Pflicht im Einzelfall vom 15.06.2021 (nachrichtlich)	
2 Blatt 1	Übersichtskarte vom 15.06.2021 (nachrichtlich)	1:100.000
3 Blatt 1	Übersichtslageplan vom 15.06.2021 (nachrichtlich)	1:25.000
5 Blatt 1	Lageplan Endlage vom 15.06.2021	1:1.000
6 Blatt 1	Höhenplan BAB 6 Rifa Nürnberg vom 15.06.2021	1:1.000/100
6 Blatt 2	Höhenplan BAB 6 Rifa Heilbronn vom 15.06.2021	1:1.000/100
6 Blatt 3	Höhenplan GVS Brodswinden – Winterschneidbach vom 15.06.2021	1:1.000/100
8 Blatt 1	Lageplan Entwässerungsabschnitte vom 15.06.2021	1:2.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
9.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil – vom 15.06.2021	
9.2	Bestands- und Konfliktplan vom 15.06.2021	1:2.500
9.3	Maßnahmenplan vom 15.06.2020	1:1.000
10 Blatt 1	Grunderwerbsplan Endlage vom 15.06.2021	1:1.000
10.2	Grunderwerbsverzeichnis verschlüsselt vom 15.06.2021	
11	Regelungsverzeichnis vom 15.06.2021	
14.1	Bauklassenermittlung vom 15.06.2021 (nachrichtlich)	
14.2 Blatt 1	Straßenquerschnitt BAB A 6 vom 15.06.2021	1:50
14.2 Blatt 2	Straßenquerschnitt GVS vom 15.06.2021	1:50
14.2 Blatt 3	Straßenquerschnitt Baustraße vom 15.06.2021	1:50
16.1	Brückenskizze vom 15.06.2021 (nachrichtlich)	1:200/1:100
16.2 Blatt 1	Lageplan Baustraßenkonzept vom 15.06.2021	1:1.000
18.1	Wassertechnische Untersuchungen – Erläuterungsbericht – vom 15.06.2021	
18.2	Wassertechnische Berechnungen vom 15.06.2021 (nachrichtlich)	

3. Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichts- und Sorgfaltspflichten

3.1.1 Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekanntzugeben:

3.1.1.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH, Am Fernmeldeturm 2, 90441 Nürnberg, mindestens drei Monate zuvor unter Vorlage der Ausführungspläne und Mitteilung der Ausschreibungs- und Ausführungstermine, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an ihren Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen von Telekommunikationslinien vermieden werden und jederzeit der ungehinderte Zugang zu vorhandenen Telekommunikationslinien möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse so weit freigehalten werden, damit sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass sie sich vor Beginn der Bauarbeiten über die Lage der vorhandenen Telekommunikationslinien zu informieren und die Kabelschutzanweisung der Telekom Deutschland GmbH zu beachten haben.

3.1.1.2 Der N-ERGIE Netz GmbH, Sandreuthstr. 21, 90441 Nürnberg, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten koordiniert und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Der Betrieb, die Unterhaltung und die Entstörung der Versorgungsanlagen der N-ERGIE Netz GmbH sowie der Zugang zu den betroffenen Leitungstrassen ist im Bedarfsfall jederzeit ungehindert zu ermöglichen.

- 3.1.2 Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 und 2 BayDSchG vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z.B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind und die aufgefundenen Gegenstände sowie 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.

3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

- 3.2.1 Sollten bei Aushubarbeiten organoleptische Auffälligkeiten des Bodens festgestellt werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder Altlasten hindeuten, ist unverzüglich die zuständige Bodenschutzbehörde zu benachrichtigen (vgl. Art. 1 bzw. 12 Abs. 2 BayBodSchG).
- 3.2.2 Abbruch, Lagerung und Wiederverwertung von Aushub-/Abbruchmaterial dürfen nicht zu einem Eintrag von belastetem Niederschlagswasser oder belastetem Aushub- oder Recyclingmaterial in den Boden führen.

Der Abbruch der bestehenden Brückenteile ist als qualifizierter kontrollierter Rückbau durchzuführen. Bei der Verwertung bzw. Entsorgung von Abbruchmaterialien etc. sind die gesetzlichen Vorschriften und technischen Leitfäden – auch für die Lagerung des Materials vor Ort – zu beachten. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auf das Merkblatt „Beprobung von Boden und Bauschutt“ des Bayerischen Landesamtes für Umwelt zu verweisen. Zudem ist gemäß Merkblatt Nr. 3.4/1 „Umweltfachliche Beurteilung der Lagerung, Aufbereitung und Verwertung von Straßenaufbruch“ des Bayerischen Landesamtes für Umwelt pechhaltiger Straßenaufbruch/Ausbauasphalt nach Möglichkeit mittels einer vollständigen energetischen Verwertung, thermischen Behandlung oder Beseitigung auf Deponien aus dem Stoffkreislauf auszuschleusen und nicht wieder einzubauen.

- 3.2.3 Bzgl. der bauzeitlichen Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers über temporäre Absetzbecken (Container) in eine schon existierende Straßenentwässerung ist im Rahmen der Ausführungsplanung noch ein Nachweis für die hydraulische Kapazität der Container gegenüber dem Wasserwirtschaftsamt Ansbach zu erbringen.

3.3 Natur- und Landschaftsschutz

- 3.3.1 Die im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahme 3V vorgesehenen Ersatzleiteinrichtungen sind **abweichend von den Planunterlagen** mit einer Höhe von mindestens 3 m auszuführen. Die genaue Ausführung der Maßnahme ist mit der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen.
- 3.3.2 Die in den festgestellten Planunterlagen vorgesehene Kompensationsmaßnahme 4A ist entsprechend den Vorgaben, die in Nr. 5.4 der Unterlage 9.1 bzgl. dieser Maßnahme zu finden sind, zu unterhalten und pflegen. Der Umfang der Kompensationsmaßnahme 4A ist um 85 Wertpunkte zu verringern.
- 3.3.3 Die Kompensationsmaßnahme 4A ist so bald wie möglich umzusetzen. Die landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen sind ebenso baldmöglichst, spätestens jedoch zwei Jahre nach Beendigung der Straßenbauarbeiten (baulich) fertig zu stellen.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand/Zweck

Der „Die Autobahn GmbH des Bundes“ wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten gesammelter Straßenabwässer in den in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Graben zum Büchenbach, den westlichen Seitengraben der GVS Gösseldorf – Winterschneidbach sowie den westlichen Seitengraben des zwischen Gösseldorf und dem „Mühlfeld“ verlaufenden öffentlichen Feld- und Waldwegs erteilt.

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung der vom Straßenkörper in den Entwässerungsabschnitten 1, 2 und 4 vorhabensbedingt zusätzlich abfließenden Niederschlagswässer.

Entwässerungsabschnitt	Bereich	Benutztes Gewässer
Entwässerungsabschnitt 1	Rifa Nürnberg Bau-km 744+480 bis 745+325; Rifa Heilbronn Bau-km 745+305 bis 745+325	Graben zum Büchenbach
Entwässerungsabschnitt 2	Rifa Nürnberg Bau-km 745+325 bis 745+650; Rifa Heilbronn Bau-km 745+325 bis 745+660	westlicher Seitengraben der GVS Gösseldorf – Winter- schneidbach
Entwässerungsabschnitt 4	Rifa Nürnberg Bau-km 745+650 bis 746+150	westlicher Seitengraben des zwischen Gösseldorf und dem „Mühlfeld“ verlaufenden öf- fentlichen Feld- und Wald- wegs

Umfang der vorhabensbedingt zusätzlichen Einleitungen von Straßenabwasser:

Bezeichnung der Einleitung	Max. Abfluss beim Berechnungsregen der Regenspende $r_{15,1}$ (l/s)	ab dem Zeitpunkt
Einleitstelle 1	16,38	der Inbetriebnahme
Einleitstelle 2	13,17	der Inbetriebnahme
Einleitstelle 4	3,03	der Inbetriebnahme

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die festgestellten Planunterlagen zu Grunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

- 4.3.1 Für die erlaubte Gewässerbenutzung sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.
- 4.3.2 Das Niederschlagswasser darf keine für die benutzten Gewässer schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen sowie keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschmierer aufweisen.
- 4.3.3 Sollte durch einen Unfall oder ein anderes Vorkommnis verunreinigtes Wasser in ein Oberflächengewässer oder in das Grundwasser gelangen, ist unverzüglich die zuständige Wasserbehörde, die Polizei und das Wasserwirtschaftsamt Ansbach zu verständigen.
- 4.3.4 Be- und Entwässerungsanlagen, die durch das Vorhaben berührt werden, sind wieder so herzurichten, dass eine ordnungsgemäße Vorflut gegeben ist.
- 4.3.5 Wesentliche Änderungen gegenüber den festgestellten Unterlagen bzgl. der Menge und Beschaffenheit des anfallenden Niederschlagswassers, Änderungen der baulichen Anlagen und dgl., soweit sie sich auf die Ablaufqualität auswirken können, sind unverzüglich dem zuständigen Landratsamt und dem Wasserwirtschaftsamt Ansbach anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig eine hierfür erforderliche bau- bzw. wasserrechtliche Genehmigung bzw. Erlaubnis unter Vorlage entsprechender Unterlagen zu beantragen.
- 4.3.6 Die neuen/geänderten Entwässerungseinrichtungen dürfen erst nach Bauabnahme nach Art. 61 BayWG, vorzunehmen durch einen anerkannten privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft nach Art. 65 BayWG, in Betrieb genommen werden.

Der Planfeststellungsbehörde ist zusammen mit der Baubeginnsanzeige der private Sachverständige in der Wasserwirtschaft zu benennen, welcher mit der Abnahme beauftragt wurde.

Aus dem Abnahmeprotokoll muss unmissverständlich hervorgehen, ob die Entwässerungseinrichtungen gemäß den festgestellten Unterlagen und den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses errichtet wurden. Auf evtl. Abweichungen von der Planung oder Nebenbestimmungen ist explizit hinzuweisen.

Bauliche Anlagen des Bundes, der Länder und der Kommunen bedürfen keiner Bauabnahme nach Art. 61 BayWG, wenn der öffentliche Bauherr die Bauabnahme Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen hat.

- 4.3.7 Baubeginn und -vollendung sind dem Wasserwirtschaftsamt Ansbach rechtzeitig anzuzeigen. Wird das Vorhaben in mehreren Bauabschnitten ausgeführt, so sind Beginn und Vollendung jedes Bauabschnittes anzuzeigen.
- 4.3.8 Die Entwässerungseinrichtungen sind nach jedem größeren Regenereignis in Augenschein zu nehmen, evtl. Störstoffe sind fachgerecht zu entfernen und zu entsorgen.

5. Entscheidung über Einwendungen

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, durch Planänderungen und/oder

Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

6. Sofortige Vollziehung

Dieser Beschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

7. Kosten

Die „Die Autobahn GmbH des Bundes“ trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluss wird keine Gebühr erhoben. Auslagen werden ebenso nicht erhoben.

B. Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand des Vorhabens ist der Ersatzneubau des zwischen der AS Ansbach und der AS Lichtenau befindlichen Brückenbauwerks BW 745b im Zuge der A 6. Das Bauwerk überführt die A 6 über die Bahn-Strecke 5321 Treuchtlingen – Würzburg sowie die GVS Brodswinden – Winterschneidbach. Das neue Bauwerk besteht nach der Planung aus zwei Teilbauwerken (je Richtungsfahrbahn ein Teilbauwerk) und wird an Ort und Stelle des bestehenden Bauwerks in gleicher Achs- und Höhenlage wie dieses errichtet. Im Bereich des Bauwerks wird die A 6 bereits mit der für einen 6-streifigen Fahrbahnquerschnitt notwendigen Breite ausgeführt. Nach Ende der Bauarbeiten stehen dem allgemeinen Verkehr aber zunächst wie bislang nur drei Fahrstreifen in Richtung Heilbronn sowie zwei Fahrstreifen in Richtung Nürnberg zur Verfügung; sechs Fahrstreifen sind auch im Bereich des Bauwerks erst nach dem geplanten 6-streifigen Ausbau der Autobahn im betreffenden Streckenabschnitt befahrbar.

Das Vorhaben umfasst auf Grund des im Brückenbereich vorgesehenen Querschnitts auch bauliche Anpassungen an der A 6 in den beidseits an das Bauwerk unmittelbar anschließenden Streckenabschnitten. Die vorgesehenen streckenbaulichen Anpassungen erstrecken sich insgesamt auf eine Länge von etwa 970 m (Bau-km 744+915 – 745+885). Dabei kommt auf einer Länge von etwa 280 m der Fahrbahnquerschnitt, der für sechs Fahrstreifen Platz bietet, zum Einsatz (Bau-km 745+220 – 745+500). Überdies sind sowohl östlich als auch westlich des Brückenbauwerks Fahrbahnverbreiterungen notwendig, um während der Bauzeit den Verkehr sicher führen zu können; die beiden Richtungsfahrbahnen werden hier um etwa 0,5 m bzw. ca. 1 m verbreitert.

Die im vom Vorhaben betroffenen Bereich der A 6 existierenden Entwässerungsanlagen werden an die durch die Planung neu entstehenden Gegebenheiten angepasst. Zudem werden eine Sedimentationsanlage sowie ein Absperschacht neu errichtet. In dem Fall, dass auf der A 6 – etwa bei Unfällen – wassergefährdende Stoffe oder dgl. austreten, kann mit Hilfe dieser Anlagen in ihrem Wirkungsbereich ein Abfließen von kontaminiertem Straßenoberflächenwasser in die Vorfluter verhindert werden. Die Sedimentationsanlage reinigt außerdem in ihrem Einzugsbereich das auf den Autobahnverkehrsflächen anfallende Niederschlagswasser vor dem Weiterfließen in den Vorfluter vor. Um diese Sedimentationsanlage regelmäßig warten zu können, ist bei Bau-km 745+640 eine Betriebszufahrt an der Richtungsfahrbahn Heilbronn vorgesehen.

Um den Ersatzneubau des Brückenbauwerks durchführen zu können, werden nach der Planung nördlich und südlich der A 6 Baustraßen angelegt, die über die GVS Gösseldorf – Winterschneidbach angedient werden. Zur Errichtung des bei Bau-km 746+129 vorgesehenen Absperrungsschachts ist ebenso eine Baustraße vorgesehen, die über einen zwischen Gösseldorf und dem „Mühlfeld“ verlaufenden öffentlichen Feld- und Waldweg zu erreichen ist. Die Baustraßen werden nach Ende der Bauarbeiten wieder zurückgebaut.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 16.06.2021 beantragte die „Die Autobahn GmbH des Bundes“, Niederlassung Nordbayern, für den Ersatzneubau des Bauwerks BW 745b das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 02.09.2021 bis 01.10.2021 bei der Stadt Ansbach nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Ansbach oder der Regierung von Mittelfranken bis spätestens 15.10.2021 schriftlich, zur Niederschrift oder in näher bezeichneter elektronischer Form zu erheben seien.

Die Regierung hat folgende Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und Verbände um Stellungnahme zu dem Vorhaben gebeten:

- Stadt Ansbach
- Abwasserentsorgung Ansbach AöR
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Ansbach
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach
- Amt für Ländliche Entwicklung Mittelfranken
- Bayerische Staatsforsten, Forstbetrieb Allersberg
- Bayerischer Bauernverband
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- BELECTRIC GmbH
- Bezirk Mittelfranken – Fachberatung für das Fischereiwesen
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Deutsche Bahn AG
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg
- N-ERGIE Netz GmbH
- Regionaler Planungsverband Westmittelfranken
- Polizeipräsidium Mittelfranken
- Sachgebiete 24 (höhere Landesplanungsbehörde), 25 (Luftamt Nordbayern), 50 (Technischer Umweltschutz), 51 (höhere Naturschutzbehörde) und 60 (Agrarstruktur) der Regierung von Mittelfranken
- Stadtwerke Ansbach GmbH
- Wasserwirtschaftsamt Ansbach

Mit Schreiben vom 19.01.2022 hat die Regierung von Mittelfranken den am Verfahren beteiligten Behörden und sonstigen Stellen sowie diejenigen Privatpersonen, die Einwendungen erhoben haben, die von der „Die Autobahn GmbH des Bundes“,

Niederlassung Nordbayern, bzgl. ihres jeweiligen Vorbringens abgegebene Stellungnahme übersandt und die Absicht mitgeteilt, auf einen Erörterungstermin verzichten zu wollen. Gleichzeitig wurde ihnen Gelegenheit gegeben, sich bis zum 22.02.2022 zu einem Verzicht auf einen Erörterungstermin sowie zu den Argumenten der Vorhabensträgerin in der jeweiligen Stellungnahme zu äußern.

C. Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung

Die Regierung von Mittelfranken ist gemäß Art. 39 Abs. 1 und 2 BayStrWG und Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde, um das Anhörungsverfahren durchzuführen und den Plan festzustellen. Eine Zuständigkeit des Fernstraßen-Bundesamtes besteht nicht. Nach § 3 Abs. 3 Satz 1 FStrBAG ist eine Landesbehörde Planfeststellungsbehörde für den Bau oder die Änderung von Bundesautobahnen, wenn das betreffende Bundesland dies beim Fernstraßen-Bundesamt beantragt. Dies hat Bayern getan; die Antragstellung erfolgte mit Wirkung zum 01.01.2021 (vgl. BayMBl. 2019 Nr. 304). Damit ist eine Zuständigkeit des Fernstraßen-Bundesamtes nicht eingetreten (§ 3 Abs. 3 Satz 5 FStrBAG).

Nach § 17 Abs. 1 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG liegt eine Änderung in diesem Sinne vor, wenn eine Bundesfernstraße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird (Nr. 1) oder in sonstiger Weise erheblich baulich umgestaltet wird (Nr. 2). Das Kriterium einer erheblichen baulichen Umgestaltung soll der Abgrenzung der Änderung zu reinen konstruktiven Anpassungen der Straße an aktuelle Regelwerke, Standards, Sicherheits- oder Verkehrsbedürfnisse dienen. Insbesondere die nur unwesentliche oder nur temporäre Verlegung einer Bundesfernstraße ohne Kapazitätserweiterung z. B. im Rahmen einer erhaltungsbedingten Erneuerung (Ersatzneubauten) bestehender Brückenbauwerke sind danach nicht als Änderung i. S. v. Satz 1 zu qualifizieren (BT-Drs. 19/15626 S. 11). Derartige Baumaßnahmen zielen nach Einschätzung des Gesetzgebers typischerweise – ohne die Leistungsfähigkeit der Straße und die Verkehrsmenge zu erhöhen – nur auf eine Substanzerhaltung und evtl. Anpassung an aktualisierte Regelquerschnitte sowie auf sonstige konstruktive Verbesserungen, so dass es gerechtfertigt ist, sie keinem umfassenden erneuten Genehmigungsverfahren zu unterwerfen. Insoweit sieht er kein Erfordernis für ein Planfeststellungsverfahren, das als besonders förmlich ausgestaltetes Verfahren darauf abzielt, eine Vielzahl öffentliche und private Belange zu ermitteln, zu gewichten und in einer komplexen Abwägungsentscheidung zum Ausgleich zu bringen. Mit Blick auf die letztgenannten Ausführungen ist allerdings § 17 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 FStrG dahingehend auszulegen, dass eine erhebliche bauliche Umgestaltung in sonstiger Weise auch dann vorliegen kann, wenn – auch bei nur geringen baulichen Veränderungen – eine Sachverhaltskonstellation festzustellen ist, die ein Bedürfnis nach einer umfassenden Problembewältigung im Rahmen einer planerischen Abwägungsentscheidung hervorruft. Eine solche Entscheidung ist vorliegend zum einen deshalb geboten, da für das gegenständliche Vorhaben fremdes Grundeigentum in Anspruch genommen werden muss, auch wenn sich die Beanspruchung von Privatgrund zum Großteil auf eine vorübergehende Inanspruchnahme beschränkt (siehe etwa Unterlage 10 Blatt 1). Zum anderen beinhaltet das Vorhaben auch nicht nur einen Ersatzneubau des bestehenden Brückenbauwerks mit nahezu identischen Bauwerksabmessungen. Im Rahmen des gegenständlichen

Vorhabens werden vielmehr bereits die baulichen Voraussetzungen dafür geschaffen, auf der A 6 im Bauwerksbereich zukünftig dem allgemeinen Verkehr sechs Fahrstreifen zur Verfügung stellen zu können, auch wenn nach Verwirklichung des Vorhabens zunächst weiterhin nur so viele Fahrstreifen wie heute für den Verkehr freigegeben werden (vgl. S. 7 und 13/14 der Unterlage 1). Der geplante Ersatzneubau zielt somit nicht lediglich auf eine Substanzerhaltung, in deren Rahmen überschaubare konstruktive Verbesserungen vorgenommen werden, sondern wirkt auch in dieser Hinsicht das Bedürfnis nach einer planerischen Abwägungsentscheidung auf. Insofern ist hier eine erhebliche bauliche Umgestaltung in sonstiger Weise nach § 17 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 FStrG anzunehmen. Demnach unterliegt das Vorhaben der Planfeststellungspflicht.

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 (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Die Rechtswirkungen der Planfeststellung erstrecken sich damit nicht nur auf alle zum Vorhaben gehörenden baulichen und sonstigen Anlagen, sondern 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. 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.

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Auf Grund von § 19 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis zusammen mit diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für evtl. notwendige straßenrechtliche Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bayer. Straßen- und Wegegesetz.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Die Planfeststellungsbehörde hat nach Eingang des Antrags der Vorhabensträgerin auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens entsprechend § 5 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 Nr. 3 UVPG eine Feststellung bzgl. des Bestehens bzw. Nichtbestehens einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung getroffen. Für das Vorhaben ergab sich aus § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 UVPG i. V. m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG die Verpflichtung, eine Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht durchzuführen, und zwar in Gestalt einer allgemeinen Vorprüfung (§ 9 Abs. 4 i. V. m. § 7 Abs. 1 UVPG; vgl. Tepperwien in Schink/Reidt/Mitschang, UVPG/UmwRG, 1. Auflage 2018, § 9 UVPG Rn. 6). Die Vorhabensplanung beinhaltet mit dem Abbruch und Neubau des Bauwerks BW 745b mit teilweise veränderter Bauwerksausgestaltung sowie einer Vergrößerung der Breite der Fahrbahnflächen der A 6 im Bauwerksbereich die Änderung eines Grundvorhabens (des Neubaus der A 6). Für den Bau der A 6 im betreffenden Bereich in den 1970er Jahren wurde mangels zum damaligen Zeitpunkt bestehender Verpflichtung keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Der Bau einer Bundesautobahn ist grundsätzlich UVP-pflichtig (§ 6 Satz 1 UVPG i. V. m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG); Größen- oder Leistungswerte gibt die Anlage 1 zum UVPG insoweit nicht vor.

Die Durchführung der Vorprüfung sowie ihr Ergebnis wurden gemäß § 9 Abs. 4 i. V. m. § 7 Abs. 7 UVPG dokumentiert; insoweit wird auf den in den Verfahrensakten enthaltenen Aktenvermerk vom 23.08.2021 Bezug genommen. Das Ergebnis der Vorprüfung sowie die wesentlichen Gründe für das Nichtbestehen der UVP-Pflicht wurden außerdem den Vorgaben des § 5 Abs. 2 Sätze 1 - 3 UVPG entsprechend der Öffentlichkeit bekannt gegeben. Die Bekanntgabe erfolgte zum einen im Rahmen der Bekanntmachung der Auslegung der das Vorhaben betreffenden Planfeststellungsunterlagen (siehe Nr. 8 der Bekanntmachung der Stadt Ansbach in der am 27.08.2021 erschienenen Fränkischen Landeszeitung). Daneben wurden das Vorprüfungsergebnis sowie die wesentlichen Gründe im zentralen Internetportal der Länder gemäß § 20 UVPG (www.uvp-verbund.de) bekannt gegeben.

Im Ergebnis der Vorprüfung wurde festgestellt, dass vorliegend eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht. Das Vorhaben werde nach Einschätzung der Anhörungsbehörde auf Grund überschlüssiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben, die nach § 25 Abs. 2 UVPG zu berücksichtigen wären. Folgende Erwägungen wurden insoweit als maßgeblich bekannt gegeben:

Die vorhabensbedingten Auswirkungen bleiben im Wesentlichen kleinräumig auf das Umfeld des Bauwerks BW 745b beschränkt. Tiefgreifende Veränderungen sind mit dem Vorhaben weder unmittelbar verbunden noch werden solche mittelbar angestoßen bzw. in Gang gesetzt.

Das Ausmaß der bereits heute von der A 6 ausgehenden betriebsbedingten Belastungen für ihr Umfeld in Form von Lärm- und Luftschadstoffimmissionen verändert sich durch das Vorhaben nicht. Auf Grund der hohen Vorbelastung aus dem Verkehr auf der A 6 werden auch die bedingt durch die Bauarbeiten zur Umsetzung des Vorhabens zeitweilig zusätzlich eintretenden Beeinträchtigungen durch Immissionen nicht bzw. kaum wahrzunehmen sein; sie werden durch die Emissionen des Straßenverkehrs überlagert werden.

Durch das Vorhaben werden im Wesentlichen keine naturschutzfachlich höherwertigen Flächen beansprucht. Soweit kleinflächig derartige Flächen betroffen sind, werden sie nur zeitweilig während der Bauzeit herangezogen. Nach Ende der Bauarbeiten werden die Flächen wieder rekultiviert; sie werden sich dadurch zumindest nach gewisser Zeit wieder zu einem dem jetzigen Zustand vergleichbaren hin entwickeln, nachdem die betreffenden Flächen zumindest mittelfristig wiederherstellbar sind. Neben der kleinflächigen baubedingten Betroffenheit von mittelfristig wiederherstellbaren gesetzlich geschützten Biotopflächen sind keine weiteren durch Naturschutzrecht geschützten Gebiete oder Objekte vom Vorhaben betroffen.

Für besonders bzw. streng geschützte Fledermaus- und Vogelarten führt das Vorhaben im Wesentlichen nur zu für eine gewisse Dauer wirkenden Beeinträchtigungen; diese entstehen vornehmlich durch die baubedingte Beseitigung von Gehölzen, die entlang der Trasse der A 6 stehen. Mit Hilfe der von der Vorhabens-trägerin nach Ende der Bauarbeiten vorgesehenen Neupflanzung von Gehölzen entlang der Autobahntrasse werden aber nach einer gewissen Zeit wieder den jetzt vorhandenen Gehölzstrukturen vergleichbare Strukturen vor Ort zu finden sein, die die jetzt den noch bestehenden Gehölzbeständen im ökologischen Funktionsgefüge zukommenden Funktionen als Leitstrukturen bzw. Brutlebensräume in gleicher Weise übernehmen können. In der Zeit zwischen der Beseitigung der Gehölzbestände und dem Erreichen eines dem jetzigen Zustand vergleichbaren Zustands hinsichtlich der Gehölzausstattung im Umfeld der Autobahn stellen die von der Vorhabensträgerin entlang des vorhabenbetroffenen Bereichs der Autobahn vorgesehenen Ersatzleitstrukturen für Fledermäuse sicher, dass sich strukturgebunden

fliegende Fledermausarten auch in dieser Zeit an linearen Strukturen orientieren können; hierdurch werden die durch das Fehlen der Begleitgehölze entstehenden Beeinträchtigungen aufgefangen. Für in Gehölzen brütende Vogelarten gibt es in der Umgebung auf Grund der dortigen strukturellen Ausstattung genügend Ausweichmöglichkeiten, auf die sie in dieser Zeit zurückgreifen können. Das für eine gewisse Zeit nicht zu vermeidende Fehlen von die Autobahn begleitenden Gehölzen führt damit weder für Fledermäuse noch für Vögel zu nachhaltigen Auswirkungen. Auswirkungen auf Vögel während des Brutgeschäfts durch die baubedingte Beseitigung der Gehölze selbst werden durch die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehene Beschränkung der Gehölzrodung auf Zeiten außerhalb der Vogelbrutzeit unterbunden.

Die nachteiligen Auswirkungen der mit dem Vorhaben verbundenen Flächenversiegelung auf die Grundwasserneubildung sind wegen des vergleichsweise überschaubaren Umfangs der Versiegelung sowie mit Blick darauf, dass das Umfeld der Autobahn weitgehend unversiegelt ist, nicht von besonderem Gewicht. Unmittelbare Eingriffe in das Grundwasser sind im Rahmen des Vorhabens nicht geplant. Auch in Oberflächengewässer sieht die Planung der Vorhabensträgerin keine Eingriffe vor. Für derartige Gewässer entstehen auch mittelbar keine greifbaren nachteiligen Auswirkungen. Die vorgesehene Sedimentationsanlage führt im Gegenteil durch die von ihr bewirkte Vorreinigung des aus ihrem Einzugsbereich abfließenden Straßenoberflächenwassers zu einer Entlastung des nachfolgenden Vorfluters von stofflichen Eintragungen. Die Sedimentationsanlage sowie der an anderer Stelle vorgesehene Absperrschacht ermöglichen es zudem, unfallbedingte Einträge von wassergefährdenden Stoffen und dgl. in die Vorfluter bei Bedarf zu unterbinden. Auch hierdurch entsteht ein Entlastungseffekt. Die mit dem Vorhaben verbundene Vergrößerung der befestigten Fahrbahflächen, von denen Oberflächenwasser abgeleitet wird, ist im Verhältnis nur gering; die damit verbundene geringfügige Erhöhung der abfließenden Wassermengen stellt für die Vorfluter kein Problem dar.

Der Umfang der dauerhaften Flächeninanspruchnahme bewegt sich noch in vergleichsweise überschaubarem Rahmen und beschränkt sich auf unmittelbar an die Autobahntrasse angrenzende Flächen, die erheblichen Immissionseinträgen aus dem Verkehr auf der Autobahn unterliegen. Ein vollständiger Verlust der Bodenfunktionen durch Versiegelung beschränkt sich einer Fläche von weniger als 1 ha. Die nur während der Bauzeit in Anspruch genommenen Flächen werden nach Ende der Bauarbeiten rekultiviert; insoweit entstehen keine nachhaltigen Auswirkungen.

Das Landschaftsbild im Umfeld des Bauwerks BW 745b ist heute schon durch verschiedene Verkehrswege, insbesondere auch das Trassenband der A 6, sowie durch verschiedene Freiflächen-Fotovoltaikanlagen vorbelastet. Dadurch, dass das neue Brückenbauwerk an Ort und Stelle des vorhandenen errichtet wird und sich dabei auch die Gestalt des Bauwerks nicht verändert, entstehen insoweit keine merklichen Auswirkungen auf das Landschaftsbild. Die schon erwähnte Sedimentationsanlage sowie die Betriebszufahrt zu dieser wirken optisch nur vergleichsweise kleinräumig; durch die entlang der Trasse der Art 6 vorgesehenen Gehölzanpflanzungen nach Ende der Bauarbeiten werden diese beiden Vorhabensbestandteile zudem größtenteils optisch gegenüber der Umgebung abgeschirmt. Die visuelle Veränderung durch die baubedingte Beseitigung der Gehölze entlang der Autobahntrasse im Vorhabensbereich wirken wegen der nach Abschluss der Baumaßnahme vorgesehenen Gehölzanpflanzungen nur für eine gewisse Zeit; nach Erreichen eines gewissen Aufwuchsstadiums wird sich der optische Eindruck des Autobahnkörpers wieder dem heute vorzufindenden annähern. Dementsprechend ergeben sich vorhabensbedingt auch keine dauerhaften Beeinträchtigungen für die Naherholung im Umfeld des Bauwerks BW 745b, zumal das Gebiet wegen der bereits bestehenden optischen Vorbelastungen ohnehin insoweit wenig attraktiv ist.

Auf die Schutzgüter Klima, Luft sowie kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter entfaltet das Vorhaben keine bzw. keine merklichen Auswirkungen.

Das Ergebnis der durchgeführten Vorprüfung beansprucht auch im Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses weiterhin Gültigkeit. Ihm wurde im Laufe des Planfeststellungsverfahrens nicht die Grundlage entzogen. Namentlich stimmen das in der Vorprüfung beurteilte Vorhaben und das nunmehr planfestgestellte Vorhaben überein, insbesondere mit Blick auf seine Umweltauswirkungen; Änderungen wurden an der Planung im Verlauf des Planungsprozesses nach Beginn der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht vorgenommen (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 24.05.2018, NVwZ 2018, 1647 Rn. 21). Soweit infolge der Beteiligung der Öffentlichkeit, der Umweltvereinigungen und der Behörden Nebenbestimmungen in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen wurden, ändert dies nichts an der (weiteren) Tragfähigkeit des Ergebnisses der Vorprüfung. Eine UVP-Vorprüfung könnte ihre verfahrenlenkende Funktion nicht erfüllen, wenn die Aufnahme von Nebenbestimmungen stets und ohne Rücksicht auf ihre Bedeutung das Ergebnis der UVP-Vorprüfung als fehlerhaft erschienen ließen und sie damit nachträglich entwerteten. Spätere Erkenntnisse, welche die Auswirkungen eines Vorhabens in einem anderen Licht erscheinen lassen könnten, können daher im Grundsatz für die Tragfähigkeit des Prüfergebnisses und damit der verfahrenlenkenden Entscheidung über die Notwendigkeit einer UVP nicht maßgeblich sein (a. a. O. Rn. 20 m. w. N.).

1.3 Entbehrlichkeit eines Erörterungstermins

Nach § 17a Nr. 1 FStrG kann im Einzelfall auf eine Erörterung im Sinne des § 73 Abs. 6 VwVfG bzw. der entsprechenden landesrechtlichen Regelung des Art. 73 Abs. 6 BayVwVfG (vgl. zur Anwendbarkeit der landesrechtlichen Verfahrensvorschriften BayVfGH, Urteil vom 17.05.2018 – 8 A 17.40017 – Rn. 31) verzichtet werden.

Der Erörterungstermin dient zur Ermittlung des Sachverhalts und soll möglichst zu einer Einigung mit den Planbetroffenen führen (BVerwG, Urteil vom 07.10.2021 – 4 A 9.19 – Rn. 41). Sinn des Erörterungstermins ist es zum einen, durch eine vertiefte Auseinandersetzung mit den gegensätzlichen Positionen, wie sie sich durch Einwendungen herauskristallisiert haben, die Informations- und Entscheidungsgrundlage der Planfeststellungsbehörde zu verbreitern (BVerwG, Urteil vom 24.07.2008, NVwZ 2009, 109 Rn. 32). Er stellt dagegen nicht (mehr) das Forum dar, auf dem die Betroffenen, Verbände und Behörden die von ihnen repräsentierten Belange vortragen können (BT-Drs. 16/1338 S. 23). Von der Durchführung eines Erörterungstermins darf deshalb unter diesem Blickwinkel dann in fernstraßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren abgesehen werden, wenn nach der Einschätzung der Behörde in einem Erörterungstermin über die erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen hinaus keine weiteren, der Planfeststellungsbehörde nicht bereits bekannten Tatsachen und Auffassungen übermittelt werden, die für die Entscheidung relevant sein können (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.07.2008, NVwZ 2009, 109 Rn. 32). Dies ist vorliegend der Fall. Der entscheidungserhebliche Sachverhalt ist bereits durch die im Laufe des Verfahrens eingegangenen Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange, die erhobenen privaten Einwendungen sowie die von der Vorhabensträgerin hierzu abgegebenen Gegenäußerungen hinreichend geklärt. Eine weitere sachdienliche Aufklärung ist durch einen Erörterungstermin nicht zu erwarten.

Auf der anderen Seite soll der Erörterungstermin nach Möglichkeit zu einem Interessenausgleich und einvernehmlichen Lösungen führen (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, NVwZ 2011, 177 Rn. 35). Wenn auf Grund der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen absehbar ist, dass diese nicht ausgeräumt werden können und der Erörterungstermin damit seiner Befriedungsfunktion nicht gerecht

werden kann, darf die Anhörungsbehörde auch unter diesem Aspekt auf eine Erörterung verzichten (BVerwG, Urteil vom 25.03.2015, NVwZ 2015, 1218 Rn. 18). Dies ist hier ebenso der Fall. Es ist abzusehen, dass die erhobenen Einwendungen, soweit sie nicht bereits durch schriftliche Zusagen der Vorhabensträgerin erledigt worden sind, nicht in einem Erörterungstermin ausgeräumt werden können. Die verbliebenen Einwendungen beziehen sich Wesentlichen auf die während der Bauzeit vorgesehene zeitweilige Heranziehung von im Umfeld des Vorhabens liegenden Flächen für Zwecke des Baubetriebs, mögliche Umwege auf Grund der bauzeitlichen Sperrung einer Straße sowie Entschädigungsfragen. Insbesondere mit Blick auf die insoweit von der Vorhabensträgerin abgegebenen Gegenäußerungen ist nicht zu erkennen, dass diesbzgl. noch Potential für eine Einigung der Betroffenen mit der Vorhabensträgerin besteht.

Da sonach nicht zu erkennen ist, dass durch eine Erörterung noch entscheidungsrelevante zusätzliche Erkenntnisse zu Tage gefördert werden könnten oder eine (weitere) Befriedung zu erreichen wäre, übt die Planfeststellungsbehörde das ihr bzgl. der Durchführung eines Erörterungstermins eröffnete Ermessen dahin aus, dass sie im gegenständlichen Verfahren auf einen Erörterungstermin verzichtet. Sie gibt dem zügigen Abschluss des Verfahrens Vorzug vor der Durchführung eines absehbar für die Sachentscheidung nicht weiter förderlichen Erörterungstermins.

2. Materieell-rechtliche Würdigung

2.1 Ermessensentscheidung

Dieser Planfeststellungsbeschluss beruht auf § 17 Abs. 1 FStrG. Diese Regelung erschöpft sich nicht in ihrer verfahrensrechtlichen Bedeutung. Vielmehr ist darin – vornehmlich – auch die materielle Ermächtigung der Planfeststellungsbehörde zur straßenrechtlichen 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, welcher der Planfeststellungsbehörde bei ihren Entscheidungen zusteht, ist jedoch – anders als bei echten Planungen – beschränkt durch das Antragsrecht der Vorhabensträger und durch deren Anspruch auf fehlerfreie Ausübung des Planungsermessens (Numberger in Zeitler, BayStrWG, Stand März 2020, Art. 38 Rn. 115 m. w. N.).

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

2.2 Planrechtfertigung

Der Ersatzneubau des Bauwerks BW 745b ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig. Hierfür ist es nicht erforderlich, dass das Vorhaben unausweichlich ist, sondern es genügt, wenn es vernünftigerweise geboten ist, weil gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, der das Vorhaben notwendig macht (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, NVwZ-Beil. 2006, 1 Rn. 182 m. w. N.). Im Hinblick darauf, dass Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind (§ 1 Abs. 1 FStrG) und nach § 3 Abs.1 Satz 2 FStrG in

einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern sind, ist hier ein solcher Bedarf für das Vorhaben anzuerkennen.

Die A 6 ist Teil der Europastraße E 50 und verbindet als wichtige transeuropäische Verkehrsachse in West-Ost-Richtung Frankreich und Deutschland mit verschiedenen osteuropäischen Staaten wie Tschechien, der Slowakei, der Ukraine und Russland. Innerhalb Deutschlands verbindet sie u. a. die Wirtschaftsräume Saarbrücken, Mannheim/Ludwigshafen und Nürnberg miteinander. Die A 6 ist zudem Bestandteil des transeuropäischen Netzes (siehe Karten 0.4 und 5.4 des Anhangs I der VO (EU) 1315/2013) und stellt eine von (nur) drei überregionalen Ost-West-Verbindungen in Süddeutschland dar.

Das Bauwerk BW 745b ist wiederum integraler Bestandteil der A 6. Es überführt die Autobahn über die GVS Brodswinden – Winterschneidbach und die Bahn-Strecke 5321 Treuchtlingen – Würzburg. Das Bauwerk wurde 1972 im Zuge des Neubaus der A 6 errichtet. Dabei wurde Spannstahl verwendet, der aus heutiger Sicht als von Spannungsrisskorrosion gefährdet anzusehen ist. Es wurde deshalb im Mai 2017 anhand der Maßgaben der „Handlungsanweisung zur Überprüfung und Beurteilung von älteren Brückenbauwerken, die mit vergütetem, spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl erstellt wurden (Handlungsanweisung Spannungsrisskorrosion)“, Ausgabe 06/2011, auf ein ausreichendes Ankündigungsverhalten hin untersucht (siehe Nr. 2.1 der Unterlage 1). Unter Spannungsrisskorrosion ist eine chemische und/oder elektrochemische Korrosion eines Werkstoffes unter gleichzeitiger Einwirkung eines Korrosionsmediums und einer statischen Zugbeanspruchung zu verstehen. Spannungsrisskorrosion läuft meist unerkannt ab und kann bei für diese Korrosionsart empfindlichen Spannstählen zu einer Werkstoffzerstörung führen. Das Versagensbild ist in der Regel ein plötzlicher und verformungsarmer Bruch der beanspruchten Stähle zumeist ohne eine mit bloßem Auge sichtbare Korrosionsausbildung. Brücken, in die der gefährdete Spannstahl eingebaut wurde, können in sich ein Risiko bergen, sofern sich der Versagenszustand des Tragwerks nicht rechtzeitig ankündigt und spontan eintreten kann. Ein ausreichendes Ankündigungsverhalten und damit eine Risikominimierung ist gegeben, wenn sich bereits frühzeitig und unter Gebrauchslasten eine deutlich erkennbare Rissbildung einstellt, noch bevor unter voller Verkehrsbeanspruchung die Tragsicherheit auf ein unzulässig niedriges Niveau fällt (siehe Nr. 1 der genannten Handlungsanweisung). Grundidee der Untersuchung zum Ankündigungsverhalten ist es, rechnerisch zu überprüfen, ob sich ein sukzessiver Spannstahlausfall durch Rissbildung am Bauwerk anzeigt und sich somit ein drohender Biegebruch rechtzeitig ankündigt (Riss vor Bruch), oder ob der Spannstahlausfall unmerklich so lange fortschreitet und die örtliche Tragfähigkeit abmindert, bis sich ein Biegebruch plötzlich und unangekündigt einstellen kann. Eine ausreichende Vorankündigung ist dann gegeben, wenn im Nachweis der Restsicherheit ein gewisses, in der Handlungsanweisung für erforderlich erachtetes Sicherheitsniveau nicht unterschritten wird (Nr. 3.2 der genannten Handlungsanweisung). Die von der Vorhabensträgerin durchgeführte Untersuchung des Bauwerks BW 745b hat indes ergeben, dass keine ausreichende Restsicherheit für den Überbau des bestehenden Bauwerks festgestellt werden kann, so dass die Gefahr eines verformungsarmen Bruchs ohne Vorankündigung besteht (siehe wiederum Nr. 2.1 der Unterlage 1). Dies stellt sowohl eine Gefahr für die Verkehrssicherheit auf der A 6 als auch die Sicherheit der Verkehrswege, die unter dem Bauwerk hindurch verlaufen, dar.

Das Bauwerk genügt damit in Bezug auf seine Verkehrssicherheit nicht mehr den an es zu stellenden Anforderungen. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer im Bereich des Brückenbauwerks besteht damit zeitnaher Handlungsbedarf. Dieser wird noch unterstrichen dadurch, dass das Bauwerk im Rahmen der letzten Bauwerkshauptprüfung nach DIN 1076 im Jahr

2018 nur noch die Zustandsnote 3,3 nach der insoweit bis 4,0 reichenden Notenskala erreichte. Das Bauwerk ist durch zahlreiche altersbedingte Schäden wie Abplatzungen mit freiliegender Bewehrung, Durchfeuchtungen und Rissbildungen gekennzeichnet (a. a. O.).

Mit Blick auf die Ergebnisse der durchgeführten Nachrechnungen, das Alter des Bauwerks und seinen allgemeinen Erhaltungszustand ist deshalb eine Erneuerung des Bauwerks an gleichem Ort unumgänglich.

Durch einen Neubau des Brückenbauwerks nach den aktuell allgemein anerkannten Regeln der Technik werden die Defizite hinsichtlich der Gebrauchstauglichkeit beseitigt; gleiches gilt für potentielle Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit auf der A 6 sowie den unter dem Brückenbauwerk hindurch verlaufenden Verkehrswegen.

Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Bauvorhaben („Null-Variante“) ist nicht vertretbar. Hierauf wird noch näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

2.3 Öffentliche Belange

2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung und Erhaltung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen (vgl. Art. 5 Abs. 1 BayLplG). Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Teilräume des Landes unabdingbar. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern nur (auch) mit Hilfe leistungsfähiger Straßen erreichen.

Gemäß Ziel 4.1.1 des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP) ist die Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen. Nach Grundsatz 4.2 des LEP soll das Netz der Bundesfernstraßen leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. Damit steht das gegenständliche Vorhaben in Einklang; es zielt gerade darauf, die Nutzbarkeit der A 6 im vorhabensbetreffenen Bereich auf Dauer zu gewährleisten.

Im Zuge des Vorhabens ist vorgesehen, westlich der Bahn-Strecke 5321 Treuchtlingen – Würzburg eine Waldfläche von 151 m² zu roden (siehe Nr. 7 der Unterlage 9.1 sowie Unterlage 9.2). Der betreffende Waldbestand ist im Regionalplan der Region Westmittelfranken als landschaftliches Vorbehaltsgebiet „LB 3 Große zusammenhängende Waldgebiete“ dargestellt (siehe Ziel 7.1.3.2 des Regionalplans i. V. m. Karte 3 zum Regionalplan). In landschaftlichen Vorbehaltsgebieten soll der Sicherung und Erhaltung besonders schutzwürdiger Landschaftsteile bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen ein besonderes Gewicht beigemessen werden (siehe nochmals Ziel 7.1.3.2). Nach der Begründung des Regionalplans zum Ziel 7.1.3.2 sind die im Regionalplan dargestellten landschaftlichen Vorbehaltsgebiete jene Gebiete der Region, in welchen den Belangen des Naturschutzes, der Landschaftspflege sowie der Erholung i.S. des Landesentwicklungsprogramms eine besondere Bedeutung zukommt, sofern diese Flächen nicht bereits anderweitig naturschutzrechtlich hinreichend gesichert sind. Landschaftliche Vorbehaltsgebiete sind aber keine Schutzgebiete i.S. des Naturschutzrechts und haben auch keine vergleichbaren Funktionen. Bei den im Regionalplan verzeichneten landschaftlichen Vorbehaltsgebieten handelt es sich nach der genannten Begründung um die landschaftsökologisch bedeutsamsten Teilbereiche in den naturräumlichen Einheiten der Region. Das landschaftliche Vorbehaltsgebiet „Große zusammenhän-

gende Waldgebiete“ umfasst demzufolge bedeutende Waldgebiete in der Naturräumlichen Haupteinheit Mittelfränkisches Becken innerhalb der Region mit besonderen Funktionen für Naturhaushalt und Erholung. Indes sind vor diesem Hintergrund vorliegend, wie auch die höhere Landesplanungsbehörde bestätigt hat, keine im Hinblick auf den Naturhaushalt besonders schutzwürdigen Landschaftsteile, wie z. B. etwa Waldbiotope, betroffen. Auch für Erholungszwecke ist eine besondere Bedeutung und Schutzwürdigkeit der betroffenen Waldflächen nicht ersichtlich. Sie grenzen unmittelbar an die GVS Brodswinden – Winterschneidbach an und unterliegen damit den von dort herrührenden Verkehrsimmissionen sowie den Immissionen der im betreffenden Bereich in einem gewissen Abstand parallel zur GVS verlaufenden Bahn-Strecke 5321 Treuchtlingen – Würzburg. Darüber hinaus wirken auch noch von der A 6 stammende Immissionen auf diese Waldflächen ein. Hierdurch sind die betreffenden Flächen für Erholungszwecke unattraktiv.

Dementsprechend haben auch die höhere Landesplanungsbehörde sowie der Regionale Planungsverband Westmittelfranken keine Einwendungen erhoben.

Es kann daher festgehalten werden, dass das Vorhaben den maßgeblichen, auf die Infrastruktur bezogenen Zielen und Grundsätzen des Landesentwicklungsprogramms Bayern entspricht und den Belangen der Raumordnung und der Landesplanung auch nicht anderweitig zuwiderläuft.

2.3.2 Planungsvarianten

Aus dem fachplanungsrechtlichen Abwägungsgebot ergibt sich auch die Pflicht, planerische Varianten in Betracht zu ziehen (vgl. z. B. BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009, NuR 2009, 480). Die Planfeststellungsbehörde ist dabei aber nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten 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 ist der Sachverhalt nur so weit zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Die Planfeststellungsbehörde ist befugt, Alternativen, die sich aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem frühen Verfahrensstadium auszuschneiden (vgl. BVerwG, Urteile vom 25.01.1996, NVwZ 1996, 788, 791, und vom 20.05.1999, NVwZ 2000, 555, 557; Beschluss vom 26.06.1992, DVBl 1992, 1435). Die Planung einer Maßnahme, die zu einem nicht unerheblichen „Landschaftsverbrauch“ führen wird, muss schließlich auch dafür offen sein, dass die sog. „Null-Variante“ in Frage kommt, d. h. auf die Umsetzung des Vorhabens ganz verzichtet wird.

Die Null-Variante ist vorliegend allerdings auszuschneiden. Ein weiteres Beibehalten des jetzigen Bauwerkszustands ist mit Blick auf die unter C. 2.2 bereits dargelegten Unzulänglichkeiten des mittlerweile in die Jahre gekommenen Brückenbauwerks sowie die daraus möglicherweise entstehenden Folgen für die Verkehrssicherheit auf der A 6 keine in Frage kommende Option. Eine Sanierung bzw. Ertüchtigung des Bestandsbauwerks kommt ebenso nicht ernsthaft in Betracht. Langfristige Verstärkungsmaßnahmen anstatt eines Ersatzneubaus sind generell nur zielführend, wenn sie gleichzeitig zu einer durchgreifenden Tragfähigkeitsverbesserung führen. In die wirtschaftliche Abwägung zwischen einer umfassenden Verstärkung und einem Ersatzneubau sind außer der Bewertung des Gesamtbauwerks hinsichtlich Stand- und Verkehrssicherheit sowie der Gebrauchstauglichkeit außerdem auch Maßnahmen zur Verkehrsführung des bauzeitlichen Verkehrs und die Bedeutung des Bauwerks für die Verkehrsinfrastruktur einzubeziehen (siehe S. 29 der „Handlungsanweisung zur Überprüfung und Beurteilung von älteren Brückenbauwerken, die mit vergütetem, spannungsrissskorrosionsgefährdetem Spannstahl erstellt wurden (Handlungsanweisung Spannungsrissskorrosion)“, Ausgabe 06/2011). Mit Blick auf die schon

erwähnten Ergebnisse der Nachrechnung des Bauwerks, seinen schlechten baulichen Zustand und die den Ausführungen unter C. 2.2 zu entnehmende Verkehrsbedeutung des Bauwerks BW 745b stellt hernach auch eine Instandsetzung des bestehenden Bauwerks keine gangbare Option dar. Hinzu kommt außerdem, dass der Gesetzgeber einen Bedarf für einen 6-streifigen Ausbau der A 6 in dem Streckenabschnitt, in dem das Bauwerk liegt, verbindlich festgestellt hat (§ 1 Abs. 2 FStrAbG i. V. m. lfd. Nr. 156 der Anlage (zu § 1 Abs. 1 Satz 2) FStrAbG); siehe auch Nr. 1.1.3 der Unterlage 1), die Planungen für den 6-streifigen Ausbau der A 6 im Abschnitt östlich AS Herrieden bis östlich AS Lichtenau laufen auch bereits (vgl. Nr. 2.1 der Unterlage 9.1). Infolge dessen müsste das bestehende Bauwerk ohnehin in absehbarer Zeit erneuert werden; eine bauliche Erweiterung von jahrzehntealten Brückenbauwerken mit deutlichen Abnutzungs- und Verschleißerscheinungen um einzelne Fahrstreifen entspricht, unabhängig von der Frage der adäquaten baulichen Umsetzbarkeit, nicht den Geboten der Wirtschaftlichkeit.

Es verbleibt vorliegend deshalb nur die Möglichkeit, das bestehende Bauwerk durch ein neues Bauwerk zu ersetzen. Es liegt auf der Hand, dass nur ein Ersatzneubau am gleichen Ort wie das bestehende Bauwerk in Frage kommt. Alle anderen insoweit denkbaren Alternativen, die ein Verlassen des jetzigen Bauwerksstandorts beinhalten, würden wegen des damit verbundenen zusätzlichen Eingriffs in die Umwelt abseits des bestehenden Bauwerksstandorts zu deutlich größeren Auswirkungen auf Umweltbelange führen. Darüber hinaus würde wegen der bei diesen Alternativen auch entstehenden Notwendigkeit, die A 6 auf einer im Vergleich wesentlich längeren Strecke anpassen zu müssen, auch der finanzielle Aufwand jeweils deutlich größer ausfallen als bei einem Ersatzbau an gleichem Ort.

In Bezug auf die möglichen Varianten für einen Ersatzneubau an Ort und Stelle ist festzustellen, dass diese sich nur hinsichtlich der Konstruktionsart des Brückenbauwerks unterscheiden. Die insoweit in Frage kommenden Varianten differieren auf Grund der örtlichen Randbedingungen bzgl. ihrer Auswirkungen auf die Umgebung und die Umwelt nur in sehr geringem Maß. Mit Blick darauf sowie unter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten hält es die Planfeststellungsbehörde mit der Vorhabensträgerin für sachgerecht, das neue Brückenbauwerk in konstruktiver und optischer Hinsicht an das noch vor Ort stehende Bauwerk anzulehnen. Bei dem noch existierenden Bauwerk handelt es sich um ein 3-feldriges Brückenbauwerk mit einer Gesamtstützweite von ca. 55,5 m, das aus zwei Teilbauwerken besteht. Der Überbau des Bauwerks besteht aus Spannbetonplattenbalken mit einer Bauhöhe von 1,06 m. Der Ersatzneubau für das Brückenbauwerk ist ebenso als 3-feldriges Bauwerk mit zwei getrennten Teilbauwerken geplant. Die Konstruktionshöhe der Überbauten des auch in Plattenbalkenbauweise geplanten Bauwerks beträgt maximal 1,50 m und verringert sich teilweise auf bis zu 1,10 m. Damit orientiert sich das neue Bauwerk eng an dem durch das noch vorhandene Bauwerk gesetzten Rahmen. Lediglich die Widerlager des neuen Bauwerks werden aus bautechnischen Gründen etwas nach außen versetzt, wodurch sich die Gesamtstützweite des neuen Bauwerks in überschaubarem Umfang (auf 61 m) vergrößert (siehe zum Ganzen Nr. 1.3 der Unterlage 1).

2.3.3 Ausbaustandard

Die Dimensionierung und Ausgestaltung der planfestgestellten Vorhabensteile sowie der Folgemaßnahmen entspricht auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung der Planung insoweit orientiert sich hierbei vor allem an den mit ARS 07/2009 vom 23.06.2009 bekannt gegebenen und mit Schreiben der (vormaligen) Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 23.02.2010, Gz. IID9-43411-003/09, zur Anwendung eingeführten „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA)“, Ausgabe 2008. Die in

den vorgenannten Regelwerken vorgegebenen technischen Ausbauparameter bringen die derzeit anerkannten Regeln der Technik für die Anlage von Straßen zum Ausdruck. Eine Planung, die sich an diesen Vorgaben orientiert, verstößt insoweit nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot (vgl. BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, NVwZ 2003, 1120, 1122). Die festgestellte Planung hält sich im Wesentlichen an die Maßgaben der RAA. Soweit in geringem Ausmaß von ihnen abgewichen wird, erweist sich dies ebenso in der Gesamtschau als sachgerecht und ausgewogen; insbesondere sind diese Abweichungen auch in verkehrssicherheitstechnischer Hinsicht nicht kritisch.

Ergänzend zu den nachfolgenden Ausführungen wird hinsichtlich der technischen Parameter im Einzelnen auf die Ausführungen in den Nrn. 4.3 und 4.4 der Unterlage 1, der Unterlage 11 sowie die Darstellungen in den Unterlagen 5, 6 und 14.2 verwiesen.

2.3.3.1 *Trassierung*

Die A 6 ist auf Grund ihrer kontinentalen Verbindungsfunktion der Straßenkategorie AS 0 zuzuordnen (siehe Nr. 1.1.4 der Unterlage 1 sowie Tabelle 9 der RAA), so dass nach Nr. 3.2 und Tabelle 9 der RAA die Entwurfsklasse EKA 1 A für die Ausgestaltung der gegenständlichen Planung maßgeblich ist. Den Maßgaben der RAA für diese Entwurfsklasse entspricht die festgestellte Planung im Wesentlichen. Die im gegenständlichen Streckenabschnitt den einzelnen schon vorhandenen Straßenbestandteilen zu Grunde liegenden Trassierungsparameter werden dabei in der Planung unverändert beibehalten (siehe Nr. 4.1.1 der Unterlage 1). Die Beibehaltung der schon vorzufindenden Trassierungsparameter ist hier sachgerecht, dass vorliegend nur in einen kurzen Abschnitt der schon bestehenden Strecke der A 6 eingegriffen wird, so dass eine starke Anlehnung an die Merkmale und Ausgestaltung des Straßenbestandes geboten ist, um eine einheitliche Streckencharakteristik zu gewährleisten (siehe zu diesem Gesichtspunkt etwa Nrn. 2.1, 2.2 und 4.1 der RAA).

Die Planung beinhaltet einen Kreisbogen mit einem Radius von 3.500 m (siehe Nr. 4.3.1 und Tabelle 1 der Unterlage 1 sowie die Blätter 1 und 2 der Unterlage 6). Der Mindestradius von Kreisbögen in der Entwurfsklasse EKA 1 A beträgt nach der Tabelle 12 der RAA demgegenüber nur 900 m (siehe auch Tabelle 1 der Unterlage 1). Da im gesamten von der gegenständlichen Planung erfassten Bereich ein einheitlicher Kreisbogenradius vorzufinden ist, sind hier keine Übergangsbögen zwischen verschiedenen Kreisbögen (Klothoiden) nötig. Die nach Nr. 4.3.1 der Unterlage 1 vorgesehenen Längsneigungen der Fahrbahnen liegen mit 0,402 % bzw. 0,384 % (Richtungsfahrbahn Heilbronn) und 0,294 % bzw. 0,417 % (Richtungsfahrbahn Nürnberg) unterhalb der Maßgabe der RAA betreffend die Höchstlängsneigung in ihrer Tabelle 14 von 4 %. Die Zielvorgabe aus Nr. 5.3.1 i. V. m. Nr. 8.4.4 der RAA, zur Gewährleistung der Straßenentwässerung im Regelfall eine Mindestlängsneigung im Bauwerksbereich von 0,7 % einzuhalten, wird allerdings mit der Planung nicht erfüllt. Diese Abweichung ist aber zur Gewährleistung einer einheitlichen Streckencharakteristik und der nahtlosen Einpassung des neuen Brückenbauwerks in die gegebene Trassierung der A 6 geboten; dieser Gesichtspunkt rechtfertigt im Einzelfall auch eine Abweichung von in den RAA genannten Grenzwerten (vgl. Nr. 1.2 der RAA). Die Planung nimmt insoweit die derzeitige technische Ausgestaltung der A 6 auf und führt sie fort (vgl. S. 9 der Unterlage 1). Hiergegen bestehen in der Gesamtschau keine Bedenken, auch nicht mit Blick auf die Belange der Verkehrssicherheit. Insbesondere war der gegenständliche Bereich trotz der auch schon jetzt gegebenen Unterschreitung der von den RAA für notwendig erachteten Mindestlängsneigung bislang nach dem Kenntnisstand der Planfeststellungsbehörde nicht durch gehäufte Unfälle o. ä. gekennzeichnet, auch Probleme auf Grund einer unzureichenden Entwässerung der Fahrbahnen infolge der geringen Längsneigung wurden nicht bekannt. Eine Erhöhung der Längsneigung auf 0,7 % würde zudem eine

deutliche Vergrößerung des baulich anzupassenden Bereichs der A 6 beidseits des Brückenbauwerks nach sich ziehen.

Die in der Planung zu Grunde gelegten Kuppenhalbmesser liegen im Bereich des Brückenbauwerks sowie in den daran unmittelbar anschließenden Streckenbereichen, die bereits im Rahmen dieses Vorhabens baulich mit einer für einen 6-streifigen Fahrbahnquerschnitt geeigneten Fahrbahnbreite versehen werden (zum Fahrbahnquerschnitt siehe näher unten unter C. 2.3.3.2; die Bereiche, die bereits jetzt baulich mit einer entsprechenden Fahrbahnbreite ausgebildet werden, sind in der Unterlage 5 Blatt 1 mit dem Zusatz „Ausbaubereich endgültiger Querschnitt“ gekennzeichnet und außerdem auf S. 16 der Unterlage 1 benannt) – teilweise sehr weit – oberhalb des von den RAA für die Entwurfsklasse EKA 1 A in der Tabelle 15 insoweit vorgegebenen Mindestmaßes von 13.000 m (siehe die Eintragungen in den Blättern 1 und 2 der Unterlage 6). Wannan befinden sich nicht in diesen Bereichen.

Die sich aus Tabelle 16 der RAA ergebende Mindesttangentiallänge von 120 m bei Um- und Ausbauvorhaben gewährleistet die festgestellte Planung ebenso, wie sich aus Tabelle 1 der Unterlage 1 sowie den entsprechenden Eintragungen in den Blättern 1 und 2 der Unterlage 6 ergibt, im Bereich des Brückenbauwerks sowie in den daran unmittelbar anschließenden Streckenbereichen, die bereits im Rahmen dieses Vorhabens baulich mit einem für einen 6-streifigen Fahrbahnquerschnitt geeigneten Fahrbahnbreite ausgebildet werden. Die der Planung zu Grund liegenden Tangentiallängen bewegen sich hier sogar geringfügig oberhalb des in der genannten Tabelle der RAA aufgeführten Regelmindestwerts von 150 m.

Die vorgesehenen Fahrbahnquerneigungen liegen im Bereich des Brückenbauwerks sowie in den daran unmittelbar anschließenden Streckenbereichen, die bereits im Rahmen dieses Vorhabens baulich mit einer für einen 6-streifigen Fahrbahnquerschnitt geeigneten Fahrbahnbreite versehen werden, betragen jeweils 2,5 % und entsprechen damit der Mindestvorgabe von Nr. 5.6.2 der RAA. Die dort sowie in Nr. 8.4.3 genannte zulässige Höchstquerneigung im Zuge von Brückenbauwerken von 5 % wird bei weitem nicht erreicht. Den sich aus Bild 23 der RAA ergebenden Anforderungen betreffend den bei einer bestimmten Querneigung notwendigen Kurvenradius (und umgekehrt) genügt die festgestellte Planung in den schon benannten Bereichen ebenso.

Dass Vorgaben aus Nr. 5.4 der RAA bzgl. der räumlichen Linienführung im Rahmen der festgestellten Planung nicht hinreichend beachtet werden, ist für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich (vgl. auch Nr. 4.3.4 der Unterlage 1). Die nach Nr. 5.5.2 i. V. m. Bild 19 der RAA erforderlichen Haltesichtweiten sind ebenso gegeben (siehe nochmals Nr. 4.3.4 der Unterlage 1).

2.3.3.2 Querschnitt

Die Fahrbahn der A 6 weist derzeit im vorhabensbetroffenen Bereich drei Fahrstreifen in Fahrtrichtung Heilbronn und zwei Fahrstreifen in Fahrtrichtung Nürnberg auf. Die Anzahl der für den Verkehr nutzbaren Fahrstreifen verändert sich im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens nicht (siehe Nrn. 1.1.1 und 1.2 der Unterlage 1).

Da aber, wie bereits unter C. 2.3.2 dargelegt, der Gesetzgeber einen Bedarf für einen 6-streifigen Ausbau der A 6 in dem Streckenabschnitt, in dem das Bauwerk BW 745b liegt, verbindlich festgestellt hat und die Planungen für 6-streifigen Ausbau der A 6 im Abschnitt östlich AS Herrieden bis östlich AS Lichtenau auch bereits laufen, entspricht es sachgerechter und vorausschauender Handhabung, beim Ersatzneubau des Bauwerks 745b baulich bereits einen Fahrbahnquerschnitt vorzusehen, der auch ausreichend Platz für sechs Fahrstreifen bietet. Einen solchen Fahrbahnquerschnitt sieht die festgestellte Planung auch vor. Dies ist im Übrigen

auch unabhängig von der gesetzlichen Bedarfsfeststellung sachangemessen. Wie sich aus den Darlegungen in Nr. 2.4.2 der Unterlage 1 ergibt, prognostiziert die anlässlich des Ausbaus der A 6 zwischen der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern und der AS Schwabach-West erstellte Verkehrsuntersuchung im Abschnitt zwischen der AS Ansbach und der AS Lichtenau für das Jahr 2030 eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von 67.000 Kfz/24 h. Bei einer Verkehrsbelastung in dieser Größenordnung ist bereits der Einsatzbereich für den 6-streifigen Fahrbahnquerschnitt RQ 36 eröffnet (siehe Bild 4 der RAA). Dementsprechend sieht die festgestellte Planung im Bauwerksbereich zutreffend einen Fahrbahnquerschnitt vor, der dem Regelquerschnitt RQ 36 B aus Bild 8 der RAA entspricht; in den unmittelbar daran anschließenden Streckenabschnitten ist ein Regelquerschnitt RQ 36 entsprechend Bild 3 der RAA geplant (siehe Nrn. 1.1.1, 1.2, 1.3, 2.4.2, 4.1.1 und 4.4.1 der Unterlage 1, die Querschnittsdarstellungen in Unterlage 5 Blatt 1 sowie Unterlage 14.2 Blatt 1). Die Bereiche, die bereits jetzt baulich mit einer entsprechenden Fahrbahnbreite ausgebildet werden, sind in der Unterlage 5 Blatt 1 mit dem Zusatz „Ausbaubereich endgültiger Querschnitt“ gekennzeichnet; sie erstrecken sich auf beiden Richtungsfahrbahnen jeweils von Bau-km 745+220 bis 745+500.

Um die Streckenbereiche, die mit einem Regelquerschnitt RQ 36 versehen werden, nahtlos und fließend an die anschließenden Streckenabschnitte anzubinden, wird auf den beiden Richtungsfahrbahnen jeweils von Bau-km 745+100 bis 745+220 sowie auf der Richtungsfahrbahn Nürnberg von Bau-km 745+500 bis 745+600 und der Richtungsfahrbahn Heilbronn von Bau-km 745+500 bis 745+620 der breitere Regelquerschnitt auf den bestehenden verzogen (siehe Unterlage 5 Blatt 1 sowie Nrn. 1.2 und 4.4.1 der Unterlage 1). Die vorgesehene Ausgestaltung der Verzierungen ist ebenso sachgerecht und nicht zu beanstanden. Die geplanten Verziehungslängen bewegen sich mit 100 m bzw. 120 m zwar unterhalb der in Nr. 8.1.3 i. V. m. Bild 66 der RAA für Zusatzfahrstreifen an Um- und Ausbaustrecken genannten Verziehungslängen von mindestens 200 m, die insoweit als Orientierungswerte herangezogen werden können. In Anbetracht des Umstandes, dass vorliegend aber nur schon vorhandene Fahrstreifen verbreitert werden, ohne dass ein zusätzlicher Fahrstreifen hinzukommt, erscheinen Verziehungslängen von 100 m - 120 m aber als ausreichend und gleichzeitig auch aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht als unkritisch (vgl. auch die Maßgabe in Nr. 8.1.3 der RAA, wonach Zusatzfahrstreifen an Um- und Ausbaustrecken mit Hilfe von 120 m langen Sperrflächen eingezogen werden sollen, also die Fahrstreifenverziehung auf dieser Länge stattfindet, wie es auch in Bild 66 rechts oben dargestellt ist).

Damit während der Baudurchführung eine sichere Führung des gesamten Verkehrs auf einer Richtungsfahrbahn gebündelt gewährleistet werden kann (sog. 4+0-Verkehrsführung, siehe Nr. 9 der Unterlage 1), müssen die beiden Richtungsfahrbahnen außerdem östlich und westlich des Bauwerks im Anschluss an die erwähnten Fahrbahnverzierungen im Bereich zwischen Bau-km 744+915 und 745+885 auf jeweils 12,50 m Breite verbreitert werden (siehe Nrn. 1.2 und 4.4.1 der Unterlage 1). Die Richtungsfahrbahn Heilbronn wird dabei um ca. 0,5 m und Richtungsfahrbahn Nürnberg um ca. 1 m verbreitert. Diese Verbreiterungen sind sachangemessen und gerechtfertigt; aus Gründen der Verkehrssicherheit, insbesondere zum Einsatz von Schutzeinrichtungen zum Trennen der Fahrrichtungen, ist eine Richtungsfahrbahnbreite von mindestens 12 m notwendig (siehe Nr. 8.7 der RAA). Der bauzeitlichen Abwicklung des Verkehrs dienen auch die östlich und westlich des Bauwerks (von Bau-km 744+915 bis 745+050 und von Bau-km 745+750 bis 745+885) vorgesehene Mittelstreifenüberfahrten. Mit Hilfe dieser Überfahrten wird während der Baudurchführung der Verkehr von einer Richtungsfahrbahn auf eine andere übergeleitet (siehe Nr. 8.3 der RAA). Die geplante Länge der Überfahrten von je 135 m entspricht der einschlägigen Vorgabe der RAA.

Die Querschnittsgestaltung und -aufteilung im Detail ist aus den Querschnittsdarstellungen in Unterlage 5 Blatt 1 sowie Unterlage 14.2 Blatt 1 ersichtlich. Dort ist deutlich erkennbar, dass im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens nur die derzeit bereits vorhandene Fahrstreifenanzahl dem allgemeinen Verkehr zur Verfügung gestellt wird und die mit der Wahl des Regelquerschnitt RQ 36 bzw. RQ 36 B einhergehende Mehrbreite der A 6 bzw. des Brückenbauwerks im Bereich von Bau-km 745+220 bis 745+500 als überbreiter Seitenstreifen an der Richtungsfahrbahn Nürnberg abmarkiert wird und nicht für den Verkehr nutzbar ist.

Der Gesamtquerschnitt des neuen Brückenbauwerks beträgt 37,45 m (siehe den Regelquerschnitt in Unterlage 16.1; dort sind auch die einzelnen Brückenbestandteile bemaßt). Es ist für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich, dass dieser Querschnitt mit Blick auf die an das Brückenbauwerk zu stellenden Anforderungen überdimensioniert wäre.

Die für die bauzeitliche Erschließung der Baustellenbereiche vorgesehenen Baustraßen sind ebenso sachangemessen dimensioniert. Dies gilt für die beiden westlich der GVS Gösseldorf – Winterschneidbach geplanten Baustraßen, die nördlich und südlich der A 6 parallel zu dieser verlaufen und über die GVS an das öffentliche Straßen- und Wegenetz angebunden sind (siehe Unterlage 16.2 Blatt 1 sowie lfd. Nrn. 7.1 und 7.2 der Unterlage 11), genauso wie für die Baustraße westlich des öffentlichen Feld- und Waldwegs Gösseldorf – Mühlfeld (siehe nochmals Unterlage 16.2 Blatt 1 sowie lfd. Nr.7.3 der Unterlage 11), die entlang dieses Wegs verläuft und über diesen angefahren werden kann (jene Baustraße dient der Herstellung des bei Bau-km 764+129 nördlich der A 6 vorgesehenen Absperrschachts, siehe Nr. 4.5 der Unterlage 1). Die genannten drei Baustraßen werden nach der festgestellten Planung jeweils mit einer befestigten Breite von 5 m und einer Kronenbreite von 6 m ausgeführt (siehe die schon genannten lfd. Nrn. der Unterlage 11 sowie Unterlage 14.2 Blatt 3). In Anbetracht des Umstandes, dass diese Baustraßen insbesondere von großen Baustellenfahrzeugen und dgl. befahren werden, sowie mit Blick darauf, dass auch der Rampenquerschnitt Q 1 nach Bild 53 der RAA (der kleinsten Querschnitt für Rampen, den die RAA kennen) ebenso eine Kronenbreite von 6 m aufweist, ist nicht zu erkennen, dass die vorgesehenen Wegebreiten über das erforderliche Maß hinausgreifen. Die Baustraßen werden allesamt nach Abschluss der Bauarbeiten wieder zurück gebaut (Nr. 4.5 der Unterlage 1 und lfd. Nrn. 7.1 - 7.3 der Unterlage 11).

Damit die nördlich der A 6 bei Bau-km 745+640 geplante Sedimentationsanlage zu Wartungszwecken angefahren werden kann, sieht die festgestellte Planung den Bau einer Betriebszufahrt im Bereich der Sedimentationsanlage an der Richtungsfahrbahn Heilbronn vor (siehe Nr. 4.5 der Unterlage 1, lfd. Nr. 1.5 der Unterlage 11 sowie die diesbzgl. Darstellungen in der Unterlage 5 Blatt 1). Die Zufahrt wird nach der festgestellten Planung mit einer Kronenbreite von 5 m und einer befestigten Breite von 3,5 m ausgebildet. Mit Blick darauf, dass etwa auch Betriebsumfahrten an Autobahnen mit mindestens 5 m Fahrbahnbreite auszuführen sind (siehe dazu Nr. 8.9.3 der RAA), kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen, dass die Betriebszufahrt überdimensioniert wäre, auch wenn ihre Funktion nicht unmittelbar mit der von Betriebsumfahrten vergleichbar ist. Denn auch die Betriebszufahrt muss mit den üblichen Fahrzeugen des Autobahnbetriebes gefahrlos befahren werden können, damit sie die ihr zugeordnete Funktion erfüllen kann.

Über diese Betriebszufahrt kann gleichzeitig auch der auf der Nordseite der A 6 östlich des Brückenbauwerks BW 745b geplante Wartungsweg (lfd. Nr. 1.8 der Unterlage 11) angefahren werden. Dieser Weg, der entlang der Autobahnböschung bis auf Höhe des östlichen Widerlagers des Brückenbauwerks verläuft (siehe Unterlage 5 Blatt 1), dient für Brückenprüfungen und Unterhaltungsarbeiten an dem Bauwerk; für derartige Tätigkeiten ist ein Wartungsweg unumgänglich (vgl. Nr. 8.4.1 der RAA

zur Notwendigkeit von Wartungswegen). Der Weg wird nach der festgestellten Planung unbefestigt als Grünweg ausgebildet (siehe nochmals lfd. Nr. 1.8 der Unterlage 11), nach den Darstellungen in Unterlage 5 Blatt 1 ist er 3 m breit. Diese Ausgestaltung ist angesichts der Notwendigkeit, diesen Weg bedarfsweise auch mit größeren Fahrzeugen zu befahren, sachgerecht und überschreitet nicht den Rahmen des Erforderlichen. Der Bereich des westlichen Widerlagers des Bauwerks BW 745 b ist über die GVS Brodswinden – Winterschneidbach für Prüfungs- und Unterhaltungsarbeiten erreichbar, so dass hier kein gesonderter Wartungsweg nötig ist.

Der derzeit vorzufindende Fahrbahnquerschnitt der unter dem Brückenbauwerk hindurch verlaufenden GVS Brodswinden – Winterschneidbach wird im Rahmen des Vorhabens beibehalten (siehe Nr. 4.9 der Unterlage 1, lfd. Nr. 1.4 der Unterlage 11 sowie Unterlage 14.2 Blatt 2).

2.3.3.3 *Fahrbahnbefestigung*

In Bezug auf die für die A 6 und die GVS Brodswinden – Winterschneidbach vorgesehenen Belastungsklassen und Oberbaudicken wird auf die Ausführungen in Nr. 4.4.2 der Unterlage 1 sowie die Unterlagen 14.1 und die Blätter 1 und 2 der Unterlage 14.2 verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde hegt im Hinblick auf die zugrunde gelegten Belastungsklassen sowie die im Einzelnen eingeplanten Oberbaustärken keine Bedenken dahingehend, dass diese überdimensioniert bzw. nicht sachgerecht sein könnten.

Ebenso ist nicht zu erkennen, dass die in der Planung enthaltenen Baustraßen, die Betriebszufahrt sowie der vorgesehene Wartungsweg mit einer sachlich nicht gerechtfertigten Fahrbahn- bzw. Wegebefestigung versehen werden. Die Baustraßen sind mit jeweils nur mit einer wassergebundenen Deckschicht geplant (Nr. 4.4.2 der Unterlage 1 sowie Nrn. 7.1 - 7.3 der Unterlage 11). Die Befestigung der Betriebszufahrt zur Sedimentationsanlage ist in Anlehnung an die von Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft herausgegebenen „Richtlinien für den Ländlichen Wegebau“ geplant; nur im Zufahrtsbereich zur A 6 wird sie bituminös befestigt, die restlichen Bereiche der Wartungszufahrt werden lediglich mit einer wassergebundenen Deckschicht hergestellt (lfd. Nr. 1.5 der Unterlage 11). Der Wartungsweg nördlich der A 6 wird unbefestigt als Grünweg ausgebildet (lfd. Nr. 1.8 der Unterlage 11).

2.3.3.4 *Zusammenfassende Bewertung*

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass die in der festgestellten Planung vorgesehenen Trassierungselemente, Querschnitte und Fahrbahnbefestigungen im Wesentlichen den einschlägigen Vorgaben der RAA entsprechen. Soweit von den RAA abgewichen wird, ist die Planung unter den gegebenen örtlichen Bedingungen dennoch als sachgerecht und angemessen anzusehen. Belange der Verkehrssicherheit werden durch die mit der festgestellten Planung verbundenen Abweichungen nicht in unvertretbarem Maß zurückgestellt. Soweit in den RAA keine Maßgaben zu finden sind, erweist sich die Planung im Ergebnis unter Berücksichtigung der Einzelfallumstände ebenso als sachgerecht.

Die festgestellte Planung stellt damit insgesamt eine ausgewogene und sachgemessene Lösung dar. Die einzelnen Straßenbestandteile sind so bemessen, dass eine reibungslose Abwicklung der zukünftigen Verkehrsbelastung sichergestellt ist. Eine Reduzierung des vorgesehenen Ausbaustandards ist insbesondere im Hinblick den absehbaren Ausbau der A 6 im verfahrensgegenständlichen Bereich, für den der Gesetzgeber einen entsprechenden Bedarf festgestellt hat, nicht vertretbar. Eingriffe in das Grundeigentum, in Natur und Landschaft sowie in landwirtschaftliche Belange sind mit der Planung bereits auf das unumgängliche Maß beschränkt.

2.3.4 Immissionsschutz

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

Der Maßstab zur Bewertung, ob schädliche Umweltauswirkungen durch vorhabensbedingte Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Schadstoffbelastungen verbleiben, ergibt sich aus dem Immissionsschutzrecht, insbesondere aus § 3 Abs. 1 und §§ 41 ff. BImSchG. Daraus folgt, dass die Zumutbarkeitsgrenze dann nicht überschritten wird, wenn die Grenzwerte der einschlägigen 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 (vgl. z. B. BVerwG, Urteil vom 23.11.2005, NVwZ 2006, 331 Rn. 45), sofern sie die Schwelle der Geringfügigkeit überschreiten (BVerwG, Urteil vom 02.07.2020, NVwZ 2021, 648 Rn. 101 m. w. N.). Nach der einhelligen Rechtsprechung ist eine Lärmerhöhung von bis zu 1 dB(A) nicht wahrnehmbar (BVerwG, Urteil vom 28.09.2021 – 9 A 12.20 – juris Rn. 19 m. w. N.). Auf Grund dessen wird davon ausgegangen, dass eine Lärmerhöhung unterhalb dieser Wahrnehmbarkeitsschwelle keine Belange im Sinne des § 76 Abs. 2 VwVfG berührt (a. a. O. Rn. 21), sofern nicht nach der gemäß Nr. 3.1 der RLS-19 vorzunehmenden Aufrundung der Pegel der gesetzliche Lärmgrenzwert aus § 2 der 16. BImSchV oder sogar die Gesundheitsgefährdungsschwelle erreicht werden kann (a. a. O. Rn. 22). Mit Blick darauf, dass die engen Voraussetzungen des § 76 Abs. 2 VwVfG verlangen, dass die Belange anderer überhaupt nicht berührt werden, beansprucht die genannte Wahrnehmbarkeitsschwelle im Regelfall erst recht auch Geltung im Rahmen der Beurteilung, ob zusätzliche Lärmimmissionen im Rahmen der planerischen Abwägung als mehr als geringfügig anzusehen sind.

2.3.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV).

Wenn bzw. soweit den Anforderungen von §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, haben die davon Betroffenen gegen die Vorhabensträgerin einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

2.3.4.1.1 § 50 BImSchG – Trassierung

Gemäß § 50 Satz 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen i. S. d. Art. 3 Nr. 13 der Richtlinie 2012/18/EU in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden. Der Trennungsgrundsatz des § 50 Satz 1 BImSchG stellt allerdings kein zwingendes Gebot dar, sondern nur eine Abwägungsdirektive. Er kann im Rahmen der planerischen Abwägung durch andere Belange von hohem Gewicht überwunden werden. Der Rechtsprechung zu § 50 BImSchG ist nicht zu entnehmen, dass eine Zurückstellung immissionsschutzrechtlicher Belange nur dann abwägungsfehlerfrei wäre, wenn die Planung durch entgegenstehende Belange mit hohem Gewicht "zwingend" geboten ist. Ob sich eine Abwägungsdirektive wie der Grundsatz der Trennung unverträglicher Raumnutzungen in der Abwägung durchsetzt, entscheidet sich erst in einer Bewertung der konkreten Einzelfallumstände (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, NVwZ-Beilage 2006, 1 Rn. 164).

Außerdem ist in Gebieten, in denen die in Rechtsverordnungen nach § 48a Abs. 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte und Zielwerte nicht überschritten werden, bei der Abwägung die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität als Belang zu berücksichtigen (§ 50 Satz 2 BImSchG). Nach aktueller Rechtslage werden damit die lufthygienischen Immissionsgrenzwerte bzw. Zielwerte der 39. BImSchV angesprochen.

Unter Abwägung der im Verfahren bekanntgewordenen Belange ist die gewählte Variante der Planung hinsichtlich des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Das Bauwerk BW 745b wird hier an der Stelle, an der es bereits heute steht, durch ein neues Bauwerk ersetzt. Hierdurch fallen die notwendigen Eingriffe in Umweltbelange, insbesondere in den Naturhaushalt, geringstmöglich aus; jede andere Situierung des Bauwerks, die mit einem Abrücken vom jetzigen Bauwerksstandort verbunden wäre, würde insoweit zu deutlich größeren Beeinträchtigungen führen (vgl. dazu auch die Ausführungen unter C. 2.3.2). Dies rechtfertigt es hier in der Gesamtschau, den derzeitigen Bauwerksstandort beizubehalten. Daneben sind einer Veränderung des Bauwerksstandorts durch die bestehende Trassenlage der A 6 und die Notwendigkeit, das neue Bauwerk an diese anzubinden, ohnehin relativ enge Grenzen gesetzt. In diesen Grenzen würde eine Verschiebung des Bauwerks im Ergebnis nicht zu einer Verbesserung des Immissionsschutzes führen. Bedingt durch die örtliche Raumstruktur würde eine Verschiebung zwar bestimmte schutzbedürftige Gebiete in gewissem Umfang von verkehrsbedingten Immissionen entlasten, im Gegenzug aber gleichzeitig zu einer Mehrbelastung anderer derartiger Gebiete führen; solche Gebiete finden sich zu beiden Seiten der A 6 (etwa auch dem Wohnen dienende Gebiete wie Gösseldorf nördlich und Winterschneidbach südlich der Autobahn).

2.3.4.1.2 Lärmvorsorge

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht – wie unter C. 2.3.4.1 bereits angeklungen – nur bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung einer Straße.

Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG und des § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV ist der Neubau. Ein solcher Neubau einer bis dato nicht existenten Straße erfolgt vorliegend offensichtlich nicht.

Eine wesentliche Änderung im immissionsschutzrechtlichen Sinn liegt nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV zum einen dann vor, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird. Das Merkmal der "Erweiterung" um einen durchgehenden Fahrstreifen legt nach seinem Wortlaut nahe, dass ein Tatbestand der Lärmvorsorge dann gegeben sein soll, wenn die Kapazität der Straße zur Aufnahme von zusätzlichem Verkehr erhöht wird. Dies ist zunächst der Fall, wenn ein zusätzlicher Fahrstreifen zwischen verschiedenen Verknüpfungen mit dem übrigen Straßennetz, also zwischen mindestens zwei Anschlussstellen, geschaffen wird. Darüber hinaus liegt ein Fall der Erweiterung um einen durchgehenden Fahrstreifen aber auch vor, wenn ein zusätzlicher Fahrstreifen im gesamten Planungsabschnitt geschaffen wird und im Nachbarabschnitt eine Verknüpfung mit dem übrigen Straßennetz besteht (BVerwG, Urteil vom 10.04.2019, NVwZ 2019, 1597 Rn. 24). Eine wesentliche Änderung in diesem Sinn ist vorliegend nicht gegeben. Die Anzahl der für den allgemeinen Verkehr nutzbaren Fahrstreifen der A 6 wird im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens nicht verändert (siehe die Ausführungen unter C. 2.3.3.2).

Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV liegt auch dann eine wesentliche Änderung vor, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Gemäß § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV gilt gleiches, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff weiter erhöht wird. Ein derartiger erheblicher baulicher Eingriff setzt eine bauliche Änderung voraus, die in die Substanz des Verkehrswegs eingreift und über eine bloße Erhaltungsmaßnahme hinausgeht, indem sie die Funktionsfähigkeit der Straße steigert (BVerwG, Urteil vom 23.11.2005, NVwZ 2006, 331, 332). Das gegenständliche Vorhaben führt aber zu keiner Steigerung der vorausgesetzten und planerisch gewollten Leistungsfähigkeit (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 09.02.1995, NVwZ 1995, 907) der A 6. Die Anzahl der für den Verkehr verfügbaren Fahrstreifen bleibt unverändert, neue Verknüpfungen mit dem umgebenden Straßennetz werden nicht geschaffen. Das Vorhaben hat auch keinen Einfluss auf die Verkehrsmengen auf der A 6; es führt insbesondere nicht zu einer Steigerung deren verkehrlicher Attraktivität. Ein erheblicher baulicher Eingriff in vorstehendem Sinn ist damit nicht gegeben. Unabhängig davon verändert sich auch die Lage der einzelnen Fahrstreifen gegenüber dem bestehenden Zustand praktisch nicht, so dass selbst bei Vorliegen eines erheblichen baulichen Eingriffs keine vorhabensbedingte Erhöhung der Beurteilungspegel in den umliegenden Siedlungen in Rechnung zu stellen wäre. Dies schließt zusätzlich eine wesentliche Änderung i. S. v. § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 bzw. § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV aus.

Der Anwendungsbereich der 16. BImSchV ist sonach hier nicht eröffnet. Lärmschutzmaßnahmen auf Grundlage der §§ 41 ff BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV müssen deshalb vorliegend nicht ergriffen werden.

Das Sachgebiet 50 der Regierung (Technischer Umweltschutz) verweist darauf, dass nach der Umgebungslärmkartierung nach § 47c BImSchG i. V. m. der 34. BImSchV an dem am stärksten betroffenen Haus in Gösseldorf eine Belastung von 69 dB(A) (Lärmindex L_{DEN}) und 62 dB(A) (Lärmindex L_{Night}) zu verzeichnen sei, und dass das Gebiet, in dem dieses Anwesen liege, als Wohngebiet einzustufen sei, so dass dort nach dem 6-streifigen Ausbau der A 6 Grenzwerte der 59 dB(A) tagsüber 49 dB(A) nachts einzuhalten seien. Die dort lebenden Personen hätten dann Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen gemäß der 16. BImSchV. Bei der Erneuerung

der Brücke müsse daher darauf geachtet werden, dass diese in der Breite so dimensioniert sei, dass die spätestens im Zuge des 6-streifigen Ausbaus erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen zur Gewährleistung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV auf ihr Platz fänden und die Statik dafür ausreichend bemessen sei.

Die Vorhabensträgerin hat hierzu erklärt, dass die Nachrüstung von Lärmschutzanlagen im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A 6 sowohl bei der Dimensionierung des Überbauquerschnitts als auch bei der Bemessung der Bauwerksstatik in der Planung berücksichtigt wurde. Dem Anliegen des Sachgebiets 50 ist damit Rechnung getragen.

2.3.4.1.3 Abwägung hinsichtlich des (Verkehrs)lärmschutzes

Unabhängig davon, dass der Anwendungsbereich der 16. BImSchV – wie dargelegt – vorliegend nicht eröffnet ist, ist die Lärmbelastung, insbesondere von Gebieten, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, in die Abwägung einzustellen. Dabei ist aber in Blick zu nehmen, dass dann, wenn Lärmschutzansprüche nach der 16. BImSchV nicht bestehen, der zwischen Verkehr und lärm betroffener Nachbarschaft bestehende Nutzungskonflikt durch den Ordnungsgeber generell in einer Weise gelöst ist, an der sich die Planfeststellungsbehörde bei Anwendung des Abwägungsgebotes orientieren darf (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.08.1998, NVwZ 1999, 67, 68). Lärmschutzbelange sind zudem im Allgemeinen nur dann in die Abwägung einzubeziehen, wenn die Lärmbelastung durch ein Vorhaben ansteigt (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, NVwZ 2009, 50, 51). Die Planfeststellungsbehörde sieht deshalb hier auch keinen Anlass, der Vorhabensträgerin im Rahmen der Abwägung Lärmschutzmaßnahmen abzuverlangen, nachdem insbesondere auch – wie schon dargelegt – keine vorhabensbedingte Erhöhung der Beurteilungspegel in den umliegenden Wohnsiedlungen zu besorgen ist.

In Bezug auf Lärmimmissionen infolge der Bauarbeiten zur Umsetzung des Vorhabens (Baulärm) ist mit Blick darauf, dass das Baufeld nicht unmittelbar neben Wohnsiedlungen zu liegen kommt (die geringste Entfernung zwischen Wohnanwesen und Baustelleneinrichtungsf lächen beträgt ca. 120 m, zum guten Teil sind die Baufeldbereiche aber um einiges weiter entfernt, insbesondere die Brückenbaustelle selbst kommt deutlich weiter abseits von Wohnanwesen zu liegen) sowie unter Berücksichtigung der durch den Verkehr auf der A 6 und durch die Bahnlinie Treuchtlingen – Würzburg erzeugten Lärmkulissen, die auch während der Bauarbeiten bestehen bleiben werden, nicht zu besorgen, dass insoweit Auswirkungen von Gewicht auf Areale entstehen könnten, die einem mehr als nur vorübergehendem Aufenthalt von Menschen dienen. Unabhängig davon hat die Vorhabensträgerin auf die Forderung des Sachgebiets 50 der Regierung hin, die Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 (AVV Baulärm) während des Baus der Brücke einzuhalten, eine entsprechende Zusage erteilt. Mit Blick darauf, dass diese Zusage mit der Feststellung des Plans für die Vorhabensträgerin verbindlich gemacht wurde (siehe unter A. 1. im Beschlusstenor), ist die Aufnahme einer entsprechenden Nebenbestimmung in diesen Beschluss entbehrlich.

Den Belangen des Lärmschutzes kommt insgesamt kein solches Gewicht zu, als dass dies die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen könnte.

2.3.4.2 Schadstoffbelastung

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung und des Schutzes vor Schadstoffbelastungen zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl

im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG.

Bei raumbedeutsamen Planungen sind schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden (§ 50 Satz 1 BImSchG). Schädliche Umwelteinwirkungen in diesem Sinne 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). Für Luftschadstoffe wird die Schädlichkeitsgrenze insoweit durch die Vorgaben der 39. BImSchV normativ festgelegt. Daneben ist die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in der Abwägung auch dann zu berücksichtigen, wenn die einschlägigen Grenzwerte nicht überschritten werden (§ 50 Satz 2 BImSchG).

Da das gegenständliche Vorhaben – wie schon ausgeführt – weder zu einer Steigerung der verkehrlichen Kapazität noch der Attraktivität der A 6 führt und sich die Lage der Fahrstreifen gegenüber dem bestehenden Zustand praktisch nicht verändert, ist nicht zu erkennen, dass sich die verkehrsbedingte Luftschadstoffbelastung im Umfeld des Bauwerks BW 745b infolge des Vorhabens greifbar verändern könnte.

Lediglich der Vollständigkeit halber ist in diesem Zusammenhang noch darauf hinzuweisen, dass die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV ohnehin keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens ist. Es besteht keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte dieser Rechtsverordnung vorhabensbezogen sicherzustellen; eine solche Verpflichtung folgt auch nicht aus einem Umkehrschluss aus § 50 Satz 2 BImSchG (BVerwG, Urteile vom 26.05.2004, NVwZ 2004, 1237, 1238, und vom 23.02.2005 – 4 A 5.04 – juris). Die Planfeststellungsbehörde kann danach dem Gebot der Problembewältigung in der Regel vielmehr dadurch hinreichend Rechnung tragen, dass sie die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und der hierfür zuständigen Behörde überlässt. Etwas anderes gilt nur dann, wenn absehbar ist, dass die Verwirklichung des Vorhabens die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Für eine solche Annahme sind vorliegend keine Anhaltspunkte erkennbar.

Insgesamt kommt im Rahmen der Abwägung den Belangen der Lufthygiene kein entscheidendes Gewicht gegen das Vorhaben zu.

2.3.5 Bodenschutz

Nach § 1 BBodSchG sollen die Funktionen des Bodens nachhaltig gesichert und wiederhergestellt werden. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen (§ 1 Satz 2 BBodSchG). 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. 3d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort für den Verkehr genannt.

Das gegenständliche Vorhaben wird sich in unterschiedlichem Maße auf die verschiedenen Funktionen des Bodens nachteilig auswirken. Es ist mit einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme im Umfang von insgesamt 2,11 ha verbunden. 0,97 ha davon werden neu versiegelt, die restlichen 1,14 ha werden überschüttet (etwa im Zuge von Böschungen, Mulden oder Entwässerungsanlagen), ohne dass dabei eine Versiegelung stattfindet (siehe Nrn. 1.2 und 1.3 der Anlage 1 zu Unterlage 1 sowie Tabelle 2 der Unterlage 9.1). Die Versiegelung von Fläche und Boden bedeutet neben dem dauerhaften Verlust aller Bodenfunktionen auch die Beanspruchung eines nicht vermehrbaren Naturgutes und stellt eine nachhaltige Beeinträchtigung des Bodenpotentials 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 sind ein beschleunigter Oberflächenwasserabfluss, die Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus und eine Beeinflussung der Grundwasserneubildung. Durch 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. Im Bereich der versiegelten Fläche entfällt zudem die Regulierungs- und Speicherfunktion (z. B. für Niederschlagswasser) des Bodens vollständig. Auf den Flächen, die ohne Versiegelung überschüttet bzw. überbaut werden, treten zwar keine gleichermaßen tiefgreifenden Veränderungen auf, dennoch verändert sich auch hier der natürliche Bodenaufbau, was ebenso nachteilige Wirkungen für die Bodenfunktionen zeitigt, auch wenn diese weniger schwer als die mit Flächenversiegelungen verbundenen Beeinträchtigungen wiegen.

Darüber hinaus erfolgt mit Blick auf die u. a. in Unterlage 5 Blatt 1 eingetragenen Baufeldgrenzen zusätzlich eine zeitweise Flächeninanspruchnahme im Zuge des Baubetriebs. Dies betrifft Flächen im Umfang von insgesamt 6,64 ha (siehe Nr. 1.2 der Anlage 1 zur Unterlage 1 sowie Tabelle 2 der Unterlage 9.1); während der Beanspruchung für den Baubetrieb ist eine anderweitige Nutzung der Flächen ausgeschlossen. Die nur zeitweise beanspruchten Areale werden nach Ende der Bauarbeiten rekultiviert (siehe Nr. 5.2 der Unterlage 9.1 sowie die entsprechenden Darstellungen in Unterlage 9.3), so dass sich die Auswirkungen auf den Boden insoweit zumindest deutlich reduzieren. Sowohl die Speicher- und Reglerfunktion als auch die Lebensraumfunktion jener Flächen gehen somit nicht nachhaltig verloren.

Grundsätzlich können außerdem 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. Auf Grund der bestehenden Erkenntnislage ist davon auszugehen, dass sich die Schadstoffbelastung des Bodens auf den unmittelbaren Trassenbereich und dort auf einen Geländestreifen von höchstens etwa 10 m beidseits der einzelnen Fahrbahnen konzentriert und mit zunehmender Entfernung von der Trasse sowie zunehmender Bodentiefe abnimmt. Dadurch, dass das neue Bauwerk in gleicher Achslage wie das bestehende errichtet wird, die Anzahl der schon heute für den allgemeinen Verkehr freigegebenen Fahrstreifen dabei gleich bleibt und auch die Lage der einzelnen Fahrstreifen praktisch unverändert beibehalten wird, wird der bereits bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor, in dem ein erhöhter Schadstoffeintrag schon jetzt stattfindet, nicht feststellbar verbreitert bzw. verlagert. Die insoweit auftretenden Beeinträchtigungswirkungen fallen auch nicht intensiver als derzeit aus, nachdem das Vorhaben keine Verkehrsmengensteigerung auf der A 6 induziert.

Durch die mit der Planung in Bezug auf die Oberflächenentwässerung teilweise vorgesehenen Verbesserungen (in einem Streckenabschnitt erfolgt erstmals eine Schadstoffabscheidung bzgl. des auf A 6 anfallenden Wassers) wird einer Belastung der benachbarten Flächen auch in gewissem Maß entgegengewirkt.

Im Verhältnis von Straßenbau und Bodenschutz muss es Ziel sein, das konkret geplante Bauvorhaben hinsichtlich seiner Auswirkungen in Bezug auf die natürlichen Funktionen des Bodens in einer den Belangen des Bodenschutzes hinreichend Rechnung tragenden Weise abzustimmen. Dem wird die Planung gerecht. Nach den Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde über die heute erkennbaren Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens ist nicht damit zu rechnen, dass durch das Vorhaben Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG herbeigeführt werden. In diesem Zusammenhang ist insbesondere von Bedeutung, dass Beeinträchtigungen eine bestimmte Intensität erreichen müssen, um als schädliche Bodenveränderung gewertet zu werden; das Leben in einem hochindustrialisierten und dichtbesiedelten Land ist mit den verschiedensten Formen der Bodennutzung verbunden, die zwangsläufig zu Einwirkungen auf den Boden führen (BT-Drs. 13/6701 S. 30). Erheblich sind Beeinträchtigungen dann, wenn sie für Betroffene oder die Allgemeinheit unzumutbar sind (Erbguth/Schubert in Giesberts/Reinhardt, BeckOK Umweltrecht, Stand 01.07.2020, § 2 BBodSchG Rn. 19). Dafür, dass die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen derart gravierend sein werden, vermag die Planfeststellungsbehörde keine hinreichenden Anhaltspunkte zu erkennen.

Die Planung trägt auch dem generellen Minimierungsgebot des § 1 Satz 3 BBodSchG Rechnung, wonach bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen soweit wie möglich vermieden werden sollen. Die Bodenversiegelung wird mit der gegenständlichen Planung 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 geplante Sedimentationsanlage deutlich gemindert bzw. durch die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen funktional relativiert werden (vgl. auch die Ausführungen unten unter C. 2.3.6.3.8). Die hohe Vorbelastung der Böden im Umfeld der bestehenden Autobahnflächen darf dabei ebenso nicht außer Acht gelassen werden.

Den Belangen des Bodenschutzes ist somit auch unter Vorsorgegesichtspunkten durch die festgestellte Planung, soweit dies ohne gänzliche Aufgabe des Vorhabens möglich ist, Rechnung getragen. Weitere Verbesserungsmöglichkeiten der Planung, die durch entsprechende Auflagen festgelegt werden könnten, sind nicht erkennbar. Dabei kann nicht außer Betracht bleiben, dass der Bau bzw. der Ausbau von Straßen eine gesetzliche Aufgabe ist und im konkreten Fall auch mit den geltenden raumordnerischen Zielsetzungen konform geht (vgl. hierzu die Ausführungen unter C. 2.3.1). Als vom BBodSchG gedeckte Nutzungsfunktion wird – wie bereits dargelegt – in § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort für den Verkehr genannt.

Grundstücke, die für das Vorhaben herangezogen werden sollen, sind dafür aus bodenrechtlicher Sicht nicht geeignet, wenn sie 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 Bodenschutzrechts (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, NVwZ-Beil. 2006, 1 Rn 457). Hinsichtlich des Vorhandenseins von Altlasten oder entsprechender Verdachtsflächen wurde im Planfeststellungsverfahren nichts vorgebracht, auch nicht von der Stadt Ansbach als Bodenschutzbehörde (Art. 10 Abs. 2 BayBodSchG). Das Wasserwirtschaftsamt Ansbach hat

ebenso bestätigt, dass ihm im Umgriff des Vorhabens keine Informationen über Altlasten bzw. schädliche Bodenveränderungen vorliegen.

Soweit Fragen des Bodenschutzes noch bei weiteren Belangen, etwa beim Naturschutz oder beim Gewässerschutz, relevant werden, wird bei der Behandlung des jeweiligen Belangs darauf eingegangen.

Im Ergebnis vermag daher der gegen die Planung in die Abwägung einzustellende Aspekt der Belastung des Bodens die für die Planung sprechenden öffentlichen Belange – auch angesichts der schon gegebenen Vorbelastung – nicht zu überwiegen. Bei Realisierung des Vorhabens verbleiben demnach zwar erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens, weshalb der Belang Bodenschutz insgesamt gesehen mit erheblichem, gegen die Verwirklichung der Baumaßnahme gerichtetem Gewicht in die Abwägung einzustellen ist. Er hat jedoch bei Betrachtung aller relevanten Gesichtspunkte hinter die Belange zurückzutreten, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, und stellt die Ausgewogenheit der Planung insgesamt nicht in Frage.

2.3.6 Naturschutz und Landschaftspflege

2.3.6.1 Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft

Natura 2000-Gebiete, Naturschutzgebiete, Nationalparke, Nationale Naturmonumente, Biosphärenreservate, Landschaftsschutzgebiete, Naturparke, Naturdenkmäler sowie geschützte Landschaftsbestandteile befinden sich nicht in der Umgebung des gegenständlichen Vorhabens (siehe Nr. 2.3 der Anlage 1 zu Unterlage 1 und Nr. 1.4 der Unterlage 9.1; vgl. auch Nr. 6.2 der Unterlage 9.1). Das nächstgelegene FFH-Gebiet (das Gebiet DE6832371 „Gewässerverbund Schwäbische und Fränkische Rezat“ etwa befindet sich rund 3,5 km nördlich des der landschaftspflegerischen Begleitplanung zu Grunde liegenden Untersuchungsgebietes und damit deutlich abseits des Vorhabens.

Im Untersuchungsgebiet der landschaftspflegerischen Begleitplanung finden sich in Gestalt eutropher Stillgewässer (Biotoptyp VU3150), von Großröhrichten der Verlandungsbereiche (Biotoptypen VH3150 und VH00BK), kalkarmer Flach- und Quellmoore (Biotoptyp MF00BK), magerer Flachland-Mähwiesen (Biotoptyp LR6510) und mäßig artenreicher Säume und Staudenfluren (Biotoptyp GW00BK) einige Flächen, die dem Schutz des § 30 BNatSchG bzw. des Art. 23 BayNatSchG unterfallen. (siehe Nr. 1.4 der Unterlage 9.1). Die räumliche Verteilung der betreffenden Flächen sowie deren jeweilige Ausdehnung und Abgrenzung ist aus der Unterlage 9.2 ersichtlich.

Im Rahmen der baulichen Umsetzung des Vorhabens werden zwei im Untersuchungsgebiet vorzufindende Teilflächen von mäßig artenreichen Säumen und Staudenfluren trocken-warmer Standorte (Biotoptyp GW00BK) im Umfang von insgesamt 177 m² randlich in Anspruch genommen (siehe S. 34 unten und Nr. 6.2.2 der Unterlage 9.1 sowie Unterlage 9.2).

Nach § 30 Abs. 2 BNatSchG sind Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung dort im Einzelnen aufgeführter Biotope führen können, verboten. Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG erweitert den Kreis der in den Schutz von § 30 Abs. 2 BNatSchG gestellten Biotope nochmals in gewissem Umfang. Der Begriff des Biotops wird in § 7 Abs. 2 Nr. 4 BNatSchG als Lebensraum einer Lebensgemeinschaft wildlebender Tiere und Pflanzen definiert. Während die Zerstörung die irreparable Schädigung mit der Folge eines gänzlichen Verlusts eines Biotops beschreibt, erfasst der Begriff der sonstigen erheblichen Beeinträchtigung Veränderungen, die den Wert und die Eignung des Biotops als Lebensraum

mindern. Indes folgt aus der Formulierung "einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung", dass das Maß der Beeinträchtigung demjenigen der Zerstörung zwar nicht entsprechen muss, ihm jedoch angenähert ist. Neben der Art, dem Umfang und der Schwere der Auswirkungen kommt es daher auch auf deren Dauer an; eine erhebliche Beeinträchtigung liegt folglich nicht vor, wenn sich das Biotop in absehbarer Zeit von den Folgen der Einwirkung erholt (BVerwG, Urteil vom 03.11.2020 – 9 A 12.19 – juris Rn. 636).

Mit Blick darauf geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die vorgesehene bauzeitliche Beanspruchung der erwähnten zwei Teilflächen von mäßig artenreichen Säumen und Staudenfluren nicht gegen das Verbot des § 30 Abs. 2 BNatSchG verstößt. Die vom Vorhaben betroffenen Biotopflächen sind von ihrem Umfang her sehr überschaubar und zudem auch nur im Randbereich betroffen. Ihre Beanspruchung ist nur vorübergehender Natur; sie werden ausschließlich im Rahmen des Baubetriebs herangezogen und anschließend rekultiviert (siehe Nr. 6.2.2 der Unterlage 9.1 sowie Unterlage 9.3). Darüber hinaus ist der betroffene Biotoptyp in seiner konkreten Ausprägung jedenfalls mittelfristig wiederherstellbar (siehe Nr. 6.2 der Unterlage 9.1 sowie die Tabelle auf S. 9 oben der Biotopwertliste zur Anwendung der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV), Stand 28.02.2014, einerseits und die Spalte 5 auf S. 18 der Biotopwertliste betreffend den Biotop- und Nutzungstyp K121 auf der anderen Seite; dieser Biotop- und Nutzungstyp ist danach nicht den Wertstufen 4 oder 5 zugeordnet, die eine nur längerfristige Wiederherstellbarkeit anzeigen); die vorgesehene Rekultivierung der Biotopflächen dient gerade der Wiederherstellung der Biotopflächen und ist hierzu auch geeignet.

Hinzu kommt, dass jedenfalls die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG bzw. Art. 23 Abs. 3 BayNatschG vorliegen. Gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG kann von den Verboten des Abs. 2 auf Antrag eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können. Art. 23 Abs. 3 BayNatschG bestimmt abweichend hiervon, dass für eine Maßnahme auf Antrag eine Ausnahme zugelassen werden kann, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können oder wenn die Maßnahme aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist. Die Voraussetzungen beider Alternativen für die Zulassung einer solchen Ausnahme liegen hier vor.

Zum einen können die vorhabensbedingt für die Biotopflächen entstehenden Beeinträchtigungen im vorstehenden Sinn ausgeglichen werden. Der Begriff des Ausgleichs ist dabei wie im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zu verstehen (vgl. § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG; siehe dazu unten unter C. 2.3.6.3.1 und 2.3.6.3.6), setzt also voraus, dass das beeinträchtigte Biotop in gleichartiger Weise wiederhergestellt wird. Es ist demnach ein Biotop desselben Typs zu schaffen, der in den standörtlichen Gegebenheiten und der Flächenausdehnung mit dem beeinträchtigten Biotop im Wesentlichen übereinstimmt (siehe etwa Heugel in Lütke/Ewer, BNatSchG, 2. Auflage 2018, § 30 Rn. 10). Dem wird vorliegend Genüge getan. Die vorgesehene Rekultivierung der vorübergehend beanspruchten Flächen ermöglicht die – wie dargelegt zumindest mittelfristig leistbare – Wiederherstellung des beeinträchtigten Biotoptyps. Dadurch, dass die Wiederherstellung an Ort und Stelle des Eingriffs geschieht, stehen die gleichen standörtlichen Bedingungen wie derzeit zur Verfügung; diese werden vorhabensbedingt nicht relevant beeinflusst. Die Wiederherstellung umfasst schließlich auch die gesamte Flächenausdehnung der vom Vorhaben beanspruchten Teilbereiche der betroffenen Biotopflächen.

Zum anderen ist das gegenständliche Vorhaben jedenfalls auch aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig. Das öffentliche Interesse an der Zulassung des Vorhabens ergibt sich aus den für das Vorhaben sprechenden Gründen, die unter C. 2.2 bereits dargelegt wurden. Zur Umsetzung des Vorhabens ist in

Anbetracht der konkreten Umstände auch die Beanspruchung der vorhabensbetroffenen Biotopflächen unumgänglich, da ansonsten eine adäquate bauliche Umsetzung nicht zu gewährleisten wäre. Das öffentliche Interesse an der Vorhabensverwirklichung ist vorliegend deutlich gewichtiger als das gegen das Vorhaben sprechende Integritätsinteresse bzgl. des Biotopschutzes. Für das Vorhaben sprechen insbesondere Gründe der Verkehrssicherheit; die Vorhabensträgerin kommt damit letztendlich der sich aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG ergebenden staatlichen Verpflichtung nach, sich schützend und fördernd das Leben und die körperliche Unversehrtheit Einzelne zu stellen (vgl. dazu z. B. BVerfG, Beschluss vom 21.10.1987, NJW 1988, 1651, 1653). Das Integritätsinteresse ist insbesondere auch mit Blick auf den geringen Umfang der vom Vorhaben beeinträchtigten Flächen, die unter dem Schutz von § 30 Abs. 2 BNatSchG i. V. m. Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG stehen, sowie den nur vorübergehenden Charakter der Beeinträchtigungen – wobei sich diese Beeinträchtigungen außerdem in einem bereits heute stark von den Immissionen der A 6 vorbelasteten Bereich abspielen – nicht als vorrangig anzusehen. Es sind zudem hier auch keine zumutbaren Alternativen ersichtlich, die dem Integritätsinteresse des Biotopschutzes besser gerecht werden; dass es derartige Alternativen geben könnte, wurde im Übrigen im Rahmen des Anhörungsverfahrens auch von keiner Seite geltend gemacht.

In Ausübung des der Planfeststellungsbehörde sonach bzgl. der Gewährung einer Ausnahme vom Biotopschutz eröffneten Ermessens (Art. 40 BayVwVfG) erteilt sie vorsorglich eine solche. Die dafür sprechenden Gesichtspunkte, insbesondere das gewichtige öffentliche Interesse an der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens, wiegen deutlich schwerer als die damit verbundenen nachteiligen Auswirkungen für die Belange des Biotopschutzes. Jene beschränken sich auf flächenmäßig sehr überschaubare Bereiche, die außerdem bereits heute wegen ihrer Nähe zur A 6 erheblichen Vorbelastungen unterliegen. Die vorhabensbedingt entstehenden Beeinträchtigungen werden zudem im Rahmen der vorgesehenen Rekultivierung der betroffenen Biotopflächen kompensiert, so dass die Erfüllung der wesentlichen ökologischen Funktionen der betroffenen Biotopflächen jedenfalls nicht auf Dauer in Mitleidenschaft gezogen wird. Die dennoch verbleibenden nachteiligen Auswirkungen rechtfertigen es in der Gesamtschau nicht, das Vorhaben daran scheitern zu lassen.

Die – vorsorglich erteilte – Ausnahme ist von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses mit umfasst (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG), so dass ein gesonderter Ausspruch im Tenor nicht erforderlich ist.

Zu über die Flächeninanspruchnahme hinausgehenden nachteiligen mittelbaren Einwirkungen auf die vorhabensbetroffenen Biotopflächen, die sich negativ auf das für das jeweilige Biotop typische Arteninventar auswirken und welche ebenso vom Verbot des § 30 Abs. 2 BNatSchG erfasst werden (Gellermann in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand Mai 2021, § 30 BNatSchG Rn. 15), führt das Vorhaben nicht (vgl. S. 34 unten der Unterlage 9.1; dort werden als Beeinträchtigungen nur die bauzeitlichen Flächeninanspruchnahmen aufgeführt). Dies ist mit Blick auf die hohen, bereits derzeit insoweit von der A 6 her einwirkenden Beeinträchtigungen auch ohne weiteres plausibel.

Die im Verfahren beteiligten Naturschutzbehörden haben keine Einwände hinsichtlich der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von gesetzlich geschützten Biotopen erhoben. Die untere Naturschutzbehörde bei der Stadt Ansbach hat der Erteilung der Ausnahme sogar ausdrücklich zugestimmt.

2.3.6.2 *Allgemeiner und besonderer Artenschutz*

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

2.3.6.2.1 Allgemeiner Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen

Dem allgemeinen Artenschutz dienen die in § 39 Abs. 5 BNatSchG niedergelegten Vorschriften des Lebensstätten-schutzes. Dabei überschneiden sich diese Vorschriften teilweise mit den landesrechtlichen Vorschriften zum Schutz bestimmter Landschaftsbestandteile (Art. 16 BayNatSchG) und zu gesetzlich geschützten Biotopen (Art. 23 BayNatSchG).

Nach § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG ist es insbesondere verboten, Bäume in bestimmter Lage, Hecken, lebende Zäune, Gebüsch und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden, zu beseitigen oder auf den Stock zu setzen mit Ausnahme schonender Form- und Pflegeschritte zur Beseitigung des Zuwachses der Pflanzen oder zur Gesunderhaltung von Bäumen. Diese Verbote gelten gem. § 39 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG jedoch nicht für – wie vorliegend – nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft (siehe hierzu im Einzelnen unten unter C. 2.3.6.3). Mit der Abarbeitung der Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird den betroffenen Artenschutzbelangen durch entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzverpflichtungen bereits Rechnung getragen (so die Begründung des angenommenen Änderungsantrags BT-Drs. 16/13430, S. 24).

Die im Maßnahmenblatt 1V in Nr. 5.4 der Unterlage 9.1 vorgesehene Begrenzung des Zeitraums, innerhalb dessen Gehölzrodungen und Baufeldberäumungen vorgenommen werden, gewährleistet im Übrigen auch insoweit in Anlehnung an § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG einen gewissen Mindestschutz.

2.3.6.2.2 Besonderer Artenschutz

2.3.6.2.2.1 Rechtsgrundlagen

Zentrale Vorschriften des besonderen Artenschutzes sind die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG (Zugriffsverbote).

a) Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG 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. Welche Arten zu den besonders geschützten Arten gehören, ergibt sich aus § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG.

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (in Gestalt des Tötungsverbots) ist individuenbezogen, nicht populationsbezogen. 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 (vgl. etwa EuGH, Urteil vom 18.05.2006 – C-221/04 – juris Rn. 71). Dass einzelne Exemplare besonders geschützter Arten durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Schaden kommen können, ist indes bei lebensnaher Betrachtung nicht völlig auszuschließen. Solche kollisionsbedingten Einzelverluste sind zwar

nicht direkt "gewollt", müssen aber – wenn sie trotz aller Vermeidungsmaßnahmen doch vorkommen – als unvermeidlich hingenommen werden. Wäre allerdings der Tatbestand des Tötungsverbots bereits bei der Kollision eines Einzelexemplars mit einem Kraftfahrzeug erfüllt, könnten Straßenbauvorhaben stets und ausschließlich nur noch im Wege einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zugelassen werden. Damit würde diese nach dem artenschutzrechtlichen Regelungsgefüge als Ausnahme konzipierte Vorschrift zum Regelfall. Ein sachgerechtes Verständnis des Gesetzes führt daher nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu der Auslegung, dass der Tötungstatbestand des § 44 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 auf Grund 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 einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen werden, z. B. von einem Raubvogel geschlagen werden (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, NVwZ 2009, 302 Rn. 91 m. w. N.). Ein „Nullrisiko“ ist somit nicht zu fordern (BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, NVwZ 2016, 1710 Rn. 141).

Eine vergleichbare Bagatellgrenze gilt auch für Maßnahmen zur Errichtung eines Vorhabens. Wird das baubedingte Tötungsrisiko durch Vermeidungsmaßnahmen bereits bis zur Schwelle des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Individuen der jeweiligen Art ohnehin unterliegen, gesenkt, kann nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nach dem Maßstab praktischer Vernunft keine weitergehende artenschutzrechtliche Verantwortlichkeit bestehen (BVerwG, Urteil vom 08.01.2014, NVwZ 2014, 1008 Rn. 99 m. w. N.). Diese Rechtsprechung aufgreifend bestimmt § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG i. d. F. des Gesetzes zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 15.09.2017 nunmehr ausdrücklich, dass das Tötungs- und Verletzungsverbot nicht erfüllt wird, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann (vgl. auch BT-Drs. 18/11939, S. 17).

Die Vorschrift des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG untersagt angesichts der dort aufgeführten Handlungen (Fangen, Verletzen, Töten) nur den unmittelbaren Zugriff auf wildlebende Tiere der besonders geschützten Arten durch direkten Angriff auf deren körperliche Unversehrtheit. Hingegen werden bloße Veränderungen des Lebensraums, etwa der Wegfall von Nahrungshabitaten, mangels eines direkten Zugriffs nicht erfasst (BVerwG, Urteil vom 03.11.2020 – 9 A 12.19 – juris Rn. 533).

b) Nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten (siehe dazu die Definition in § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG) und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören. Für eine Störung genügt jedwede unmittelbare oder mittelbare Einwirkung auf die geschützten Tiere, die bei diesen eine Verhaltensänderung bewirkt (Lau in Frenz/Müggenborg, BNatSchG, 3. Aufl. 2021, § 44 Rn. 29). Eine erhebliche Störung liegt nach der Legaldefinition vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Keine Verschlechterung des Erhaltungszustands tritt demnach ein, wenn sich die Anzahl der eine Fortpflanzungsgemeinschaft bildenden Individuen nicht in einer populationsrelevanten Weise verringert. Es kommt mithin

auf die Überlebenschancen, den Bruterfolg bzw. die Reproduktionsfähigkeit der lokalen Population an. Ausgangspunkt der Betrachtung ist der jeweilige Ist-Zustand, egal ob dieser gut oder schlecht ist. Kann die lokale Population bestimmte nachteilige Wirkungen im Wege der Eigenkompensation und/oder durch Schadensbegrenzungsmaßnahmen in absehbarer Zeit auffangen, liegt keine erhebliche Störung vor. Gleiches gilt, wenn die betroffene Population bei Vergrämung auf – bestehende oder eigens hierfür hergerichtete – andere Habitate ausweichen kann (Lau in Frenz/Müggenborg, BNatSchG, 3. Aufl. 2021, § 44 Rn. 30).

Unter einer lokalen Population i. S. d. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG versteht man (aufbauend auf der Legaldefinition des § 7 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG) eine Gruppe von Individuen einer Art, die eine Fortpflanzungs- und Überdauerungsgemeinschaft bilden und einen zusammenhängenden Lebensraum gemeinsam bewohnen. Im Allgemeinen sind Fortpflanzungsinteraktionen und andere Verhaltensbeziehungen zwischen diesen Individuen häufiger als zwischen ihnen und Mitgliedern anderer lokaler Populationen derselben Art.

Eine populationsbiologische oder -genetische Abgrenzung von lokalen Populationen ist in der Praxis aber nur ausnahmsweise möglich. Daher sind hier pragmatische Kriterien erforderlich, die geeignet sind, lokale Populationen als lokale Bestände in einem störungsrelevanten Zusammenhang zu definieren. Je nach Verteilungsmuster, Sozialstruktur, individuellem Raumanspruch und Mobilität der Arten lassen sich zwei verschiedene Typen von lokalen Populationen unterscheiden. Zum einen gibt es den Typ einer lokalen Population im Sinne eines gut abgrenzbaren örtlichen Vorkommens. Dies betrifft Arten mit einer punktuellen oder zerstreuten Verbreitung oder solchen mit lokalen Dichtezentren, hier sollte sich die Abgrenzung an eher kleinräumigen Landschaftseinheiten orientieren (z. B. Waldgebiete, Grünlandkomplexe, Bachläufe) oder auch auf klar abgegrenzte Schutzgebiete beziehen. Zum anderen gibt es den Typ einer lokalen Population im Sinne einer flächigen Verbreitung. Bei Arten mit einer flächigen Verbreitung sowie bei revierbildenden Arten mit großen Aktionsräumen kann die lokale Population auf den Bereich einer naturräumlichen Landschaftseinheit bezogen werden. Wo dies nicht möglich ist, können planerische Grenzen (Kreise oder Gemeinden) zugrunde gelegt werden (siehe dazu Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz (LANA), Hinweis zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes, 2009, S. 6).

Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population liegt vor, wenn so viele Individuen betroffen sind, dass sich die Störung auf die Überlebenschancen, die Reproduktionsfähigkeit und den Fortpflanzungserfolg der lokalen Population auswirkt, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss (siehe LANA, Hinweis zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes, 2009, S. 5 f.).

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

Der Schutz dieses Verbots wird folglich nicht dem Lebensraum der geschützten Arten insgesamt, sondern nur selektiv den ausdrücklich bezeichneten Lebensstätten zuteil, die durch bestimmte Funktionen für die jeweilige Art geprägt sind. Dies folgt zum einen aus der scharfen systematischen Trennung zwischen der Teilregelung des Beschädigungs- und Zerstörungstatbestandes in § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, der die eingriffsbetroffenen Lebensstätten nennt, und der ergänzenden Regelung in § 44 Abs. 5 BNatSchG, die im Rahmen einer funktionalen Betrachtung den räumlichen Zusammenhang einbezieht. Dasselbe folgt zum anderen daraus, dass es § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG auch verbietet, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, und

damit dem Wortlaut nach eine enge Auslegung des Begriffs der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte nahelegt, die jeden einer solchen Entnahme zugänglichen, als Ort der Fortpflanzung oder Ruhe dienenden Gegenstand – wie einzelne Nester oder Höhlenbäume – einschließt. In zeitlicher Hinsicht betrifft die Verbotsnorm primär die Phase aktueller Nutzung der Lebensstätte. Unter Berücksichtigung des verfolgten Zwecks der Regelung, die Funktion der Lebensstätte für die geschützte Art zu sichern, ist dieser Schutz aber auszudehnen auf Abwesenheitszeiten der sie nutzenden Tiere einer Art, sofern nach deren Lebensgewohnheiten eine regelmäßig wiederkehrende Nutzung zu erwarten ist (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, NVwZ 2010, 44 Rn. 66 m. w. N.). Die Rechtsprechung des EuGH bestätigt diese Auffassung. Danach ist Art. 12 Abs. 1 Buchst. d der FFH-RL – dessen Umsetzung u. a. die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 dienen – dahin auszulegen ist, dass unter dem Begriff „Ruhestätten“ im Sinne dieser Bestimmung auch Ruhestätten zu verstehen sind, die nicht mehr von einer der in Anhang IV Buchst. a der RL genannten geschützten Tierarten, sofern eine hinreichend hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass diese Art an diese Ruhestätten zurückkehrt (EuGH, Urteil vom Urteil vom 02.07.2020 – C-477/19 – juris Rn. 36). In Bezug auf von Art. 12 Abs. 1 Buchst. d der FFH-RL ebenso umfasste Fortpflanzungsstätten hat er festgestellt, dass solche Stätten einer geschützten Tierart so lange Schutz genießen, wie dies für eine erfolgreiche Fortpflanzung dieser Tierart erforderlich ist, so dass sich dieser Schutz auch auf Fortpflanzungsstätten erstreckt, die nicht mehr genutzt werden, sofern eine hinreichend hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass diese Tierart an diese Stätten zurückkehrt (EuGH, Urteil vom 28.10.2021 – C-357/20 – juris Rn. 39). Bloß potentielle Lebensstätten fallen dagegen nicht unter den Verbotstatbestand, weil es insoweit an dem vorausgesetzten Individuenbezug fehlt. Entsprechendes gilt für Lebensstätten von Individuen nicht standorttreuer Arten, nachdem sie von diesen verlassen worden sind (BVerwG, Urteil vom 12.03.2008 – 9 A 3.06 – juris Rn. 222).

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

e) Für nach § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft (siehe hierzu unten unter C. 3.3.6.4), die nach § 17 Abs. 1 oder Abs. 3 BNatSchG zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden, gelten die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nur nach folgenden Maßgaben: Sind in Anhang IV Buchstabe a der FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot von § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG – wie bereits dargelegt – nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann. Daneben ist das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht erfüllt, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. An der ökologischen Gesamtsituation des von dem Vorhaben betroffenen Bereichs darf damit 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 (LANA, Vollzugshinweise zum Artenschutzrecht, Stand 19.11.2010, S. 52). Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgelegt werden (§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG). Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV

Buchstabe b der FFH-RL aufgeführten Arten gilt dies entsprechend (§ 44 Abs. 5 Satz 4 BNatSchG). Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht vor (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG).

f) Werden durch die Ausführung des plangegegenständlichen Vorhabens die so modifizierten Zugriffsverbote i. S. d. § 44 Abs. 1 BNatSchG dennoch verwirklicht, so muss geprüft werden, ob gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG im Einzelfall Ausnahmen von den Verboten, u. a. im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Landesverteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, zugelassen werden können (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nrn. 4 und 5 BNatSchG). Eine solche Ausnahme darf dabei nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 FFH-RL weitergehende Anforderungen enthält.

2.3.6.2.2.2 Bestand und Betroffenheit der auf Grund von Unionsrecht streng oder besonders geschützten Tierarten

Vor dem Hintergrund der dargestellten Rechtslage hat die Vorhabensträgerin diejenigen in Anhang IV der FFH-RL aufgeführten Arten, die europäischen Vogelarten und die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG genannten Arten, die nach der vorhandenen Lebensraumausstattung im insoweit zu Grunde gelegten Untersuchungsgebiet (siehe die Unterlage 9.2 zu dessen räumlicher Abgrenzung) vorkommen können, einer vertieften Untersuchung unterzogen. Hinsichtlich der im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen bzw. potentiell vorkommenden Tierarten, ihrer Lebensräume und ihrer Lebensgewohnheiten wird ergänzend zu den nachfolgenden Ausführungen auf Nr. 5.6.2 der Unterlage 9.1 Bezug genommen.

Dabei wurden Maßnahmen zur Vermeidung berücksichtigt. Im Wesentlichen handelt es sich um folgende Maßnahmen, die als Gegenstand der festgestellten Planung von der Vorhabensträgerin verbindlich umzusetzen sind (siehe u. a. die Maßnahmenblätter in Nr. 5.4 der Unterlage 9.1):

- Zeitliche Beschränkung von Rodungsarbeiten und der Baufeldfreimachung (Maßnahme 1V).
Die Baufeldberäumung sowie die Rodung der im Baufeld vorhandenen Gehölze wird außerhalb der Brutperiode der Vögel sowie der Aktivitätsphase von Fledermäusen durchgeführt, d. h. ausschließlich im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28./29. Februar. Hierdurch sollen die Zerstörung von Nestern während der Brutphase von Vögeln sowie ein Töten/Verletzen von Fledermäusen infolge der Beseitigung von als Leitstrukturen dienenden Gehölzen verhindert werden.
- Errichtung eines Biotopschutzzaunes (Maßnahme 2V).
An das Baufeld angrenzende, naturschutzfachlich wertvolle Vegetationsbestände und Lebensräume werden zum Schutz vor Beeinträchtigungen aus dem Baubetrieb (durch Befahrung, Bodenverdichtung, Schadstoffeintrag, Vegetationszerstörung, Ablagerung von Baumaterial u. ä.) durch Biotopschutzzaune im unmittelbaren Baustellenbereich räumlich abgetrennt. Die vorgesehenen Schutzzaune summieren sich eine Länge von ca. 280 m.

- Einrichtung von Ersatzleitstrukturen (Maßnahme 3V).
Östlich des Bauwerks BW 745b werden beidseits der A 6 sofort nach Entfernung der für Fledermäuse als Leitstrukturen dienenden Gehölze Ersatzleiteinrichtungen zu den unter der Autobahn hindurch verlaufenden Unterführungen eingerichtet. Dazu werden mobile Zäune entlang der verlorengehenden Leitstrukturen aufgestellt, deren Standort tagsüber an die jeweiligen Anforderungen des Baubetriebs angepasst werden kann. Für den Baustellenverkehr sind kurze Unterbrechungen der Ersatzleiteinrichtungen möglich (Breite höchstens 5 m). Der Vorhabensträgerin wurde, nachdem die höhere Naturschutzbehörde eine entsprechende Notwendigkeit aus fachlicher Sicht dargelegt hat, unter A. 3.3.1 auferlegt, die Ersatzleiteinrichtungen – abweichend von den Planunterlagen – mit einer Höhe von mindestens 3 m auszuführen und die genaue Ausführung der Maßnahme mit der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen. Die Ersatzleiteinrichtungen werden nach der festgestellten Planung vor Ort vorgehalten, bis für die zur Baudurchführung beseitigten Autobahnbegleitgehölze im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahme 5G vor Ort wieder neue Gehölze gepflanzt wurden und diese außerdem eine ausreichende Wuchshöhe erreicht haben, so dass sie die Funktion als Leitstruktur übernehmen können (siehe auch die Ausführungen unter C. 2.3.6.3.7 zu dieser Maßnahme). Die Länge der geplanten Ersatzleiteinrichtungen summiert sich auf ca. 1.050 m.

Geeignete weitergehende Maßnahmen zur Vermeidung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen durch fachlich adäquate Schutzmaßnahmen, die mit noch verhältnismäßigem Aufwand zu leisten wären, sind nicht ersichtlich (vgl. § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 a. E. BNatSchG). Die Möglichkeit weiterer derartiger Maßnahmen wurde im Anhörungsverfahren auch nicht geltend gemacht, insbesondere nicht von den beteiligten Naturschutzbehörden.

Der vorhandene bzw. potentielle Bestand folgender Tierarten wurde im Hinblick auf die Betroffenheit durch das gegenständliche Vorhaben näher überprüft:

- Säugetiere: Bechsteinfledermaus, Brandtfledermaus, Fransenfledermaus, Großes Mausohr, Kleine Bartfledermaus, Mückenfledermaus, Rauhautfledermaus, Wasserfledermaus, Zwergfledermaus;
- Europäische Vogelarten nach Art. 1 der V-RL: Dorngrasmücke, Feldsperling, Goldammer, Klappergrasmücke.

Hinsichtlich der übrigen, soeben nicht genannten Tierarten des Anhangs IV a) der FFH-RL gilt, dass der Wirkraum des Vorhabens entweder außerhalb des bekannten Verbreitungsgebietes dieser Arten liegt, das Untersuchungsgebiet die artspezifischen Habitatansprüche nicht erfüllt, die entsprechenden Arten im Rahmen der vorhabensbezogenen Erhebungen vor Ort nicht festgestellt werden konnten oder die Arten gegenüber den spezifischen Vorhabenswirkungen unempfindlich sind, so dass insoweit ohne nähere Betrachtung ein Eintreten der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote von vornherein ausgeschlossen werden kann (vgl. dazu auch III. der „Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)“ mit Stand 08/2018). Letzteres gilt etwa bzgl. der zuvor nicht genannten, nicht strukturgebunden fliegenden Fledermausarten. Für diese erhöht sich das Risiko, im Verkehrsraum der Autobahn mit Fahrzeugen zu kollidieren, infolge des zeitweiligen Verlusts von autobahnbegleitenden Gehölzstrukturen mangels Bindung an diese nicht. Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie besonders bedeutsame Jagdlebensräume dieser Arten sind ebenso nicht vom Vorhaben betroffen (vgl. S. 40 der Unterlage 9.1). Reptilienarten konnten im Rahmen der durchgeführten Untersuchungen im Untersuchungsgebiet nicht angetroffen werden. Gleiches gilt für Amphibienarten; die diesbzgl. Untersuchung einer Probefläche mit hoher Bodenfeuchte im Wald westlich des Bauwerks BW 745 b

verlief ergebnislos (siehe dazu und zum Folgenden S. 46 der Unterlage 9.1). Vom Großen Feuerfalter konnten ebenso weder Eier noch Raupen vorgefunden werden, obwohl sich innerhalb des Untersuchungsgebiets nördlich der A 6 ein kleines Vorkommen (weniger als 14 Exemplare) bestimmter Ampferarten befindet, die potentielle Futterpflanzen der Raupen des Großen Feuerfalter darstellen. Damit ist auch ein Vorkommen dieser Art vorliegend auszuschließen.

Für die zuvor nicht aufgeführten europäischen Vogelarten gilt nichts Anderes. Vom Vorhaben sind nur Vogelarten potentiell betroffen, die in Autobahnbegleitgehölzen brüten. Die in der weiter oben stehenden Auflistung nicht genannten heckenbrütenden Vogelarten sind gegenüber den spezifischen Vorhabenswirkungen unempfindlich, da die vom Vorhaben betroffenen Gehölze – auch im Verbund mit den weiteren, damit im räumlichen Zusammenhang stehenden Flächen – keine geeigneten Lebensräume für diese Arten bieten (etwa für den Bluthänfling, den Neuntöter und den Stieglitz). In den Lebensraum von Waldvogelarten greift das Vorhaben nur randlich und im Bereich von bereits vorbelasteten Flächen ein; dort finden sich darüber hinaus nur strukturarme Nadelholzforstflächen, die ohnehin nur bedingt als Lebensraum für diese Arten geeignet sind. Da sich entlang der vorhabensbetroffenen Flächen außerdem unterschiedliche, den Horizont überhöhende Strukturen befinden, die eine entsprechende Kulisse bilden, sind diese Flächen auch nicht bzw. allenfalls in geringem Maß als Lebensraum für Vögel des Offenlandes geeignet (siehe zum Ganzen S. 46 der Unterlage 9.1). Hinsichtlich der „Allerweltsarten“, die auch im Untersuchungsgebiet vorkommen gilt, dass es sich insoweit um weit verbreitete und – bedingt durch ihre Lebensraumansprüche – sehr anpassungsfähige Arten handelt, so dass die ökologische Funktionserfüllung der möglicherweise vom Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten in jedem Fall im räumlichen Zusammenhang weiterhin gewährleistet ist (siehe dazu und zum Folgenden S. 47 der Unterlage 9.1). Störwirkungen, die sich auf den Erhaltungszustand der lokalen Population auswirken könnten, können für diese Arten ebenso von vornherein ausgeschlossen werden. Die während der Bauzeit zusätzlich entstehenden Störreize werden sich kaum von den Störreizen unterscheiden, die schon heute (und auch in Zukunft) vom Verkehr auf der A 6 herrühren. Zudem erhöht sich die Verkehrsbelastung der A 6 infolge des Vorhabens nicht (vgl. bereits oben unter C. 2.3.4.1.2), so dass die bereits heute auf diese Vogelarten einwirkende betriebsbedingten Einflüsse keine Veränderung erfahren. Unter Berücksichtigung der schon beschriebenen Maßnahme 1V kann außerdem ohne weiteres ausgeschlossen werden, dass Exemplare der Arten im Rahmen des Baubetriebs getötet oder verletzt werden oder sich in besetzten Fortpflanzungsstätten aufhaltenden Nestlingen ähnliches widerfährt. Das Tötungs- und Verletzungsrisiko für diese Arten verändert sich hernach durch das Vorhaben nicht merklich (zur Behandlung der „Allerweltsarten“ in dieser Form vgl. auch BVerwG, Urteil vom 03.11.2020 – 9 A 12.19 – Rn. 517 m. w. N.).

2.3.6.2.2.2.1 Methodisches Vorgehen bei der Überprüfung der Betroffenheit

Den aus Anlass des gegenständlichen Vorhabens durchgeführten artenschutzrechtlichen Untersuchungen liegen die "Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)" mit Stand 08/2018 zu Grunde, das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der Untersuchung orientieren sich an diesen Hinweisen (siehe Nr. 1.2 sowie das Literaturverzeichnis in Nr. 8 der Unterlage 9.1). Die verwendeten Datengrundlagen sind in der Tabelle 1 der Unterlage 9.1 aufgeführt (die in diesem Zusammenhang relevanten Datengrundlagen finden sich in dieser Tabelle im Abschnitt „Pflanzen, Tiere, Natürliche Vielfalt“).

Die durchgeführten und der Beurteilung des Vorhabens seitens der Vorhabensträgerin zu Grunde gelegten Untersuchungen sind für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht. Auf Grund dessen ist es nicht zu beanstanden, dass diejenigen Arten nicht näher untersucht wurden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das Vorhaben mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle). Es war daneben auch nicht geboten, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 18.06.2007 – 9 VR 13.06 – juris Rn. 20, und vom 13.03.2008 – 9 VR 9.07 – juris Rn. 31, jeweils m. w. N.). Für die Frage, ob Ermittlungen ausreichend waren, kommt Leitfäden wie den „Leistungsbeschreibungen für faunistische Untersuchungen im Zusammenhang mit landschaftsplanerischen Fachbeiträgen und Artenschutzbeitrag“ von Albrecht et al. eine große Bedeutung zu (BVerwG, Urteil vom 03.11.2020 – 9 A 12.19 – juris Rn. 538).

Im Hinblick darauf bestehen an der Geeignetheit der Ermittlungsmethodik und des Umfangs der Untersuchungen keine vernünftigen Zweifel. Die in den Planfeststellungsunterlagen dokumentierten Ermittlungen und Bestandserhebungen sind plausibel und nachvollziehbar. Dafür, dass sie unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten den aktuellen naturschutzfachlichen Vorgaben, die in dem genannten Werk von Albrecht et al. dokumentiert sind, nicht genügen könnten, sind für die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte ersichtlich. Das genannte Werk stellt den aktuellen Standard hinsichtlich des im Rahmen von artenschutzrechtlichen Betrachtungen anzuwendenden Methodenkanons sowie diesbzgl. Einzelheiten dar. Die Heranziehung dieses Werks hat das Bundesverwaltungsgericht jüngst nicht beanstandet, sondern im Gegenteil (stillschweigend) gebilligt (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.11.2020 – 9 A 12.19 – juris Rn. 538 und 573). Dass die Erhebungsmethoden und -ergebnisse nicht wie sonst üblich in einer eigenen Unterlage detailliert aufbereitet wurden, sondern nur vergleichsweise knapp im Rahmen der Unterlage 9.1 dargestellt werden, begegnet vorliegend keinen Bedenken. Mit Blick auf die aus der Unterlage 9.1 erkennbaren Umstände zu Art, Umfang und Durchführungsweise der Erhebungen vor Ort hat die Planfeststellungsbehörde keine durchgreifenden Zweifel daran, dass die von der Vorhabensträgerin in der Unterlage 9.1 dargestellten Daten in der Sache methodengerecht gewonnen wurden (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 04.06.2020 – 7 A 1.18 – juris Rn. 83). Gestützt wird die Einschätzung, dass die durchgeführten Untersuchungen sachgerecht und ausreichend sind, außerdem dadurch, dass die höhere Naturschutzbehörde die Untersuchungstiefe und die Qualität der angestellten Untersuchungen auch nicht beanstandet hat. Auch sonst wurden im Anhörungsverfahren insoweit keinerlei Einwände erhoben. Im Hinblick darauf, dass die Erhebungen allesamt im Jahr 2018 im Rahmen der Planung für den 6-streifigen Ausbau der A 6 im Abschnitt östlich AS Herrieden bis östlich AS Lichtenau durchgeführt wurden (siehe Nrn. 1.5 und 2.1 der Unterlage 9.1), bestehen auch unter diesem Blickwinkel keine Bedenken gegen die Verwertbarkeit der Untersuchungsergebnisse; sie sind erst rund vier Jahre alt und hinreichend aktuell. In der Planungspraxis hat sich seit langem die Konvention durchgesetzt, dass Daten ökologischer Bestandserfassungen bis zu einem Alter von etwa fünf Jahren als aktuell anzusehen sind (HessVGH, Urteil vom 21.08.2009 – 11 C 318/08.T – juris Rn. 630; vgl. dazu auch BVerwG, Urteil vom 29.06.2017 – 3 A 1.16 – juris Rn. 124).

Für die unter C. 2.3.6.2.2.2 im Einzelnen genannten Arten ergibt sich in Bezug auf ihren Bestand, ihre vorhabensbedingten Beeinträchtigungen und ihren Erhaltungszustand nach Realisierung des Bauvorhabens sonach das nachfolgend dargestellte Bild.

2.3.6.2.2.2 Arten nach Anhang IV der FFH-RL

Die Zwergfledermaus wurde im Rahmen der vorhabensbezogenen Erhebungen im Untersuchungsgebiet in hoher Dichte angetroffen; die dortige Lebensraumausstattung stellt sich diese Art auch als günstig dar. Die Rauhaufledermaus wurde ebenso im Untersuchungsgebiet festgestellt, auch wenn die dortige Lebensraumausstattung für diese Art an sich nur bedingt geeignet ist. Die Fransenfledermaus wurde im Rahmen der Erhebungen in geringer Dichte erfasst; für diese Art ist die Lebensraumausstattung im Untersuchungsgebiet an sich günstig. Das Große Mausohr, die Kleine Bartfledermaus sowie die Mückenfledermaus wurde im Rahmen der Untersuchungen außerhalb des Untersuchungsgebietes angetroffen. Innerhalb des Gebietes kann ein Vorkommen der Arten zumindest nicht ausgeschlossen werden, nachdem auch die dortige Lebensraumausstattung für diese Arten zumindest von bedingter Eignung sind. Ebenso kommen die Bechsteinfledermaus, die Brandfledermaus und die Wasserfledermaus potentiell im Untersuchungsgebiet vor, auch wenn sich für diese Arten teilweise nur suboptimale Habitatbedingungen bieten.

Dass Quartiere derjenigen Arten, die Gebäude bzw. technische Bauwerke bewohnen, infolge des Vorhabens geschädigt werden, kann mit Blick darauf, dass sich keine Gebäude im Baufeldbereich oder dessen unmittelbaren Umfeld befinden, und den Umstand, dass im Rahmen der faunistischen Erhebungen auch im bestehenden Brückenbauwerk keine geeigneten Strukturen für Fledermäuse festgestellt werden konnten, ausgeschlossen werden. Wegen der Strukturarmut der Waldflächen im Umfeld des Vorhabens ist auch nicht zu besorgen, dass Quartiere von Baumhöhlen bewohnenden Fledermausarten vom Vorhaben betroffen werden. Der Betroffene Nadelholzforst weist nur eine geringe Zahl von Altbäumen und Baumhöhlen auf (siehe dazu Nr. 2.2.2 der Unterlage 9.1), im Eingriffsbereich des Vorhabens wurden keine Bäume mit kleinen Höhlen oder Spalten festgestellt (siehe Unterlage 9.2). Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG wird damit nicht erfüllt.

Da das Vorhaben – wie schon erwähnt – nicht zu einer Steigerung der Verkehrsbelastung auf der A 6 führt, kann von vornherein ausgeschlossen werden, dass die aus dem Betrieb der Autobahn herrührenden Störwirkungen infolge des Vorhabens zunehmen werden. Die während der baulichen Umsetzung des Vorhabens zeitweilig eintretenden zusätzlichen Störeffekte (Nutzung von Baustellenfahrzeugen etc.) werden mit Blick auf die bereits heute insoweit gegebene hohe Vorbelastung, die vom Verkehr auf der A 6 und daneben außerdem noch von der Bahnlinie Treuchtlingen – Würzburg herrührt, nicht merklich über die bereits heute gegebene Störkulisse hinausreichen. Dies gilt auch für die in geringem Umfang nachts vorgesehenen Bauarbeiten (siehe dazu Tabelle 2 <S. 14> der Unterlage 9.1). In jedem Fall kann ausgeschlossen werden, dass mögliche Störwirkungen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population der Fledermausarten haben werden. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird damit auch nicht erfüllt.

Bedingt durch die für die Bauabwicklung notwendige Beseitigung von Gehölzen entlang der Trasse der A 6 gehen Leitstrukturen für strukturgebunden fliegende Fledermausarten verloren. Ohne diese Leitstrukturen bestünde für die Exemplare der Fledermausarten, die aus Gewohnheit weiterhin den Bereich der vormaligen Standorte der Strukturen befliegen, die reelle Gefahr, dass sie vermehrt in den Verkehrsraum der Autobahn hineingeraten und dort mit Fahrzeugen zusammenstoßen. Um dieser Gefahr zu begegnen, sieht die schon beschriebene Maßnahme 3V vor, östlich des Bauwerks BW 745b beidseits der A 6 sofort nach Entfernung der für Fledermäuse als Leitstrukturen dienenden Gehölze Ersatzleiteinrichtungen in Gestalt mobiler Zäune einzurichten und diese vor Ort vorzuhalten, bis für die zur Baudurch-

führung beseitigten Autobahnbegleitgehölze im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahme 5G vor Ort wieder neue Gehölze gepflanzt wurden und diese außerdem eine ausreichende Wuchshöhe erreicht haben, so dass sie die Funktion als Leitstruktur übernehmen können. Hierdurch wird der Gefahr eines Abkommens in den Verkehrsraum der A 6 wirksam begegnet. Es darf hinreichend sicher davon ausgegangen werden, dass die Fledermäuse auch an diesen Ersatzleitstrukturen entlang fliegen werden und dadurch von einem Abirren in den Fahrbahnbereich der Autobahn abgehalten werden. Dies ergibt sich nicht zuletzt aus Nr. 7.3.5 der Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Entwurf Oktober 2011, dort unter „Leitpflanzungen“. Die Arbeitshilfe erkennt auch die grundsätzliche Eignung von künstlichen Leiteinrichtungen zum Schließen zeitlicher Funktionslücken an. Diese werden vorliegend – entsprechend den diesbzgl. Maßgaben der Arbeitshilfe – auch so weit wie möglich in Kombination mit Vegetationsstrukturen geplant und sind außerdem an die bestehenden Querungen unter der A 6 angebunden. Die nunmehr der Vorhabensträgerin unter A. 3.3.1 vorgegebene Höhe der Ersatzleiteinrichtungen von mindestens 3 m entspricht ebenso der in der Arbeitshilfe für notwendig erachteten (Mindest-)Höhe solcher Einrichtungen. Das Bundesverwaltungsgericht hat ähnliche Leiteinrichtungen sowie weitere, hier nicht vorgesehene Schutzvorkehrungen als grundsätzlich geeignete Maßnahmen erachtet, um eine signifikante Erhöhung eines kollisionsbedingten Individuenverlustes zu vermeiden (BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, NVwZ 2016, 1710 Rn. 144). Deshalb kann vorliegend festgestellt werden, dass unter Berücksichtigung der Maßnahme 3V eine merkliche Zunahme des Risikos, dass Fledermausindividuen in den Verkehrsraum der Autobahn geraten und dort Zusammenstoßen mit Fahrzeugen zu Schaden kommen, nicht eintreten wird. Dass Gebäude bewohnende Fledermäuse im Rahmen des Baubetriebs getötet oder verletzt werden, kann ausgeschlossen werden, da sich keine Gebäude im Baufeldbereich befinden und auch keine als Quartiere geeigneten Hohlräume im Brückenbauwerk vorzufinden sind. Ein Töten bzw. Verletzen von Individuen der baumbewohnenden Fledermausarten durch den Baubetrieb, etwa in Tagquartieren, wird durch die zeitliche Beschränkung von Gehölzrodungen auf die Zeit der Winterruhe der Fledermäuse im Rahmen der Maßnahme 1V verhindert. In dieser Zeit befinden sich die Fledermäuse in ihren Winterquartieren. Infolge dessen ist nicht zu erkennen, dass sich baubedingt das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Fledermäuse über die Schwelle des allgemeinen Lebensrisikos hinaus, dem die Individuen der betroffenen Arten ohnehin unterliegen, steigern wird. Damit wird auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG unter keinem Blickwinkel erfüllt.

2.3.6.2.2.2.3 Europäische Vogelarten nach Art. 1 der V-RL

Im Rahmen der durchgeführten Erhebungen wurden insgesamt 14 Reviere der Dorngrasmücke vorgefunden, was insbesondere auch mit den für die Art geeigneten Lebensraumbedingungen im Untersuchungsgebiet zusammenhängen dürfte. Daneben wurden 18 Reviere des Feldsperlings im Zuge der Untersuchungen angetroffen; insbesondere im Umfeld ländlicher Siedlungsbereiche finden sich geeignete Lebensraumstrukturen. Darüber hinaus wurden 110 Reviere der Goldammer bei den Erhebungen festgestellt. Für die Art geeignete Habitats wurden in autobahnbegleitenden Gehölzen sowie an gebüschreichen Waldrändern vorgefunden. Schließlich wurden noch elf Reviere der Klappergrasmücke im Zuge der Untersuchungen festgestellt; die Bruthabitats der Art befinden sich in Gebüsch- und Heckenstreifen entlang der A 6 und den sie kreuzenden Straßen.

Die für die bauliche Umsetzung des Vorhabens notwendige Holzung von autobahnbegleitenden Gehölzstrukturen ist mit Eingriffen in ein Revier der Goldammer und des Feldsperlings sowie in zwei Reviere der Klappergrasmücke verbunden (siehe

Unterlage 9.2 zur räumlichen Verortung der betroffenen Reviere). Im Hinblick darauf, dass im Untersuchungsgebiet sowie dessen Umfeld an den Verkehrswegen außerhalb des Baufeldes auch während der Umsetzung des Vorhabens weiterhin durchgängig zahlreiche lineare Gehölzstrukturen zur Verfügung stehen, die den genannten Arten geeignete Habitatbedingungen bieten, und außerdem in siedlungsnahen Bereichen und stellenweise daneben auch in landwirtschaftlichen Offenlandflächen im Umfeld des Vorhabens geeignete Habitate vorhanden sind, stehen diesen Vogelarten aber ausreichende Ausweichmöglichkeiten während der Baudurchführung im räumlichen Zusammenhang zur Verfügung. Darüber hinaus werden im Rahmen der schon erwähnten landschaftspflegerischen Maßnahme 5G im vorhabensbetroffenen Bereich wieder Gehölze entlang der A 6 angepflanzt, die zumindest auf längere Sicht auch wieder geeigneten Lebensraum für die Arten bieten werden. Die ökologische Funktion der vom Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten der genannten Vogelarten wird damit auch während der Baudurchführung in räumlicher Nähe des Eingriffsbereichs durchgängig erfüllt (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist sonach nicht gegeben.

Da das Vorhaben – wie schon erwähnt – nicht zu einer Steigerung der Verkehrsbelastung auf der A 6 führt, kann von vornherein ausgeschlossen werden, dass die aus dem Betrieb der Autobahn herrührenden Störwirkungen infolge des Vorhabens zunehmen werden. Die während der baulichen Umsetzung des Vorhabens zeitweilig eintretenden zusätzlichen Störeffekte (Nutzung von Baustellenfahrzeugen etc.) werden mit Blick auf die bereits heute insoweit gegebene hohe Vorbelastung, die vom Verkehr auf der A 6 und daneben außerdem noch von der Bahnlinie Treuchtlingen – Würzburg herrührt, nicht merklich über die bereits heute gegebene Störkulisse hinausreichen. In jedem Fall kann ausgeschlossen werden, dass mögliche Störwirkungen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population der genannten Vogelarten haben werden. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird damit auch nicht erfüllt.

Die mit der Maßnahme 1V verbundene zeitliche Beschränkung von Rodungsarbeiten auf das Winterhalbjahr verhindert zuverlässig, dass Exemplare der genannten Vogelarten (die sich während der Brut in den Gehölzen aufhalten) sowie ihre Nestlinge im Rahmen des Baubetriebs getötet bzw. verletzt werden. Die Gefahr, dass einzelne Vogelindividuen dennoch bei Bautätigkeiten zu Schaden kommen, übersteigt unter Berücksichtigung dessen nicht die Schwelle des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Individuen der betroffenen Arten ohnehin unterliegen. Nachdem das Vorhaben – wie schon mehrmals dargelegt – nicht zu einer Steigerung der Verkehrsmengen auf der A 6 führt, nimmt auch das Risiko, dass Exemplare der genannten Vogelarten im Verkehrsraum der Autobahn mit Fahrzeugen zusammenstoßen, vorhabensbedingt nicht zu. Damit wird auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht erfüllt.

2.3.6.2.2.3 Zusammenfassung

Im Ergebnis ist damit festzuhalten, dass dem verfahrensgegenständlichen Vorhaben unter keinem Gesichtspunkt zwingende Normen des europäischen Artenschutzrechts bzw. deren nationaler Umsetzungsvorschriften entgegenstehen. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden durch die Verwirklichung des Vorhabens nicht erfüllt. An dem gefundenen Ergebnis bestehen auch aus naturschutzfachlicher Sicht keine Zweifel; die höhere Naturschutzbehörde hat aus fachlicher Sicht keine Bedenken gegen die vorstehenden artbezogenen Bewertungen geäußert.

2.3.6.3 Eingriffsregelung

2.3.6.3.1 Rechtsgrundlagen

Nach § 14 Abs. 1 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft 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.

Ein Vorhabensträger, der einen Eingriff in Natur und Landschaft vornimmt, ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen) (§ 15 Abs. 2 BNatSchG).

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

Ein Eingriff darf nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Rang vorgehen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG). Sind die Beeinträchtigungen weder zu vermeiden noch in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen und gehen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range nicht vor, hat der Verursacher eine Ersatzzahlung zu leisten (§ 15 Abs. 6 BNatSchG).

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbstständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, UPR 1997, 329). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, NVwZ 2010, 66, Rn. 26 ff. zur bis 28.02.2010 geltenden Rechtslage).

2.3.6.3.2 Vermeidungsgebot

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Falle eines Eingriffs (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) zu unterlassen, striktes Recht dar (BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565, 568). 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. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung. Die am Ort

des Eingriffs selbst zwangsläufig hervorgerufenen Beeinträchtigungen nimmt das Naturschutzrecht als unvermeidbar hin (siehe BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, NVwZ 1997, 914).

Das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG zwingt die Planfeststellungsbehörde auch nicht zur Wahl der ökologisch günstigsten Planungsalternative. Ob ein Vorhaben an einem bestimmten Standort zulässig ist, richtet sich nach den materiellen Vorgaben des Fachrechts. Die naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen ergänzen lediglich die fachrechtlichen Zulassungstatbestände. Dabei knüpft die in § 15 Abs. 1 BNatSchG normierte Verpflichtung an die gewählte Variante an, d. h. der Vermeidungsgrundsatz ist nicht bei Auswahl der Alternativen anzuwenden, sondern nur auf die nach Fachplanungskriterien ausgewählte Variante (BVerwG a. a. O.).

2.3.6.3.3 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Eine ausführliche Beschreibung des betroffenen Gebietes, des vorhandenen Bestandes von Natur und Landschaft sowie der Vorhabenswirkungen hierauf findet sich in Unterlage 9.1, auf die an dieser Stelle die im Einzelnen verwiesen wird (siehe dort etwa Nrn. 1.3, 1.4, 2.2.1, 2.2.2, 2.2.6 und 4.1).

Durch das Vorhaben werden verschiedene Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes hervorgerufen, die als Eingriff i. S. d. § 14 Abs. 1 BNatSchG zu werten sind. Die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen lassen sich grob wie folgt skizzieren:

Im Rahmen des Vorhabens werden Flächen im Umfang von insgesamt 2,11 ha auf Dauer beansprucht. Neu versiegelt werden etwa 0,97 ha, weitere 1,14 ha werden daneben überbaut, ohne dass eine Versiegelung stattfindet. Dabei werden auch 151 m² Wald auf Dauer beseitigt, weitere Waldflächen im Umfang von 1.601 m² werden für Zwecke der Bauabwicklung geholt. Zusätzlich werden auch noch andere, ökologisch wertvolle Bestände durch das Vorhaben in unterschiedlichem Umfang beansprucht. Das betrifft etwa Gebüsche und Hecken unterschiedlicher Art sowie Streuobstbestände, Einzelbäume/Baumreihen/Baumgruppen unterschiedlicher Art und Ausprägung sowie mäßig artenreiche Säume und Staudenfluren unterschiedlicher Standorte. Darüber hinaus werden im Rahmen des Vorhabens Flächen mit Verkehrsbegleitgrün in Anspruch genommen, Acker- und Grünlandflächen werden zeitweilig für die bauliche Umsetzung herangezogen.

Wegen weiterer Einzelheiten der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wird auf Nr. 5.5 der Unterlage 9.1 Bezug genommen. Der dortigen Darstellung liegt eine sachangemessene ökologische Bestandsaufnahme zu Grunde. Die zugehörige zeichnerische Darstellung einschließlich der jeweiligen Verortung im Untersuchungsgebiet findet sich im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 9.2). Soweit das Sachgebiet 60 der Regierung meint, bestimmte Flächen entlang der GVS Brodswinden – Winterschneidbach müssten dem Biotoptyp V51 zugeordnet werden, im Bestands- und Konfliktplan würden diese Flächen aber den Typen K122, B311 etc. zugeordnet, hat die Planfeststellungsbehörde dies durch das Sachgebiet 51 der Regierung überprüfen lassen. Dabei hat sich herausgestellt, dass die betreffenden Flächen tatsächlich teilweise unzutreffend bewertet wurden. So wurden kleinräumig Flächen im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan fälschlicherweise den Biotoptypen K122 bzw. B 311 zugeordnet, obwohl sie tatsächlich den Biotoptypen F211, V51 bzw. N722 als zugehörig anzusehen sind. Mit Blick auf den sehr überschaubaren räumlichen Bereich, der hiervon betroffen ist, sowie den Umstand, dass die Folgen dieser unzutreffenden Darstellungen keine entscheidende Bedeutung für die Zulassung des Vorhabens

haben, ist ausnahmsweise eine Anpassung der Unterlagen insoweit entbehrlich; zur Anpassung genügt die Regelung im zweiten Satz der Nebenbestimmung A. 3.2.2. Die Auswirkungen der teilweise unzutreffenden Bewertung werden im Rahmen nachfolgenden Ausführungen mit abgearbeitet.

Zweifel daran, dass die Vorhabenträgerin hinreichend detailliertes und aussagekräftiges Datenmaterial zur Beurteilung der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen ermittelt hat, indem sie u. a. repräsentative Tier- und Pflanzenarten bzw. Vegetationsstrukturen als Indikatoren für die Lebensraumfunktionen und die faunistische und floristische Ausstattung herangezogen hat (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 15.01.2004, NVwZ 2004, 732, 737), bestehen nicht, zumal auch die höhere Naturschutzbehörde in dieser Hinsicht keine Bedenken geäußert hat.

2.3.6.3.4 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Angesichts der vorgesehenen, bereits unter C. 2.3.6.2.2.2 skizzierten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen lässt sich festhalten, dass das Vorhaben dem – auch vom Bayerischen Bauernverband thematisierten – naturschutzrechtlichen Gebot, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren, gerecht wird. Die vom festgestellten Plan umfassten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind in Tabelle 3 der Unterlage 9.1 (zusammen mit den weiteren landschaftspflegerischen Maßnahmen, die geplant sind) aufgelistet und in den zugehörigen Maßnahmenblättern in Nr. 5.4 der Unterlage 9.1 im Einzelnen beschrieben, worauf an dieser Stelle Bezug genommen wird.

Unter Würdigung und Abwägung aller bekannten Aspekte stellen sich die vorgesehenen Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen als ausreichend dar. Darüber hinaus gehende, der Vorhabenträgerin noch zumutbare Maßnahmen oder Maßgaben sind nicht ersichtlich.

2.3.6.3.5 Unvermeidbare Beeinträchtigungen

Trotz aller Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verursacht die festgestellte Planung erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Diese Beeinträchtigungen sind als unvermeidbar anzusehen, da zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu erreichen, nicht gegeben sind. Dabei verbleiben insbesondere folgende unvermeidbare Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Versiegelung, Überbauung und bauzeitliche Inanspruchnahme von strukturreichen Nadelholzforstflächen
- Versiegelung und bauzeitliche Inanspruchnahme mesophiler Gebüsche/Hecken und von Gebüsch/Hecken mit überwiegend gebietsfremden Arten
- Versiegelung, Überbauung und bauzeitliche Inanspruchnahme von Einzelbäumen/Baumreihen/Baumgruppen unterschiedlicher Artenzusammensetzung und Ausprägung
- Versiegelung, Überbauung und bauzeitliche Inanspruchnahme von mäßig artenreichen Säumen und Staudenfluren unterschiedlicher Standorte
- Versiegelung von Verkehrswegebegleitgrün
- Bauzeitliche Inanspruchnahme von Streuobstbeständen unterschiedlicher Ausprägung

- Bauzeitliche Inanspruchnahme von extensiv genutztem Grünland.

Eine ins Detail gehende Auflistung der unvermeidbaren Beeinträchtigungen findet sich in auf S. 34 f. der Unterlage 9.1; hierauf wird Bezug genommen. Dort spiegelt sich zwar noch die teilweise unzutreffende Zuordnung von Biotoptypen entlang der GVS Brodswinden – Winterschneidbach wider, die bereits unter C. 2.3.6.3.3 dargelegt wurde. Eine Änderung der in Bezug genommenen Auflistung ist gleichwohl mit Blick darauf, dass die Folgen dieser unzutreffenden Darstellungen im Rahmen dieses Beschlusses ohne eine Änderung der planlichen Darstellung bewältigt werden können, und diese unzutreffenden Darstellungen zudem keine entscheidende Auswirkung auf die Bewertung des Vorhabens haben, ausnahmsweise verzichtbar.

2.3.6.3.6 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die vom vorhabensbedingten Eingriff ausgehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen müssen – wie unter C. 2.3.6.3.1 bereits dargelegt – durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen oder ersetzt werden (§ 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG), wobei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen seit der Novellierung des BNatSchG zum 01.03.2010 grundsätzlich gleichrangig nebeneinander stehen. Der Umstand, dass der räumliche Bezug zum Eingriffsort bei Ersatzmaßnahmen lockerer sein kann als bei Ausgleichsmaßnahmen, erweitert zugunsten der Planfeststellungsbehörde den örtlichen Bereich, in dem Ersatzmaßnahmen festgesetzt werden können. Dies stellt aber nicht in Frage, dass Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde sich eine möglichst eingriffsnaher Kompensation zum Ziel setzen dürfen (BVerwG, Urteil vom 22.11.2016, NVwZ 2017, 627 Rn. 22). Die Pflicht zu möglichen Kompensationsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts striktes Recht (siehe etwa Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565, und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41). Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG statt (spezifische naturschutzrechtliche Abwägung), wenn die mit einem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen i. S. d. § 15 Abs. 2 BNatSchG sind in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Der Unterhaltungszeitraum ist durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen (§ 15 Abs. 4 Sätze 1 und 2 BNatSchG und § 10 Abs. 1 Sätze 1 und 2 BayKompV). Nach § 10 Abs. 1 Satz 3 BayKompV sind dabei Festlegungen zu treffen für den Zeitraum der Maßnahmen zur Herstellung und Erreichung des Entwicklungsziels (Herstellungs- und Entwicklungspflege) sowie den Zeitraum zur Aufrechterhaltung des Entwicklungsziels (Unterhaltungspflege). Da dem Maßnahmenblatt betreffend die Maßnahme 4A, das in Nr. 5.4 der Unterlage 9.1 zu finden ist, die notwendigen Unterhaltungs- und Pflegezeiträume hinreichend zu entnehmen sind, wird im Rahmen der Nebenbestimmung A. 3.3.2 hierauf Bezug genommen.

Der notwendige Zugriff auf die Maßnahmenflächen wird entsprechend § 11 BayKompV in ausreichender Weise abgesichert. Die Maßnahme 4A soll zwar auf dem Grundstück eines Dritten – der Bayerischen Staatsforsten AöR – durchgeführt werden, so dass die Maßnahme gemäß § 11 Abs. 2 Satz 1 BayKompV an sich nach Maßgabe des Zivilrechts dinglich zu sichern wäre. Nach Satz 2 der genannten Vorschrift gilt diese Verpflichtung aber dann nicht, wenn es sich bei dem Dritten um einen staatlichen oder kommunalen Träger handelt oder Verpflichtungen über eine Vereinbarung nach § 9 Abs. 5 gesichert werden. Auf Grund dessen ist vorliegend keine dingliche Sicherung der Maßnahme 4A nötig. Bei der Bayerischen Staatsforsten AöR handelt es sich um eine öffentlich-rechtlich verfasste Körperschaft (vgl. Art. 2 Abs. 1 StFoG); hier kann nach der amtlichen Begründung zu § 11 BayKompV

generell von der Einhaltung entsprechender Verpflichtungen ausgegangen werden kann. Mit Blick darauf sowie auf den Umstand, dass die Vorhabensträgerin mit den Bayerischen Staatsforsten eine schuldrechtliche Vereinbarung abschließt (vgl. S. 27 der Unterlage 9.1), ist die Durchführung der Maßnahme 4A im Ergebnis ausreichend abgesichert.

Lediglich der Vollständigkeit halber darf darauf hingewiesen werden, dass allein der Umstand, dass die Bayerische Staatsforsten AöR als gewerblicher Ökokontobetreiber staatlich anerkannt wurde (siehe dazu https://www.lfu.bayern.de/natur/oeffka_eko/oekokonto/oektobetreiber/index.htm), die zivilrechtliche Sicherung von Maßnahmen nicht in jedem Fall entbehrlich machen würde. Zwar können Ökokontobetreiber grundsätzlich als Einrichtungen angesehen werden, die im Sinne von § 9 Abs. 5 Satz 1 BayKompV hinsichtlich Leistungsfähigkeit, fachlicher Qualifikation und Zuverlässigkeit ausreichend Gewähr für die Planung und Durchführung von dieser Vorschrift unterfallenden Maßnahmen bieten (siehe Nr. 3.2.1 der Vollzugshinweise zur Produktionsintegrierten Kompensation gemäß Bayerischer Kompensationsverordnung (BayKompV), Stand 28.10.2014). Doch aus dem Wortlaut von § 9 Abs. 5 Satz 1 BayKompV ergibt sich (dies wird auch durch Nr. 3.2.1 der genannten Vollzugshinweise bestätigt wird), dass die durch diese Vorschrift geschaffene Erleichterung (die sog. institutionelle Sicherung) nur für produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen, die auf wechselnden Flächen durchgeführt werden, gilt. Die amtliche Begründung zu § 9 Abs. 5 BayKompV bestätigt diesen beschränkten Anwendungsbereich der institutionellen Sicherung. Sie betont die naturschutzfachliche Notwendigkeit, bestimmte Maßnahmen auf wechselnden Flächen durchführen zu müssen, und zeigt das daraus entstehende Problem auf, dass Eingriffsverursacher häufig keinen Zugriff auf solche wechselnden Flächen haben. Um dem erhöhten Aufwand an Planung für die Umsetzung bei wechselnden Flächen („rotierende Kompensation“), der Betreuung der Bewirtschafter, der Sicherung der Flächen sowie der Kontrolle der Umsetzung der Maßnahmen Rechnung zu tragen, soll die Möglichkeit eröffnet werden, Maßnahmen durch einen leistungsstarken, zuverlässigen und fachlich qualifizierten Maßnahmenträger umsetzen zu lassen.

Die planfestgestellten Unterlagen sehen außerdem vor, die Maßnahme 4A unbefristet zu unterhalten (siehe S. 27 der Unterlage 9.1). Damit wird (auch) der Verpflichtung Rechnung getragen, die sich aus § 10 Abs. 1 Satz 5 BayKompV ergibt. Danach müssen die für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlichen Flächen zur Verfügung stehen, solange der Eingriff wirkt. Da das Straßenbauvorhaben u. a. auch zu einer dauerhaften Überbauung/Versiegelung der Eingriffsfläche und dauerhaftem Verlust ökologischer Strukturen führt und der damit verbundene Eingriff fort dauert, solange die daraus resultierenden Beeinträchtigungen bestehen, wäre eine zeitlich beschränkte Zurverfügungstellung der vorgesehenen Maßnahmenflächen nicht ausreichend.

2.3.6.3.7 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, NZV 2001, 226, 229). Ausgehend von der Konfliktsituation bzw. Eingriffssituation ist eine Beurteilung der Ausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen vorzunehmen. Die Prüfung und Beurteilung der Ausgleichbarkeit erfolgt auf der Grundlage der Wertigkeit/Wiederherstellbarkeit der beeinträchtigten Flächen und Funktionen, wobei als Wertmaßstab bzw. Indikator Art und Größe der betroffenen Grundfläche herangezogen werden, mit denen die Funktionen verbunden sind. 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.

Basierend auf den Erhebungen der Vorhabensträgerin, die insbesondere auch in die landschaftspflegerische Begleitplanung eingeflossen sind, 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 Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen zu treffen. Auf S. 34 f. der Unterlage 9.1 wird insoweit im Einzelnen Bezug genommen. Dort wird der Eingriff in einzelne Beeinträchtigungen für die jeweiligen Elemente des Naturhaushalts unterteilt und dabei kurz beschrieben. Dem folgt die Angabe der jeweils beeinträchtigten Fläche, die aus dem Eingriff in den Naturhaushalt resultiert. Gleicht man die dort im Detail aufgeführten Biotop-/Nutzungstypen unter Berücksichtigung der bereits unter C. 2.3.6.3.3 dargestellten teilweisen unzutreffenden Zuordnung von Biotoptypen mit der aktuell geltenden Biotopwertliste zur Anwendung der Bayerischen Kompensationsverordnung (Stand 28.02.2014) (<https://www.stmuv.bayern.de/themen/naturschutz/eingriffe/doc/biotopwertliste.pdf>) ab, so ist festzustellen, dass mehrere Biotop-/Nutzungstypen eingriffsbetroffen sind, die entsprechend der Tabelle auf S. 9 oben der Biotopwertliste nur gering/schwer (langfristig) wiederherstellbar (Entwicklungsdauer 26-79 Jahre = Wertstufe 4) bzw. nur äußerst bis sehr gering/nicht bis schwer (langfristig) wiederherstellbar (Entwicklungsdauer mindestens 80 Jahre = Wertstufe 5) sind. Dies betrifft folgende Biotop-/Nutzungstypen:

- Strukturreiche Nadelholzforste mittlerer Ausprägung (Biotoptyp N722)
- Einzelbäume/Baumreihen/Baumgruppen mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten mittlerer Ausprägung (Biotoptyp B312)
- Streuobstbestände mittlerer bis alter Ausbildung im Komplex mit intensiv bis extensiv genutztem Grünland (Biotoptyp B432).

Die Bayerische Kompensationsverordnung geht allgemein davon aus, dass Beeinträchtigungen in zeitlicher Hinsicht dann ausgleichbar sind, wenn sich die Funktionen des jeweiligen Schutzguts, die durch den Eingriff erheblich beeinträchtigt wurden, innerhalb eines Zeitraums von 25 Jahren wieder zur vollen Qualität, wie sie vor dem Eingriff ausgeprägt war, entwickeln lassen (S. 14 der amtlichen Begründung zur BayKompV). Mit Blick darauf sind die Beeinträchtigungen der genannten Biotop-/Nutzungstypen, die mit dem Vorhaben verbunden sind, als nicht ausgleichbar in diesem Sinne einzustufen. Der Umfang und die Intensität der einzelnen Beeinträchtigungen, die diese Biotop-/Nutzungstypen vorhabensbedingt ausgesetzt sind, ist auf S. 34 f. der Unterlage 9.1 detailliert aufgelistet; hierauf wird an dieser Stelle nochmals verwiesen. Ergänzend ist mit Blick auf die bereits unter C. 2.3.6.3.3 dargestellte teilweise unzutreffende Zuordnung von Biotoptypen darauf hinzuweisen, dass sich die bauzeitliche Betroffenheit des Biotop-/Nutzungstyps N722 etwas anders darstellt als aus der Unterlage 9.1 ersichtlich. Die zeitweilige Inanspruchnahme von Flächen dieses Typs fällt insgesamt um 181 m² größer aus als nach den Planunterlagen. Aus den Unterlagen ergibt sich gleichzeitig aber auch, dass die nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen zumindest ersetzbar sind. Beeinträchtigungen, die durch Maßnahmen der Naturalkompensation nicht wiedergutzumachen sind, sind mit dem Vorhaben nicht verbunden.

Neben dem Naturhaushalt ist auch 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 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; gegenüber dem Ausgangszustand sind 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 (vgl. OVG Münster, Urteil vom 30.06.1999, NuR 2000, 173 m. w. N.).

Der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes dienen vorliegend die Gestaltungsmaßnahmen 5G und 6G auf Straßenbegleitflächen, die die Anpflanzung von Hecken- und Gebüschriegeln sowie Einzelbäumen beidseits entlang der A 6 im Vorhabensbereich (als „Ersatz“ für die zur Bauabwicklung zu beseitigenden Autobahn begleitenden Gehölze) sowie das Ansäen von Landschaftsrasen auf Autobahnnebenflächen beinhalten. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die entsprechenden Maßnahmenblätter in Nr. 5.4 der Unterlage 9.1 sowie den landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (Unterlage 9.3) Bezug genommen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der vorhabensbedingte Gesamteingriff in Natur und Landschaft zu einem erheblichen Teil ausgleichbar ist. Soweit der Gesamteingriff in einem gewissen Maß nicht im dargestellten Sinn auszugleichen ist, kann er im Wege des Ersatzes dennoch vollumfänglich gleichwertig kompensiert werden.

2.3.6.3.8 Ermittlung des Kompensationsbedarfs und -umfangs

Die Ermittlung des Kompensationsbedarfs und -umfangs erfolgt nach den Vorgaben der BayKompV. Der Kompensationsbedarf ergibt sich unter Berücksichtigung der zu treffenden Vermeidungsmaßnahmen aus einem wertenden Vergleich der Natur und Landschaft vor und nach dem Eingriff (§ 7 Abs. 1 BayKompV).

Zur Ermittlung der Auswirkungen des Eingriffs sind die zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbilds durch den Eingriff zu ermitteln und zu bewerten, wobei sich die Erheblichkeit der Beeinträchtigungen aus den Funktionsausprägungen der einzelnen hier zu betrachtenden Schutzgüter sowie der Stärke, Dauer und Reichweite (Intensität) der bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen des Vorhabens ergibt (§ 5 Abs. 1 und 2 BayKompV). Für das Schutzgut Arten und Lebensräume wird die Intensität vorhabensbezogener Beeinträchtigungen unter zwei Blickwinkeln bewertet. Die Beeinträchtigung flächenbezogen bewertbarer Merkmale und Ausprägungen erfolgt nach Anlage 3.1 Spalte 3 der BayKompV, die Beeinträchtigung nicht flächenbezogen bewertbarer Merkmale und Ausprägungen geschieht verbal argumentativ. Die Beeinträchtigung aller weiteren Schutzgüter nach § 4 Abs. 1 BayKompV (Boden, Wasser, Klima und Luft sowie Landschaftsbild) wird verbal argumentativ bewertet (§ 5 Abs. 3 BayKompV).

Der Kompensationsumfang landschaftspflegerischer Maßnahmen für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzgutes Arten und Lebensräume wird gemäß Anlage 3.2 der BayKompV ermittelt. Der in Wertpunkten ermittelte Kompensationsumfang dieses Schutzgutes muss dem in Wertpunkten er-

mittelten Kompensationsbedarf entsprechen (§ 8 Abs. 1 BayKompV). Der ergänzend erforderliche Kompensationsumfang für nicht flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume sowie für die weiteren Schutzgüter nach § 4 Abs. 1 BayKompV wird verbal argumentativ bestimmt. Er ist bei der Bemessung des gesamten Kompensationsumfangs zu berücksichtigen und im Hinblick auf die jeweiligen Funktionen darzulegen (§ 8 Abs. 2 BayKompV).

Die im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung angewandte Methodik entspricht diesen Maßgaben (siehe dazu insbesondere Nr. 5.5 der Unterlage 9.1) und begegnet auch sonst keinen Bedenken. Auch die höhere Naturschutzbehörde hat diesbzgl. keine Einwände geäußert, sondern vielmehr bestätigt, dass die landschaftspflegerische Begleitplanung die Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Landschaft sachgerecht darstellt; lediglich hinsichtlich einzelner Bestandsbewertungen betreffend das Umfeld der GVS Brodswinden – Winterschneidbach hat sie, wie unter C. 2.3.6.3.3 bereits dargestellt, eine teilweise unzutreffende Einstufung in der landschaftspflegerischen Begleitplanung festgestellt, deren Folgen aber ohne weiteres im Rahmen dieses Beschlusses zu bewältigen sind.

Für das gegenständliche Vorhaben besteht danach für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume in der Summe ein Kompensationsbedarf von 66.711 Wertpunkten (siehe etwa S. 35 der Unterlage 9.1), der bedingt durch die erwähnten, teilweise unzutreffenden Bewertungen des Bestandes im Umfeld der GVS Brodswinden – Winterschneidbach um in der Summe um 85 Wertpunkte zu kürzen ist. Dementsprechend wurde der Vorhabensträgerin unter A. 3.3.2 (auch) aufgegeben, die Kompensationsmaßnahme 4A, die insgesamt 66.711 Wertpunkte erbringt (siehe S. 38 der Unterlage 9.1), in entsprechendem Umfang zu verringern; sie deckt damit dennoch den rechnerischen Kompensationsbedarf vollumfänglich ab. Für nicht flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen dieses Schutzgutes sind keine darüber hinausgehenden kompensatorischen Maßnahmen notwendig. Diesbzgl. wird auf S. 32 f. der Unterlage 9.1 Bezug genommen. Aus der dortigen Tabelle ergibt sich, dass neben der Maßnahme 4A, die auf S. 32 der Biotopfunktion zugeordnet wird, keine weiteren Kompensationsmaßnahmen erforderlich werden (vgl. die in der Spalte „zugeordnete Maßnahmenkomplexe/Einzelmaßnahmen“ betreffend die Habitatfunktion ausschließlich aufgeführten Vermeidungsmaßnahmen sowie die Einträge in dieser Spalte auf S. 33).

Darauf hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang, dass hier der in § 7 Abs. 3 BayKompV genannte Regelfall gegeben ist, dass die Funktionen der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima und Luft durch die Kompensationsmaßnahmen für das Schutzgut Arten und Lebensräume abgedeckt werden; auch dies ergibt sich aus der Tabelle auf S. 32 f. der Unterlage 9.1 (siehe insbesondere S. 33).

Die höhere Naturschutzbehörde hat sich mit landschaftspflegerischen Begleitplanung im Wesentlichen einverstanden gezeigt. Soweit sie Änderungsbedarf an der Planung gesehen hat, hat sich dieser durch die Nebenbestimmungen A. 3.3.1 (betreffend die Höhe der Ersatzleiteinrichtungen im Rahmen der Maßnahme 3V) und A. 3.3.3 (betreffend die zeitnahe Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahme 4A sowie deren Umfang) bzw. anderweitig im Laufe des Planfeststellungsverfahrens erledigt. Letzteres betrifft u. a. die Darstellung des Kompensationsumfangs der Maßnahme 4A. Insoweit hat die Vorhabensträgerin in Reaktion auf die diesbzgl. Stellungnahme der höheren Naturschutzbehörde ihr entsprechende weitergehende Unterlagen übermittelt; eine detaillierte Darlegung des mit der Maßnahme verbundenen Kompensationsumfangs wurde auch der Planfeststellungsbehörde vorgelegt. Mit Blick darauf hat die höhere Naturschutzbehörde in der Folge nicht mehr an ihrer Forderung festgehalten, den landschaftspflegerischen

Begleitplan um weitere Angaben bzw. Darstellungen bzgl. der Maßnahme 4A zu ergänzen. Der Hinweis, die Kompensationsberechnung könne mit der aktuellen Darstellung des Kompensationsumfanges nicht nachvollzogen werden, hat sich mit der erwähnten detaillierten Darlegung des Kompensationsumfanges ebenso erledigt. Auf den Hinweis der höheren Naturschutzbehörde, die Baustelleneinrichtungen seien nicht im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan dargestellt und deshalb dort zu ergänzen, hat die Vorhabensträgerin zutreffend darauf hingewiesen, dass die vorgesehenen Baufeldgrenzen in der Unterlage 9.3 durch eine schwarz gestrichelte Signatur dargestellt sind, die auch die geplanten Baustelleneinrichtungsflächen umfassen. Die höhere Naturschutzbehörde hat daraufhin von ihrem diesbzgl. Ansinnen Abstand genommen. Soweit sie außerdem darauf hinweist, dass in der Tabelle 1 der Unterlage 9.1 noch aufgeführt sei, dass mit Stand 12/2019 festgestellt worden sei, es seien im Ökoflächenkataster keine Flächen des Untersuchungsgebiets dort verzeichnet, und dies habe sich zwischenzeitlich geändert, da eine kleine Fläche von 0,01 ha nun im Untersuchungsgebiet liege, hat die Vorhabensträgerin hervorgehoben, dass die neu ins Kataster aufgenommene Fläche einen ausreichend großen Abstand zum Baufeld aufweist, um eine vorhabensbedingte Beeinträchtigung ausschließen zu können. Die höhere Naturschutzbehörde hat sich mit dieser Darlegung ausdrücklich einverstanden gezeigt.

2.3.6.3.9 Beschreibung, Lage, Umfang und Ausführung der Kompensationsmaßnahme

Die plangegenständliche Kompensationsmaßnahme 4 A wird im landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (Unterlage 9.3) sowie im zugehörigen Maßnahmenblatt in Nr. 5.4 der Unterlage 9.1 im Einzelnen beschrieben und dargestellt. In der Unterlage 9.3 findet sich eine zeichnerische Darstellung der Maßnahme, aus der ihre genaue Lage sowie ihre räumliche Abgrenzung ersichtlich ist. Im Anhang 1 zur Unterlage 9.1 ist außerdem die großräumige Lage der Maßnahme auf einer Übersichtskarte dargestellt. Auf die genannten Unterlagen wird Bezug genommen. Die Maßnahme 4A (Ökokontofläche Krähenschanze) beinhaltet danach im Wesentlichen die Entwicklung von artenreichem Extensivgrünland auf ca. 0,74 ha derzeit intensiv bewirtschafteten Ackerflächen auf dem Grundstück Fl.-Nr. 476, Gemarkung Worzeldorf (Stadt Nürnberg). Sie erbringt insgesamt 66.711 Wertpunkte, wobei der Umfang der Maßnahme – wie dargelegt – um 85 Wertpunkte zu verringern ist.

Die Maßnahme 4A steht im Einklang mit den – auch vom Bayerischen Bauernverband thematisierten – Vorgaben von § 15 Abs. 3 BNatSchG. Für die Inanspruchnahme land- oder forstwirtschaftlich genutzter Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen enthält diese Vorschrift ein ausdrückliches Rücksichtnahmegebot (Satz 1) sowie einen besonderen Prüfauftrag (Satz 2). Das Rücksichtnahmegebot bezieht sich dabei auf "agrarstrukturelle Belange". Diese werden in der Norm nicht definiert, sondern lediglich beispielhaft dahin konkretisiert, dass insbesondere für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen sind. Nach § 9 Abs. 1 Satz 1 BayKompV sind agrarstrukturelle Belange in diesem Sinn betroffen, wenn die Gesamtheit der Ausstattung, Verfügbarkeit und Qualität von Arbeit, Boden und Kapital (Produktionsfaktoren) sowie der Produktions- und Arbeitsbedingungen und damit der Produktionskapazität und Produktivität in einem Agrarraum erheblich beeinflusst oder verändert werden. § 9 Abs. 2 BayKompV konkretisiert § 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG weiterhin dahingehend, dass unter „für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden“ im regionalen Vergleich überdurchschnittlich ertragreiche Böden zu verstehen sind, die nicht nach § 9 Abs. 3 Satz 1 Nrn. 1 und 2 vorrangig für Kompensationsmaßnahmen herangezogen werden sollen. Maßgeblich ist dabei das Gebiet des durch die Kompensationsmaßnahmen räumlich betroffenen Landkreises. Die Ertragskraft bestimmt sich nach dem jeweiligen Durchschnittswert der

Acker- und Grünlandzahlen eines Landkreises gemäß dem Bodenschätzungsgesetz. Die Durchschnittswerte der Acker- und Grünlandzahlen für die einzelnen bayerischen Landkreise sind in der Anlage der „Vollzugshinweise zur Anwendung der Acker- und Grünlandzahlen gemäß § 9 Abs. 2 Bayerische Kompensationsverordnung (BayKompV)“ (Stand: 16. Oktober 2014) aufgelistet (https://www.stmuv.bayern.de/themen/naturschutz/eingriffe/doc/vollzugshinweise_acker_gruenlandzahlen_baykompv.pdf). Das Rücksichtnahmegebot bezieht sich damit von vornherein nur auf die aus land- oder forstwirtschaftlicher Sicht besonders hochwertigen und gerade nicht auf sämtliche Flächen, die von Land- oder Forstwirten tatsächlich bewirtschaftet werden (Gellermann in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand September 2021, § 15 BNatSchG Rn. 34).

Für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden sind danach vorliegend nicht betroffen. Die Maßnahme 4A wird auf einer Ökokontofläche der Bayerischen Staatsforsten umgesetzt (vgl. z. B. S. 37 der Unterlage 9.1). Damit wird auch dem Anliegen des Bayerischen Bauerverbands hinreichend Rechnung getragen, vorrangig Ökokonten des Vorhabensträgers sowie der angrenzenden Kommunen für den naturschutzrechtlichen Ausgleich zu nutzen. Maßnahmen auf Ökokontoflächen sind gemäß § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 BayKompV vorrangig zu verwirklichen, um möglichst zu vermeiden, dass land- oder forstwirtschaftlich genutzte Flächen aus der Nutzung genommen werden. Die Inanspruchnahme von Ökokontoflächen stellt damit schon nach dem Wortlaut des § 9 Abs. 2 Satz 1 BayKompV keine Nutzung von für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeigneter Böden dar (siehe auch Nr. 1.2 a. E. der schon erwähnten „Vollzugshinweise zur Anwendung der Acker- und Grünlandzahlen gemäß § 9 Abs. 2 Bayerische Kompensationsverordnung (BayKompV)“). Davon abgesehen sind von der Maßnahme auch keine i. S. v. § 9 Abs. 2 Satz 1 BayKompV im regionalen Vergleich überdurchschnittlich ertragreichen Böden betroffen. Die Ackerzahl der betroffenen Fläche liegt nach den Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde bei 29 und damit deutlich unterhalb des Durchschnittswerts der Ackerzahlen im Stadtgebiet Nürnberg, die bei 40 liegt (siehe Nr. 1.2 „Vollzugshinweise zur Anwendung der Acker- und Grünlandzahlen gemäß § 9 Abs. 2 Bayerische Kompensationsverordnung (BayKompV)“ zu dieser Vergleichsmethodik).

Auch die nach § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG vorrangige Prüfung, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der landwirtschaftlichen Nutzung genommen werden, ergibt keine Notwendigkeit zur Veränderung des planfestgestellten Kompensationskonzeptes. Im Rahmen der Maßnahme 4A ist nach dem entsprechenden Maßnahmenblatt in Nr. 5.4 der Unterlage 9.1 weiterhin (in gewissem Umfang) eine landwirtschaftliche Nutzung der Maßnahmenfläche möglich; dem Wunsch des Bayerischen Bauernverbandes, möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der landwirtschaftlichen Nutzung genommen werden, wird damit (auch) Rechnung getragen. Nach den im Maßnahmenblatt gegebenen Hinweisen zur Pflege und Unterhaltung ist eine ein- bis zweimalige Mahd ab dem 1. Juli eines jeden Jahres zulässig bzw. sogar geboten; daneben ist u. a. auch eine Erhaltungsdüngung mit Festmist auch in Zukunft zulässig. Nach § 9 Abs. 3 Satz 2 BayKompV i. V. m. deren Anlage 4.1, dort bei „feuchte bis frische Offenlandstandorte“, stellt die Entwicklung von Extensivgrünland in der vorgesehenen Art und Weise zudem eine geeignete produktionsintegrierte Pflege- und Bewirtschaftungsmaßnahmen dar; die Ausführung einer solchen Maßnahme führt nach § 9 Abs. 4 Satz 5 BayKompV nicht zu einer Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen im Sinn von § 15 Abs. 3 BNatSchG. Dem Wunsch des Bayerischen Bauernverbandes, die Möglichkeit der Nutzung von PIK sollte statt dem

endgültigen Entzug von landwirtschaftlichen Nutzflächen in die Planungen mit einbezogen werden, ist damit auch Rechnung getragen. Die Fläche, auf der die Maßnahme 4A zur Ausführung gelangt, befindet sich überdies in der Hand der Bayerischen Staatsforsten, einer Anstalt des öffentlichen Rechts. Dem Anliegen des Bayerischen Bauerverbands, vorrangig Flächen der öffentlichen Hand für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen heranzuziehen, ist dem ebenso Genüge getan.

Neben der genannten Kompensationsmaßnahme werden nach der festgestellten Planung auch Gestaltungsmaßnahmen (Maßnahmen 5G und 6G) auf Straßennebenflächen zur Wiederherstellung bzw. Neugestaltung des Landschaftsbildes durchgeführt (siehe dazu die entsprechenden Maßnahmenblätter in Nr. 5.4 der Unterlage 9.1 sowie die Darstellungen in Unterlage 9.3).

Für das Sachgebiet 60 der Regierung (Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft) ist es nicht nachvollziehbar, dass für einen fast identischen Neubau einer bestehenden Brücke ein erheblicher Anteil an naturschutzrechtlicher Kompensation dauerhaft zu leisten sei und die temporären Eingriffe an dem Brückenbauwerk, für Lagerflächen und an der GVS zwischen Winterschneidbach und Brodswinden teilweise wie bei einer dauerhaften Vollversiegelung auszugleichen seien. Es sei eine möglichst flächenverbrauchsschonende Planung zu fordern, denn der Verlust an landwirtschaftlichen Flächen schwäche die Leistungsfähigkeit und Entwicklungsmöglichkeiten der betroffenen Betriebe. Um den Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen so gering wie möglich zu halten und um dem Gebot des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden nachzukommen, schlägt das Sachgebiet 60 vor, zu prüfen, ob es neben Minimierungs- noch mögliche multifunktionale Ausgleichs-, Entsiegelungs-, sonstigen Rückbau- oder Aufwertungsmaßnahmen auf bereits vorhandenen Biotopflächen gibt, bevor erneut Flächen aus der landwirtschaftlichen Produktion fallen müssten.

Die Notwendigkeit von über die Bauzeit hinauswirkenden Kompensationsmaßnahmen ergibt sich unmittelbar aus den Regelungen der BayKompV. Nach § 5 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 BayKompV i. V. m. deren Anlage 3.1 Spalte 3 werden die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen nach der Intensität der vorhabensbezogenen Wirkungen verschiedenen Beeinträchtigungsfaktoren zugeordnet (1 / 0,7 / 0,4 / 0). Nach den zur Konkretisierung der Vorgaben der BayKompV herausgegebenen Vollzugshinweisen zur Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) vom 07.08.2013 für den staatlichen Straßenbau – Vollzugshinweise Straßenbau – ist der Beeinträchtigungsfaktor für die vorübergehende Überbauung/Inanspruchnahme von Flächen während der Bauzeit von Biotop-/Nutzungstypen mit einem Gesamtwert von mindestens vier Wertpunkten (nur) mit 0,4 anzusetzen, sofern der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt wird bzw. die Entwicklungsvoraussetzungen hin zu diesem Zustand geschaffen werden (siehe Nr. 4 der Vollzugshinweise Straßenbau zu § 5 Abs. 3 BayKompV). Für die insoweit entstehenden Beeinträchtigungen ist sodann in entsprechendem Umfang Kompensation zu leisten. Bei Flächen mit einem Biotopwert von weniger als vier Wertpunkten wird eine temporäre Beeinträchtigung regelmäßig mit dem Faktor 0 bewertet; Kompensationsmaßnahmen sind in diesen Fällen nicht notwendig. Die Kompensationspflicht wird, soweit sie grundsätzlich besteht, von der BayKompV nicht deshalb eingeschränkt, weil die betreffenden Eingriffswirkungen nur für einen relativ kurzen Zeitraum entstehen. Sie sieht insoweit insbesondere keine nur kurzzeitige Bereitstellung von Kompensationsflächen vor; aus den Vollzugshinweisen Straßenbau ergibt sich nichts Anderes. Die Forderung, Kompensationsmaßnahmen für temporäre Eingriffe nicht dauerhaft zur Verfügung zu stellen, sondern zeitlich zu begrenzen, ist deshalb zurückzuweisen. Der Verweis auf das Ziel der Bayerischen Staatsregierung, den Flächenverbrauch im Freistaat deutlich und dauerhaft zu senken, ist in diesem Zusammenhang mit Blick auf die dargestellte Rechtslage unbehelflich.

Darüber hinaus darf auch nicht übersehen werden, dass das gegenständliche Vorhaben neben der zeitweiligen Inanspruchnahme von Flächen auch die Versiegelung bzw. dauerhafte Überbauung von Arealen im Umfang von insgesamt 2,11 ha beinhaltet; hierdurch sind teilweise auch ökologisch höherwertige Flächen betroffen (vgl. S. 34 f. der Unterlage 9.1). Bzgl. der Versiegelung/Überbauung von Flächen ist entsprechend Nrn. 1 und 2 der Vollzugshinweise Straßenbau zu § 5 Abs. 3 BayKompV ein Beeinträchtigungsfaktor von 1 (Versiegelung, Überbauung Biotop-/Nutzungstyp mit einem Gesamtwert von mindestens elf Wertpunkten) bzw. 0,7 (Überbauung Biotop-/Nutzungstyp mit einem Gesamtwert von mindestens vier bis zehn Wertpunkten) in Ansatz zu bringen und ebenso eine entsprechende Kompensation zu leisten. Soweit das Sachgebiet 60 mit Blick auf § 15 Abs. 3 BNatSchG die Prüfung alternativer Maßnahmen fordert, darf auf die zuvor gemachten Ausführungen dazu, dass die festgestellte Planung den Maßgaben der genannten Vorschrift entspricht, Bezug genommen werden. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die Auflistung der in § 9 Abs. 3 Satz 1 BayKompV enumerativ aufgezählten alternativen Maßnahmen und Gebietskulissen für Maßnahmen keine Prüfungsreihenfolge vorgibt, sondern die dort genannten Maßnahmen bzw. Flächenkulissen gleichrangig nebeneinanderstehen (siehe die amtliche Begründung zu § 9 Abs. 3 BayKompV). Mit der Auswahl einer Ökokontofläche i. S. v. § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 BayKompV ist damit dem Prüfungsauftrag des § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG Genüge getan. Im Übrigen fällt die Fläche, auf der die Maßnahme 4 A durchgeführt wird, – wie schon dargelegt – durch die Maßnahmenumsetzung nicht aus der landwirtschaftlichen Nutzung heraus; die Maßnahme wird produktionsintegriert durchgeführt. Sie ist zudem auch nur so groß bemessen, dass gerade so eine vollständige Kompensation der vorhabensbedingten Eingriffe bewerkstelligt werden kann (siehe S. 35 der Unterlage 9.1 einerseits und S. 38 der Unterlage auf der anderen Seite).

Einzelne Vorgaben für die konkrete Durch- und Ausführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere auch der Maßnahme 4A, können der Unterlage 9.1 entnommen werden. Daneben wurden zusätzliche Maßgaben in den Nebenbestimmungen unter A 3.3 angeordnet, um eine sachangemessene Kompensation/Maßnahmendurchführung zu gewährleisten. So wurde der Vorhabensträgerin aufgegeben, die Kompensationsmaßnahme 4A so bald wie möglich umzusetzen und die landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen ebenso baldmöglichst, spätestens jedoch zwei Jahre nach Beendigung der Straßenbauarbeiten (baulich) fertig zu stellen, um den zeitlichen Versatz zwischen Eingriff und Kompensation so gering wie möglich zu halten.

2.3.6.3.10 Funktion und Eignung der Kompensationsmaßnahmen

Die weiter oben genannten Vorgaben der BayKompV sind in erster Linie für die Bestimmung des notwendigen Umfangs von Kompensationsmaßnahmen maßgeblich. Deren Qualität, d. h. ihre Eignung, den Eingriff in adäquater Weise zu kompensieren, muss in einem gesonderten Schritt überprüft werden.

Die vorgesehene Kompensationsmaßnahme ist aus naturschutzfachlicher Sicht grundsätzlich geeignet, die mit dem gegenständlichen Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft funktional zu kompensieren. Die Maßnahme und die damit verbundenen Ziele sind in den Planunterlagen nachvollziehbar erläutert (insbesondere in der Unterlage 9.1). Auch die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Schluss, dass die Eignung der Kompensationsmaßnahme und das vorgesehene Kompensationskonzept – bei Beachtung der Nebenbestimmungen unter A 3.3 – in seiner Gesamtheit nicht zu beanstanden sind. Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang insbesondere, dass sich die geplante Maßnahme an den in Spalte 3 der Anlage 4.1 bzw. der Spalte 2 der Anlage 4.2 der BayKompV genannten Maßnahmen orientiert, welche nach § 8 Abs. 3 Satz 4 BayKompV grundsätzlich

geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen darstellen. Im Ergebnis werden alle gestörten Funktionen der erheblichen bzw. nachhaltigen Beeinträchtigungen kompensiert. Die höhere Naturschutzbehörde hat die naturschutzfachliche Eignung des landschaftspflegerischen Kompensationskonzeptes ebenso nicht in Zweifel gezogen, sondern bestätigt, dass dieses geeignete Kompensationsmaßnahmen aufzeigt.

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden durch die planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen ebenso kompensiert. Konkret erfolgt vorliegend eine landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes nach einem einheitlichen Konzept durch verschiedene optisch wirksame Maßnahmen (insbesondere Gestaltungsmaßnahmen), die zusammenwirken und sich gegenseitig ergänzen. Ziel der gestalterischen Maßnahmen ist in erster Linie, das Bauvorhaben optisch in den Landschaftsraum einzubinden und das Landschaftsbild durch geeignete landschaftstypische Strukturen und Maßnahmen landschaftsgerecht nezugestalten (vgl. die Maßnahmenblätter betreffend die Maßnahmen 5G und 6G in Nr. 5.4 der Unterlage 9.1). Die entstehenden Veränderungen durch Eingriffe in vorhandene Strukturen können dabei insbesondere durch die landschaftsgerechte Einbindung des neuen Brückenbauwerks in die umgebende Landschaft (z. B. durch geeignete Gehölzpflanzungen und die Neugestaltung von Straßenbegleitflächen in einer für den Naturraum typischen Weise) aufgefangen werden. Dies leisten die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen jedenfalls in ihrer Gesamtheit. Die wesentlichen Funktionen des optischen Beziehungsgefüges des vor Baubeginn vorzufindenden Zustandes werden mit Hilfe dieser Maßnahmen in größtmöglicher Annäherung fortgeführt; es verbleiben auf Dauer keine schwerwiegenden, nicht mehr landschaftsgerechten Veränderungen der Landschaft. Die höhere Naturschutzbehörde hat auch insoweit keine Bedenken gegen die landschaftspflegerische Begleitplanung erhoben.

Weder aus den im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen noch aus sonstigen Erkenntnissen ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde begründete Zweifel an der Wirksamkeit der mit diesem Planfeststellungsbeschluss unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen festgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen.

2.3.6.4 *Abwägung*

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die durch das Vorhaben beeinträchtigten Belange von Naturschutz und Landschaftspflege angesichts der von der Vorhabenträgerin geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen und bei Berücksichtigung der verfügbaren Nebenbestimmungen nicht in der Lage sind, die für die Planung sprechenden Argumente aufzuwiegen. Dabei wird nicht verkannt, dass das Straßenbauvorhaben einen durchaus schweren Eingriff in Natur und Landschaft mit sich bringt, dem im Rahmen der Abwägung ein ganz erhebliches Gewicht gegen das geplante Vorhaben zukommt.

Andererseits ist das landschaftspflegerische Konzept in seiner Gesamtheit geeignet, den Eingriff in Natur und Landschaft in vollem Umfang funktional zu kompensieren. Dadurch ist der Eingriff in Natur und Landschaft im Ergebnis auch naturschutzrechtlich zulässig.

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.

2.3.7 Gewässerschutz / Wasserwirtschaft

Dem Gewässerschutz ist sowohl im Hinblick auf Oberflächenwasser als auch auf das Grundwasser durch die gegenständliche Planung und die unter A. 3.2 und A. 4 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen Genüge getan.

2.3.7.1 Gewässerschutz

2.3.7.1.1 Oberflächengewässer

Nach der der festgestellten Planung wird die derzeitige Konzeption der Autobahnentwässerung im Vorhabensbereich im Wesentlichen beibehalten und an die durch das Vorhaben geänderten Verhältnisse angepasst. Die angepasste Autobahnentwässerung ist dabei nur als Übergangslösung konzipiert (siehe Nr. 1.2 der Unterlage 18.1) da mit Blick auf den vom Gesetzgeber festgestellten Bedarf für einen 6-streifigen Ausbau der A 6 im gegenständlichen Streckenabschnitt (siehe dazu bereits unter C. 2.3.2) ein solcher Ausbau in absehbarer Zeit zu erwarten ist. Im Rahmen eines derartigen Ausbaus wird üblicherweise die Streckenentwässerung grundlegend neu geordnet und an die aktuellen technischen Standards angepasst. Diese Vorgehensweise erscheint der Planfeststellungsbehörde als sachgerecht.

Oberirdische Gewässer sind gemäß § 27 Abs. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird und dass ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Oberirdische Gewässer, die nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, sind gemäß § 27 Abs. 2 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potentials und ihres chemischen Zustands vermieden wird und ein gutes ökologisches Potential und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Diese Verschlechterungsverbote und Verbesserungsgebote, die in Umsetzung von Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Ziff. i bis iii der Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmenrichtlinie – WRRL) in das Wasserhaushaltsgesetz aufgenommen wurden, sind keine bloßen Zielvorgaben für die Gewässerbewirtschaftung, sondern zwingende Vorgaben für die Zulassung von Vorhaben. Sie müssen deshalb bei der Zulassung eines Projekts – auch im Rahmen der Planfeststellung eines fernstraßenrechtlichen Vorhabens nach § 17 FStrG – strikt beachtet werden (vgl. EuGH, Urteil vom 01.07.2015, NVwZ 2015, 1041 Rn. 50 f.; BVerwG, Urteil vom 11.08.2016, DVBl. 2016, 1465 Rn. 160).

Nach der Rechtsprechung des EuGH liegt eine Verschlechterung des Zustands eines Oberflächenwasserkörpers im Sinne der WRRL – und mithin ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot – vor, sobald sich der Zustand mindestens einer Qualitätskomponente im Sinne des Anhangs V der Richtlinie um eine Klasse verschlechtert, auch wenn diese Verschlechterung nicht zu einer Verschlechterung der Einstufung des Oberflächenwasserkörpers insgesamt führt. Ist jedoch die betreffende Qualitätskomponente im Sinne von Anhang V bereits in der niedrigsten Klasse eingeordnet, stellt jede Verschlechterung dieser Komponente eine „Verschlechterung des Zustands“ eines Oberflächenwasserkörpers dar (EuGH, Urteil vom 01.07.2015, NVwZ 2015, 1041 Rn. 69 f.).

Das Verschlechterungsverbot gemäß § 27 Abs. 1 und 2 WHG erfasst nach dem Wortlaut der Vorschrift oberirdische Gewässer, d. h. das ständig oder zeitweilig in Betten fließende oder stehende oder aus Quellen wild abfließende Wasser (§ 3 Nr. 1 WHG). Räumliche Bezugsgröße für die Prüfung der Verschlechterung bzw. einer nachteiligen Veränderung ist ebenso wie für die Zustands-/Potenzialbewertung in-

des grundsätzlich der Oberflächenwasserkörper in seiner Gesamtheit. Lokal begrenzte Veränderungen sind daher nicht relevant, solange sie sich nicht auf den gesamten Wasserkörper oder andere Wasserkörper auswirken (BVerwG, Urteil vom 09.02.2017, NVwZ-Beilage 2017, 101 Rn. 506). Als kleinste Oberflächenwasserkörpertypen für Fließgewässer sieht Anlage 1 Nr. 2.1 Buchst. a der Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer vom 20.06.2016 (OGewV) solche mit einem Einzugsgebiet ab 10 km² vor. Für sog. Kleingewässer, die diese Voraussetzungen nicht erfüllen, kann dem Verschlechterungsverbot u. a. auch dadurch entsprochen werden, dass sie so bewirtschaftet werden, dass der relevante Oberflächenwasserkörper, mit dem sie unmittelbar oder mittelbar verbunden sind, die Bewirtschaftungsziele erreicht (BVerwG, Urteil vom 10.11.2016, NVwZ 2017, 1294 Rn. 104 f.). Gegen diese Vorgehensweise bestehen keine unionsrechtlichen Bedenken (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.11.2018, NVwZ 2019, 1202 Rn. 43 f.).

Bei der Verschlechterungsprüfung bzgl. des ökologischen Zustands eines Oberflächenwasserkörpers ist hydromorphologischen, chemischen und allgemein chemisch-physikalischen Qualitätskomponenten nur unterstützende Bedeutung beizumessen und Veränderungen dieser Komponenten sind daraufhin zu prüfen, ob sie sich auf die biologischen Qualitätskomponenten auswirken (BVerwG, Urteil vom 09.02.2017, NVwZ-Beilage 2017, 101 Rn. 496 ff.). Für eine Verschlechterung des chemischen Zustands eines Oberflächenwasserkörpers ist entscheidend, ob durch die Maßnahme mindestens eine Umweltqualitätsnorm im Sinne der Anlage 8 zur OGewV überschritten wird. Hat ein Schadstoff die Umweltqualitätsnorm bereits überschritten, ist jede weitere vorhabenbedingte Erhöhung der Schadstoffkonzentration eine unzulässige Verschlechterung (a. a. O. Rn 578). Eine nur rechnerisch ableitbare, gegebenenfalls minimale Konzentrationserhöhung ist für die Erfüllung des Verschlechterungsverbots allerdings ohne Bedeutung. Mit dem Erfordernis, dass nachweisbare Vorgänge nur dann rechtlich beachtlich sind, wenn sie im Tatsächlichen einen Niederschlag finden, werden keine auf einer Interessenabwägung beruhenden Erheblichkeitsschwellen angewandt, die nach der Rechtsprechung des EuGH nicht zulässig sind. Vielmehr wird durch den Bezug auf die Messbarkeit den durch die verfügbaren naturwissenschaftlichen Methoden bedingten Grenzen der empirischen Erkennbarkeit einer Veränderung Rechnung getragen (BVerwG, Urteil vom 04.06.2020 – 7 A 1.18 – juris Rn. 110).

Ob ein Vorhaben eine Verschlechterung des Zustands eines Wasserkörpers bewirken kann, beurteilt sich nach dem allgemeinen ordnungsrechtlichen Maßstab der hinreichenden Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts. Eine Verschlechterung muss daher nicht ausgeschlossen, aber auch nicht sicher zu erwarten sein (BVerwG, Urteil vom 09.02.2017, NVwZ-Beilage 2017, 101 Rn. 480).

Für einen Verstoß gegen das Verbesserungsgebot ist maßgeblich, ob die Folgewirkungen des Vorhabens mit hinreichender Wahrscheinlichkeit faktisch zu einer Vereitelung der Bewirtschaftungsziele führen (BVerwG a. a. O. Rn. 582).

Hervorzuheben ist, dass weder die Wasserrahmenrichtlinie noch das Wasserhaushaltsgesetz verlangen, dass bei der Vorhabenzulassung auch die kumulierenden Wirkungen anderer Vorhaben zu berücksichtigen sind. Für eine solche "Summationsbetrachtung" besteht im Genehmigungsverfahren auch weder eine Notwendigkeit noch könnte dieses Sachproblem auf der Zulassungsebene angemessen bewältigt werden. Vielmehr folgt aus der Vorrangstellung der wasserwirtschaftlichen Bewirtschaftungsplanung (§§ 82 ff. WHG), dass die vielfältigen aktuellen und zukünftigen (absehbaren) Gewässernutzungen in die Ziel- und Maßnahmenplanung einzustellen sind. Es unterliegt der fachkundigen Einschätzung des Plangebers und der Wasserbehörden, ob die Maßnahmen zur Zielerreichung selbst dann noch geeignet und ausreichend "dimensioniert" sind oder ggf. nachgesteuert werden müssen, wenn im Verlaufe des Bewirtschaftungszeitraums Gewässernutzungen

intensiviert werden oder neue Nutzungen bzw. Maßnahmen hinzutreten (BVerwG a. a. O. Rn. 594).

Von den dargestellten Maßstäben ausgehend genügt die gegenständliche Planung in Bezug auf Oberflächengewässer sowohl dem Verschlechterungsverbot als auch dem Verbesserungsgebot.

Der Graben zum Büchenbach und die Seitengräben der die A 6 kreuzenden Straßen und Wege, denen das im von der gegenständlichen Planung umfassten Bereich der A 6 anfallende Niederschlagswasser zugeleitet wird, sind keinem Flusswasserkörper zugeordnet. Es handelt sich um sog. Kleingewässer; das Wasser der Seitengräben sowie des Büchenbachs fließt erst nach längerer Strecke dem Flusswasserkörper 2_F017 „Fränkische Rezat von oberhalb Ansbach bis Zusammenfluss mit Schwäbischen Rezat“ zu (vgl. auch das mit Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz vom 25.01.2016 (AllMBl. 2016 S. 104) bekannt gegebenen Verzeichnis der Wasserkörper in Bayern). Sein ökologischer Zustand wird in der Bewirtschaftungsplanung als mäßig, sein chemischer Zustand als nicht gut eingestuft.

Mit dem plangegegenständlichen Vorhaben wird die Anzahl der für den allgemeinen Verkehr nutzbaren Fahrstreifen auf der A 6 nicht erhöht, die verkehrliche Kapazität der A 6 wird auch sonst nicht gesteigert. Eine vorhabensbedingte Zunahme der Verkehrsbelastung ist deshalb nicht in Rechnung zu stellen. Darüber hinaus ist im Rahmen des Vorhabens die Errichtung einer Sedimentationsanlage sowie der Bau eines Absperrschachts vorgesehen (siehe dazu noch unten unter C. 2.3.7.2). Durch die Sedimentationsanlage wird erstmals in dem an diese angeschlossenen Streckenbereich der A 6 das dort anfallende Autobahnabwasser vorgereinigt, bevor es an das nachfolgende Gewässer abgegeben wird. Die Sedimentationsanlage sowie der Absperrschacht machen es in Zukunft außerdem erstmals möglich zu verhindern, dass in den an diese beiden Anlagen angeschlossenen Entwässerungsabschnitten – etwa bei einem Unfall – ausgetretene wassergefährdende Stoffe oder verunreinigtes Straßenoberflächenwasser in die jeweiligen Vorflutgewässer gelangen kann. Mit Hilfe dieser Anlagen können solche Stoffe bzw. verunreinigtes Wasser vor Erreichen der Vorfluter aufgefangen und zurückgehalten werden. Da – wie dargelegt – die Zahl der vom Verkehr nutzbaren Fahrstreifen vorhabensbedingt nicht zunimmt, wird es infolge des Vorhabens auch nicht notwendig, die Tausalzausbringung im Rahmen des Winterdienstes gegenüber heute zu steigern, so dass auch eine Erhöhung der Chloridfracht im Straßenoberflächenwasser ohne nähere Betrachtung ausgeschlossen werden kann (vgl. dazu auch Nr. 5 der Unterlage 18.1), unabhängig davon, dass es sich beim Parameter Chlorid nach Nr. 3.2 der Anlage 3 zur OGewV lediglich um eine allgemeine physikalisch-chemische Qualitätskomponente handelt, der – wie bereits dargelegt – nur unterstützende Bedeutung bei der Verschlechterungsprüfung zukommt. D. h. eine nachteilige Beeinflussung dieses Parameters würde ohnehin nicht gleichsam automatisch zu einer Verschlechterung des Oberflächenwasserkörpers führen. Mit Blick darauf ist es offensichtlich, dass im Ergebnis eine Verschlechterung des Zustands des genannten Flusswasserkörpers infolge der vorgesehenen Straßenwasserableitung ausgeschlossen werden kann.

Hinsichtlich des chemischen Zustands des Flusswasserkörpers ist angesichts der vorstehenden Ausführungen ebenso nicht ersichtlich, dass die vorgesehene Straßenwassereinleitung messtechnisch erfassbare Auswirkungen haben könnte. Mit Blick auf den aktuellen chemischen Zustand des Wasserkörpers ist außerdem darauf hinzuweisen, dass Straßenabwasser kein Quecksilber enthält und deshalb auch keine Quecksilbereinträge in den betroffenen Oberflächenwasserkörper verursachen kann (BVerwG, Urteil vom 11.07.2019, NVwZ 2020, 788 Rn. 179).

Das Wasserwirtschaftsamt Ansbach hat ausdrücklich bestätigt, dass wegen der nur geringen Verkehrsflächenerweiterung, die mit dem Vorhaben verbunden ist, sowie der von der Planung umfassten Sedimentationsanlage und des in diese integrierten Absperrschachts nicht von einer Verschlechterung im Sinne der WRRL auszugehen ist.

In Anbetracht dessen, dass das Vorhaben keinen Eingriff in den Flusswasserkörper beinhaltet und auch die vorgesehene Straßenwassereinleitung keine nachteiligen Auswirkungen auf ihn zeitigt, sowie mit Blick auf die Größe des betroffenen Wasserkörpers insgesamt (er hat ein unmittelbares Einzugsgebiet von 189 km²), ist außerdem festzustellen, dass das Vorhaben keinen nachteiligen Einfluss auf die zukünftige Erreichung der Bewirtschaftungsziele haben wird. Folglich wird das Vorhaben auch dem sich aus der WRRL ergebenden Verbesserungsgebot gerecht.

Hinsichtlich der Einleitung von Straßenwasser in einen Graben zum Büchenbach und die Seitengräben der die A 6 kreuzenden Straßen und Wege wird ergänzend noch auf die Ausführungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis unter C. 2.3.7.2 verwiesen.

Festgesetzte oder vorläufig gesicherte Überschwemmungsgebiete gibt es im Umfeld des Vorhabens nicht (siehe Nr. 2.1 der Unterlage 18.1 sowie Nr. 2.3.9 der Anlage 1 zu Unterlage 1).

2.3.7.1.2 Grundwasser

Das Grundwasser ist gemäß § 47 Abs. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und chemischen Zustands vermieden, der Trend zum menschenverursachten Anstieg von Schadstoffkonzentrationen umgekehrt und ein guter mengenmäßiger Zustand erhalten oder erreicht wird. Diese Vorgaben wurden in Umsetzung von Art. 4 Abs. 1 Buchst. b der WRRL in das Wasserhaushaltsgesetz aufgenommen; auch sie sind keine bloßen Zielvorgaben für die Gewässerbewirtschaftung, sondern zwingende Vorgaben für die Zulassung von Vorhaben. Für die Beurteilung einer möglichen Verschlechterung eines Grundwasserkörpers gilt, dass von einer Verschlechterung des chemischen Zustands eines Grundwasserkörpers sowohl dann auszugehen ist, wenn mindestens eine der Qualitätsnormen oder einer der Schwellenwerte im Sinne von Art. 3 Abs. 1 der RL 2006/118/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12.12.2006 zum Schutz des Grundwassers vor Verschmutzung und Verschlechterung überschritten wird, als auch dann, wenn sich die Konzentration eines Schadstoffs, dessen Schwellenwert bereits überschritten ist, voraussichtlich erhöhen wird (EuGH, Urteil vom 28.05.2020 – C-535/18 – juris Rn. 91 ff), wobei die für das Grundwasser maßgeblichen Umweltqualitätsnormen in Anlage 2 zur Verordnung zum Schutz des Grundwassers (Grundwasserverordnung – GrwV) vom 09.11.2010 (BGBl. I S. 1513) zu finden sind.

Das gegenständliche Vorhaben kommt im Grenzbereich zweier Grundwasserkörper – des Grundwasserkörpers 2_G007 „Sandsteinkeuper – Heilsbrunn“ und des Grundwasserkörpers 1_G064 „Sandsteinkeuper – Gunzenhausen“ zu liegen. Der Grundwasserkörper 2_G007 wird in der Bewirtschaftungsplanung hinsichtlich seines chemischen Zustandes als schlecht eingestuft, der Grundwasserkörper 1_G064 als gut. In Bezug auf ihren mengenmäßigen Zustand werden beide Grundwasserkörper als gut eingestuft. Eine Versickerung von Straßenoberflächenwasser in das Grundwasser ist mit der vorliegenden Planung nicht über das Maß hinaus, das bereits heute stattfindet, verbunden; eine gezielte Versickerung ist nicht geplant. Insofern sind keine nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens ersichtlich. Nachdem auch während der Bauabwicklung keine in den Grundwasserbereich reichenden

Eingriffe in Rechnung zu stellen sind (siehe S. 22 der Unterlage 1) und eine bauzeitliche Wasserhaltung entbehrlich ist (siehe Nr. 4 der Unterlage 18.1), sind auch sonst keinerlei Anhaltspunkte für mögliche nachteilige Auswirkungen auf die beiden Grundwasserkörper erkennbar. Ein Verstoß gegen das wasserrechtlichen Verschlechterungsverbot liegt somit auch hier nicht vor. Ein nachteiliger Effekt im Hinblick auf das Trendumkehrgebot sowie das Verbesserungsgebot entsteht ebenso nicht.

Auch unabhängig von § 47 WHG ist eine nachteilige Veränderung des Grundwassers durch Schadstoffe nicht zu besorgen (vgl. § 48 WHG). Ein gezieltes Versickern des auf den befestigten Autobahnflächen anfallenden Wassers durch zu diesem Zweck geplante Anlagen in den Untergrund ist nicht vorgesehen. Soweit Teile des Straßenabwassers bzw. unbelastetes Geländewasser – z. B. beim Durchfließen von Entwässerungsmulden bzw. -gräben – versickern können, ist dies wasserwirtschaftlich von untergeordneter Bedeutung und stellt keinen Benutzungstatbestand i. S. d. § 9 WHG dar. Insoweit fehlt es bereits an einer zweckgerichteten Gewässerbenutzung (vgl. dazu Knopp in Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp, WHG AbwAG, Stand Juli 2021, § 9 WHG Rn. 19). Zudem ist nicht erkennbar, dass sich der Umfang des möglicherweise auf diese Art und Weise versickernden Wassers vorhabensbedingt gegenüber dem heutigen Zustand merklich verändern wird. Während der baulichen Umsetzung des Vorhabens sind mit Blick auf die geplante Flachgründung des Brückenbauwerks (siehe S. 10 der Unterlage 1) keine Eingriffe in das Grundwasser vorgesehen, insbesondere werden keine bauzeitlichen Wasserhaltungen erforderlich (siehe Nr. 4 der Unterlage 18.1 sowie S. 22 der Unterlage 1).

Wasserschutzgebiete gibt es im Umfeld des Brückenbauwerks BW 745b nicht (siehe Nr. 2.1 der Unterlage 18.1 sowie Nr. 2.3.9 der Anlage 1 zur Unterlage 1).

2.3.7.2 *Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnis*

Das Einleiten von Straßenoberflächenwasser in ein oberirdisches Gewässer stellt eine Gewässerbenutzung dar (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG). Es ist gleichzeitig auch ein Einleiten von Abwasser, da Abwasser auch das von Niederschlägen aus dem Bereich von bebauten oder befestigten Flächen gesammelt abfließende Wasser (Niederschlagswasser) umfasst (§ 54 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WHG). Die Benutzung von Gewässern bedarf der behördlichen Erlaubnis oder der Bewilligung i. S. d. § 10 Abs. 1 WHG (§ 8 Abs. 1 WHG).

Die Erlaubnis gewährt die widerrufliche Befugnis, ein Gewässer zu einem bestimmten Zweck in einer nach Art und Maß bestimmten Weise zu benutzen (§§ 10 Abs. 1, 18 Abs. 1 WHG). Besteht hierfür ein öffentliches Interesse oder ein berechtigtes Interesse des Gewässerbenutzers, kann die Erlaubnis als gehobene Erlaubnis erteilt werden (§ 15 Abs. 1 WHG). Ein entsprechendes öffentliches Interesse ist hier in Bezug auf den verwirklichten Benutzungstatbestand gegeben. Die Gewässereinleitung ist für eine schadlose Abführung des auf den plangegenständlichen Straßenflächen niedergehenden Regenwassers erforderlich; letztendlich machen Belange der Verkehrssicherheit die Einleitung auf absehbare Dauer (bis zur Neugestaltung der Autobahntwässerung im Rahmen des allerdings zeitlich noch nicht konkret absehbaren 6-streifigen Ausbaus der A 6) nötig.

Die Erlaubnis wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gem. § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst und deshalb unter A. 4.1 dieses Beschlusses gesondert ausgesprochen. Das nach § 19 Abs. 3 WHG erforderliche Einvernehmen der ansonsten zuständigen Wasserbehörde (Stadt Ansbach) liegt vor.

Die Erlaubnis ist zum einen zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässeränderungen

zu erwarten sind oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden (§ 12 Abs. 1 WHG). Schädliche Gewässerveränderungen sind gemäß § 3 Nr. 10 WHG Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem WHG, aus auf Grund des WHG erlassenen oder sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben. Der Begriff des Wohls der Allgemeinheit ist dabei 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 Grundwasserreservat auch für die Zukunft erhalten bleibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, NVwZ-Beilage 2006, 1 Rn. 471). Ist zu erwarten, dass die Benutzung auf das Recht eines anderen nachteilig einwirkt und erhebt der Betroffene Einwendungen, so darf die gehobene Erlaubnis nur erteilt werden, wenn die nachteiligen Wirkungen durch Inhalts- oder Nebenbestimmungen vermieden oder ausgeglichen werden. Ist dies nicht möglich, so darf die gehobene Erlaubnis erteilt werden, wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit dies erfordern; der Betroffene ist dann zu entschädigen (§ 15 Abs. 2 i. V. m. § 14 Abs. 3 WHG). Ähnliches gilt bzgl. in § 14 Abs. 4 WHG im Einzelnen benannter sonstiger nachteiliger faktischer Wirkungen; lediglich eine Entschädigung des Betroffenen ist insoweit nicht vorgesehen.

Außerdem ist die Erlaubnis zu versagen, wenn andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG). Hierzu gehören u. a. auch die Vorgaben des § 57 WHG, die für Abwassereinleitungen in Gewässer zusätzliche, über die allgemeinen Erteilungsvoraussetzungen nach § 12 WHG hinausgehende Anforderungen statuieren.

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

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass bei Beachtung der unter A. 4 verfügten Maßgaben schädliche Gewässerveränderungen oder die Nichterfüllung anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen (§ 12 Abs. 1 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und sonstige Nachteile für Dritte (§ 15 Abs. 2 i. V. m. § 14 Abs. 3 und 4 WHG) nicht zu erwarten sind. Die festgesetzten Inhalts- und Nebenbestimmungen, die ihre Grundlage in § 13 WHG finden, dienen dazu, dies sicherzustellen (§ 13 Abs. 2 WHG). Im Einzelnen gilt hinsichtlich der im Rahmen des festgestellten Plans vorgesehenen Benutzung i. S. v. § 9 WHG Folgendes:

Die festgestellte Planung teilt die plangegegenständlichen Autobahnflächen neu in insgesamt drei verschiedene Entwässerungsabschnitte auf.

Der Entwässerungsabschnitt 1 umfasst im Wesentlichen die Verkehrs- und zugehörigen Böschungflächen der Richtungsfahrbahn Nürnberg der A 6 von Bau-km 744+480 bis 745+325 sowie der Richtungsfahrbahn Heilbronn von Bau-km 745+305 bis 745+325 (siehe Unterlage 8 Blatt 1; vgl. auch Nr. 3.4.1 der Unterlage 18.1). Das dort niedergehende Regenwasser wird dem schon existierenden Regenrückhaltebecken RHB 745,2 L zugeführt, von wo aus das Wasser in einen zum Büchenbach führenden Graben abgeleitet wird. Bei dem Regenrückhaltebecken handelt es sich um ein einteiliges Erdbecken mit Dauerstau (siehe Nr. 2.2 der Unterlage 18.1). Die

insgesamt abflusswirksame Fläche im Entwässerungsabschnitt vergrößert sich infolge des Vorhabens rechnerisch um 0,143 ha (= 15,26 %) gegenüber dem heutigen Zustand. Bei Ansatz des von der Vorhabensträgerin insoweit gewählten Bemessungsregens erhöht sich der Wasserabfluss im Entwässerungsabschnitt 1 vorhabensbedingt um 16,38 l/s.

Im Entwässerungsabschnitt 2 sind die Verkehrs- und zugehörigen Böschungsf lächen der Richtungsfahrbahn Nürnberg der A 6 von Bau-km 745+325 bis 745+650 sowie der Richtungsfahrbahn Heilbronn von Bau-km 745+325 bis 745+660 zusammengefasst (Unterlage 8 Blatt 1; siehe auch Nr. 3.4.2 der Unterlage 18.1). Das dort anfallende Niederschlagswasser wird zunächst einer nördlich der A 6 neu geplanten Sedimentationsanlage zugeführt. Mit Hilfe dieser Anlage wird das dort ankommende Wasser vorgereinigt; sie hält sedimentierbare Stoffe zurück und verbessert so die Qualität des sie durchfließenden Wassers (S. 11 der Unterlage 18.1). Das die Sedimentationsanlage verlassende Wasser wird anschließend in den westlichen Seitengraben der GVS Gösseldorf – Winterschneidbach abgeleitet. Die Anlage ermöglicht außerdem, z. B. bei einem Unfall ausgetretene wassergefährdende Stoffe oder verunreinigtes Straßenoberflächenwasser aufzufangen und zurückzuhalten. Die Sedimentationsanlage wird als rechteckiges Betonbauwerk mit Dauerstau, Tauchwand und Absperrschieber hergestellt (siehe Abbildung 1 in Unterlage 18.1). Die im Entwässerungsabschnitt 2 liegende abflusswirksame Fläche vergrößert sich rechnerisch durch das Vorhaben um 0,11 ha (= 9,78 %). Der Wasserabfluss erhöht sich hier beim von der Vorhabensträgerin zu Grunde gelegten Bemessungsregen infolge des Vorhabens um 13,17 l/s.

Der Entwässerungsabschnitt 4 umfasst die Verkehrsflächen der Richtungsfahrbahn Nürnberg der A 6 von Bau-km 745+650 bis 746+150 (siehe Unterlage 8 Blatt 1 sowie Nr. 3.4.4 der Unterlage 18.1). Einen Entwässerungsabschnitt 3 gibt es zukünftig nicht mehr, die dort zuvor befindlichen Flächen sind nun dem Entwässerungsabschnitt 1 zugeordnet (siehe etwa Nr. 3.4.3 der Unterlage 18.1). Das im Entwässerungsabschnitts 4 anfallende Oberflächenwasser wird über Fahrbahnabläufe gefasst und anschließend nördlich der A 6 über einen Absperschacht geführt, mit dem bei Bedarf – etwa bei einem Unfall – ein Weiterfließen von wassergefährdenden Stoffen oder belastetem Oberflächenwasser in den Seitengraben unterbunden werden kann. Der Schacht wird als Fertigteilschacht DN 1500 mit Dauerstau, getauchtem Ablauf und Absperrschieber hergestellt. Nach Passieren des Schachtes wird das Wasser in den westlichen Seitengraben des zwischen Gösseldorf und dem „Mühlfeld“ verlaufenden öffentlichen Feld- und Waldwegs eingeleitet. Die insgesamt abflusswirksame Fläche im Entwässerungsabschnitt 4 vergrößert sich infolge des Vorhabens rechnerisch um 0,027 ha (= 4,38 %). Der Wasserabfluss im Entwässerungsabschnitt erhöht sich beim von der Vorhabensträgerin zu Grunde gelegten Bemessungsregen um 3,03 l/s.

Im Übrigen wird das Fahrbahnwasser der A 6 breitflächig über Böschungen in das angrenzende Gelände abgeführt; insoweit tritt mit dem Vorhaben keine Veränderung gegenüber dem heute bestehenden Zustand ein.

Der räumliche Umgriff der einzelnen Entwässerungsabschnitte ist in der Unterlage 8 Blatt 1 auch grafisch dargestellt. Hierauf wird ergänzend Bezug genommen.

Hinsichtlich der Berechnung der im Einzelnen anfallenden Wassermengen wird auf die Anlage 1 zur Unterlage 18.1 sowie die Unterlage 18.2 verwiesen. Bzgl. der Bemessung der Sedimentationsanlage wird auf die Anlage 2 der Unterlage 18.1 Bezug genommen.

Das Wasserwirtschaftsamt Ansbach hat die nunmehr planfestgestellten Unterlagen überprüft. Es hat dabei festgestellt, dass die vorgesehene Entwässerung überwiegend dem schon gegebenen Bestand entspricht und diese lediglich für einen Übergangszeitraum bis zum 6-streifigen Ausbau der A 6 in geringem Maß baulich angepasst werden soll. Das Wasserwirtschaftsamt ist einerseits zu der Einschätzung gelangt, dass die nun geplante Entwässerung nicht dem aktuellen Stand der Technik entspricht und eine Begutachtung der Entwässerungsplanung sowie der damit verbundenen Auswirkungen auf die Vorflutgewässer unter den gegebenen Umständen nicht ohne weiteres möglich sei, da etwa in Bezug auf zwei Einleitungsstellen in bestehende Straßen- bzw. Wegeentwässerungen bislang keine wasserrechtliche Behandlung erfolgt sei. Eine ordnungsgemäße Begutachtung durch das Wasserwirtschaftsamt würde zumindest die zusätzliche Begutachtung der Straßenentwässerung der GVS Brodswinden – Winterschneidbach (wohl gemeint: GVS Gösseldorf – Winterschneidbach) und des Wirtschaftsweges Gösseldorf – Mühlfeld mit diesbzgl. Planungen und baulichen Anpassungen notwendig machen. Auf der anderen Seite stellt das Wasserwirtschaftsamt fest, dass nach einem 6-streifigen Ausbau der A 6 und der damit einhergehenden Neuordnung der Straßenentwässerung die aus derzeitiger Sicht wohl notwendig werdenden Anpassungen an der Entwässerung der GVS und des Wirtschaftsweges aus fachlicher Sicht völlig überdimensioniert wären und dann erneut angepasst werden müssten. Dies erscheint dem Wasserwirtschaftsamt unverhältnismäßig. Er stellt außerdem fest, dass sich die zu entwässernden Flächen im Rahmen des Vorhabens nur geringfügig mehren und deshalb auch die Abflussmengen gegenüber heute nicht wesentlich ansteigen; eine Verschlechterung betreffend die Einleitungsstellen erwartet es nicht. Das Wasserwirtschaftsamt Ansbach hat auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde ergänzend mitgeteilt, dass auf Grund des großen Volumens des Regenrückhaltebeckens, an das der Entwässerungsabschnitt 1 angeschlossen ist (geschätzte Oberfläche ca. 1.800 m²), bei regelmäßiger Unterhaltung (z.B. Schlammräumung) nicht mit einer wesentlichen qualitativen Verschlechterung am Beckenablauf zu rechnen ist. Betreffend den Entwässerungsabschnitt 2 hat es dargelegt, dass mit Blick auf die vorgesehene Sedimentationsanlage hinsichtlich der Schmutzfracht nicht von zusätzlichen negativen Auswirkungen durch die dortige vorhabensbedingte Abflussvergrößerung auszugehen ist. Im Hinblick auf den Entwässerungsabschnitt 4 hat das Wasserwirtschaftsamt dabei bestätigt, dass die dort vorhabensbedingt eintretende geringe Abflusserhöhung sowohl qualitativ als auch quantitativ als unwesentlich anzusehen ist. Das Wasserwirtschaftsamt schlägt im Ergebnis vor, die Entwässerungssituation im Bereich des Bauwerks BW 745b abschließend erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der A 6 zu betrachten.

Die Planfeststellungsbehörde vermag mit Blick darauf nicht zu erkennen, dass der Erteilung einer Erlaubnis für die Ableitung des Oberflächenwassers, das auf den im Rahmen des Vorhabens hinzukommenden Straßen- und Straßennebenflächen anfällt (nur diese sind vorliegend Gegenstand), Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG und § 57 Abs. 1 WHG entgegenstünden. Das Wasserwirtschaftsamt hat zum einen – wie dargelegt – bestätigt, dass durch die im Vergleich zu heute nur unwesentlich größeren Wassermengen in den schon genannten Entwässerungsabschnitten eine Verschlechterung betreffend die Einleitungsstellen nicht zu erwarten ist, auch wenn es sich zu einer abschließenden Beurteilung im Detail hinsichtlich der hydraulischen Unbedenklichkeit der vorhabensbedingt zusätzlich anfallenden Wassermengen nicht in der Lage sieht. In Bezug auf die Wasserqualität hat es außerdem bestätigt, dass in keinem Entwässerungsabschnitt mit einer wesentlichen nachteiligen qualitativen Veränderung zu rechnen ist. Dies ist ohne weiteres einleuchtend, da sowohl dem Regenrückhaltebecken RHB 745,2 L als auch den trockenfallenden bewachsenen Seitengräben der Straßen bzw. Wege eine nicht unerhebliche Reinigungswirkung zukommt (vgl. etwa Tabelle A.4c des Merkblattes DWA-M 153). Dass das Wasserwirtschaftsamt im Ergebnis selbst keine durchgreifenden fachlichen Be-

denken gegen die Zulassung der gegenständlichen – ohnehin nur auf eine Übergangszeit angelegten – Art und Weise der Autobahntwässerung hegt, ergibt sich für die Planfeststellungsbehörde im Übrigen auch daraus, dass das Wasserwirtschaftsamt selbst vorschlägt, die Entwässerungssituation im Bereich des Bauwerks BW 745b abschließend erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der A 6 zu betrachten. Es ist damit ersichtlich bereit, für eine gewisse Dauer diesen Zustand aus fachlicher Sicht hinzunehmen; die Planfeststellungsbehörde hält es für ausgeschlossen, dass das Wasserwirtschaftsamt dies tun würde, sofern tatsächlich greifbare Bedenken wasserwirtschaftlicher Art gegen die geplante Autobahntwässerung bestünden. Hinzu kommt außerdem, dass auch die Stadt Ansbach als gemäß Art. 22 Abs. 1 Nr. 3 BayWG für den Gewässerunterhalt des Büchenbachs (einem Gewässer III. Ordnung) Verpflichtete sowie als zuständige Straßenbaubehörde für den GVS Gösseldorf – Winterschneidbach und für den zwischen Gösseldorf und dem „Mühlfeld“ verlaufenden öffentlichen Feld- und Waldweg (Art. 58 Abs. 2 Nr. 3 BayStrWG; die Straßenseitengräben gehören gemäß Art. 2 Nr. 1 Buchstabe a) BayStrWG zum Straßenkörper) im Rahmen ihrer Stellungnahme keinerlei Bedenken hinsichtlich der vorgesehenen zusätzlichen Straßenoberflächenwassereinleitungen geäußert hat. Auch sonst wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens keine konkreten Bedenken hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der im Rahmen der Planung herangezogenen Vorfluter oder dgl. geltend gemacht. Die Abwasserentsorgung Ansbach AöR hat lediglich darauf hingewiesen, dass die Wegseitengräben, in die das Autobahnabwasser über die Einleitungsstellen 2 und 4 eingeleitet wird, das dort anfallende Wasser in Richtung Gösseldorf abführen, wo es im Anschluss im Trennsystem weitertransportiert wird. Es wurde nur darauf gedrungen zu beachten, dass mögliche Auflagen, die bei einer Verlängerung der wasserrechtlichen Erlaubnisse der Abwasserentsorgung Ansbach AöR sowohl in qualitativer als auch in quantitativer Hinsicht erforderlich würden, nicht zulasten der Ansbacher Bürger gehen dürften und deshalb für eine spätere problemlose Erlaubniserteilung einer Überprüfung durch das Umweltamt bzw. das Wasserwirtschaftsamt erfolgen sollte. Wie sich aus den vorstehenden Ausführungen ergibt, wurde indes die nunmehr festgestellte Planung sowohl vom Wasserwirtschaftsamt Ansbach als auch von der Stadt Ansbach überprüft; dabei wurden keine durchgreifenden Bedenken geltend gemacht. Deshalb kann die Planfeststellungsbehörde auch nicht erkennen, dass auf die Abwasserentsorgung Ansbach AöR in absehbarer Zeit Kosten für eine Vorreinigung bzw. Rückhaltung von Oberflächenwasser, die der Autobahntwässerung zuzurechnen wären, zukommen könnten. Dies gilt erst recht mit Blick darauf, dass – wie schon dargelegt – die nun vorgesehene Autobahntwässerung nur eine Übergangslösung bis zum 6-streifigen Ausbau der A 6 darstellt, für den der Gesetzgeber bereits einen Bedarf festgestellt hat. Eine Rückhaltung des Autobahnabwassers, wie es die Abwasserentsorgung Ansbach AöR allgemein für erforderlich hält, erscheint mit Blick darauf sowie den Umstand, dass das Wasserwirtschaftsamt – wie beschrieben – im Ergebnis keine durchgreifenden Bedenken hinsichtlich der hydraulischen Leistungsfähigkeit der herangezogenen Vorfluter hegt und ausdrücklich keine Verschlechterung betreffend die Einleitungsstellen erwartet, ebenso nicht geboten. Eine Kanalnetzvergrößerung, wie sie die Abwasserentsorgung Ansbach AöR ins Feld geführt, ist mit Blick auf die bekannt gewordenen Umstände – jedenfalls bedingt durch das gegenständliche Vorhaben – nicht veranlasst.

Mit den sich aus § 27 WHG ergebenden Vorgaben ist die Niederschlagswassereinleitung vereinbar (siehe die Ausführungen unter C. 3.3.7.1.1).

Die Planfeststellungsbehörde erteilt deshalb in Ausübung des nach § 12 Abs. 2 WHG eröffneten Ermessens die für die vorgesehenen Gewässereinleitungen notwendige Erlaubnis. Wasserwirtschaftliche Planungserwägungen oder sonstige Gesichtspunkte, die trotz des Vorliegens der Erteilungsvoraussetzungen eine Versagung der Abwassereinleitung als angezeigt erscheinen lassen könnten, sind im Anhörungsverfahren nicht zutage getreten. Insbesondere haben sowohl das

Wasserwirtschaftsamt als auch die Stadt Ansbach als Wasserbehörde auch unter diesem Blickwinkel keine Bedenken vorgebracht. Von einer Befristung der wasserrechtlichen Erlaubnis sieht die Planfeststellungsbehörde trotz der Konzeption der Autobahntwässerung lediglich als Übergangslösung bis zum 6 streifigen Ausbau der A 6 ab. Der Ausbau ist nicht so hinreichend konkret absehbar, als dass bereits heute ein verlässliches Datum, ab dem die Entwässerung der Autobahn neu geordnet sein wird, angegeben werden kann. Die Erteilung der Erlaubnis unter einer auflösenden Bedingung scheint der Planfeststellungsbehörde gleichfalls nicht geboten; mit Inbetriebnahme der im Rahmen des Ausbaus der A 6 neu erstellten Entwässerungsanlagen erledigt sich die nun erteilte wasserrechtliche Erlaubnis ohnehin auf andere Weise (Art. 43 Abs. 2 BayVwVfG).

2.3.7.3 *Abwägung*

Den Belangen der Wasserwirtschaft, insbesondere des Gewässerschutzes, wird durch die verfahrensgegenständliche Planung sowie den unter A. 3.2 und A. 4 dieses Beschlusses ergänzend angeordneten Nebenbestimmungen hinreichend Rechnung getragen. Insgesamt entfalten die Belange des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Rahmen der Abwägung kein entscheidendes Gewicht gegen das Vorhaben. Sie sind nicht geeignet, die für den Ersatzneubau des Bauwerks BW 745b sprechenden Belange zu überwiegen.

2.3.8 **Wald/Forstwirtschaft**

Von dem gegenständlichen Vorhaben werden auch Belange der Forstwirtschaft und des Waldes berührt. Besondere Bedeutung kommt hierbei den mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffen in Waldbestände zu. Bei der Planung wurde zwar darauf geachtet, die Waldinanspruchnahme auf das notwendige Maß zu beschränken. Dennoch sind die Überbauung und Versiegelung von Waldflächen im Rahmen des Vorhabens unvermeidbar. Insgesamt werden 151 m² Wald i. S. v. Art 2 Abs. 1 BayWaldG gerodet. Bannwald (Art. 11 BayWaldG), Schutz- oder Erholungswald (Art. 10 und 12 BayWaldG) oder ein Naturwaldreservat (Art. 12a BayWaldG) sind von der Rodung nicht betroffen. Den betroffenen Waldflächen erkennt der aktuell geltende Waldfunktionsplan außerdem keine besondere Bedeutung für bestimmte Waldfunktionen zu (siehe Nr. 7 der Unterlage 9.1).

Die Beseitigung von Wald zugunsten einer anderen Bodennutzungsart (Rodung) bedarf der Erlaubnis (Art. 9 Abs. 2 Satz 1 BayWaldG). Die Erlaubnis soll versagt werden, wenn die Rodung Waldfunktionsplänen 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 gesonderten Erlaubnis nach dem Bayerischen Waldgesetz. Im Planfeststellungsverfahren sind jedoch die genannten materiellen Grundsätze sinngemäß zu beachten (Art. 9 Abs. 8 BayWaldG).

Die plangegegenständliche Rodung von Waldflächen wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss zugelassen. Versagungsgründe nach Art. 9 Abs. 5 BayWaldG stehen der vorgesehenen Waldrodung nicht entgegen. Die vorgesehene kleinflächige Rodung von Wald widerspricht weder dem geltenden Waldfunktionsplan noch gefährdet es die Erreichung seiner Ziele. Die Erhaltung des Waldes liegt auch nicht aus anderen Gründen in einem öffentlichen Interesse, das gegenüber den für das Vorhaben sprechenden Belangen den Vorzug verdient. Der mit dem Vorhaben verbundene Verlust von Wald betrifft auf der einen Seite nur den Randbereich eines größeren Waldbestands im Bereich eines bislang schon stark durch das Verkehrs-

geschehen beeinflussten Gebietes und ist flächenmäßig zudem nur von sehr überschaubarem Umfang. Andererseits sprechen gewichtige Gründe des öffentlichen Wohls für das die Rodung notwendig machende Vorhaben (siehe dazu oben unter C. 2.2). Diese Gründe wiegen in Anbetracht der konkreten Umstände deutlich schwerer als die für den Erhalt der betroffenen Waldflächen. Demnach kann die vorliegend vorgesehene Waldrodung zugelassen werden (vgl. auch die gesetzliche Wertung in Art. 9 Abs. 3 BayWaldG, wonach die Rodungserlaubnis zu erteilen ist, sofern sich aus den materiellen Vorgaben der Vorschrift anderes ergibt). Dies sieht das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach im Ergebnis wohl ebenso; dementsprechend hat es auch keine Einwände gegen die Zulassung der Waldrodung erhoben.

Für Zwecke der Bauabwicklung müssen nach den Planunterlagen über die auf Dauer zu beseitigenden Waldflächen hinaus weitere Waldflächen im Umfang von insgesamt 1.601 m² geholzt werden. Im Hinblick auf die bereits unter C. 2.3.6.3.3 dargestellte teilweise unzutreffende Zuordnung von Biotoptypen vergrößert sich der Umfang der für die Bauabwicklung zu holzenden Waldflächen nochmals um 181 m². Auch insoweit handelt es sich weder um Bannwald, Schutz- oder Erholungswald oder ein Naturwaldreservat. Eine besondere Bedeutung für bestimmte Waldfunktionen kommt den insoweit betroffenen Waldflächen ebenso nicht zu. Die betreffenden Flächen werden nach der festgestellten Planung wieder aufgeforstet (siehe nochmals Nr. 7 der Unterlage 9.1 sowie Unterlage 9.3).

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach geht davon aus, dass es sich bei der geplanten bauzeitlichen Beanspruchung von Waldflächen nur dann um keine Rodung im Rechtssinne handele, wenn dem Waldboden eine größtmögliche Schonung zuteil werde, da nach Art. 9 Abs. 1 BayWaldG jede Handlung, die die Produktionskraft des Waldbodens vernichte oder wesentlich schwäche oder durch die der Waldboden beseitigt werde, verboten sei. Eine auch nur vorübergehende Beseitigung des Waldbodens mit flächiger Befahrung erfülle zweifelsfrei den Tatbestand der Waldzerstörung.

Der Planfeststellungsbehörde erscheint es zweifelhaft, ob bzgl. der Holzung und Heranziehung von Waldflächen ausschließlich für Zwecke des Baubetriebs eine Waldrodung im Rechtssinn (vgl. Art. 9 Abs. 2 Satz 1 BayWaldG) vorliegt. Daraus, dass das Gesetz insofern auf die Nutzungsart des Bodens abstellt, wird deutlich, dass nicht auf den augenblicklichen Vorgang des Beseitigens (Fällens) von Bäumen sowie der Wurzelbeseitigung abzustellen ist, sondern darauf, ob künftig auf der fraglichen Fläche noch Waldbäume wachsen sollen. Das folgt auch aus dem Begriff "Wald" in Art. 2 Abs. 1 BayWaldG. "Wald" (oder "Forst") ist hiernach nicht nur jede mit Waldbäumen bestockte, sondern auch jede nach den Vorschriften dieses Gesetzes "wiederaufzuforstende Fläche" (BayVG, Urteil vom 16.07.1987, BayVBl 1988, 178). Die Absicht einer befristeten anderweitigen Zwischennutzung einer kahlgeschlagenen Fläche kann den Tatbestand der Rodung in subjektiver Hinsicht nicht erfüllen. Auf die Art der Zwischennutzung kommt es dabei nicht an, solange dadurch keine Waldzerstörung i. S. v. Art. 9 Abs. 1 Satz 1 BayWaldG (Vernichtung oder wesentliche Schwächung der Produktionskraft des Waldbodens oder dessen Beseitigung) bewirkt wird (vgl. BayObLG, Beschluss vom 06.02.1985, BayVBl 1985, 605). Eine Waldzerstörung ist dabei durch einen gegen den Waldboden gerichteten unheilbaren oder zumindest nicht in einigermaßen überschaubaren Zeiträumen heilbaren Vorgang gekennzeichnet (Zerle/Hein/Foerst/Stöckel/Beck/Nüßlein/Pratsch, Forstrecht in Bayern, Stand Oktober 2019, Erl. Art. 9 BayWaldG Rn. 2).

Mit Blick darauf ist es jedenfalls nicht offensichtlich, dass hier unter Berücksichtigung der konkreten Ausgestaltung der festgestellten Planung, die u. a. auch eine Wiederaufforstung vorübergehend in Anspruch genommener Waldflächen vorsieht, und der von der Vorhabensträgerin diesbzgl. ergänzend abgegebenen Klarstellungen, die

dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach auch zur Kenntnis gebracht wurden, eine Waldzerstörung im zuvor dargestellten Sinn vorliegt. Die Vorhabensträgerin hat eine größtmögliche Bodenschonung zugesagt. Sie hat dabei dargelegt, dass anfallender Boden nach gängiger Praxis nach Bodenhorizonten getrennt in Mieten zwischengelagert wird. Soweit erforderlich, werden die Bodenmieten begrünt und vor Vernässung geschützt. Der Wiedereinbau des Bodenmaterials erfolgt mit dem Ziel, weitestgehend die Bodeneigenschaften des Ausgangszustandes wiederherzustellen. Durch Baufahrzeuge befahrene Flächen werden vor dem Wiedereinbau aufgelockert. Die Durchführung erfolgt entsprechend den Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Erdarbeiten im Straßenbau (ZTV E-StB), der DIN 18915 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau – Bodenarbeiten) und DIN 19639 (Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben). Unter Berücksichtigung dessen ließe sich die Annahme vertreten, dass damit in einer für die Planfeststellung ausreichenden Regelungstiefe sichergestellt ist, dass die Produktionskraft des Waldbodens im Bereich der vorübergehend beanspruchten Waldflächen nicht signifikant geschwächt und der Waldboden nicht im Rechtssinn beseitigt wird. Eine weiter ins Detail gehende Konzeption hinsichtlich des Bodenschutzes in der Bauzeit kann der Vorhabensträgerin zum jetzigen Zeitpunkt und der der Planfeststellung üblicherweise zu Grunde liegenden Planungstiefe nicht abverlangt werden. Die Vorhabensträgerin hat aber zugesagt, ein detailliertes Bodenschutzkonzept im Zuge der Ausführungsplanung zu erarbeiten.

Ob die plangegenständliche Holzung von Waldflächen für Zwecke des Baubetriebs den Tatbestand einer Waldrodung nach Art. 9 Abs. 2 BayWaldG tatsächlich erfüllt, kann im Ergebnis letztendlich aber offenbleiben. Denn auch dann, wenn man der Auffassung des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach folgen wollte, stünde dies einer Zulassung des Vorhabens nicht entgegen. Folge wäre – bei Zugrundelegung der Auffassung des Amtes – lediglich, dass auch die Holzung der gesamten 1.601 m² an Waldflächen, die für Zwecke des Baubetriebs notwendig ist, an den schon weiter oben dargestellten walddrechtlichen Maßgaben, insbesondere an Art. 9 Abs. 5 BayWaldG, gemessen werden müsste. Dessen Voraussetzungen sind aber auch insoweit erfüllt. Die oben bzgl. der dauerhaften Beseitigung von Waldflächen gemachten Ausführungen gelten auch hier sinngemäß. Auch die vorgesehene Holzung von Waldflächen für Zwecke des Baubetriebs betrifft nur Wald im Randbereich eines heute schon erheblichen verkehrsbedingten Beeinträchtigungen unterliegenden Bestandes und ist flächenmäßig von noch überschaubarem Umfang. Das gegenständliche Vorhaben, für das – wie schon dargelegt – gewichtige Gründe des öffentlichen Wohls sprechen, kann nicht ohne die vorgesehene Holzung der betreffenden Waldflächen sicher und reibungslos baulich umgesetzt werden. Eine noch weitere Verringerung der hier vorgesehenen Flächen ist unter Berücksichtigung aller relevanten Gesichtspunkte nicht möglich. Hinsichtlich der Notwendigkeit des vorgesehenen Flächenumfangs wurden im Übrigen auch keine Einwände erhoben. Auf Grund dessen kann auch insoweit der vorhabensbedingte Eingriff in den betreffenden Waldbestand im Rahmen dieses Beschlusses zugelassen werden (vgl. Art. 9 Abs. 8 BayWaldG).

Für das Ansinnen des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach, der Vorhabensträgerin eine flächengleiche Ersatzaufforstung abzuverlangen, vermag die Planfeststellungsbehörde vorliegend keine Rechtsgrundlage zu erkennen. Derartiges ließe sich zur Herstellung der materiellen Genehmigungsfähigkeit einer Rodung nur im Bannwald rechtfertigen (vgl. Art. 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG); Bannwald ist vorliegend allerdings – wie bereits dargelegt – nicht betroffen. Unabhängig davon sieht die festgestellte Planung aber ohnehin vor, die zeitweilig in Anspruch genommenen Waldflächen nach Beendigung der Baumaßnahme allesamt wiederaufzuforsten (Nr. 6.6 der Unterlage 1), so dass eine flächengleiche Aufforstung erfolgen wird; einer dahin gehenden Änderung der Planunterlagen bedarf es nicht.

Hinsichtlich der (ursprünglichen) Bitte des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach, im Kapitel „Erhaltung des Waldes nach Waldrecht“ in der Unterlage 9.1 die Rodungsfläche sowie die temporär in Anspruch genommenen Waldflächen nach Flurnummern aufgeschlüsselt aufzunehmen, hat die Vorhabensträgerin dargelegt, dass dem Amt die damit erbetenen Daten unmittelbar übermittelt wurden und dieses auf eine Überarbeitung der Unterlage 9.1 verzichtet hat.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Belange der Forstwirtschaft und des Waldes entfalten – insbesondere mit Blick auf den sehr geringen Umfang der dauerhaft verloren gehenden Waldflächen und die Wiederaufforstung der nur bauzeitlich herangezogenen Flächen – insgesamt kein Gewicht, das geeignet wäre, die für das Vorhaben sprechenden Belange zu überwiegen.

2.3.9 Fischerei

Belange der Fischerei werden infolge des Vorhabens durch die bereits unter C. 2.3.7.2 behandelte (zusätzliche) Ableitung von Straßenoberflächenwasser berührt.

Der Bezirk Mittelfranken – Fachberatung für das Fischereiwesen – hat aus fische-reilicher und fischökologischer Sicht keine Einwände gegen das Vorhaben erhoben, nachdem es durch die Anordnung eines Sedimentationsschachtes und eines Ab-sperrschachtes möglich wird, das anfallende Oberflächenwasser zu behandeln bzw. bei Unfällen zurückzuhalten.

Soweit der Bezirk Mittelfranken fordert, während der Bauzeit strengstens darauf zu achten, dass keine wassergefährdenden Stoffe in Fließgewässer gelangen, hat die Vorhabensträgerin eine dementsprechende Zusage abgegeben.

2.3.10 Denkmalpflege

Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege werden durch die festgestellte Planung nicht berührt; das hat auch das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege bestätigt.

Bodendenkmäler sind im Vorhabensbereich nicht bekannt noch sind dort nach Darlegung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege solche Denkmäler zu vermuten. Das Risiko, bei den Bauarbeiten für das gegenständliche Vorhaben Bodendenkmäler bzw. archäologische Befunde zu zerstören, ist nach Einschätzung des Landesamtes sehr gering. Auf Grund dessen ist auch keine Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 BayDSchG notwendig. Danach bedarf derjenige einer Erlaubnis, der 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. Vorliegend besteht – wie dargelegt – kein Grund zu der Annahme, dass sich innerhalb des Vorhabensbereichs Bodendenkmäler oder dgl. befinden.

Im Hinblick auf mögliche Zufallsfunde hat die Vorhabensträgerin nach der Nebenbestimmung A. 3.1.2 die bauausführenden Firmen auf die Verpflichtungen aus Art. 8 Abs. 1 und 2 BayDSchG hinzuweisen, dass vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind 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.

Die Belange der Denkmalpflege sind trotz allem, da eine letztendliche Sicherheit über eine mögliche Betroffenheit bislang unbebauter Bodendenkmäler derzeit nicht zu erlangen ist, 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 gewahrt.

2.3.11 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Die Belange der Landwirtschaft sind hier jedenfalls mit Blick auf die individuelle Betroffenheit einzelner Betriebe berührt. Ursächlich hierfür ist in erster Linie die vorhabensbedingte vorübergehende Nutzung landwirtschaftlich genutzter Flächen. Hinzu kommen weitere mittelbare Auswirkungen während der Bauzeit, insbesondere das Entstehen von Umwegen im landwirtschaftlichen Wegenetz oder auch mögliche Bodenbelastungen.

2.3.11.1 Nutzung landwirtschaftlicher Nutzflächen während der Bauausführung

Für die bauliche Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens werden nach der festgestellten Planung mehrere landwirtschaftlich genutzte Flächen zeitweilig in Anspruch genommen. Die betreffenden Flächen sind etwa aus der Unterlage 10.1 ersichtlich; sie sind dort hellgrün hinterlegt. Die Beanspruchung dieser Flächen erweist sich sowohl hinsichtlich ihrer Anzahl als auch des konkreten Umfangs, in dem sie nach der Planung in Anspruch genommen werden, als für einen sicheren und reibungslosen Bauablauf erforderlich; eine (weitere) Minderung des Flächenumfangs ist bei sachgerechter Gesamtbewertung möglich.

Der Bayerische Bauernverband hinterfragt, aus welchem Grund die Grundstücke Fl.-Nrn. 1703/4, 1952 sowie 1968, Gemarkung Brodswinden, vorübergehend beansprucht werden sollen. Die Beanspruchung der Grundstücke 1703/3 und 1703/4, Gemarkung Brodswinden, wurde daneben auch von den davon Betroffenen im Rahmen des Anhörungsverfahrens kritisiert.

Das Brückenbauwerk BW 745b überführt die A 6 insbesondere über die Bahnlinie Treuchtlingen – Würzburg. Der Betrieb der Bahnlinie kann, insbesondere auch wegen deren großer Verkehrsbedeutung, nicht für einen längeren Zeitraum unterbrochen werden (vgl. dazu auch Nr. 4.9 der Unterlage 1). Eine für Baustellenfahrzeuge geeignete Querung der Bahnlinie gibt es in der Umgebung des Vorhabens nicht. Auf Grund dessen sind für einen adäquaten Bauablauf sowohl westlich als auch östlich des Bauwerks BW 745b Baustelleneinrichtungsflächen nötig. Da die Bahnlinie wegen des kontinuierlichen Betriebs auch während der Bauarbeiten durch Trag-, Arbeits- und Schutzgerüste geschützt werden müssen (siehe nochmals Nr. 4.9 der Unterlage 1; vgl. auch Nr. 1.4 der Unterlage 11), können sich Baustellenfahrzeuge auch nicht Nord-Süd-Richtung bzw. umgekehrt durch die Baustelle hindurch bewegen; die genannten Gerüste lassen hierfür keinen Raum. Hierdurch bedingt sind außerdem auch Baustelleneinrichtungsflächen nördlich und südlich des Bauwerks sachgerechten Bauablauf unverzichtbar. D. h. für eine ordnungsgemäße Bauabwicklung werden vorliegend – wie geplant – Baustelleneinrichtungsflächen nordwestlich, nordöstlich, südwestlich und südöstlich des Bauwerks 745b erforderlich. Die Baustelleneinrichtungsflächen müssen, um ihren Zweck erfüllen zu können, in räumlicher Nähe zum Brückenbauwerk situiert sein und außerdem – möglichst über öffentliche Straßen bzw. Wege – mit Baustellenfahrzeugen angefahren werden können. Darüber hinaus sollten die herangezogenen Areale zur Minimierung der Eingriffsfolgen möglichst kompakt sein und es sollte keine aufwändige Vorbereitung der Flächen erforderlich werden, um diese für die zgedachten Zwecke nutzen zu können. Darüber hinaus dürfen sich auf Baustelleneinrichtungsflächen keine naturschutzfachlich hochwertigen Strukturen befinden. Gleichzeitig sollen solche Flächen nicht

in unmittelbarer Nähe von zu Wohnzwecken genutzten Anwesen liegen, um eine zu große Lärm- und Staubbelastung der Anwohner zu vermeiden.

Im Hinblick darauf ist die Heranziehung der Grundstücke Fl.-Nrn. 1703/3 und 1703/4, Gemarkung Brodswinden, sachgerecht und nicht zu beanstanden. Wie dargelegt, ist auch nordöstlich des Bauwerks BW 745b die Einrichtung einer Baustelleneinrichtungsfläche erforderlich; sie ist u. a. als Lagerfläche für Baumaterial und Erdaushub sowie als Abstellfläche für Baufahrzeuge nötig. Nordöstlich des Brückenbauwerks gibt es zudem kein Areal, das die zuvor genannten Kriterien besser erfüllt. Es liegt einerseits zur Vermeidung unnötiger Wege und Fahrten nahe an der Brückenbaustelle und andererseits noch in ausreichender Entfernung zur Ortschaft Gösseldorf. Durch die unmittelbare Lage an der GVS Gösseldorf – Winterschneidbach ist sie sowohl von der Brückenbaustelle aus als auch von außerhalb gut anfahrbar. Naturschutzfachlich wertgebende Flächen sind hier nicht betroffen; im Gegenteil sind die hier herangezogenen intensiv bewirtschafteten Ackerflächen gegenüber den im Umfeld liegenden Arealen von geringerem naturschutzfachlichen Wert, insbesondere auch mit Blick auf die im Umfeld verbreitet vorzufindenden Grünlandflächen. Darüber hinaus bedarf die Fläche keiner aufwändigen Vorbereitung vor ihrer Nutzung für Baustelleneinrichtungszwecke; wegen ihrer topografischen Beschaffenheit kann sie bereits durch ein Abschieben des Oberbodens nutzbar gemacht werden. Von Seiten der Betroffenen wurde im Übrigen auch nicht geltend gemacht, dass die zeitweilige Heranziehung der genannten beiden Grundstücke sie in besonders schwerwiegender Weise trifft. Sie haben sich nur allgemein gegen die vorübergehende Inanspruchnahme des Areals mit dem Hinweis darauf, dass sie es erst kürzlich gekauft und neu verpachtet haben, ausgesprochen; (nur) deshalb halten sie die Heranziehung der Flächen für eine nicht akzeptable Belastung. Insoweit gilt, dass die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich davon ausgehen darf, dass das rein wirtschaftliche Interesse der Betroffenen im der Planfeststellung nachgelagerten Entschädigungsverfahren angemessen berücksichtigt wird. Die Behörde muss ein solches Interesse des Betroffenen nur dann in die planerische Abwägung einstellen, wenn der Betroffene im Einzelnen aufzeigt und belegt, dass sich seine wirtschaftliche Situation auf Grund besonderer Verhältnisse trotz Entschädigung erheblich verschlechtern wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.10.2012, NVwZ 2013, 649 Rn. 75). Für eine derartige Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation der Betroffenen infolge der zeitweiligen Beanspruchung der genannten Grundstücke wurde ihnen nichts vorgebracht. Nachdem das Grundstück den Betroffenen auch nur während der Bauabwicklung für einen begrenzten – wenn auch mehrjährigen – Zeitraum nicht zur Verfügung steht, liegt es für die Planfeststellungsbehörde auch im Übrigen fern, dass trotz der von der Vorhabensträgerin für die zeitweilige Flächenbeanspruchung zu leistenden Entschädigung eine merkliche Veränderung der wirtschaftlichen Situation der Betroffenen eintreten könnte. Rein entschädigungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum sind im Übrigen dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hier ist dann Entschädigung für eintretende Vermögensnachteile zu leisten (vgl. Art. 39 Abs. 4 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in Verhandlungen, die die Vorhabensträgerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Auf Grund des zuvor Gesagten kann auch der Forderung der Betroffenen, alternative Ersatzflächen zu suchen und vorzusehen, nicht entsprochen werden.

Was die vom Bayerischen Bauernverband daneben genannten Grundstücke Fl.-Nrn. 1952 und 1968 betrifft, geht die Planfeststellungsbehörde mit der Vorhabensträgerin davon aus, dass der Bauernverband insoweit wohl die beiden Grundstücke mit den Fl.-Nrn. 1692 und 1698 im Bereich des Unterführungsbauwerkes BW 746a meint, da es Grundstücke mit den vom Bauernverband genannten Flurstücksnummern nicht in der Umgebung des Vorhabens gibt. Die zeitweilige Beanspruchung von Teilen der zuletzt genannten Grundstücke ist notwendig, um den am Nordrand der

A 6 unmittelbar westlich des zwischen Gösseldorf und dem „Mühlfeld“ verlaufenden öffentlichen Feld- und Waldweg geplanten Absperrschacht errichten zu können; die betreffenden Grundstücksteilflächen werden zum Zufahren zum geplanten Standort des Absperrschachtes benötigt. Eine unmittelbare Zufahrtsmöglichkeit von dem Weg öffentlichen Feld- und Waldweg vorgesehenen Standort des Schachtes ist wegen der der Höhendifferenz zwischen dem Weg und dem umgebenden Gelände nicht umsetzbar. Zudem befinden sich, wie sich etwa aus der Unterlage 9.2 ergibt, im Bereich des Straßenbegleitgrüns entlang des Weges, das im unmittelbaren Kreuzungsbereich mit der A 6 zu finden ist, Revierzentren der Goldammer und der Klappergrasmücke. In für die beiden Arten geeignete Habitatstrukturen in den straßenbegleitenden Gehölzen müsste bei der Schaffung einer Zufahrt zum Standort des Absperrschachtes in unmittelbarer Nähe zur Trasse der Autobahn eingegriffen werden. Bei der geplanten Lösung unterbleibt demgegenüber ein Eingriff in die Strukturen im unmittelbaren Bereich der Revierzentren und fällt insgesamt der Eingriff in Straßenbegleitgehölze geringer aus. Die Vorhabensträgerin hat insoweit außerdem noch darauf hingewiesen, dass die letztgenannten Grundstücke höchstens vier Monate für das Bauvorhaben in Anspruch genommen werden. Mit Blick darauf sowie den Umstand, dass nach einleuchtender Darlegung der Vorhabensträgerin nur mit einzelne Bauahrzeuge zur Errichtung des Absperrschachtes den vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Grundstücksteil nutzen werden, so dass keine Konflikte mit landwirtschaftlichem Verkehr zu erwarten sind, ist auch die Forderung nach einer (weiteren) Grundstückszufahrt nordwestlich zur Vermeidung einer Kreuzung von Baustellenverkehr und landwirtschaftlichem Verkehr, die von einem Betroffenen bzgl. des Grundstücks Fl.-Nr. 1698, Gemarkung Brodswinden, im Rahmen des Anhörungsverfahrens erhoben wurde, zurückzuweisen. Vorhabensbedingte Beeinträchtigungen für die landwirtschaftliche Nutzung, die auch unter Berücksichtigung bestehender Vorbelastungen nicht mehr zumutbar sind (vgl. zu diesem auf Art. 74 Abs. 2 Satz BayVwVfG bezogenen Maßstab etwa BVerwG, Urteil vom 03.05.2011, NVwZ 2012, 47 Rn. 35), sind angesichts der nur sporadischen Anfahrt von Baufahrzeugen und der überschaubaren Dauer der Bauarbeiten auf dem genannten Grundstück nicht erkennbar. Unabhängig davon führt auch die in diesem Zusammenhang gemachte Anregung, die Baustelleneinrichtung auf der Südseite der A 6 im Bereich einer Photovoltaikanlage mit einem Grünstreifen zu situieren, um wertvolles Ackerland zu schonen, nicht weiter. Die betroffenen Teilflächen der genannten Grundstücke nördlich der Autobahn werden im Rahmen des Vorhabens zeitweiligen Anspruch genommen, um – wie dargelegt – dort einen Absperrschacht errichten zu können und nicht, um dort Baustelleneinrichtungsflächen einzurichten. Damit der geplante Standort des Absperrschachtes angefahren werden kann, muss zwangsläufig zwischen dem Standort und dem nächstgelegenen öffentlichen Weg eine Zufahrtsmöglichkeit geschaffen werden; es liegt deshalb auf der Hand, dass eine Situierung dieser Zufahrt südlich der Autobahn hier nicht in Betracht kommt.

Soweit der Bayerische Bauernverband fordert, die Eigentümer und Bewirtschafter rechtzeitig vorher zu informieren und die entstandenen Schäden hinterher zu entschädigen, sofern weitere Ablagerungen von Baumaterial oder Baufahrzeugen auf landwirtschaftlichen Flächen notwendig würden, gilt, dass die Vorhabensträgerin bestätigt hat, dass über die in den Planfeststellungsunterlagen dargestellten Baustelleneinrichtungsflächen hinaus keine weiteren landwirtschaftlichen Flächen bauseits beansprucht werden.

Hinsichtlich der weiteren Forderung des Bayerischen Bauernverbandes, die durch An- oder Durchschneidungen wertvoller landwirtschaftlicher Nutzflächen entstehenden wirtschaftlichen Einschränkungen bei der Flächenbewirtschaftung und die daraus resultierenden wirtschaftlichen Nachteile seien in vollem Umfang den Betroffenen auszugleichen, ist abermals darauf zu verweisen, dass insoweit – unabhängig davon, ob angesichts der konkreten Ausgestaltung der Planung vorliegend überhaupt derartige Nachteile entstehen können – rein

entschädigungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum inmitten stehen, deren Klärung dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten bleiben muss. Gleiches gilt auch hinsichtlich der Forderung eines Betroffenen, da ein Teil eines von ihm bewirtschafteten Grundstücks „mit Basisprämie und Greeningverpflichtung vertraglich geregelt“ und die vorgesehene bauzeitliche Nutzung einen sehr bürokratischen Aufwand verursache, der nicht bezahlt werde, seien „Ersatzflächen“ für die betroffene Fläche bereitzustellen. Soweit der Betroffene in diesem Zusammenhang außerdem noch geltend macht, die betroffenen Flächen seien „ÖVF-nutzungskartiert“ und wenn sie nach fünf Jahren nicht umgebrochen würden, würden sie zu Dauergrünland, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, den Betroffenen rechtzeitig vor Beginn der Inanspruchnahme der angesprochenen Fläche zu informieren, so dass ggf. ein von ihm als notwendig erachteter Umbruch der Fläche noch durchgeführt werden kann. Dabei hat sie außerdem noch darauf hingewiesen, dass die betreffende Fläche (lediglich) etwa zweieinhalb Jahre für die Umsetzung des Vorhabens von ihr in Anspruch genommen werden wird. Vor dem Hintergrund der Fünfjahresfrist des Art. 4 Abs. 1 Buchstabe h) der Verordnung (EU) Nr. 1307/2013, (erst) nach deren Verstreichen Dauergrünland vorliegt, für dessen Umbruch dann nach § 16 Abs. 3 DirektZahl-DurchfG eine behördliche Genehmigung erforderlich ist, trägt die Vorhabensträgerin den insoweitigen Interessen des Betroffenen mit der abgegebenen Zusage hinreichend Rechnung. Im Übrigen sind erneut nur rein entschädigungsrechtliche Fragen angesprochen, die außerhalb der Planfeststellung zu klären sind.

2.3.11.2 *Landwirtschaftliches Wegenetz/Umwege*

Schon jetzt trennt die Trasse der A 6 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 in gewissem Umfang Mehrwege über die vorhandenen Straßen- und Wegequerungen in Kauf zu nehmen. An dieser Situation wird sich mit der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens auf Dauer nichts ändern. Nach Ende der Bauarbeiten zur Umsetzung des Vorhabens steht das Wegenetz in der Form, in der es heute existiert, weiterhin für die Allgemeinheit zur Verfügung. Die GVS Brodswinden – Winterschneidbach weist nach Umsetzung des Vorhabens sogar eine verbesserte Nutzbarkeit für große Fahrzeuge auf, da die GVS zur Umsetzung des Vorhabens abschnittsweise tiefer gelegt wird, wodurch sich die lichte Höhe im Bereich des Bauwerks BW 745b auf wenigstens 4,70 m vergrößert (siehe Nr. 4.9 der Unterlage 1). Die derzeit bestehende Beschränkung der Durchfahrtshöhe auf 4 m entfällt damit. Die Erschließung der Grundstücke in der Umgebung des Vorhabens bleibt insgesamt sichergestellt, auch während der Bauzeit. Soweit der Bayerische Bauernverband explizit gefordert hat, die Wirtschaftswege auf den Grundstücken Fl.-Nrn. 393, Gemarkung Claffheim, und 1750, Gemarkung Brodswinden, die von der Planung teilweise vorübergehend beansprucht würden, müssten weiterhin jederzeit vollständig befahrbar sein, hat die Vorhabensträgerin ausdrücklich zugesagt, dass diese Wege während der Bauzeit durchgängig befahrbar sein werden. Der weiteren Forderung des Bayerischen Bauernverbandes, während der Aussaat im Frühjahr und der Erntezeit im Sommer und Herbst sei sicherzustellen, dass die Flächen für die Bewirtschafter jederzeit ohne große Einschränkungen erreichbar und anfahrbar seien und die ordnungsgemäße Bewirtschaftung der Grundstücke und Restflächen während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme sei generell sicherzustellen, ist mit Blick auf die vorstehenden Ausführungen sowie die ergänzende Zusage der Vorhabensträgerin, dass die Flächen während der Bauzeit jederzeit erreichbar und anfahrbar sein werden und bewirtschaftet werden können, auch hinreichend Rechnung getragen.

Soweit der Bayerische Bauernverband und verschiedene Betroffene befürchten, dass Straßen und Wege im Rahmen des Baubetriebs, etwa durch eine Befahrung

mit schweren Geräten, beschädigt werden, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, dass nach Abschluss der Baumaßnahme möglicherweise verursachte Schäden beseitigt und die Wege entsprechend dem Bestand wiederhergestellt werden. Eine Beweissicherung an den betreffenden Straßen und Wegen, wie gefordert, hat die Vorhabensträgerin in diesem Rahmen ebenso zugesagt.

Der Bayerische Bauernverband sowie mehrere Betroffene machen außerdem geltend, die in den Planunterlagen beschriebene bauzeitliche Umleitung über Gösseldorf stelle sich aus landwirtschaftlicher Sicht als problematisch dar, da die Kreisstraße AN 1, die dabei genutzt werden müsse, unter den zu kreuzenden Bahngleisen nur eine Durchfahrtshöhe von 3,75 m zulasse. Mit landwirtschaftlichen Maschinen könne diese Umleitung größtenteils nicht befahren werden, so dass ein deutlich längerer Umweg über die B 13 gefahren werden müsse.

Es mag sein, dass mit bestimmten Fahrzeugen die Unterführung in bzw. bei Winterschneidbach unter der Bahnlinie hindurch tatsächlich nicht genutzt werden kann. Gleichwohl steht auch für solche Fahrzeuge eine gangbare Ausweichroute für die Dauer der Bauzeit zur Verfügung. So können diese Fahrzeuge ab Winterschneidbach über öffentliche Straßen bzw. Wege zunächst in westliche Richtung fahren; eine Nutzung der B 13 ist dabei nicht zwingend nötig, wie sich etwa aus den Luftbilddaten im BayernAtlas ergibt. Östlich der AS Ansbach kann die A 6 (im Bereich der ehemaligen Thermosteclanlage) ohne Beschränkung der Durchfahrtshöhe am BW 743b über gequert werden. Mit Hilfe sich daran anschließenden Straßen- und Wegenetzes gelangen die Fahrzeuge wieder in den Bereich nördlich des Bauwerks BW 745b. Hierdurch entstehen zweifellos für die betreffenden Fahrzeuge gewisse Umwege für die Dauer der Sperrung der GVS Brodswinden – Winterschneidbach im Bauwerksbereich, die auch in gewissem Umfang über die Mehrwege hinausgehen dürften, die sich bei Nutzung der von der Vorhabensträgerin in den Planunterlagen aufgezeigten Ausweichstrecke ergeben. In diesem Zusammenhang ist aber hervorzuheben, 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). § 8a Abs. 4 FStrG schützt als Rechtsposition in diesem Sinne nur allgemein Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinaus gehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, NVwZ 1990, 1165). § 8a 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 § 8a 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, NVwZ 1999, 1341, 1342). Im Hinblick darauf muss festgestellt werden, dass den für das Vorhaben sprechenden Belangen (siehe dazu unter C. 2.2) insgesamt ein erheblich größeres Gewicht zukommt als den Interessen der Betroffenen, von den evtl. entstehenden Erschwernissen verschont zu werden. Die Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens ist dringend geboten. Zum Schutz der Bahnlinie Treuchtlingen – Würzburg müssen während der Bauarbeiten Trag-, Arbeits- und Schutzgerüste aufgestellt werden (siehe dazu bereits oben unter C. 2.3.11.1). Der Platzbedarf dieser Gerüste macht eine Sperrung der GVS Brodswinden – Winterschneidbach während der Bauzeit unvermeidbar (siehe Nr. 4.9 der Unterlage 1). Mit der konkreten Ausgestaltung der festgestellten Planung ist den Belangen des landwirtschaftlichen Wegenetzes im Ergebnis hinreichend Rechnung getragen (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 28.01.2004, NVwZ 2004, 990, 991; dort hat das Gericht

dauerhafte Umwegstrecken für den motorisierten Verkehr von 3 km infolge der Beseitigung eines Bahnübergangs nicht als unzumutbar beanstandet). Eine (weitergehende) Minderung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Betroffenen ist in Ansehung aller relevanten Gesichtspunkte nicht möglich.

Im Hinblick auf das zuvor Gesagte ist mit der festgestellten Planung auch dem verschiedentlichen Vorbringen im Anhörungsverfahren, die Bewirtschaftung der landwirtschaftlicher Nutzflächen werde durch die Unterbrechung von Straßen und Wegen behindert werden und die Vorhabensträgerin sei deshalb zu verpflichten, Umwege während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme zu vermeiden, insgesamt auch hinreichend Rechnung getragen. Soweit in diesem Zusammenhang auch Entschädigung in Geld gefordert wird, ist dies zurückzuweisen, da insoweit – wie bereits dargelegt – keine rechtliche Grundlage besteht, der Vorhabensträgerin derartiges aufzuerlegen. Der Hinweis des Bayerischen Bauernverband darauf, dass Umwege teilweise mehrmals am Tag entstünden und die daraus resultierenden wirtschaftlicher Nachteiledurch durch die derzeitigen Dieselpreise noch verstärkt würden, geht deshalb ins Leere.

Hinsichtlich des Antrags des Bayerischen Bauernverbandes, aus Gründen der Verkehrssicherheit die GVS Brodswinden – Winterschneidbach im Bereich des Bauwerks BW 745b zu verbreitern, dass sie aktuell eine Engstelle darstelle, wird auf die Ausführungen unten unter C. 2.3.12 verwiesen, die sich mit einer entsprechenden Forderung der Stadt Ansbach als Straßenbaulasträgerin der GVS beschäftigen.

2.3.11.3 *Vorübergehend beanspruchte Flächen*

Bzgl. der nach den Planunterlagen vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen beantragen der Bayerische Bauernverband und verschiedene Betroffene, dass die Abwicklung der Entschädigungsregelungen sowie Festsetzung von Rekultivierungsarbeiten nach Beendigung der Baumaßnahme nicht durch die bauausführenden Firmen erfolgt, sondern durch die Vorhabensträgerin in direkter Zuständigkeit und Haftung. Für die betroffenen Grundstücke sei vorher eine ordnungsgemäße Beweissicherung, d. h. Erfassung des jetzigen Zustandes, auf Kosten der Vorhabensträgerin durchzuführen.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, vor Baubeginn auf ihre Kosten eine Beweissicherung der nach den Grunderwerbsunterlagen vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen in Form einer fotografischen und schriftlichen Dokumentation des zum Begehungszeitpunkt vorgefundenen Zustandes zu veranlassen. Die Dokumentation wird sie nach ihrer Zusage den Grundstückseigentümern vor Baubeginn überlassen. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten wird sie bei der Durchführung dieser Beweissicherung hinzuziehen sowie die jeweiligen Grundstückseigentümers rechtzeitig vorher unterrichten, um diesen die Teilnahme an der Begehung ihrer Grundstücke zu ermöglichen. Nach Abschluss der Bauarbeiten hat sie zugesagt, die vorübergehend beanspruchten Flächen zusammen mit den betroffenen Landwirten zu begehen, evtl. verbliebene Schäden festzuhalten und im Rahmen der Bauabnahme gegenüber den bauausführenden Firmen geltend zu machen und anschließend sachgerecht beseitigen zu lassen. Sie hat außerdem zugesagt, Entschädigungen für vorübergehende Flächeninanspruchnahmen selbst unmittelbar im Rahmen von Entschädigungsverhandlungen zu regulieren. Der Forderung wird damit zu einem großen Teil Rechnung getragen. Soweit die Vorhabensträgerin danach gewisse Tätigkeiten nicht selbst übernimmt, sondern von den bauausführenden Firmen durchführen lässt, wird der Forderung zwar insoweit nicht entsprochen. Dieses Vorgehen erweist sich gleichwohl als sachgerecht. Ein vernünftiger Grund, warum etwa zwingend die Vorhabensträgerin selbst die notwendigen Rekultivierungsarbeiten übernehmen sollte, ist – zumal auch ihre personellen Ressourcen begrenzt sind – nicht erkennbar. Für die Betroffenen sind hiermit keine

rechtserheblichen Nachteile verbunden, da die Vorhabensträgerin die für die Rekultivierung rechtlich verantwortliche Ansprechpartnerin ist, gleich, ob sie die Arbeiten von eigenen Kräften oder von externen Erfüllungsgehilfen durchführen lässt.

Der Bayerische Bauernverband sowie mehrere Betroffene beantragen für die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen außerdem, den betroffenen Grundstückseigentümern und -bewirtschaftern eine Haftungsfreistellung mittels des Planfeststellungsbeschlusses hinsichtlich möglicher Rückstände und Bodenverunreinigungen zu gewähren. Entschädigungspflichtiger für baubedingte Einwirkungen müsse außerdem immer der Vorhabensträger und nicht die beteiligten ausführenden Firmen sein.

Dieser Antrag ist abzulehnen. Eine Haftungsfreistellung, wie sie beantragt wurde, würde im Endeffekt zu einer weitreichenden, schadensurheber- und verschuldensunabhängigen "Garantiehafnung" der Vorhabensträgerin führen, für welche die straßenrechtliche Planfeststellung keinen Raum bzw. keine rechtliche Grundlage bietet und u. U. – etwa bei bislang nicht bekannten Altlasten – auch zu einer nicht gerechtfertigten Belastung der Vorhabensträgerin mit Sanierungskosten führen würde. Die Frage der Haftung und Kostentragung für die Beseitigung möglicher Rückstände und Bodenverunreinigungen muss sich daher auch im Rahmen der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens einzelfallbezogen nach den allgemeinen Vorschriften richten. Es ist nicht erkennbar, dass die betroffenen Eigentümer bzw. Bewirtschafter hierdurch unverhältnismäßig benachteiligt werden. Dem berechtigten Interesse der Grundstückseigentümer bzw. -nutzer, vor Bodenverunreinigungen u. ä. infolge der Straßenbauarbeiten bzw. den Kosten für die Beseitigung solcher Verunreinigungen verschont zu werden, ist mit der bzgl. der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen zugesagten Beweissicherung, die verhindert, dass den Betroffenen der Nachweis der Ursächlichkeit der Straßenbauarbeiten für mögliche Schäden/Verschmutzungen nicht gelingt, auch ohne die gewünschte Haftungsfreistellung in ausreichendem Maß Rechnung getragen. Was die Person des konkret Entschädigungspflichtigen für baubedingte Einwirkungen betrifft, so gilt, dass sich die dem zugrunde liegende Haftungsfrage (auch) nach den allgemeinen rechtlichen Regelungen (etwa des BGB) errichtet. Insoweit hat die Planfeststellungsbehörde ebenso keine Befugnis, eine davon abweichende Regelung im Planfeststellungsbeschluss treffen.

Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin unabhängig davon zugesagt, nach Abschluss der Bauarbeiten die beanspruchten Flächen wieder ordnungsgemäß herzurichten, was auch die Beseitigung baubedingter Verschmutzungen umfasst.

Soweit der Bayerische Bauernverband gefordert hat, im Zuge der Rekultivierung der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen eine Tiefenlockerung durchzuführen, hat die Vorhabensträgerin auch derartigen Tiefenlockerungen, abhängig von der konkreten Erforderlichkeit, zugesagt. Ebenso hat die Vorhabensträgerin eine die Forderung des Bayerischen Bauernverbandes und mehrerer Betroffener, die ordnungsgemäße Rekultivierung sei seitens des Eigentümers und Bewirtschafters bei einer gemeinsamen Begehung mit dem Vorhabenträger im Zuge der Rückgabe der Flurstücke mittels einer Freistellung zu unterzeichnen und evtl. noch vorhandene Mängel habe der Vorhabensträger zu beseitigen, abdeckende Zusage abgegeben. Gleiches gilt hinsichtlich des Antrags, der Humus der bauzeitlich genutzten Flächen sei abzutragen und seitlich der Flurstücke auf Mieten zu lagern und es müsse gewährleistet sein, dass derselbe Humus wieder auf den Acker aufgetragen werde; auch dies hat die Vorhabensträgerin zugesagt.

2.3.12 Belange anderer Straßenbaulastträger

Die Stadt Ansbach als Straßenbaulastträgerin der GVS Brodswinden – Winterschneidbach (Art. 47 Abs. 1, Art. 46 Nr. 1 BayStrWG) meint, da die GVS im Rahmen des Vorhabens abschnittsweise dauerhaft abgesenkt werde, könne nicht mehr davon gesprochen werden, dass der Bestand wiederhergestellt werde. Dementsprechend seien die anerkannten Regeln der Technik, hier die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), einzuhalten. Die GVS sei deshalb mit einem Regelquerschnitt RQ 9 nach den RAL herzustellen und das Brückenbauwerk entsprechend anzupassen. Auch wenn die GVS derzeit eine Fahrbahnbreite von (nur) 4,75 m aufweise, werde diese seitens der Stadt Ansbach bei der nächsten Instandsetzung richtlinienkonform ausgebaut werden müssen.

Die damit erhobene Forderung nach einer Verbreiterung der GVS Brodswinden – Winterschneidbach auf einen den aktuellen technischen Regeln entsprechenden Fahrbahnquerschnitt im Bereich des Bauwerks BW 745b sowie einer hieran angepassten Änderung der Bauwerksplanung ist zurückzuweisen. Das gegenständliche Vorhaben beinhaltet die Änderung einer höhenungleichen Kreuzung, da die beiden kreuzenden Straßen in jeweils unterschiedlicher Höhenlage verlaufen. Insoweit bestimmt § 12 Abs. 3 Satz 1 FStrG, dass die durch eine solche Änderung entstehenden Kosten entweder demjenigen Träger der Straßenbaulast zur Last fallen, der die Änderung verlangt oder hätte verlangen müssen (Nr. 1) oder (alternativ) den beteiligten Trägern der Straßenbaulast, die die Änderung verlangen oder hätten verlangen müssen, und zwar im Verhältnis der Fahrbahnbreiten der an der Kreuzung beteiligten Straßenäste nach der Änderung (Nr. 2). Die Planfeststellungsbehörde wertet das Vorbringen der Stadt Ansbach mit Blick auf die Tragweite in Bedeutung eines „Verlangens“ nach einer Änderung einer Kreuzung nicht als ein derartiges Verlangen; es ist nicht hinreichend klar erkennbar, dass die Stadt Ansbach eine entsprechende Erklärung, insbesondere auch im Bewusstsein der dadurch ausgelösten Folgen für die Verteilung der Änderungskosten, abgeben wollte. Bestätigt wird dies durch die von der Stadt Ansbach im Fortgang des Verfahrens abgegebene weitere Erklärung, dass sie auf den richtlinienkonformen Ausbau der GVS im Bereich des Bauwerks (nun) verzichtet; diese Erklärung hat sie abgegeben, nachdem sie von der Vorhabensträgerin im Rahmen deren Erwiderung auf die Stellungnahme der Stadt Ansbach auf die ungefähre Höhe der Kostenbelastung der Stadt hingewiesen wurde, wenn sie ein Verlangen nach einer Kreuzungsänderung äußern sollte. Ohne ein derartiges Verlangen der Stadt Ansbach besteht aber – abgesehen von dem hier nicht gegebenen Fall eines „Verlangensmüssens“ – für die Vorhabensträgerin keine unmittelbare rechtliche Verpflichtung, den Querschnitt der GVS Brodswinden – Winterschneidbach im Kreuzungsbereich mit der A 6 gegenüber dem bestehenden Querschnitt baulich zu erweitern und die Bauwerksplanung entsprechend anzupassen. Es liegt damit ein Fall des § 12 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 FStrG vor, da nur die Vorhabensträgerin selbst dann die Änderung des Kreuzungsbauwerks in diesem Sinn verlangt. Liegt aber ein Verlangen des anderen Kreuzungsbeteiligten nicht vor, ist gemäß Nr. 7 Abs. 1 Uabs. 2 der Richtlinien über die Rechtsverhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen von Bundesfernstraßen und anderen öffentlichen Straßen (Straßen-Kreuzungsrichtlinien – StraKR), bekanntgemacht mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 02/2010 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25.01.2010 (VkBfI. 2010, S. 62), das Kreuzungsbauwerk grundsätzlich (nur) in den bisherigen Abmessungen des Verkehrsraumes neu zu errichten. Zudem ergibt sich aus Nr. 12 Abs. 4 der StraKR, dass sich bei Änderung einer höhenungleichen Kreuzung auf einseitiges Verlangen gemäß § 12 Abs. 3 Nr. 1 FStrG die Kostenmasse bzgl. der anderen Straße (hier der GVS) auf deren Wiederherstellung in gleichwertiger Ausführung beschränkt. Demzufolge besteht für die Vorhabensträgerin im vorliegenden Verfahren keine Veranlassung, den Fahrbahnquerschnitt der GVS Brodswinden – Winterschneidbach im Kreuzungsbereich sowie das Kreuzungsbauwerk selbst im Bereich der GVS über

das derzeit gegebene Maß hinaus zu vergrößern. Eine solche Verpflichtung lässt sich im Übrigen hier – unabhängig von der Frage, ob die zuvor genannten Regelungen überhaupt noch Raum dafür lassen – auch nicht aus Abwägungsgesichtspunkten herleiten. Das gegenständliche Vorhaben hat keinerlei Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung oder -zusammensetzung der GVS; ein kausaler Zusammenhang zwischen dem Vorhaben und einer möglichen Notwendigkeit zur Erweiterung des Querschnitts der GVS besteht nicht. Aus den von der Stadt Ansbach angeführten RAL ergibt sich in diesem Zusammenhang auch keine (zwingende) Veranlassung zu einem Ausbau der GVS im Kreuzungsbereich sowie einer Anpassung der Bauwerksplanung. Denn sie betonen selbst, dass sie keine geschlossenen Lösungen für alle Entwurfsaufgaben bieten und insbesondere Abweichungen von der Regel im Einzelfall möglich sind (Nr. 1.2 der RAL a. E.). Zudem ist nach Nr. 1.3 der RAL zu gewährleisten, dass ein nach den Richtlinien geplanter Abschnitt mit der Charakteristik der angrenzenden Straßenabschnitte im Bestand verträglich ist. Dies erscheint der Planfeststellungsbehörde in dem Fall, dass eine Straße nur im Kreuzungsbereich mit einer anderen Straße auf kurzer Länge richtlinienkonform ausgebaut wird, während die angrenzenden Straßenabschnitte in ihrer bestehenden Form mit einem geringeren Querschnitt bestehen bleiben und (wohl) nicht in überschaubarer Zeit ebenso ausgebaut werden, jedenfalls fraglich.

Sollte der Fahrbahnquerschnitt der GVS, worauf auch die diesbzgl. Ausführungen des Bayerischen Bauernverbandes hindeuten, bereits derzeit nicht den aktuellen verkehrlichen Anforderungen entsprechen, so ist es zunächst Sache der Stadt Ansbach als Straßenbaulastträgerin, möglichen gegebenen Missständen entgegenzuwirken. Sollte hierzu aus ihrer Sicht eine Verbreiterung des Querschnitts der GVS (auch) im Bauwerksbereich – und in der Konsequenz auch des Kreuzungsbauwerks selbst – notwendig sein, kann sie von der Vorhabensträgerin eine dies ermöglichende Änderung des Bauwerks verlangen, muss sich dann aber nach den dargelegten rechtlichen Bestimmungen in bestimmtem Umfang an den Kosten der Kreuzungsänderung beteiligen. Die Kostenregelung des § 12 Abs. 3 Nr. 2 FStrG will gerade erreichen, dass die beteiligten Träger der Straßenbaulast an den Kosten angemessen beteiligt werden (BVerwG, Urteil vom 18.09.1987, NVwZ-RR 1988, 61, 62).

2.3.13 Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsbelange

Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg, hat zwar festgestellt, dass seine Belange vom gegenständlichen Vorhaben berührt werden, es hat aber gleichwohl keine Bedenken gegen dieses geäußert, da ausweislich des Erläuterungsberichts bereits eine Kreuzungsvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn AG und der Vorhabensträgerin abgeschlossen wurde. Die Vorhabensträgerin hat den Abschluss der entsprechenden Kreuzungsvereinbarung auch gegenüber der Planfeststellungsbehörde nochmals ausdrücklich bestätigt.

Soweit das Eisenbahn-Bundesamt allgemein darauf hingewiesen hat, dass Betriebsanlagen der Eisenbahnen gemäß § 2 EBO den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen müssen und hinsichtlich der betroffenen Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes zu beachten ist, dass im Rahmen von Baumaßnahmen die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs nicht gefährdet werden darf und bei Baumaßnahmen im Bereich von Bahnanlagen deren Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit jederzeit zu gewährleisten ist, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, dies zu beachten.

Die Deutsche Bahn AG als Betreiberin der Bahnlinie Treuchtlingen – Würzburg hat im Rahmen ihrer Beteiligung zahlreiche Hinweise gegeben bzw. Forderungen erhoben, die sich im Wesentlichen auf die vorübergehende Inanspruchnahme von bahneigenen Flächen sowie auf im Rahmen der Ausführungsplanung und bei der

Abwicklung der Bauarbeiten in unmittelbarer Nähe von Bahnanlagen zu berücksichtigende Details beziehen. Die Vorhabensträgerin hat insoweit weitreichende Zusagen abgegeben, die diese Hinweise und Forderungen abdecken. Diese Zusagen wurden der Deutschen Bahn AG von der Planfeststellungsbehörde auch zur Kenntnis gebracht; diese hat sich mit dem Vorgehen der Vorhabensträgerin einverstanden gezeigt.

Den Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsbelangen ist damit insgesamt, ebenso wie den sonstigen Belangen der Deutschen Bahn AG, ausreichend Rechnung getragen.

2.3.14 Landesverteidigung

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr weist darauf hin, dass die A 6 im Vorhabensbereich Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes ist. Es seien deshalb die Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge (RABS) einzuhalten. Außerdem sei das Brückenbauwerk nach STANAG 2021 in die Militärische Lastenklasse 50-50/100 einzustufen.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die RABS im Zuge der gegenständlichen Planung einzuhalten und die Einstufung des Brückenbauwerks nach STANAG 2021 in die genannte Militärische Lastenklasse zu berücksichtigen.

Den Belangen der Landesverteidigung wird mit Blick darauf vollumfänglich Rechnung getragen.

2.3.15 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 einer Straßenbaumaßnahme Leitungen, Kabel o. ä. betreiben, zu berücksichtigen. Dabei ist aber nur auf das „Ob und Wie“ von Leitungsänderungen einzugehen, nicht jedoch z. B. über die Kostentragung zu entscheiden, die sich nach bürgerlichem Recht bzw. nach bestehenden oder noch zu treffenden vertraglichen Vereinbarungen richtet (vgl. § 8 Abs. 10 FStrG) bzw. bei Änderungen an Fernmeldeleitungen nach den Vorschriften des TKG.

2.3.15.1 Deutsche Telekom Technik GmbH

Die Deutsche Telekom Technik GmbH hat darauf hingewiesen, dass sich im Vorhabensbereich Telekommunikationslinien befinden, die auf Grund des Vorhabens gesichert, verändert oder verlegt werden müssen. Hinsichtlich der konkret von der Vorhabensträgerin in den festgestellten Planunterlagen, insbesondere in der Unterlage 11, bzgl. dieser Linien benannten einzelnen Maßnahmen hat sie aber keine Einwände geltend gemacht.

Soweit die Deutsche Telekom Technik GmbH die Vorhabensträgerin bittet, ihr mindestens drei Monate vor der Ausschreibung die endgültigen Ausbaupläne zuzusenden und die Ausschreibungs- und Ausführungstermine mitzuteilen, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, die notwendigen Verlegungsmaßnahmen rechtzeitig mit der Telekom abzustimmen; die erbetene Übergabe der endgültigen Ausbaupläne sowie die Mitteilung der Ausschreibungs- und Ausführungstermine hat sie ebenso zugesagt. Darüber hinaus wurden der Vorhabensträgerin aus Gründen der Bestimmtheit unter A. 3.1.1.1 der Forderung der Deutschen Telekom Technik GmbH im Wesentlichen entsprechende Vorgaben gemacht. Dort wurden außerdem weitere, von der Telekom geforderte Maßgaben aufgenommen, die sich u. a. auf die

Zugänglichkeit von Telekommunikationslinien während der Bauausführung sowie auf seitens der Vorhabensträgerin an die bauausführenden Firmen zu erteilende Hinweise beziehen.

Den Belangen der Deutschen Telekom Technik GmbH wird damit insgesamt hinreichend Rechnung getragen.

2.3.15.2 *N-ERGIE Netz GmbH*

Die N-ERGIE Netz GmbH hat bestätigt, dass alle ihre Versorgungsanlagen in den festgestellten Planunterlagen eingetragen und die erforderlichen Verlege-, Anpassungs- und Sicherungsmaßnahmen im Regelungsverzeichnis beschrieben sind.

Sie weist allerdings darauf hin, dass nach dem in der Unterlage 16.2 Blatt 1 enthaltenen Blatt 1a der Scheitelpunkt des äußeren Radius der dort geplanten Baustraße genau in der Flucht zum Mast Nr. 263 einer 110 kV-Leitung und in nur sehr geringem seitlichen Abstand (ca. 1,5 m) dazu geplant sei. Eine Beschädigung des Mastes durch Baustellenverkehr sei wegen dieser Kurvenlage sehr wahrscheinlich. Die N-ERGIE Netz GmbH bittet deshalb zu prüfen, ob die Baustraße nicht so verlegt werden könne, dass sie nur in gerader Streckentrasse den Maststandort kreuzt. Dies ist nach Ansicht der N-ERGIE Netz GmbH durch Verlagerung der Zufahrt zur Baustraße in nördliche Richtung möglich. Daneben sei außerdem noch über einen örtlichen Anfahrtschutz (z.B. einen Holzbauzaun in Mastbereich) zu entscheiden. Abgrabungen im Mastbereich seien außerdem nicht gestattet.

Die Vorhabensträgerin hat hierauf zugesagt, die Trassierung der Baustraße im Zuge der Ausführungsplanung so anzupassen, dass ein ausreichender Abstand zum Mast eingehalten und ggf. noch ein örtlicher Anfahrtschutz aufgestellt werden kann. Die angepasste Planung wird die Vorhabensträgerin nach ihrer ausdrücklichen Zusage mit der N-ERGIE Netz GmbH abstimmen und bei Bedarf eine gemeinsame Absteckung vor Ort durchzuführen. Der Vorhabensträgerin hat außerdem bestätigt, dass die Baustraße auf Geländeneiveau hergestellt wird, so dass keine Abgrabungen im Mastbereich erforderlich werden. Mit Blick auf diese Zusagen ist den Interessen der N-ERGIE Netz GmbH am Schutz vor Beschädigung ihrer Masten im Umfeld des geplanten Baufeldes hinreichend Rechnung getragen. Die genaue Ausgestaltung der Detailplanung, die einen ausreichenden Schutz des betroffenen Mastes sicherstellt, darf hier auch der Ausführungsplanung überlassen werden. Die aufgezeigte Problematik ist nach dem Stand der Technik beherrschbar und berührt keine abwägungserheblichen Belange (vgl. dazu etwa BVerwG, Urteil vom 03.11.2020 – 9 A 12.19 – juris Rn. 326). Auf Grund dessen besteht auch kein Anlass, dem Wunsch der N-ERGIE Netz GmbH nach einer Verschiebung der Zufahrt zur Baustraße in nördliche Richtung näherzutreten. Gegen eine solche Verschiebung spricht im Übrigen auch, dass die geplante Zufahrt zur Baustraße die Nutzung einer bereits bestehenden Ackerzufahrt ermöglicht, während bei der gewünschten Verlegung der Zufahrt eine solche neu angelegt werden müsste; dabei müsste u. a. auch der Wegseitengraben der GVS Gösseldorf – Winterschneidbach verrohrt werden. Darüber hinaus würde eine Verlegung der Zufahrt nach Norden vor allem auch den Flächenbedarf für die Baustraße durch die damit einhergehende Verlängerung dieser Straße nochmals vergrößern, ohne dass sich dies angesichts der vorstehenden Ausführungen hinreichend rechtfertigen ließe.

Der Forderung, den Betrieb, die Unterhaltung und die Entstörung der Versorgungsanlagen der N-ERGIE Netz GmbH sowie den Zugang zu den betroffenen Leitungstrassen im Bedarfsfall jederzeit ungehindert zu ermöglichen, trägt die entsprechende Verpflichtung der Vorhabensträgerin in der Nebenbestimmung A. 3.1.1.2 Rechnung. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin auch eine deckungsgleiche Zusage abgegeben.

Den Belangen der N-ERGIE Netz GmbH wird damit insgesamt hinreichend Rechnung getragen.

2.3.15.3 *BELECTRIC GmbH*

Die BELECTRIC GmbH teilt im Rahmen ihrer Beteiligung im Verfahren mit, dass sie nicht Betreiber der PV-Anlagen Brodswinden I und 2 sowie der zugehörigen Kabelstrecken sei, sondern nur als Betriebsführer ausgewählt sei. Wer Anlagenbetreiber ist, teilt sie dabei aber nicht mit; erst auf gesonderte Nachfrage der Planfeststellungsbehörde wurde der tatsächliche Anlagenbetreiber angegeben. Diesem Anlagenbetreiber, der 7c Solarparken AG, wurde daraufhin ebenso noch Gelegenheit gegeben, zu der Vorhabensplanung Stellung zu nehmen.

Konkrete Einwände gegen das gegenständliche Vorhaben wurden weder von der BELECTRIC GmbH noch von der 7c Solarparken AG erhoben. Unabhängig davon hat die Vorhabensträgerin zugesagt, im Zuge der Ausführungsplanung und Bauvorbereitung mit dem Anlagenbetreiber die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen für die betroffenen Kabel abzustimmen. Den Belangen der beiden genannten Unternehmen ist damit in jedem Fall hinreichend Rechnung getragen.

2.4 **Private Einwendungen**

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet über die Einwendungen (und die ggf. dazu gestellten Anträge) derer, deren Belange durch das Vorhaben berührt werden und über die im Laufe des Verfahrens keine Einigung erzielt worden ist. Dies bedeutet jedoch nicht, dass über jede einzelne Einwendung im Tenor des Planfeststellungsbeschlusses gesondert und mit konkreter Bezeichnung des Einwendungsführenden ausdrücklich und förmlich entschieden werden muss.

Im Rahmen der im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden im Wesentlichen wiederholt Forderungen, Bedenken und Anregungen, die in praktisch identischem Wortlaut auch vom Bayerischen Bauernverband vorgebracht wurden, vorgetragen. Insoweit wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die entsprechenden Ausführungen unter C. 2.3.11 Bezug genommen. Dort werden aus systematischen Gründen auch die wenigen sonst noch erhobenen Bedenken und Forderungen von privater Seite behandelt; sie stehen allesamt in engem inneren Zusammenhang mit dem an der genannten Stelle behandelten Vorbringen des Bayerischen Bauernverbands.

In diesem Zusammenhang ist (nochmals) hervorzuheben, dass im Rahmen der Realisierung des Vorhabens mehrere in privater Hand befindliche Grundstücke zu gewissen Teilen zeitweilig in Anspruch genommen werden, von zwei einzelnen Grundstücken werden jeweils kleine Teile am Flurstücksrand auf Dauer für das Vorhaben beansprucht. Wegen der Einzelheiten hierzu wird auf den Grunderwerbsplan (Unterlage 10 Blatt 1) und das Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10.2) Bezug genommen. Die Auswirkungen des Vorhabens lassen sich – wie bereits an verschiedenen Stellen dieses Beschlusses dargelegt – nicht weiter verringern.

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

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

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum sind – wie schon weiter oben dargelegt – dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Art und Höhe der Entschädigung sind in den Verhandlungen, die die Vorhabensträgerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Es darf grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass das rein wirtschaftliche Interesse der Grundbetroffenen – wie u. a. auch ein Verlust von Erträgen aus einem Grundstück – im Entschädigungsverfahren angemessen berücksichtigt wird (BVerwG, Urteil vom 10.10.2012, NVwZ 2013, 649 Rn. 75). Ein entsprechendes Interesse des Betroffenen ist nur dann in die planerische Abwägung einzustellen, wenn der Betroffene im Einzelnen aufzeigt und belegt, dass sich seine wirtschaftliche Situation auf Grund besonderer Verhältnisse trotz Entschädigung erheblich verschlechtern wird. Das hat vorliegend keiner der Betroffenen getan.

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

2.5 Gesamtergebnis der Abwägung

Abschließend und zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das gegenständliche Vorhaben auch unter Berücksichtigung seiner Auswirkungen auf die Umwelt, das Eigentum und sonstige Belange mit diesem 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 Ersatzneubaus der Bauwerks BW 745b im Zuge der A 6 in ihrer Gesamtheit erscheinen für das öffentliche Wohl als unverzichtbar. Die Belange, die für das Bauvorhaben sprechen, überwiegen im Rahmen der Abwägung und der Gesamtbetrachtung aller einzustellenden öffentlichen und privaten Belange, insbesondere auch wegen zahlreicher begleitender Maßnahmen, die mit unterschiedlichem Gewicht gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange sowie die Umweltauswirkungen. Diese konnten durch die konkrete Ausgestaltung der festgestellten Planung sowie verschiedene Regelungen, die der Vorhabensträgerin mit diesem Beschluss auferlegt wurden, derart abgemildert werden, dass unter Berücksichtigung dessen die Planungsentscheidung zugunsten des Bauvorhabens ausgewogen erscheint und die entscheidungserheblichen Konflikte gelöst sind. Die noch verbleibenden nachteiligen Auswirkungen sind in der Gesamtschau hinnehmbar.

Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich, die gesetzlichen Optimierungsgebote sind beachtet.

Unter Beachtung aller Umstände ist auch keine Alternative ersichtlich, die sich gegenüber der plangegenständlichen Variante als vorzugswürdig darstellen würde. Der Plan für das Vorhaben ist in der mit diesem Beschluss festgelegten Form auch

unter Berücksichtigung der möglichen Ausbauvarianten unter allen Gesichtspunkten ausgewogen.

3. **Entbehrlichkeit von straßenrechtlichen Verfügungen**

Das neue Brückenbauwerk BW 745b wird in gleicher Achslage wie das bestehende Bauwerk errichtet. Die Breite zwischen den Geländern vergrößert sich von derzeit 30 m auf 36,6 m und ist der baulichen Erweiterung des Querschnitts der A 6 geschuldet (siehe dazu oben unter C. 2.3.3.2). Es ist damit ein Fall des § 2 Abs. 6a FStrG gegeben. Danach gilt bei einer Verbreiterung bzw. Ergänzung einer Bundesfernstraße der neue Straßenteil durch die Verkehrsübergabe automatisch als gewidmet, sofern die allgemeinen Widmungsvoraussetzungen von § 2 Abs. 2 FStrG vorliegen. Diese sind bereits heute gegeben. Der Träger der Straßenbaulast ist insbesondere schon Eigentümer der der Straße dienenden Grundstücke (vgl. Unterlage 10 Blatt 1; die dort im Bereich der Bauwerks BW 745b grau hinterlegten Grundstücke bzw. Grundstücksteile befinden sich bereits im Eigentum der Bundesstraßenverwaltung). Auch für den Bereich, den das Brückenbauwerk überspannt, steht ihm nach dem Kenntnisstand der Planfeststellungsbehörde eine für eine Widmung ausreichende Verfügungsgewalt zu. Einer rechtsförmlichen Widmung des neuen Bauwerks bzw. der gegenüber der bestehenden Brücke zusätzlich hinzukommenden Teile bedarf es daher nicht.

4. **Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kostenlast stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG. Gebühren und Auslagen sind vorliegend nicht zu erheben. Dies ergibt sich bereits aus dem Wortlaut von § 3 Abs. 3 Satz 2 FStrBAG, in dem geregelt ist, dass „das jeweilige Land... seine Kosten trägt“. Diese Regelung entspricht zugleich auch der verfassungsrechtlichen Ausgabenzuordnung, da die Planfeststellung im Auftrag des Bundes durchgeführt wird (Art. 143e Abs. 1 und 3 GG) und die den Ländern entstehenden Verwaltungsausgaben nach Art. 104a Abs. 5 GG von diesen selbst zu tragen sind.

D. **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann **innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung Klage** erhoben werden beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof,

Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München,

Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München,

schriftlich oder elektronisch in einer für den Schrifformersatz **zugelassenen** Form. Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet **keine** rechtlichen Wirkungen! Nähere Informationen zur elektronischen Einlegung von Rechtsbehelfen können der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (<http://www.vgh.bayern.de>) entnommen werden.

Die Klage 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 zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn die Verspätung genügend entschuldigt wird. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Dies gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Die genannte Frist kann durch das Gericht auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte.

Der angefochtene Beschluss soll in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen bei schriftlicher Einreichung Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Prozessbevollmächtigter kann ein Rechtsanwalt oder eine sonst nach § 67 Abs. 4 VwGO und nach § 5 RDGEG zur Vertretung berechtigte Person oder Organisation sein.

E. *Hinweis zur sofortigen Vollziehung*

Die Anfechtungsklage Dritter gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat, da er die Zulassung eines Vorhabens betreffend einen Bundesverkehrsweg zum Gegenstand hat, keine aufschiebende Wirkung (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO).

F. *Hinweise zur Auslegung des Plans*

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit einer Ausfertigung des festgestellten Planes bei der Stadt Ansbach zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden zuvor ortsüblich bekannt gemacht.

Während des Auslegungszeitraums besteht auch die Möglichkeit, den Planfeststellungsbeschluss und eine den festgestellten Planunterlagen inhaltlich entsprechende Fassung der Unterlagen im Internetauftritt der Regierung von Mittelfranken (www.regierung.mittelfranken.bayern.de) unter „Service“ > „Planfeststellung“ > „Planfeststellungsbeschlüsse“ einzusehen.

W o l f
Ltd. Regierungsdirektor