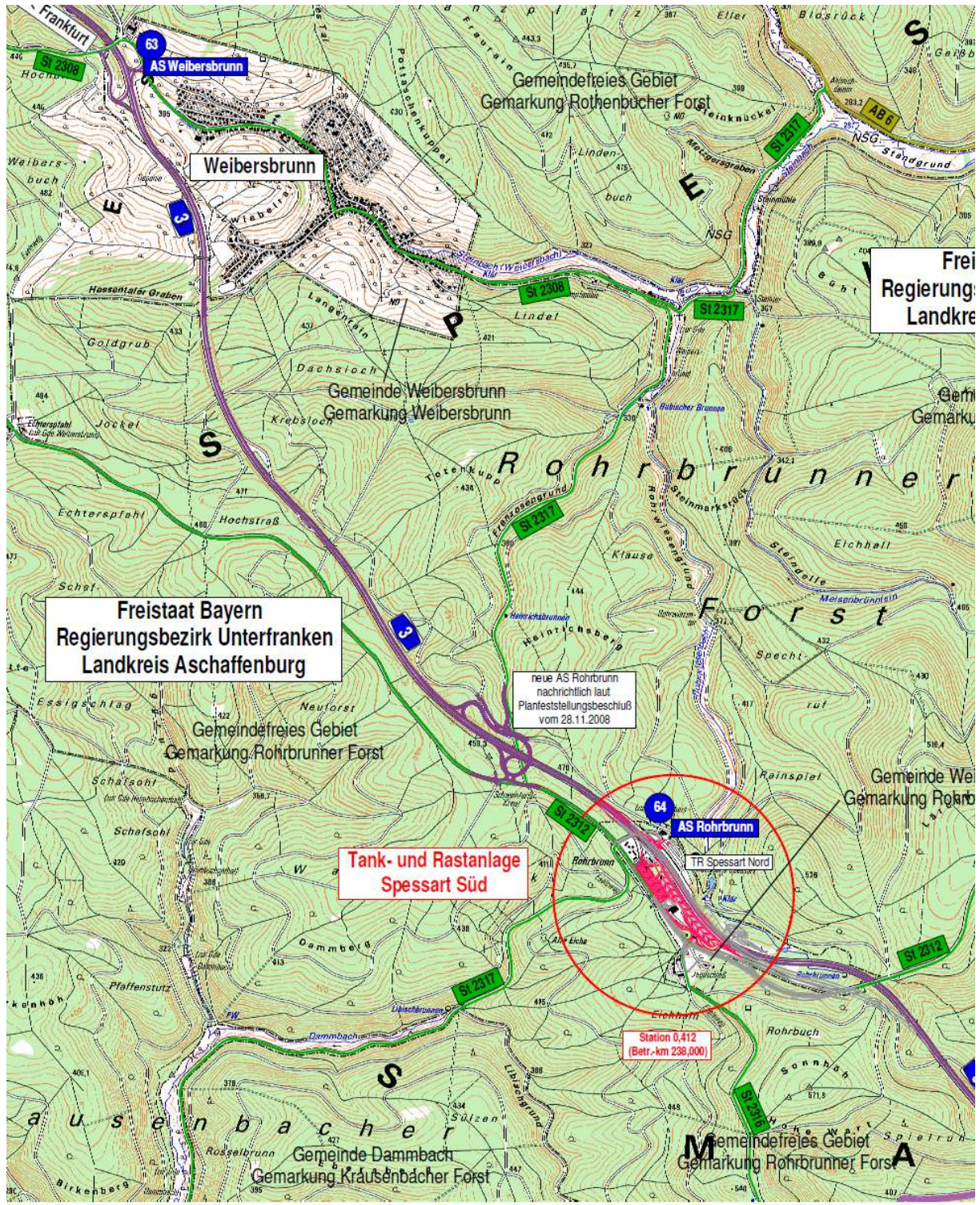


REGIERUNG VON UNTERFRANKEN



**Planfeststellungsbeschluss
für die
Erweiterung der Verkehrsflächen
der Tank- und Rastanlage "Spessart Süd"
an der BAB A 3 Frankfurt - Nürnberg
im Abschnitt 260 / Station 0,412**

Würzburg, den 13.07.2015



Inhaltsverzeichnis

Deckblatt	1
Übersichtsskizze	2
Inhaltsverzeichnis	3
Abkürzungsverzeichnis	10

A
Tenor

14

1.	Feststellung des Plans	14
2.	Festgestellte Unterlagen	15
3.	Nebenbestimmungen	17
3.1	Zusagen	17
3.2	Unterrichtungspflichten	17
3.3	Immissionsschutz	18
3.4	Wasserwirtschaft	18
3.5	Naturschutz und Landschaftspflege	18
3.6	Bodenschutz und Abfallwirtschaft	19
3.7	Fischerei	21
3.8	Denkmalpflege	21
3.9	Träger von Ver- und Entsorgungsleitungen	22
3.10	Brand- und Katastrophenschutz	23
3.11	Wehrbereichsverwaltung	24
3.12	Eigentumsrelevante Regelungen	24
3.13	Bauausführung	24
4.	Entscheidung über Einwendungen	25
5.	Entscheidung über verfahrensrechtliche Anträge	25
6.	Ausnahmen und Befreiungen	25
7.	Straßenrechtliche Verfügungen	25
7.1	Bundesfernstraßen	25
7.2	Straßenklassen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz	26
8.	Sondernutzungen	26
9.	Kosten des Verfahrens	27

B
Sachverhalt 28

1.	Antragstellung	28
2.	Beschreibung des Vorhabens	28
2.1	Planerische Beschreibung	28
2.2	Straßenbauliche Beschreibung	28
3.	Vorgängige Planungsstufen	30
4.	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	30
4.1	Auslegung	30
4.2	Beteiligung Träger öffentlicher Belange	31
4.3	Planänderung	32

C
Entscheidungsgründe 34

1.	Verfahrensrechtliche Beurteilung	34
1.1	Zuständigkeit der Regierung von Unterfranken	34
1.2	Erforderlichkeit der Planfeststellung	34
1.3	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	35
1.4	Raumordnungsverfahren	36
1.5	Verträglichkeitsprüfung gemäß der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutz-Richtlinie (§ 34 Abs. 1 BNatSchG)	36
1.6	Sonstige verfahrensrechtliche Fragen	39
2.	Umweltverträglichkeitsprüfung	40
2.1	Grundsätzliche Vorgaben	40
2.2	Untersuchungsraum	41
2.2.1	Beschreibung des Untersuchungsraumes	41
2.2.2	Varianten	42
2.3	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (§ 11 UVPG)	43
2.3.1	Beschreibung der Umwelt im Untersuchungsgebiet	44
2.3.1.1	Lage und landschaftliche Gliederung	44
2.3.1.2	Schutzgut Mensch	44
2.3.1.2.1	Siedlungsstruktur	44
2.3.1.2.2	Land- und Forstwirtschaft	44
2.3.1.2.3	Freizeit- und Erholungsbereiche	44
2.3.1.3	Schutzgut Tiere und Pflanzen	45
2.3.1.3.1	Lebensräume	45
2.3.1.3.2	Lebensraumtypische Tierarten und Tiergruppen	45
2.3.1.3.3	Austausch- und Wechselbeziehungen zwischen Teil- und Gesamtlebensräumen	45
2.3.1.3.4	Schutzgebiete und Schutzobjekte sowie weitere Gebiete mit naturschutzfachlichen Festsetzungen	45
2.3.1.4	Schutzgut Boden	46
2.3.1.5	Schutzgut Wasser	46

2.3.1.5.1	Oberflächengewässer	46
2.3.1.5.2	Grundwasser	46
2.3.1.5.3	Vorbelastung des Schutzgutes Wasser	47
2.3.1.6	Schutzgut Luft	47
2.3.1.7	Schutzgut Klima	48
2.3.1.8	Schutzgut Landschaft	48
2.3.1.9	Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter	48
2.3.2	Umweltauswirkungen des Vorhabens	48
2.3.2.1	Schutzgut Mensch	49
2.3.2.1.1	Lärmauswirkungen	49
2.3.2.1.2	Luftinhaltsstoffe	50
2.3.2.1.3	Freizeit und Erholung	50
2.3.2.1.4	Land- und forstwirtschaftliche Nutzung	51
2.3.2.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen	51
2.3.2.2.1	Allgemeines	51
2.3.2.2.2	Beschreibung der Einzelkonflikte	52
2.3.2.2.2.1	Anlagebedingte Beeinträchtigungen	52
2.3.2.2.2.2	Verkehrs- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen	52
2.3.2.2.2.3	Baubedingte Beeinträchtigungen	53
2.3.2.2.3	Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung von Eingriffen	53
2.3.2.2.4	Landschaftspflegerisches Maßnahmenkonzept	53
2.3.2.2.4.1	Planerisches Leitbild	53
2.3.2.2.4.2	Ausgleichsmaßnahmen	54
2.3.2.3	Schutzgut Boden	54
2.3.2.4	Schutzgut Wasser	57
2.3.2.4.1	Oberflächengewässer	57
2.3.2.4.2	Grundwasser	57
2.3.2.5	Schutzgut Luft	57
2.3.2.6	Schutzgut Klima	58
2.3.2.7	Schutzgut Landschaft	59
2.3.2.8	Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter	59
2.3.2.9	Wechselwirkungen	60
2.4	Bewertung der Umweltauswirkungen	60
2.4.1	Schutzgut Mensch	61
2.4.1.1	Lärmauswirkungen	61
2.4.1.2	Luftschadstoffe	61
2.4.1.3	Freizeit und Erholung	62
2.4.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen	62
2.4.3	Schutzgut Boden	64
2.4.4	Schutzgut Wasser	66
2.4.4.1	Oberflächengewässer	66
2.4.4.2	Grundwasser	67
2.4.5	Schutzgut Luft	67
2.4.6	Schutzgut Klima	67
2.4.7	Schutzgut Landschaft	68

		Seite
2.4.8	Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter	69
2.5	Gesamtbewertung	70
3.	Materiell-rechtliche Würdigung	70
3.1	Rechtsgrundlage	70
3.2	Rechtswirkungen der Planfeststellung	71
3.3	Planungsermessen	72
3.4	Planrechtfertigung	73
3.4.1	Planungsziel	74
3.4.1.1	Bestehende Situation	74
3.4.1.2	Verkehrsfunktion- und -belastung, Verkehrsentwicklung	75
3.4.2	Projektalternativen zur Erreichung des Planungsziels	75
3.4.3	Zusammenfassung	76
3.5	Einhaltung der gesetzlichen Planungsleitsätze	77
3.6	Würdigung und Abwägung öffentlicher Belange	77
3.6.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	77
3.6.2	Planungsvarianten	78
3.6.2.1	Grundsätzliches	78
3.6.2.2	"Null-Variante"	79
3.6.2.3	Alternativen	79
3.6.2.4	Zusammenfassende Bewertung der Varianten	80
3.6.3	Ausbaustandard, Dimensionierung und Ausgestaltung	80
3.6.4	Immissionsschutz	82
3.6.4.1	Trassierung (§ 50 BImSchG)	83
3.6.4.2	Lärmschutz	84
3.6.4.2.1	Rechtsgrundlagen	84
3.6.4.2.2	Anwendbarkeit der 16. BImSchV, Lärmschutzmaßnahmen	86
3.6.4.2.3	Überprüfung der Lärmberechnung	90
3.6.4.2.4	Abwägung	91
3.6.4.3	Schadstoffbelastung	91
3.6.4.4	Flüssiggas-Tanklager	92
3.6.4.5	Immissionsschutzrechtliche Abwägung	93
3.6.5	Naturschutz und Landschaftspflege	94
3.6.5.1	Rechtsgrundlagen	94
3.6.5.2	Eingriffsregelung	94
3.6.5.2.1	Vermeidungsgebot	95
3.6.5.2.2	Beschreibung der Beeinträchtigungen	96
3.6.5.2.3	Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen	98
3.6.5.2.4	Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	99
3.6.5.2.5	Kompensationsmaßnahmen	100
3.6.5.2.5.1	Ausgleichbarkeit/Nichtausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen	100
3.6.5.2.5.2	Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichsflächen	103
3.6.5.2.5.3	Zuordnung und gegenüberstellende Bilanzierung von Eingriff und Ausgleichsmaßnahmen	105
3.6.5.2.5.4	Beschreibung, Lage, Umfang und Ausführung der Ausgleichsmaßnahmen	106
3.6.5.2.5.5	Funktion und Eignung der Ausgleichsmaßnahmen	107

		Seite
3.6.5.2.6	Erforderlichkeit der Ausgleichsmaßnahmen; Enteignungsmöglichkeit	109
3.6.5.3	Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft	110
3.6.5.3.1	Naturpark „Spessart“	110
3.6.5.3.2	Gesetzlich geschützte Biotope	110
3.6.5.3.3	Schutz bestimmter Landschaftsbestandteile	110
3.6.5.3.4	Zwischenergebnis	111
3.6.5.4	Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Hochspessart“ und das Europäische Vogelschutzgebiet „Spessart“	112
3.6.5.4.1	Ziele und Vorgaben der FFH-RL und der V-RL	112
3.6.5.4.2	Aufgaben und Rechtsgrundlagen der Verträglichkeitsprüfung	115
3.6.5.4.3	Übersicht über die Schutzgebiete und die für seine Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile	119
3.6.5.4.3.1	Übersicht über die Schutzgebiete	119
3.6.5.4.3.2	Erhaltungsziele und Bedeutung der Schutzgebiete	120
3.6.5.4.3.2.1	Überblick über die Lebensräume des Anhangs I der FFH-RL	122
3.6.5.4.3.2.2	Überblick über die Arten des Anhangs II der FFH-RL	124
3.6.5.4.3.2.3	Übersicht über die Arten nach Anhang I der V-RL	127
3.6.5.4.3.2.4	Übersicht über die sonstigen Arten im Sinne der V-RL	131
3.6.5.4.4	Beschreibung des Vorhabens	131
3.6.5.4.4.1	Technische Beschreibung des Vorhabens	131
3.6.5.4.4.2	Wirkfaktoren	132
3.6.5.4.5	Detailliert untersuchter Bereich	134
3.6.5.4.5.1	Abgrenzung des Untersuchungsraumes	134
3.6.5.4.5.2	Voraussichtlich betroffene Lebensräume und Arten im Wirkraum	135
3.6.5.4.6	Beurteilung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Schutzgebiete	140
3.6.5.4.6.1	Beeinträchtigungen von Lebensräumen des Anhangs I der FFH-RL	146
3.6.5.4.6.2	Beeinträchtigungen von Arten des Anhangs II der FFH-RL	149
3.6.5.4.6.3	Beeinträchtigungen von Arten des Anhangs I der FFH-RL	152
3.6.5.4.7	Vorhabensbezogenen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung	155
3.6.5.4.8	Beurteilung der Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Schutzgebiete durch Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten	158
3.6.5.4.9	Zusammenfassende Bewertung der FFH-Verträglichkeit unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung	160
3.6.5.4.9.1	Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL	162
3.6.5.4.9.2	Arten nach Anhang II der FFH-RL	164
3.6.5.4.9.3	Arten nach Anhang I der V-RL	165
3.6.5.4.10	Zusammenfassung	166
3.6.5.5	Allgemeiner und besonderer Artenschutz	167
3.6.5.5.1	Allgemeiner Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen	168
3.6.5.5.2	Besonderer Artenschutz	168
3.6.5.5.2.1	Rechtsgrundlagen	169
3.6.5.5.2.2	Bestand und Betroffenheit der aufgrund von Unionsrecht streng oder besonders geschützten Tierarten	171
3.6.5.5.2.2.1	Arten nach Anhang IV der FFH-RL	172
3.6.5.5.2.2.1.1	Säugetiere	172

	Seite	
3.6.5.5.2.2.1.2	Reptilien	173
3.6.5.5.2.2.2	Europäische Vogelarten nach Art. 1 der V-RL	173
3.6.5.5.2.3	Artenschutzrechtliche Ausnahme	173
3.6.5.5.3	Abwägung	176
3.6.6	Bodenschutz	177
3.6.7	Gewässerschutz/Wasserwirtschaft	179
3.6.7.1	Gewässerschutz	179
3.6.7.1.1	Schutz des Grundwassers	180
3.6.7.1.2	Schutz der Oberflächengewässer	180
3.6.7.2	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	183
3.6.7.3	Wasserrechtliche Erlaubnis	184
3.6.7.4	Abwägung	186
3.6.8	Land- und Forstwirtschaft als öffentlicher Belang	187
3.6.8.1	Landwirtschaft	187
3.6.8.2	Forstwirtschaft	187
3.6.9	Fischerei	188
3.6.10	Denkmalpflege	193
3.6.11	Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht	198
3.6.12	Träger von Versorgungsleitungen	199
3.6.12.1	Deutsche Telekom Technik GmbH	200
3.6.12.2	Bayernwerk AG	200
3.6.12.3	Abwägung	202
3.6.13	Belange des Brand- und Katastrophenschutzes	202
3.6.14	Kommunale Belange	209
3.6.14.1	Gemeinde Weibersbrunn	209
3.6.14.2	Landkreis Aschaffenburg	210
3.6.14.3	Abwägung	210
3.6.15	Sonstige Belange	210
3.6.15.1	Wehrbereichsverwaltung	210
3.6.15.2	Polizei	211
3.6.15.3	Belange anderer Straßenbaulastträger	218
3.6.15.4	Weitere Belange	218
3.7	Würdigung und Abwägung privater Belange	219
3.7.1	Private Belange von allgemeiner Bedeutung	219
3.7.1.1	Gesundheitsschutz, Immissionsschutz	219
3.7.1.2	Entzug von privatem Eigentum	220
3.7.1.3	Sonstige (mittelbar eigentumsrelevante) Planfestsetzungen	221
3.7.1.3.1	Zufahrten, Umwege	221
3.7.1.3.2	Nachteile durch Bauwerke und Bepflanzung für Nachbargrundstücke	222
3.7.1.3.3	Grundwasserverhältnisse	223
3.7.1.4	Abwägung	224
3.7.2	Einzelne Einwendungen	224
3.7.2.1	Einwendung Nr. 1	224

		Seite
3.7.2.2	Einwendung Nr. 2	226
3.7.2.3	Einwendung Nr. 3	227
3.7.2.4	Einwendung Nr. 4	227
3.7.2.5	Einwendung Nr. 5	227
3.8	Gesamtergebnis der Abwägung	233
4.	Straßenrechtliche Entscheidungen	234
4.1	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	234
4.2	Sondernutzungen	234
5.	Kostenentscheidung	236

D

Rechtsbehelfsbelehrung

236

E

Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans

237

F

Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans

237

Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
a. a. O.	am angegebenen Ort
ABl. EG	Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften
ABl. EU	Amtsblatt der Europäischen Union
Abs.	Absatz
ABSP	Arten- und Biotopschutzprogramm Bayern
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AELF	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuchs und anderer Gesetze
ALE	Amt für Ländliche Entwicklung Unterfranken
AH-RAL-K-2	Aktuelle Hinweise zur Gestaltung planfreier Knotenpunkte außerhalb bebauter Gebiete, Ergänzungen zu den RAL-K-2
AIIMBI	Allgemeines Ministerialblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV(BS)
Art.	Artikel
AS	Anschlussstelle
ATV-DVWK-A 117	Arbeitsblatt "Bemessung von Regenrückhalteräumen" der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.
ATV-DVWK-M 153	Merkblatt "Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser" der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.
B	Bundesstraße
BArtSchV	Bundesartenschutzverordnung
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BauGB	Baugesetzbuch
BauR	Baurecht (Zeitschrift)
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung
BayHO	Bayerische Haushaltsordnung
BayJG	Bayerisches Jagdgesetz
BayLplG	Bayerisches Landesplanungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter (Zeitschrift)
BayVGh	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bek	Bekanntmachung

BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärm-schutzverordnung)
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes- Im- missionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BJagdG	Bundesjagdgesetz
BMV(BS)	Bundesministerium für Verkehr (Bau und Stadtentwicklung)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
dB(A)	Dezibel (Adjusted/Angepasst - Frequenzbewertung A nach DIN IEC 651, Ausgabe Dezember 1981)
DIN	Verbandszeichen des Deutschen Instituts für Normung e.V., Deutsche Industrie-Norm(en)
DÖV	Die öffentliche Verwaltung (Zeitschrift)
DSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler (Denkmalschutzgesetz)
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt (Zeitschrift)
E/Z/B/K	Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Baugesetzbuch, Loseblatt-Kommentar
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie)
Fl.Nr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
Gembek	Gemeinsame Bekanntmachung mehrerer Staatsministerien
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialblatt
GVBl	Bayerisches Gesetz- und Verordnungsblatt
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
i.d.F.	in der Fassung
IMS	Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums des Innern

i. V. m.	in Verbindung mit
KG	Bayerisches Kostengesetz
Kr	Kreisstraße
KrWG	Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Beseitigung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz)
LAGA	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall, Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln - (Mitteilung 20)
LEP	Landesentwicklungsprogramm
Leitfaden FFH-VP	Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsuntersuchung im Bundesfernstraßenbau des BMVBW - Ausgabe 2004
LfU	Bayerisches Landesamt für Umwelt
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift (Zeitschrift)
NuR	Natur und Recht (Zeitschrift)
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht (Zeitschrift)
NVwZ-RR	NVwZ-Rechtsprechungs-Report (Zeitschrift)
OVG	Oberverwaltungsgericht
OBB	Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr
PlafeR	Planfeststellungsrichtlinien
Q _{dr}	zulässige Abflussmenge zur Dimensionierung der Regenrückhaltebecken (Drosselabfluss)
Q _{krit.}	kritischer Regenabfluss
RAL	Richtlinie für die Anlage von Landstraßen
RAS-Ew	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung
RAS-LG 4	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftsgestaltung Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
RdL	Recht der Landwirtschaft (Zeitschrift)
Rd.Nr.	Randnummer
RE	Richtlinien für die Gestaltung von einheitlichen Entwurfsunterlagen im Straßenbau
RHB	Regenrückhaltebecken
RI-LEI-BRÜ	Richtlinien für das Verlegen und Anbringen von Leitungen an Brücken, Ausgabe 1994 (VkBl. 1994, S. 488 ff.)
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten, Ausgabe 2002
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990
RLuS 2012	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
RLW 1999	Richtlinien für den ländlichen Wegebau, Stand: 1999
ROG	Raumordnungsgesetz
RQ	Regelquerschnitt
RStO 12	Richtlinien zur Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012
RVZ	Regelungsverzeichnis

saP	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
St	Staatsstraße
StMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern
StMI-OBB	Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern
StraKR	Richtlinien über die Verhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen von Bundesstraßen und anderen öffentlichen Straßen
StraWaKR	Fernstraßen/Gewässer-Kreuzungsrichtlinien
StVO	Straßenverkehrsordnung
T&R	Tank- und Rastanlage
TA Luft	Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift)
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27.06.1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-Richtlinie), ABl. EG Nr. L 175 vom 05.07.1985, S. 40
UVP-ÄndRL	Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 03.03.1997 zur Änderung der UVP-Richtlinie, ABl. EG Nr. L 73 vom 14.03.1997, S. 5
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 18.09.1995 (GMBI 1995, S. 671 ff.)
VAwS	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe (Anlagenverordnung)
VDE	Verband Deutscher Elektrotechniker
VDI	Verein Deutscher Ingenieure
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 - (VkBl. 1997, S. 434 ff.)
V-RL	Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten (kodifizierte Fassung (Vogelschutzrichtlinie)
VV	Verwaltungsvorschrift(en)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
ZTV LW 99/01	Zusätzliche technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Befestigung ländlicher Wege, Ausgabe 1999/Fassung 2001
ZUR	Zeitschrift für Umweltrecht (Zeitschrift)

Nr. 32-4354.1-1-4

**Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes und des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes;
Planfeststellungsverfahren für die Erweiterung der Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage "Spessart Süd" an der BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg
(Abschnitt 260 / Station 0,412)**

Die Regierung von Unterfranken, Würzburg, erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A

Tenor

1. Feststellung des Plans

Der Plan für die Erweiterung der Verkehrsflächen der T&R "Spessart Süd" an der BAB A 3 Frankfurt – Nürnberg (Abschnitt 260 / Station 0,412) wird mit den sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss sowie aus den Roteintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Festgestellte Unterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab
1		Erläuterungsbericht	
2		Übersichtskarte	1 : 100.000
3		Übersichtslagepläne	
3	1	Übersichtslageplan	1 : 25.000
3	2	Luftbildübersichtslageplan	1 : 5.000
5		Lagepläne	
5	1T	Lageplan Tank- und Rastanlage in der Fassung der Tektur vom 30.06.2014 ersetzt	1 : 1.000
5	1	<i>Lageplan Tank- und Rastanlage</i>	<i>1 : 1.000</i>
5	2	Ausgleichsfläche A 1	1 : 1.000
6		Höhenpläne	
6	1	Durchfahrtstrasse Lkw	1 : 1.000/100
6	2	Pkw/Bus - Fahrgasse	1 : 1.000/100
6	3	Zufahrt Motelparkplatz	1 : 1.000/100
7	T	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen in der Fassung der Tektur vom 30.06.2014 ersetzt	1 : 1.000
7		<i>Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen</i>	<i>1 : 1.000</i>
8		Entwässerungsmaßnahmen	
8	1	Lageplan der Einzugsgebiete	1 : 5.000
8	2	Detailplan Absatz- und Regenrückhaltebecken (nachrichtlich !)	1 : 500/10
9		Landschaftspflegerische Maßnahme	
9	1	Maßnahmenplan	1 : 2.500
9	2	Maßnahmenblätter	
9	3	Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation	
10		Grunderwerb	
10	1T	Grunderwerbsplan Tank- und Rastanlage in der Fassung der Tektur vom 30.06.2014 ersetzt	1 : 1.000
10	1	<i>Grunderwerbsplan Tank- und Rastanlage</i>	<i>1 : 1.000</i>
10	2	Grunderwerbsplan Ausgleichsfläche A 1	1 : 1.000
10	3	Grunderwerbsverzeichnis	
11	T	Regelungsverzeichnis in der Fassung der Tektur vom 30.06.2014 ersetzt	

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab
11		<i>Regelungsverzeichnis</i>	
14		Straßenquerschnitt	
14	1	Regelquerschnitte Tank- und Rastanlage	1 : 50
14	2	Regelquerschnitt Zufahrt Motelparkplatz	1 : 50
14	3	Sonderquerschnitte – Kennzeichnende Querschnitte	1 : 250
16	T	Sonstige Pläne – Lageplan der Ver- und Entsorgungsleitungen in der Fassung der Tektur vom 30.06.2014 ersetzt	1 : 1.000
16		<i>Sonstige Pläne – Lageplan der Ver- und Entsorgungsleitungen</i>	1 : 1.000
17		Immissionstechnische Untersuchungen	
17	1	Erläuterungen zum Verkehrslärm und Berechnungsunterlagen	
17	2	Erläuterungen zu den Luftschadstoffen und Berechnungsunterlagen	
18		Wassertechnische Untersuchungen	
19		Umweltfachliche Untersuchungen	
19	1	Textteil zum Landschaftspflegerischen Begleitplan mit Artenschutzbeitrag (saP)	
19	2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1 : 2.500
19	3	Unterlagen zur FFH-/V Sch-VP	
19	3.1	Textteil zur FFH-/V Sch-VU	
19	3.2	Übersichtskarte	1 : 100.000
19	3.3	Planteil zur FFH-/V Sch-VU	
19	Blatt 1	Lebensraumtypen und Arten/ Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele/ Maßnahmen zur Schadensbegrenzung	1 : 10.000
19	Blatt 2	Lebensraumtypen und Arten/ Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele/ Maßnahmen zur Schadensbegrenzung	1 : 10.000

3. Nebenbestimmungen

3.1 Zusagen

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

3.2 Unterrichtungspflichten

3.2.1 Der Beginn von Erdbauarbeiten ist dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Abteilung B - Stabsstelle Lineare Projekte -, Hofgraben 4, 80539 München möglichst frühzeitig, mindestens jedoch 2 Monate im Voraus anzuzeigen, um einvernehmlich die erforderlichen Schritte zur Vermeidung einer Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei nicht vermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) festzulegen (vgl. auch A 3.8).

3.2.2 Dem Landratsamt Aschaffenburg, Bayernstraße 18, 63739 Aschaffenburg, dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg, Corneliestraße 1, 63739 Aschaffenburg, und der Regierung von Unterfranken, Peterplatz 9, 97070 Würzburg, sind rechtzeitig sowohl Beginn als auch Vollendung der Bauarbeiten anzuzeigen. Werden die Anlagen in mehreren Bauabschnitten ausgeführt, so sind Beginn und Vollendung jedes Bauabschnittes anzuzeigen.

3.2.3 Dem Staatlichen Bauamt Aschaffenburg, Corneliestraße 1, 63739 Aschaffenburg ist der Baubeginn anzuzeigen, damit die entsprechenden Arbeiten an den Staatsstraßen koordiniert werden können.

3.2.4 Die Fischereiberechtigten bzw. der Fischereirechtspächter im Rohrwiesenbach, Weibers- bzw. Steinbach und der Hafenlohr sowie der Betreiber der Fischzucht Hochspessart, vertreten durch Frau Monika Nolda und Herrn Peter Grimm, 97840 Erlenfurt im Hafenlohrtal, sind gesondert mindestens 14 Tage vor Baubeginn zu benachrichtigen.

3.2.5 Der Autobahn Tank- und Rast GmbH, Andreas-Hermes-Straße 7-9, 53175 Bonn ist der Baubeginn anzuzeigen, um die Ausführung der Baumaßnahme, insbesondere Bauabläufe, Bauzustände und Fragen der Beschilderung abzustimmen.

- 3.2.6 Dem Netzcenter Marktheidenfeld der Bayernwerk AG, Dillberg 10, 97828 Marktheidenfeld, Tel.: 0941/28 00 33 11, ist der Baubeginn zum Zwecke der Unterweisung bzw. Begehung rechtzeitig mitzuteilen.
- 3.3 Immissionsschutz
- Die einschlägigen Vorschriften zum Schutz gegen Bau-, Geräte- und Maschinenlärm sowie über die Zulässigkeit von Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeit sind zu beachten.
- 3.4 Wasserwirtschaft
- 3.4.1 Die in dem Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008 (Nr. 32-4354.1-3/07) unter A 3.4 und A 7.3 (mit Ausnahme von 7.3.19) festgesetzten Nebenbestimmungen sind zu beachten.
- 3.4.2 Baumaterialien, Aushub, wassergefährdende Stoffe und dergleichen sind so zu lagern, dass diese bei Starkregenereignissen nicht abgeschwemmt werden oder eine Gewässerverunreinigung des Vorfluters verursachen können. Soweit erforderlich, sind geeignete Abschwemmungssicherungsmaßnahmen nach dem Stand der Technik durchzuführen.
- 3.4.3 Die planerischen Details der Einleitungsbereiche in den Rohrwiesenbach sind mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg abzustimmen.
- 3.4.4 Vorhandener Uferbewuchs ist so weit wie möglich zu schonen.
- 3.4.5 Soweit im Zuge der Baumaßnahmen Bauwasserhaltungen erforderlich werden, ist rechtzeitig ein eigenes wasserrechtliches Verfahren zu beantragen.
- 3.5 Naturschutz und Landschaftspflege
- 3.5.1 Die nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan erforderliche Ausgleichsmaßnahme ist spätestens bis zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme (baulich) fertig zu stellen, die übrigen landschaftspflegerischen Maßnahmen baldmöglichst, spätestens jedoch zwei Jahre nach Beendigung der Straßenbauarbeiten. Nach Abschluss der Arbeiten ist der Regierung von Unterfranken ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster zu übermitteln (§ 17 Abs. 6 BNatSchG, Art. 9 BayNatSchG).
- Die Ausgleichsmaßnahme ist entsprechend den Vorgaben des landschaftspflegerischen Begleitplanes vom Vorhabensträger zu unterhalten, solange die Tank- und Rastanlage „Spessart Süd“ im plangegenständlichen Bereich besteht.

- 3.5.2 Bei Ausführung der Baumaßnahme ist durch fachkompetentes Personal sicherzustellen, dass die ausführenden Firmen nicht gegen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege verstoßen (ökologische Bauüberwachung).
- 3.5.3 Die Rodung von Bäumen und Waldflächen sowie das Roden, Abschneiden, Fällen oder eine sonstige Beeinträchtigung von Hecken, lebenden Zäunen, Feldgehölzen oder -gebüsch ist nur während der Vegetationsruhe (1. Oktober bis 28. Februar) zulässig.
- 3.5.4 Bäume, bei denen der Verdacht besteht, dass sie Baumhöhlen oder Spaltenquartiere von Fledermäusen aufweisen, dürfen ausschließlich im Oktober gefällt werden. Die dafür im Vorfeld notwendige Markierung der Bäume hat im der Fällung der vorausgehenden Winter (laubfreier Zustand der Bäume) zu erfolgen. Sollte trotz dieser Vermeidungsmaßnahme ein mit Fledermäusen besetzter Baum gefällt werden, so ist/sind diese zu bergen und einem Fachmann, der im Vorfeld mit den Naturschutzbehörden abzustimmen ist, zu übergeben.
- 3.5.5 Nach Abschluss der Baumaßnahme ist in einer gemeinsamen Schlussbegehung durch Vertreter des Vorhabensträgers und der Naturschutzbehörden zu prüfen, ob die im landschaftspflegerischen Begleitplan festgesetzten Maßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt sind. Hierüber ist die Planfeststellungsbehörde in Kenntnis zu setzen. Bei festgestellten fachlichen Mängeln in der Bauausführung ist eine Mängelbeseitigung durchzuführen, gegebenenfalls ist auch eine qualitative Nachbesserung der bereits hergestellten Maßnahmen vorzunehmen.
- 3.5.6 Beim Straßenbau anfallendes überschüssiges Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen abgelagert werden.
- 3.5.7 In Abhängigkeit vom Baufortschritt sind Pflanzmaßnahmen nach Möglichkeit abschnittsweise unmittelbar in der auf die technische Fertigstellung des Bauabschnitts folgenden Pflanzzeit vorzunehmen, damit die ökologische Ausgleichsfunktion möglichst frühzeitig ihre Wirksamkeit entfalten kann.
- 3.6 Bodenschutz und Abfallwirtschaft
- 3.6.1 Bei der Verwertung von Abfällen (z.B. Bauschutt, Bodenaushub, Oberboden, Straßenaufbruch, Ausbauasphalt, Bankettschälgut) im Rahmen der Baumaßnahme sind grundsätzlich zu beachten:
- LAGA "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln - ",

- Eckpunktepapier des BayStMUG „Anforderungen an die Verfüllung von Gruben und Brüchen“,
- LfU-Merkblatt 3.4/1 „Wasserwirtschaftliche Beurteilung der Lagerung, Aufbereitung und Verwertung von bituminösem Straßenaufbruch“
- Leitfaden des BayStMUG „Anforderungen an die Verwertung von Recyclingbaustoffen in technischen Bauwerken“
- "Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Technische Lieferbedingungen für die einzuhaltenden wasserwirtschaftlichen Gütemerkmale bei der Verwendung von Recyclingbaustoffen im Straßenbau in Bayern“
- Bundes Bodenschutz. und Altlastenverordnung (BBodSchV) – insbesondere gelten für bodenähnliche Anwendungen (z.B. Geländemodellierungen) die mit UMS vom 17.07.200 eingeführten Werte gemäß Beschluss der 54. UMK zu TOP 4.31.5

Für den Wiedereinbau inerter Abfälle, die im Rahmen der Baumaßnahme anfallen (insbesondere Bodenaushub, bisheriger Fahrbahnunterbau usw.), im Bereich der plangegegenständlichen Auffüllungen gelten die Anforderungen entsprechend.

- 3.6.2 Werden Bankette, Oberboden oder Dämme abgetragen, ist im Hinblick auf mögliche erhebliche Schadstoffbelastung im Bereich der Verkehrswege und vor allem des Bankettschälguts eine Deklarationsanalytik durchzuführen und, soweit bautechnisch möglich und vertretbar, diese obere Bodenschicht getrennt vom übrigen Abtrag zu gewinnen. Das Bankettschälgut ist unter Beachtung des Untersuchungsergebnisses zu verwerten oder zu beseitigen (vgl. Richtlinie zum Umgang mit Bankettschälgut – Ausgabe 2010 – des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung).
- 3.6.3 Soll Aushubmaterial mit einer Belastung $> Z 0$ und $< Z 2$ (LAGA "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln -", Boden II.1.2) durch Wiedereinbau verwertet, zwischengelagert oder abgelagert werden, ist der Nachweis der wasserwirtschaftlichen Eignung des jeweiligen Grundstücks zu erbringen. Für Zwischenlagerungen bis zu 14 Tagen ist kein Nachweis erforderlich.
- 3.6.4 Sofern bei Erdarbeiten auffälliges Material anfällt, das nicht eindeutig zugeordnet werden kann, ist zur Abstimmung des weiteren Vorgehens das zuständige Wasserwirtschaftsamt zu informieren.
- 3.6.5 Der bei Abbrucharbeiten anfallende Bauschutt (Entwässerungseinrichtungen, Durchlässe etc.) ist zur Klärung des möglichen Verwertungs- bzw. Entsorgungsweges den gesetzlichen Vorschriften entsprechend zu deklarieren (Leitfaden des StMUGV „Anforderungen an die Verwertung von Recyclingbaustoffen in technischen Bauwerken“).

- 3.6.6 Bei den Bauarbeiten angetroffene Ablagerungen (Hausmüll, Bauschutt o.ä.) sind in Abstimmung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg ordnungsgemäß zu entsorgen.
- 3.6.7 Oberboden ist grundsätzlich gesondert zu gewinnen und für den Fall, dass er nicht sofort weiterverwendet wird, getrennt vom Unterboden zu lagern. Für Oberboden darf während der Zwischenlagerung eine maximale Schütthöhe von 2 m nicht überschritten werden. Ein Befahren oder eine Verdichtung auf andere Weise ist zu vermeiden (DIN 18 300).
- 3.7 Fischerei (vgl. auch A 3.4)
- 3.7.1 Die gesetzliche Schonzeit der Bachforelle (01. Oktober bis 28. Februar) ist zu beachten, insbesondere dürfen zum Schutz der Gewässer und der darin lebenden Wasserorganismen keine Baumaßnahmen oder Bauwassereinleitungen durchgeführt werden, die Einträge von Bodenmaterial, Feststoffen, wassergefährdenden Stoffen (z.B. Diesel, Öl, Schmierstoffe) und dergleichen ermöglichen und damit zu Gewässereintrübungen oder zu einer Verschlechterung der Wasserqualität im Vorfluter führen können.
- 3.7.2 Anfallende Ablagerungen (z.B. Sedimente, Feinstoffe, Schlämme, Algen usw.) im Absetz- und Regenrückhaltebecken der Beckenanlage ASB + RRHB 238-2L sind bei Bedarf ordnungsgemäß zu beseitigen.
- 3.7.3 Im Falle eines Unfalls oder bei anderen Vorkommnissen, die eine Verschmutzung des Vorfluters bewirken, ist die Einleitung in den Rohrwiesenbach unverzüglich einzustellen. Das Landratsamt Aschaffenburg, das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg, der Fischereiberechtigte sowie die Fischzucht Hochspesart, vertreten durch Herrn Peter Grimm und Frau Monika Nolda, sind in diesem Falle zu verständigen.
- 3.7.4 Im Falle eines Feuerwehreinsatzes oder bei einer Havarie ist durch Schließung der Abschiebevorrichtungen zwischen Absetz- und Regenrückhaltebecken sowie im Einleitungsbauwerk des Regenrückhaltebeckens in der Beckenanlage ASB + RRHB 238-2L der Rohrwiesenbach vor dem Eindringen wassergefährdender Stoffe, wie beispielweise Löschwasser oder Ölbindemittel, zu schützen. Der zuständige Brand- und Katastrophenschutz ist entsprechend einzuweisen.
- 3.8 Denkmalpflege (vgl. auch A 3.2.1)
- 3.8.1 Alle mit der Durchführung des Projektes betrauten Personen sind darauf hinzuweisen, dass bei den Erdarbeiten auftretende Funde von Bodendenkmälern unverzüglich dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege oder der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde (Landratsamt Aschaffenburg) zu

melden sind (Art. 8 Abs. 1 DSchG) und die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen sind, wenn nicht die zuständige Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG).

- 3.8.2 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.
- 3.8.3 Der Vorhabensträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitablauf in seinem Bauablauf ein.
- 3.8.4 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten für eine wissenschaftliche Auswertung der Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.
- 3.8.5 Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrages) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im vorgenannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen dem Vorhabensträger und dem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.
- 3.9 Träger von Versorgungsleitungen (vgl. auch A 3.2.6)
- 3.9.1 Die von der Baumaßnahme berührten Ver- und Entsorgungsleitungen sind im Zuge der Baumaßnahmen im Einvernehmen mit den jeweiligen Trägern der Versorgungsleitungen an die neuen Verhältnisse anzupassen. Für den Fall, dass kein Einvernehmen zustande kommt, bleibt eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

- 3.9.2 Wird eine Verlegung der 20-kV-Mittelspannungskabelleitung (Ifd. Nr. 3.10 Regelungsverzeichnis, Unterlage 11) der Bayernwerk AG erforderlich, ist direkt Kontakt mit dem Netzcenter Marktheidenfeld der Bayernwerk AG, Herrn Knörzer (Tel.: 09391/903 137), zur Abstimmung der Arbeiten aufzunehmen.
- 3.10 Brand- und Katastrophenschutz
- 3.10.1 Die Zufahrt zu den Baustellen sowie die Betriebsumfahrt sind sowohl während der Bauzeit als auch nach Abschluss der Bauarbeiten für Feuerwehrfahrzeuge mit mindestens 10 t Achslast, einer Breite von 2,5 m und einer Höhe von 3,5m zu ermöglichen.
Die Kreisbrandinspektion des Landkreises Aschaffenburg und die alarmierende Stelle, die Integrierte Leitstelle Bayerischer Untermain, sind hierzu rechtzeitig zu beteiligen.
- 3.10.2 Die Löschwasserversorgung muss sowohl für die vorhandenen Schutzobjekte (Parkflächen, Raststätte und Hotel) als auch für die neuen Verkehrsflächen (insb. Lkw-Stellplätze) sichergestellt sein. Falls Wasserleitungen und damit zusammenhängend auch Hydranten abgesperrt, abgebaut oder verlegt werden, sind dafür Ersatzmaßnahmen vorzusehen.
Die Kreisbrandinspektion des Landkreises Aschaffenburg und die alarmierende Stelle, die Integrierte Leitstelle Bayerischer Untermain, sind über solche Maßnahmen zu informieren bzw. zu beteiligen.
- 3.10.3 Die Brand- und Unfallmeldung muss auch für die Bauzeit sichergestellt sein.
- 3.10.4 Falls im Zuge der Baumaßnahmen bestehende Anschlussstellen und Auffahrten oder auch andere Straßen und Verkehrswege gesperrt werden und nicht benutzt werden können, sind die Kreisbrandinspektion des Landkreises Aschaffenburg und die alarmierende Stelle, die Integrierte Leitstelle Bayerischer Untermain, über solche Maßnahmen zu informieren bzw. zu beteiligen.
- 3.10.5 Im Rahmen der Ausführungsplanung sind die Details der erforderlichen Feuerwehrbewegungsflächen mit der Kreisbrandinspektion des Landkreises Aschaffenburg abzustimmen.
Im Rahmen der Erstellung der Markierungs- und Beschilderungspläne sind die von der Kreisbrandinspektion des Landkreises Aschaffenburg geforderten Verkehrszeichen „Halteverbot mit entsprechendem Zusatzschild“, Hinweisschilder für Zufahrten mit der Aufschrift „Feuerwehrezufahrt“ sowie Schilder für Aufstell- und Bewegungsflächen mit der Aufschrift „Fläche für die Feuerwehr“ anzubringen.
Sperrpfosten, Sperrbalken, Schranken und Tore etc. im Bereich von Zufahrten, die auch als Feuerwehrezufahrten genutzt werden, sind mit Verschlüssen zu versehen, die sich mit dem Dreikant des Überflurhydrantenschlüssels nach DIN 3223, durch ein Feuerweherschloss nach DIN 14925 oder mittels land-

kreisgleicher Feuerweherschließung öffnen lassen und die Durchfahrt für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge freigeben.

3.10.6 Im Falle eines Feuerwehreinsatzes oder bei einer Havarie ist zur Vermeidung von Schäden an der Wasserfauna- und flora durch unverzügliche Schließung der Abschiebevorrichtungen zwischen Absetz- und Regenrückhaltebecken sowie im Einleitungsbauwerk des Regenrückhaltebeckens in die weiterführende Vorflut der Rohrwiesenbach vor wassergefährdenden Brandbekämpfungs- und Ölbindemittel zu schützen. Hierzu ist der zuständige Brand- und Katastrophenschutz entsprechend einzuweisen.

3.11 Wehrbereichsverwaltung

Das Allgemeine Rundschreiben 22/1996 (BMVBW) "Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge (RABS)" ist zu beachten.

3.12 Eigentumsrelevante Regelungen

3.12.1 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und im Zuge der Baumaßnahmen von ihren Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; gegebenenfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten. Unvermeidbare kurzzeitige Sperrungen sind rechtzeitig vorher bekanntzugeben.

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

3.13 Bauausführung

3.13.1 Die weitere Planung der Staatsstraße St 2312, insbesondere die Ausführungsplanung für die St 2312 betreffenden Anlagenteile, ist rechtzeitig mit dem Staatlichen Bauamt Aschaffenburg abzustimmen.

3.13.2 Es ist im Bereich der Ausfahrt vom Lkw-Tankbereich in die Pkw-Rotunde ein mit einem Dreikantschlüssel umzulegender Sperrpfosten vorzusehen, den der Autobahnbetriebsdienst und der Pächter von Rasthaus und Tankstelle bei Bedarf entfernen können.

4. Entscheidung über Einwendungen

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

5. Entscheidung über verfahrensrechtliche Anträge

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

6. Ausnahmen und Befreiungen

Die erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen von den Verboten und Geboten des BNatSchG und des BayNatSchG sowie der aufgrund dieser Gesetze erlassenen Rechtsverordnungen werden durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt.

7. Straßenrechtliche Verfügungen

7.1 Bundesfernstraßen

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

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort hinreichend bestimmt beschrieben.

7.2 Straßenklassen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

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

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort hinreichend bestimmt beschrieben. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

8. **Sondernutzungen**

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

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

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

Ungeachtet der Tatsache, dass es für die Sondernutzung an öffentlichen Feld- und Waldwegen einer gesonderten bürgerlich-rechtlichen Gestattung bedarf,

werden die soeben genannten Maßnahmen zur rechtzeitigen Information, Beweissicherung und Wiederherstellung dem Vorhabensträger auch für diese Wege auferlegt, außer im Rahmen der bürgerlich-rechtlichen Gestattung der Sondernutzung wird abweichend hiervon ausdrücklich etwas anderes geregelt.

9. Kosten des Verfahrens

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

B

Sachverhalt

1. Antragstellung

Die Autobahndirektion Nordbayern, Flaschenhofstraße 55, 90402 Nürnberg (Vorhabensträger) hat mit Schreiben vom 30.06.2014 die Planfeststellung für die Erweiterung der Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage „Spessart Süd“ an der BAB A 3 Frankfurt - Nürnberg (Abschnitt 260 / Station 0,412) beantragt.

2. Beschreibung des Vorhabens

2.1 Planerische Beschreibung

Das geplante Vorhaben umfasst die Erweiterung der Parkflächen im Bereich der bestehenden T&R "Spessart Süd" an der BAB A 3 im Abschnitt 260 bei Station 0,412 zwischen der Anschlussstelle Weibersbrunn im Westen und der Anschlussstelle Marktheidenfeld im Osten.

Die Maßnahme ist Teil des Netzkonzeptes für die Schaffung von Lkw-Stellplätzen für den Abschnitt der BAB A 3 zwischen der Landesgrenze Hessen/Bayern und dem Autobahndreieck Würzburg-West.

Voraussetzung für die geplante Erweiterung der Tank- und Rastanlage Spessart Süd sind der sechsstreifige Ausbau der A 3 sowie die Verlegung der aktuell noch in die bestehende Anlage integrierten Anschlussstelle Rohrbrunn um ca. 750 Meter nach Westen mit Anbindung an die Staatsstraße 2317, die mit Beschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008, Az.: 32-4354.1-3/07, im Zusammenhang mit dem sechsstreifigen Ausbau der A 3 im Abschnitt westlich Anschlussstelle Rohrbrunn – Haseltalbrücke bereits bestandskräftig planfestgestellt wurden.

2.2 Straßenbauliche Beschreibung

Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses ist im Wesentlichen der erweiternde Umbau der öffentlichen Verkehrsanlagen der T&R „Spessart Süd“.

Die Stellplatzkapazitäten stellen sich wie folgt dar:

	vorhanden	geplant
Pkw	166	174
Lkw	59	132
Busse und Pkw mit Anhänger, Caravan	11	20
Parkstreifen für Großraum- und Schwertransporte	0 m	185 m

Die Parkstände auf der Verkehrsanlage werden hierbei neu angeordnet. So erfolgt die Erschließung der erweiterten Pkw-Parkflächen über zwei zusammenhängende Rotunden, während die Lkw-Parkflächen in Fischgrätaufstellung über eine Durchfahrtsstraße, die parallel zur Autobahn angeordnet wird, erschlossen werden. Für Busse, Pkw mit Anhänger und Caravan werden Stellplätze, welche per Schranke vor einem Zuparken durch Lkw geschützt sind, im äußeren Randbereich der Pkw-Rotunde vorgesehen. Überdies sind 5 Frauenparkplätze sowie 4 Parkplätze für Behinderte in der Nähe des bestehenden Rasthauses geplant.

Darüber hinaus ist entlang der durchgehenden Fahrgasse parallel zur Autobahn ein 185 m langer und 5 m breiter Parkstreifen für Großraum- und Schwertransporte geplant. Zwischen dieser Durchfahrtsstraße und der Richtungsfahrbahn Nürnberg der A 3 wird zum Schutz der Führerhäuser der Lkw an der Südseite eine beidseitig hochabsorbierende Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4,50 m für die zur Autobahn gerichteten Lkw gestellt. Ebenso wird an der Nordseite zwischen der Durchfahrtsstraße und der Richtungsfahrbahn Frankfurt der A 3 eine 2,50 m hohe hochabsorbierende Lärmschutzwand errichtet.

Die vorhandenen Nebenbetriebe (Tankstelle, Rasthaus und Motel) bleiben von der Ausbaumaßnahme unberührt, lediglich die Tankstelle wird durch den Umbau der Verkehrsanlagen randlich durch die Sanierung der Fahrbahndecke im Stauraum- und Abfahrtsbereich tangiert. Die Abfahrt von der Tankstelle in die neue Durchfahrtsstraße wird so umgestaltet, dass der Abstand zur Einfahrt in die neue Pkw-Rotunde und Lkw-Schrägparkhafen so groß wie möglich ist und so eine klare Verkehrsführung Tanken – Parken – Rasten sowie eine gut erkennbare Beschilderung geschaffen werden kann.

Die für die Entwässerung der Verkehrsflächen östlich der Rastanlage und nördlich der A 3 geplante Regenwasserbehandlungsanlage (ASB und RRHB 238-2L) wurde bereits mit Beschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008, Az.: 32-4354.1-3/07, planfestgestellt und ist in der Lage, auch das zusätzliche Wasser aus der erweiterten Rastanlage aufzunehmen.

Die Gestaltung der neuen Rastanlage wurde nach den RAA in Verbindung mit den „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen“ (ERS 2011) vorgenommen.

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

3. Vorgängige Planungsstufen

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013 (Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern - LEP - vom 22.08.2013, GVBl 16/2013, 550) sind in Kapitel 4 die für das Verkehrswesen im Allgemeinen und den Straßenbau im Besonderen betreffenden fachlichen Ziele und Grundsätze behandelt. Danach soll die Verkehrsinfrastruktur, insbesondere das Netz der Bundesfernstraßen, leistungsfähig erhalten und durch Aus- und Umbaumaßnahmen nachhaltig und bedarfsgerecht ergänzt werden. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll hierbei die Einbindung Bayerns in das internationale und nationale Verkehrswegenetz verbessern.

Zum Konzept der überregionalen Verkehrswege gehören Tank- und Rastanlagen an Bundesautobahnen. Hierbei ist für den Abschnitt der A 3 zwischen der Landesgrenze Hessen/Bayern und dem Autobahndreieck Würzburg-West insbesondere hinsichtlich der Stellplatzzahl für Lkw ein deutliches Defizit zu verzeichnen (vgl. hierzu im Einzelnen, Unterlage 1, Ziffer 2.4.2). Der Ausbau der Tank- und Rastanlage „Spessart Süd“ stellt somit einen Beitrag zum bedarfsgerechten Ausbau der A 3 dar und entspricht deshalb dem vorgenannten Ziel der Landesplanung.

Aufgrund des stark gestiegenen Verkehrsaufkommens auf der BAB A 3 und des damit einhergehenden Bedarfs, die Rastanlagen mit ausreichend Parkraum für Lkw und Pkw auszustatten, wurde daher mit Schreiben des seinerzeitigen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 16.02.2009, Az.: PG Lkw/7413.2/003-Spessart/990436, dem Standortkonzept für die T&R „Spessart Süd“ zugestimmt. Der Vorentwurf wurde vom damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Schreiben vom 13.08.2013, Nr. StB 12/7436.3/003-Spessart/1980213, genehmigt.

4. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

4.1 Auslegung

Nach Beantragung der Planfeststellung durch den Vorhabensträger mit Schreiben vom 30.06.2014 lagen die Planfeststellungsunterlagen nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung sowohl bei der Gemeinde Weibersbrunn, Jakob-Groß-Straße 20, 63879 Weibersbrunn, als auch bei dem Landratsamt Aschaffenburg, Bayernstraße 18, 63739 Aschaffenburg, zur allgemeinen Einsicht aus.

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

Die namentlich bekannten, nicht ortsansässigen Betroffenen wurden, soweit geboten, durch die Gemeinde Weibersbrunn bzw. durch das Landratsamt Aschaffenburg von der Auslegung des Plans benachrichtigt.

4.2 Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Mit Schreiben vom 07.07.2014 forderte die Regierung von Unterfranken die nachfolgend genannten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange auf, zu dem Vorhaben Stellung zu nehmen:

1. Gemeinde Weibersbrunn
2. Landratsamt Aschaffenburg
3. Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg
4. Staatliches Bauamt Aschaffenburg
5. Bezirk Unterfranken - Fischereifachberatung -
6. Polizeipräsidium Unterfranken
7. Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg
8. Bayernwerk AG
9. Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH
10. Autobahn Tank & Rast GmbH
11. Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
12. Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Aschaffenburg
13. Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
14. Regierung von Oberfranken – Bergamt Nordbayern -
15. Naturpark Spessart e.V.
16. Bayerischer Waldbesitzerverband

Mit Schreiben vom 09.07.2014 bzw. 27.08.2014 wurden zusätzlich der Regionale Planungsverband Bayerischer Untermain bzw. die Kreisbrandinspektion beim Landratsamt Aschaffenburg um Stellungnahme gebeten.

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

Die Regierung von Unterfranken sah in Ausübung pflichtgemessen Ermessens (§ 17a Nr. 1 Satz 1 FStrG) von einem förmlichen Erörterungstermin ab.

4.3

Planänderung

Aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen bzw. aus Anlass von sonst gewonnenen Erkenntnissen hat der Vorhabensträger Planänderungen (Tekturen) vorgenommen und mit Schreiben vom 29.10.2014 in das Verfahren eingebracht. Diese Planänderungen umfassen im Wesentlichen folgende Maßnahmen:

1. Vom heutigen Ausfahrtsast der Anschlussstelle Rohrbrunn (vgl. lfd. Nr. 1.3 Regelungsverzeichnis) in die Rotunde für Pkw und Busse wird für den Brand- und Katastrophenschutz eine Feuerwehrezufahrt in Schotterrasenbefestigung nach den Anforderungen der DIN 14090 „Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken“ geschaffen (vgl. insbesondere Unterlage 5, Blatt 1 T sowie lfd. Nr. 1.15 der Unterlage 11 T).
2. Weiterhin wird die Bodendenkmalverdachtsfläche nach der Denkmalliste Inv.-Nr. V-6-6122-0001 bei der Bauausführung seitens des Vorhabensträgers beachtet werden. Folgerichtig wurden die Planunterlagen entsprechend durch Roteintragung berichtigt (vgl. insbesondere die Unterlage 5, Blatt 1 T sowie die lfd. Nr. 1.16 der Unterlage 11 T).
3. Ferner wird der Standort der bereits bestehenden, aber durch den Ausbau der Tank- und Rastanlage nicht tangierten Sirenen- und Beschallungsanlage nunmehr explizit in den Planunterlagen zeichnerisch dargestellt (vgl. insbesondere Unterlage 5, Blatt 1 T).

Zu den mit Schreiben vom 29.10.2014 vorgelegten Planänderungen beteiligte die Regierung von Unterfranken mit Schreiben vom 28.11.2014 die jeweils von diesen Planänderungen betroffenen Träger öffentlicher Belange und gab ihnen Gelegenheit, zu den Änderungen Stellung zu nehmen.

Von einem Termin, die vorgebrachten Stellungnahmen zur Planänderung zu erörtern, wurde nach ordnungsgemäßer Ausübung des Ermessens abgesehen, § 17a Nr. 2 FStrG.

Die Tekturen der förmlichen Planänderung sind in den Planunterlagen in roter Farbe mit dem Zusatz „T“ kenntlich gemacht.

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

C

Entscheidungsgründe

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

Dieses Ergebnis beruht auf folgenden Gegebenheiten und Überlegungen:

1. **Verfahrensrechtliche Beurteilung**

1.1 **Zuständigkeit der Regierung von Unterfranken**

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

1.2 **Erforderlichkeit der Planfeststellung**

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

Bei der Tank- und Rastanlage „Spessart Süd“ handelt es sich um einen Nebenbetrieb an einer Bundesautobahn i.S.v. § 15 Abs. 1 FStrG. Der Betrieb einer solchen Anlage ist lediglich im Rahmen eines Konzessionsvertrages auf die Tank- und Rast GmbH übertragen (vgl. § 15 Abs. 2 Satz 2 FStrG), gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 5 FStrG ist der Nebenbetrieb straßenrechtlich als Bestandteil der Autobahn einzuordnen.

Die Verkehrsanlagen - also die Parkflächen, Fahrgassen und Erholungsfläche - als Teil des Straßenkörpers und somit Bestandteil der Autobahn nach § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG sind hingegen im alleinigen Zuständigkeitsbereich der Straßenbauverwaltung. Werden diese - wie im vorliegenden Falle - umgebaut, löst dies die Planfeststellungspflicht nach § 17 Satz 1 FStrG aus.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öf-

fentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 17 FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 17 FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach §§ 10, 15 WHG. Die Regierung kann jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden (§ 19 WHG). Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bayer. Straßen- und Wegegesetz.

1.3

Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Gemäß § 3 e Abs. 1 Nr. 2 UVPG besteht die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für die Änderung eines Vorhabens, für das als solches bereits eine UVP-Pflicht besteht, wenn eine Vorprüfung des Einzelfalls im Sinne von § 3 c Sätze 1 und 3 UVPG ergibt, dass diese Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Demnach ist hier für die geplante Verkehrsflächenerweiterung der T&R "Spessart Süd" eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen (§ 3 e Abs. 1 Nr. 2 UVPG).

Die Tank- und Rastanlage „Spessart Süd“ ist Bestandteil der BAB A 3 (vgl. C 1.2 dieses Beschlusses) mit der Folge, dass eine Erweiterung ihrer Verkehrsflächen sich darstellt als eine Änderung bzw. Erweiterung des mit bestandskräftig gewordenem Planfeststellungsbeschluss vom 28.11.2008 festgestellten Plans zum sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt westlich Anschlussstelle Rohrbrunn - Haseltalbrücke und daher nach § 3 e Abs. 1 Nr. 2 UVPG zu überprüfen ist. Für letztgenannte Maßnahme wurde aufgrund einer entsprechenden Vorprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt (§ 3 e Abs. 1 Nr. 2 UVPG), da es sich um die Änderung eines Vorhabens handelte, für das als solche eine UVP-Pflicht besteht (§ 3 b Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG) und nach einer Abschätzung im Einzelfall i.S.d. § 3 c Sätze 1 und 3 UVPG mit erheblichen Umweltauswirkungen zu rechnen war. Das verfahrensgegenständliche Vorhaben grenzt an ein Natura 2000-Gebiet i.S.v. § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG. Eine Vorprüfung im Einzelfall im Sinne des § 3 c Abs. 1 Satz 1 und Satz 3 UVPG für diese Änderung eines UVP-pflichtigen Vorhabens hat daher ergeben, dass das gegenständliche Vorhaben selbst wiederum erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann (§ 3 c Satz 1 i.V.m. der Anlage 2 zum UVPG).

Wegen der Einzelheiten der zusammenfassenden Darstellung sowie der Bewertung der Umweltauswirkungen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wird auf C 2 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgt deshalb durch das Anhörungsverfahren (§ 17a FStrG und § 17 Sätze 2 bis 4 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 3 - 7 BayVwVfG).

1.4 Raumordnungsverfahren

Die Regierung von Unterfranken (Sachgebiet 24, Höhere Landesplanungsbehörde) wurde im Verfahren beteiligt. Ein Raumordnungsverfahren wurde nicht für erforderlich erklärt. Das Vorhaben entspricht den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung (vgl. dazu auch C 3.6.1).

1.5 Verträglichkeitsprüfung gemäß der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutz-Richtlinie (§ 34 Abs. 1 BNatSchG)

Im Umfeld des Ausbaubereichs befinden sich die Teilflächen 6022-371.04 und 6022-371.06 des FFH-Gebiets „Hochspessart“, das als solches an die EU-Kommission gemeldet wurde. Mit Durchführungsbeschluss (EU) 2015/69 der Kommission vom 03.12.2014 wurde es in die Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach der FFH-RL unter der Bezeichnung DE6022371 – Hochspessart – aufgenommen (vgl. ABl. EU Nr. L 18 vom 23.01.2015, S. 1 ff.). Des Weiteren sind diese Bereiche auch als Teilflächen 6022-471.02 und 6022-471.04 des Europäischen Vogelschutzgebietes „Spessart“, Gebietsnummer DE6022471, ausgewiesen (vgl. Anlagen 1 und 2 der VoGEV).

Projekte, die nicht unmittelbar der Verwaltung eines Natura 2000-Gebietes dienen, die ein solches Gebiet jedoch einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen erheblich beeinträchtigen könnten, sind auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen des Natura 2000-Gebiets zu überprüfen (§ 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG). Natura 2000-Gebiete sind gem. § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung, also die in die Liste nach Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 3 der Richtlinie 92/43/EWG aufgenommenen Gebiete, auch wenn ein Schutz im Sinne des § 32 Abs. 2 bis 4 noch nicht gewährleistet ist (§ 7 Abs. 1 Nr. 6 BNatSchG) sowie Europäische Vogelschutzgebiete (§ 7 Abs. 1 Nr. 7 BNatSchG).

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

Phase 1: FFH-Vorprüfung

Die FFH-Vorprüfung hat die Frage zu beantworten, ob die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich ist oder nicht. Es kommt im Sinne einer Vorabschätzung hier nur darauf an, ob ein Vorhaben aufgrund seiner Lagebeziehung zur Natura 2000-Gebietskulisse im konkreten Einzelfall überhaupt geeignet ist, ein Natura-2000-Gebiet erheblich beeinträchtigen zu können (Möglichkeitsmaßstab). Ist die Möglichkeit einer erheblichen Beeinträchtigung nicht auszuschließen, dann ist eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen (vgl. Nr. 4.1 Leitfaden FFH-VP).

Phase 2: FFH-Verträglichkeitsprüfung

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

Phase 3: FFH-Ausnahmeprüfung

Ergibt die FFH-Verträglichkeitsprüfung, dass das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura-2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist es grundsätzlich unzulässig (§ 34 Abs. 2 BNatSchG). Es kann nur dann ausnahmsweise bzw. im Wege einer Befreiung zugelassen werden, wenn das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist (§ 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG), zumutbare Alternativen, die den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreichen, nicht gegeben sind (§ 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG) und die zur Sicherung des Zusammenhangs des Europäischen ökologischen Netzes Natura 2000 notwendigen Maßnahmen durchgeführt werden (§ 34 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG). Können prioritäre Lebensräume und/oder Arten betroffen werden, können als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nur solche im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder den maßgeblich günstigen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt geltend gemacht werden. Sonstige Gründe können nur dann berücksichtigt werden, wenn zuvor eine Stellungnahme der EU-Kommission eingeholt wurde (§ 34 Abs. 4 BNatSchG). Dies festzustellen

ist Sache der FFH-Ausnahmeprüfung, die sich an die FFH-Verträglichkeitsprüfung anschließt, wenn dort festgestellt wurde, dass das Vorhaben grundsätzlich unzulässig ist (vgl. Nr. 6.1 Leitfaden FFH-VP).

Nach Prüfung der eingereichten Unterlagen kam die Regierung von Unterfranken im Rahmen der FFH-Vorprüfung (Phase 1) zu dem Ergebnis, dass durch die gegenständliche Maßnahme selbst Beeinträchtigungen der angrenzenden Teilflächen des FFH-Gebietes „Hochspessart“ (DE6022-371) und des Europäischen Vogelschutzgebietes „Spessart“ (DE6022.471) nicht sicher ausgeschlossen werden können. Daher war eine FFH-Verträglichkeitsprüfung im engeren Sinne vorzunehmen (Phase 2). Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung ist zudem erforderlich, wenn Beeinträchtigungen eines Schutzgebietes durch das Vorhaben selbst nicht auszuschließen sind und andere Projekte vorliegen, die ihrerseits zu Beeinträchtigungen der gleichen Erhaltungsziele des Schutzgebietes führen können. Es wäre nicht zulässig, angesichts der Ungewissheit des Eintritts bestimmter Auswirkungen auf eine Verträglichkeitsprüfung zu verzichten, da im Rahmen der FFH-Vorprüfung lediglich die Möglichkeit und nicht bereits die Wahrscheinlichkeit einer erheblichen Beeinträchtigung zu prüfen ist (vgl. Nr. 4.3 Leitfaden FFH-VP).

Diese FFH-Verträglichkeitsprüfung ist ein unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens.

Die vom Vorhabensträger dazu vorgelegte Unterlage zur Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Hochspessart“ und das Europäische Vogelschutzgebiet „Spessart“ – es handelt sich hierbei um die Unterlagen zum sechsstreifigen Ausbau der A 3, wie sie für die einzelnen Planfeststellungsabschnitte erarbeitet und immer wieder aktualisiert worden sind - gliedert sich in folgende Arbeitsschritte, an die sich die FFH-Verträglichkeitsprüfung anlehnt:

- Beschreibung der Natura-2000-Gebiete sowie der für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile
- Beschreibung des Ausbausvorhabens
- Abgrenzung und Beschreibung des detailliert untersuchten Bereichs
- Beurteilung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Schutzgebiete
- Darstellung der vorhabensbezogenen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung

- Beurteilung der Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Schutzgebiete durch andere, mit dem gegenständlichen Projekt zusammenwirkende Pläne oder Projekte
- Zusammenfassung der Ergebnisse.

Im Einzelnen wird auf die nachrichtlich beigelegte Unterlage 19.3.1 sowie die Ausführungen unter C 3.6.5.4 Bezug genommen.

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung hat ergeben, dass nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen der Natura-2000-Gebiete zu rechnen ist (vgl. C 3.6.5.4). Eine FFH-Ausnahmeprüfung (Phase 3) bzw. die Erteilung einer Befreiung i.S.d. § 67 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG war daher nicht notwendig.

1.6 Sonstige verfahrensrechtliche Fragen

Da es sich bei dem gegenständlichen Vorhaben um die Änderung einer Bundesfernstraße, namentlich einer Bundesautobahn (§§ 1 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Nr. 1 FStrG) handelt, konnte gemäß § 17a Nr. 1 Satz 1 FStrG von einer förmlichen Erörterung i.S.d. § 17 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 6 BayVwVfG und § 9 Abs. 1 Satz 2 UVPG abgesehen werden. Die Entscheidung, einen Erörterungstermin abzuhalten oder nicht, liegt hier im pflichtgemäßen Ermessen der Planfeststellungsbehörde. Im Interesse der Verfahrensbeschleunigung wurde auf einen förmlichen Erörterungstermin verzichtet, weil der Sachverhalt auf Grund der vorgelegten Planunterlagen sowie der eingegangenen Äußerungen im schriftlichen Verfahren so weit als möglich geklärt war, mit einer Erweiterung der Informationsbasis der Planfeststellungsbehörde durch einen Erörterungstermin nicht zu rechnen und eine weiterer zweckdienlicher Dialog in einer förmlichen mündlichen Erörterung zwischen Trägern öffentlicher Belange oder den anerkannten Vereinigungen einerseits und dem Vorhabensträger andererseits nicht zu erwarten war. Dies zumal nur wenige Private betroffen und die betroffenen privaten und öffentlichen Belange überschaubar sind sowie keine grundsätzlichen Bedenken bzw. Einwendungen erhoben wurden bzw. sich diese erledigt haben. Infolgedessen konnte auch mit Rücksicht auf Art und Umfang des Vorhabens und des Ergebnisses des schriftlichen Anhörungsverfahrens in sachgemäßer Ermessensausübung von der Durchführung eines förmlichen Erörterungstermins abgesehen werden.

Aus denselben Erwägungen heraus konnte nach ordnungsgemäßer Ermessensausübung auch auf eine Erörterung der im Planänderungsverfahren vorgebrachten Stellungnahmen verzichtet werden (§ 17a Nr. 2 FStrG). Mit den Planänderungen wurden im Wesentlichen die bis dahin im Anhörungsverfahren erhobenen Forderungen vom Vorhabensträger berücksichtigt. Zudem beziehen sich die Änderungen lediglich auf einen Teilbereich der Planung.

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

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

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Grundsätzliche Vorgaben

Die Erweiterung der Verkehrsflächen der T&R "Spessart Süd" ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens als unselbständiger Teil des Verfahrens (§ 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG) einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen (§ 3 e Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. § 3 c Sätze 1 und 3 und § 3 b Abs. 1 Satz 1 UVPG sowie Nr. 14.3 Alternative 1 der Anlage 1 sowie der Anlage 2 zum UVPG; vgl. oben C 1.3 dieses Beschlusses). Unmittelbarer Prüfungsgegenstand ist dabei das Änderungs-/Erweiterungsvorhaben selbst unter Einbeziehung früherer Änderungen des UVP-pflichtige Vorhabens. Soweit es um das Grundvorhaben geht, ergeben sich Vorbelastungen, die nicht ausgeblendet werden dürfen und daher zu berücksichtigen sind (vgl. Hoppe/Beckmann, Komm. zum UVPG, § 3 e, Rnr. 12.2). Daher wird der mit Beschluss vom 28.11.2008 planfestgestellte sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt westlich Anschlussstelle Rohrbrunn – Haseltalbrücke bei der folgenden Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen des gegenständlichen Erweiterungsvorhabens zugrunde gelegt.

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

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

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

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

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

2.2 Untersuchungsraum

2.2.1 Beschreibung des Untersuchungsraumes

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des Gemeindegebietes Weibersbrunn, Landkreis Aschaffenburg, im Regierungsbezirk Unterfranken und zählt zur Planungsregion Bayerischer Untermain (1).

Der angenommene Einwirkungsbereich des geplanten Vorhabens umfasst das Umfeld der Tank- und Rastanlage „Spessart Süd“, begrenzt durch die BAB A 3 im Norden und die St 2312 im Süden („engeres“ Untersuchungsgebiet) sowie das Umfeld der geplanten Ausgleichsfläche. Im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 19.2) ist entsprechend der Plandarstellung nachrichtlich die Bestandsaufnahme aus der Planung zum sechsstreifigen Ausbau im Planungsabschnitt Anschlussstelle Rohrbrunn – Haseltalbrücke dargestellt („erweitertes“ Untersuchungsgebiet).

Die Ortslage Rohrbrunn stellt sich hierbei dar als Rodungsinsel des Spessartwaldes, wobei mit dem Ortsnamen „Rohrbrunn“ nicht ausschließlich die Tank- und Rastanlage „Spessart“ gemeint ist. Südlich der Tank- und Rastanlage liegen in einer Entfernung von ca. 100 m der Forsthof Rohrbrunn und das Jagd-

schloss Luitpoldhöhe. In Fahrtrichtung Nürnberg liegen im Einfahrtsbereich von der Autobahn zur Tank- und Rastanlage Süd das „Alte Forsthaus“ und ein Stützpunkt der Straßenmeisterei Mainaschaff. Die Bebauung bildet zusammen den Ortsteil der Gemeinde Weibersbrunn.

Das Areal der geplanten Erweiterung der Tank- und Rastanlage Spessart Süd ist im Wesentlichen geprägt von der bestehenden Tankstelle, den Verkehrsflächen mit Stellplätzen für Lkw und Pkw, dem Rasthaus und einem mittlerweile neu gebauten Motelgebäude.

Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes erfolgte durch den Vorhabenträger in Abstimmung mit der Höheren Naturschutzbehörde. Die Festlegung erfolgte entsprechend den zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild. Die genaue Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (vgl. Unterlage 19.2) orientiert sich an den Nutzungsgrenzen in der Landschaft, an den Lebensräumen von Tieren und Pflanzen und an den geplanten Kompensationsmaßnahmen.

Bei der Darstellung des Ergebnisses dieser Umweltverträglichkeitsprüfung und dessen Einbeziehung in die Entscheidungsfindung für das verfahrensgegenständliche Vorhaben konnte sich die Planfeststellungsbehörde im Wesentlichen auf die Auswirkungen beschränken, die diesen räumlich begrenzten Bereich betreffen. Das Untersuchungsgebiet ist von seinem räumlichen Umfang her so gewählt, dass die Auswirkungen auf die Umwelt hinreichend erfasst werden.

2.2.2

Varianten

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

Ist der Planungsbehörde mithin bei der Betrachtung von Planungsalternativen ein gestuftes Vorgehen gestattet, so ist es ihr nicht verwehrt, im Fortgang des Verfahrens die Umweltverträglichkeitsprüfung auf diejenige Variante zu beschränken, die nach dem jeweils aktuellen Planungsstand noch ernsthaft in Betracht kommt (BVerwG, Urteil vom 25.01.1996, Az. 4 C 5.95, DVBl. 1996, 677). Es ist somit als ausreichend anzusehen, wenn die Planfeststellungsbehörde die (förmliche) Umweltverträglichkeitsprüfung auf die Variante be-

schränkt, die vom Vorhabensträger beantragt wurde (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24.09.1997, Az. 4 VR 47/96, NVwZ-RR 1998, 297).

Unter C 3.6.2 dieses Beschlusses hat die Planfeststellungsbehörde die Möglichkeit von Varianten, insbesondere unter dem Aspekt der Umweltverträglichkeit untersucht. Mit Bezug auf die dortigen Ausführungen lässt sich an dieser Stelle festhalten, dass die Auswahl zu Gunsten der dieser Entscheidung zugrunde liegenden Trassenführung nicht zu beanstanden ist. Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 UVPG ist damit Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine "Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Verfahrens geprüften Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens" (BVerwG, Beschluss vom 16.08.1995, Az. 4 B 92.95, UPR 1995, 445). Auch § 17 Satz 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG, Urteil vom 25.01.1996, Az. 4 C 5.95, DVBl. 1996, 667).

Bei dem Vorhaben handelt es sich im Übrigen konkret um den Ausbau einer bestehenden Tank- und Rastanlage. Die geplante Erweiterung bedingt keine Neuzerschneidungen oder Immissionswirkungen in unbelasteten Gebieten, sondern erfolgt innerhalb des Areals der T&R. Vorhabenalternativen haben sich auch im Hinblick auf Vermeidung bzw. Minimierung von Umweltauswirkungen nicht aufgedrängt.

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

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

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

Ergänzend zu den nachfolgenden Ausführungen sei auch auf die Planfeststellungsunterlagen 1 (insbesondere Kapitel 5) und 19 Bezug genommen.

2.3.1 Beschreibung der Umwelt im Untersuchungsgebiet

2.3.1.1 Lage und landschaftliche Gliederung

Das Untersuchungsgebiet gehört im Naturraum „Odenwald, Spessart, Südrhön“ zur naturräumlichen Haupteinheit „Sandsteinspessart“ und innerhalb dieser zur namensgleichen naturräumlichen Untereinheit „Sandsteinspessart“. Es handelt sich hierbei um ein großflächiges, bis 586 m ü. NN ansteigendes Mittelgebirge, gegliedert durch Bäche, die in tief eingeschnittenen Tälern nach Osten und Süden zum Main hin entwässern.

In den Grüninseln der Verkehrsanlage sind spärlich Gehölze vorhanden, während relativ großflächige Bereiche zwischen den derzeitigen Verkehrsflächen und der südlich verlaufenden St 2312 sich im Bestand als parkartige Gestaltungsflächen bzw. Grünflächen mit teilweise älterem Baumbestand darstellen.

Die reale Vegetation im Umfeld außerhalb der Tank- und Rastanlage wird bestimmt durch Laubmischwälder, am Rohrwiesenbach und am Jagdhaus Luitpoldshöhe existieren zudem Grünflächen. Auf dem Gelände der Tank- und Rastanlage finden sich parkartige Bereiche, Hecken und Grünflächen, meist Rasen mit Einzelbäumen.

2.3.1.2 Schutzgut Mensch

2.3.1.2.1 Siedlungsstruktur

Die Gebäude der Tank- und Rastanlage Spessart sind als Sonderbauflächen ausgewiesen. Der nächstgelegene Siedlungsbereich ist der Ortsteil Rohrbrunn der Gemeinde Weibersbrunn mit einer Entfernung der Wohnbebauung von ca. 100 m bis 250 m von der Tank- und Rastanlage.

2.3.1.2.2 Land- und Forstwirtschaft

Bei den Waldflächen im Umfeld der T&R Spessart handelt es sich insbesondere um Laubwaldbestände, die forstlich genutzt werden und sich größtenteils in Staatsbesitz (Bayerische Staatsforsten, Forstbetrieb Rothenbuch) befinden. Die Rotbuche dominiert hierbei, beigemischt sind vor allem Eichen, aber auch Fichte, Lärche und Kiefer.

2.3.1.2.3 Freizeit- und Erholungsbereiche

Entsprechend den landschaftlichen Gegebenheiten bieten die weit ausladenden Waldflächen des Spessarts Möglichkeiten für extensive Erholungsaktivitäten wie Spazierengehen und Wandern. Die Waldflächen im Untersuchungsgebiet sind gemäß Waldaktionsplan auch als „Wald mit besonderer Bedeutung für die Erholung, Intensitätsstufe II“ ausgewiesen.

Die Gemeinde Weibersbrunn hat Wanderwege ausgewiesen, die u. a. an kulturhistorischen Bauwerken (Schweinfurter Kreuz, Jagdhaus Luitpoldhöhe) vorbeiführen.

An der St 2312 befinden sich östlich der BAB A 3 und südöstlich der Tank- und Rastanlage Wanderparkplätze.

Die autobahnnahen Wald- und Wirtschaftswege sind auf Grund der Verlärmung durch die bestehende A 3 in ihrem Erholungswert, auch bei ausgewiesenen Wanderwegen, stark eingeschränkt.

Die Immissionsbelastung der Bebauung von Rohrbrunn wird derzeit in erster Linie durch die bestehende A 3 bestimmt.

2.3.1.3 Schutzgut Tiere und Pflanzen

2.3.1.3.1 Lebensräume

Eine ausführliche Beschreibung der Tier- und Pflanzenwelt des Untersuchungsgebietes ist in Unterlage 19.1, S. 9 ff. sowie in Unterlage 1, S. 42 f. zu finden, auf die hier verwiesen werden kann.

2.3.1.3.2 Lebensraumtypische Tierarten und Tierartengruppen

Die im Untersuchungsgebiet vorzufindende Landschaft stellt einen, zumindest potenziellen, Lebensraumkomplex für eine Vielzahl von wichtigen Lebewesen dar. Im Untersuchungsgebiet kommen potenziell mehrere Fledermausarten (siehe Unterlage 19.1, Anhang saP Nr. 4.1.2.1) vor, wobei nicht völlig auszuschließen ist, dass diese das Gelände der Tank- und Rastanlage zeitweise als Jagdgebiet nutzen. Als im Untersuchungsgebiet vorkommende Vogelarten sind insbesondere der Baumfalke, der Habicht, der Schwarzspecht, der Sperber, der Waldkauz, die Waldohreule und der Wanderfalke aufzuführen (vgl. Unterlage 19.1, Anhang saP).

2.3.1.3.3 Austausch- und Wechselbeziehungen zwischen Teil- und Gesamtlebensräumen

Es bestehen Wechselbeziehungen zwischen den umliegenden Waldflächen und Gehölzen der Tank- und Rastanlage.

2.3.1.3.4 Schutzgebiete und Schutzobjekte sowie weitere Gebiete mit naturschutzfachlichen Festsetzungen

Naturschutzgebiete, Geschützte Landschaftsbestandteile oder Naturdenkmäler) bestehen im Untersuchungsgebiet nicht. Gleiches gilt für festgesetzte Überschwemmungsgebiete sowie Wasserschutzgebiete.

Das Untersuchungsgebiet liegt im „Naturpark Spessart“, das Gelände der Tank- und Rastanlage mit Umgriff ist jedoch aus dem „Landschaftsschutzgebiet innerhalb des Naturparks Spessart“ herausgenommen.

Flächen der amtlichen Biotopkartierung und nach § 30 BNatSchG geschützte Flächen befinden sich nicht im Untersuchungsgebiet.

Südlich der St 2312 und durch das Erweiterungsvorhaben nicht unmittelbar betroffen ragen die Teilflächen 06 des FFH-Gebietes "Hochspessart" (DE 6022-371) und 04 des Europäischen Vogelschutzgebietes "Spessart" (DE 6022-471) in das Untersuchungsgebiet hinein. Beidseits der Autobahn sind die Flächen des Vogelschutzgebietes zur Tank- und Rastanlage und mit einem Abstand von mehr als 40 m zur Autobahn hin abgegrenzt. Innerhalb dieses Europäischen Vogelschutzgebietes besteht das FFH-Gebiet "Hochspessart" mit einer Gesamtfläche von 17.416 ha. Im Umfeld des Untersuchungsgebiets sind die Flächen dieses FFH-Gebietes mit denen des Europäischen Vogelschutzgebietes nahezu identisch (vgl. Unterlage 19.3).

2.3.1.4 Schutzgut Boden

Die Waldflächen im Untersuchungsgebiet werden von grobkörnigem, rotbraunem Mittlerem Buntsandstein und nach Westen hin von feinkörnigem Unterem Buntsandstein geprägt. Vorherrschender Bodentyp ist hier eine mäßig frische bis frische, (lehmig-)sandige, z.T. podsolierte Braunerde.

Die Böden im Bereich der geplanten Erweiterung sind hingegen in ihrer Entwicklung gestört und in ihrer Horizontabfolge verändert, sodass von einer eingeschränkten Lebensraumfunktion für Boden bewohnende Arten auszugehen ist.

2.3.1.5 Schutzgut Wasser

2.3.1.5.1 Oberflächengewässer

Im Bereich der Erweiterungsflächen sind keine natürlichen Still- oder Fließgewässer vorhanden, lediglich nördlich der Autobahn bzw. der Tank- und Rastanlage Spessart Nord verläuft der Rohrwiesenbach, der im Bereich der geplanten Ausgleichsfläche seinen Ursprung hat (Rohrbrunnen).

2.3.1.5.2 Grundwasser

Grundwasservorkommen von überörtlicher Bedeutung sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

Die Niederschläge der T&R versickern ohne quartäre Deckschichten im wasserdurchlässigen Buntsandstein. Stärkere Wasserbewegungen im Buntsandstein sind vorwiegend an Klüfte und Spalten gebunden, an Geländekanten kommt das Wasser über Brunnen/Quellen wieder zu Tage (z.B. Rohrbrunnen).

Wasserschutz- und Überschwemmungsgebiete werden durch die Maßnahme nicht berührt. Gemäß Waldfunktionsplan hat der Spessartwald außerhalb des Untersuchungsgebietes eine „Bedeutung für den Wasserschutz außerhalb von amtlichen Wasserschutzgebieten und wasserwirtschaftlichen Vorranggebieten“ (vgl. Unterlage 19.1, Anlage 4).

2.3.1.5.3 Vorbelastungen des Schutzgutes Wasser

Durch die bislang ungeklärte und ungedrosselte Einleitung des gesammelten Oberflächenwassers in den Vorfluter bestehen gewisse Vorbelastungen des vorhandenen Oberflächengewässers.

2.3.1.6 Schutzgut Luft

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

Immissionsgrenzwerte und Zielwerte zu Luftschadstoffen sind in der 39. BImSchV enthalten. Weitere Orientierungswerte finden sich in der „Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft“ (TA Luft) und in der VDI-Richtlinie 2310 „Maximale Immissionswerte“. Den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen (RLuS 2012) können Anhaltswerte für die Grundbelastung entnommen werden.

Die lufthygienischen Verhältnisse im ausgedehnten Laubmischwald des Spessarts im Umfeld der Tank- und Rastanlage sind sehr gut.

Als lokal wirksame lufthygienische Belastungsquelle im Untersuchungsgebiet ist der Verkehr auf der BAB A 3 und dem untergeordneten Straßennetz sowie der Betrieb der bestehenden Rastanlage (Motor anlassen, Motor laufen lassen) anzusehen. Beeinträchtigungen der bioklimatischen und lufthygienischen Klimasituation durch Schadstoffemissionen und Zerschneidung lokalklimatischer Austauschbahnen gehen insbesondere von der bestehenden BAB A 3 infolge des hohen Verkehrsaufkommens aus.

2.3.1.7 Schutzgut Klima

Die lufthygienischen Verhältnisse im ausgedehnten Laub(misch-)wald des Spessarts im Umfeld der T&R Spessart Süd sind sehr gut.

Die Waldbestände im Umfeld der Tank- und Rastanlage erfüllen bioklimatisch wirksame Funktionen durch Deposition, Sedimentation und Gasaustausch. Sie gewährleisten Frischluftzufuhr in das Gelände der Tank- und Rastanlage.

2.3.1.8 Schutzgut Landschaft

Als prägende Landschaftsbestandteile stellen sich die benachbarten Waldbestände des Spessarts dar. Im nahen Umfeld liegen keine Aussichtspunkte, von denen die Tank- und Rastanlage als Teil des Landschaftsbildes sichtbar wäre und es existieren auch keine weitreichenden Sichtachsen. Die bestehende Tank- und Rastanlage ist eingegrünt.

Die Waldflächen, insbesondere mit Laubwaldbeständen, weisen eine besondere Landschaftsbildqualität auf und spiegeln den Jahreszeitenwandel in der Belaubung wider.

Die Bedeutung des Landschaftsbildes im Untersuchungsgebiet ist eher als gering anzusehen und erfährt im autobahnnahen Bereich eine starke Vorbelastung durch das Band der A 3.

2.3.1.9 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Die Tank- und Rastanlage wird innerhalb des bestehenden bzw. planfestgestellten Autobahnumgriffs erweitert, sodass Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter nicht zu erwarten waren. Im Zuge des Anhörungsverfahrens stellt sich jedoch heraus, dass im östlichen Randbereich der Tank- und Rastanlage ein Teil der Verdachtsfläche mit der Inv.Nr. V-6-6122-0001 liegt. Diese ist in der Denkmalliste beschrieben als Gartenanlage und untertägig erhaltenes Jagdhäuschen Dianalust des 19. Jahrhunderts.

2.3.2 Umweltauswirkungen des Vorhabens

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

- Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenüberbauung und Flächenversiegelung, verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und frei lebender Tierwelt sowie von Flächen für land- und forstwirtschaftliche Zielsetzungen, Barriere- und Zerschneidungseffekte, kleinklimatische Veränderungen der Umwelt, Beeinflussung natürlicher Ressourcen

und des Naturhaushalts, Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Erholungsqualität der Landschaft;

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

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

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

2.3.2.1 Schutzgut Mensch

2.3.2.1.1 Lärmauswirkungen

In Bezug auf das Schutzgut Mensch sind zunächst die Lärmauswirkungen auf die zur Autobahn und der Tank- und Rastanlage „Spessart Süd“ nächstgelegene Wohnbebauung des Ortsteils Rohrbrunn der Gemeinde Weibersbrunn zu betrachten.

Bei diesen südöstlich, in einem Abstand von ca. 100 bis 250 Metern zur Tank- und Rastanlage „Spessart Süd“ gelegenen Gebäuden werden an 4 Immissionsorten am sog. Forsthof bereits im Bestand die maßgebenden Nachtgrenzwerte und am Jagdhaus Luitpoldhöhe (Immissionsort 1) zusätzlich der ent-

sprechende Taggrenzwert der 16. BImSchV überschritten (vgl. Unterlage 17, Blatt 1). Für die betroffenen Anwesen wurde daher mit Beschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008 für den sechsstreifigen Ausbau der A 3 im Abschnitt westlich AS Rohrbrunn bis Haseltalbrücke dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen und beim Jagdhaus zusätzlich ein Entschädigungsanspruch für den Außenwohnbereich festgestellt.

Zur Einhaltung des Nachtwertes von 65 dB(A) für Lkws sind in der vorliegenden Erweiterungsplanung zur Gewährleistung der Nachtruhe für Lkw-Fahrer überdies aktive Lärmschutzmaßnahmen, namentlich nördlich und südlich der A 3 zwischen Hauptfahrbahn und Durchfahrtsstraße der Verkehrsanlagen in Gestalt von Lärmschutzwänden mit 4,50 m bzw. 2,50 m Höhe vorgesehen (s. Unterlage 1, Ziffer 6.1.2), welche sich auch lärmindernd auf die benachbarte Wohnbebauung auswirken, so dass sich die im o.g. Beschluss zugrunde gelegten Beurteilungspegel sogar um bis zu 3 dB(A) tags vermindern.

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass durch die gegenständliche Maßnahme hinsichtlich der Lärmauswirkungen für den Menschen keine Gefahren, Nachteile oder erhebliche Belästigungen entstehen werden.

2.3.2.1.2 Luftinhaltsstoffe

Zu Auswirkungen auf den Menschen kann des Weiteren der durch den Kfz-Verkehr bedingte Luftschadstoffausstoß führen (vgl. auch C 2.3.2.5).

Die gesetzlichen Grenzwerte der 39. BImSchV für Luftschadstoffe können in Bezug auf alle Wohngebäude des Ortsteils Rohrbrunn der Gemeinde Weibersbrunn eingehalten werden. Aufgrund weiterer verbesserter Motoren- und Fahrzeugtechnik sowie der geplanten Lärmschutzwand ergeben sich deutliche Verbesserungen der Luftschadstoffsituation für den Ortsteil Rohrbrunn der Gemeinde Weibersbrunn.

2.3.2.1.3 Freizeit und Erholung

Durch die Erweiterung der Verkehrsflächen der bestehenden T&R wird die Erholungsfunktion für Anwohner der umliegenden Gemeinden nicht nachträglich beeinträchtigt, da die autobahnnahen Wald- und Wirtschaftswege auf Grund der Verlärmung durch die bestehende A 3 in ihrem Erholungswert, auch bei ausgewiesenen Wanderwegen, bereits stark eingeschränkt sind. Durch die geplante Erweiterung kann allerdings die Erholungsfunktion für durchreisende Pkw- und Lkw-Fahrer nachhaltig verbessert werden, da mehr Parkraum für Fahrpausen bzw. gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten zur Verfügung steht.

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

2.3.2.1.4 Land- und forstwirtschaftliche Nutzung

Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch hat das Bauvorhaben ferner insofern, als in geringem Umfang forstwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen werden, die damit als Produktionsflächen ausfallen. Diese Beeinträchtigungen werden soweit möglich durch eine entsprechende Ausgleichsfläche kompensiert.

Landwirtschaftliche Nutzflächen werden für das Ausbauvorhaben nicht benötigt.

2.3.2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

2.3.2.2.1 Allgemeines

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

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

a) Anlagebedingte Beeinträchtigungen

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

b) Verkehrs- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen

- Funktionsverlust oder Beeinträchtigung von Biotopen durch Schadstoffeintrag und Störreize

- Erhöhtes Kollisionsrisiko von Wildtieren mit Fahrzeugen
- Zerschneidung bzw. Trennung von Funktionsbeziehungen

c) Baubedingte Beeinträchtigungen

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

2.3.2.2.2 Beschreibung der Einzelkonflikte

2.3.2.2.2.1 Anlagebedingte Beeinträchtigungen

Es ist festzustellen, dass durch das Erweiterungsvorhaben als ökologisch relevante Strukturen naturnahe Gehölzflächen im Umfang von 0,608 ha, naturnahe Hecken im Umfang von 0,044 ha sowie sonstige Gehölzflächen im Umfang von 0,386 ha verloren gehen. Die Flächen haben keine besondere Bedeutung für Flora und Fauna des Spessartwaldes.

Nach Art. 23 BayNatSchG geschützte Flächen befinden sich nicht im Untersuchungsgebiet.

Südlich der St 2312 und durch das Erweiterungsvorhaben nicht unmittelbar betroffen ragen die Teilflächen 06 des FFH-Gebietes "Hochspessart" (DE 6022-371) und 04 des Europäischen Vogelschutzgebietes "Spessart" (DE 6022-471) in das Untersuchungsgebiet hinein. Beidseits der Autobahn sind die Flächen des Vogelschutzgebietes zur Tank- und Rastanlage und mit einem Abstand von mehr als 40 m zur Autobahn hin abgegrenzt. Innerhalb dieses Europäischen Vogelschutzgebietes besteht das FFH-Gebiet "Hochspessart" mit einer Gesamtfläche von 17.416 ha. Im Umfeld des Untersuchungsgebiets sind die Flächen dieses FFH-Gebietes mit denen des Europäischen Vogelschutzgebietes nahezu identisch (vgl. Unterlage 19.3). Nach der in diesem Verfahren erfolgten FFH- und Vogelschutzgebietsverträglichkeitsprüfung bringt das Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen für diese Natura-2000-Gebiete mit sich (vgl. C 3.6.5.4).

2.3.2.2.2.2 Verkehrs- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen

Eine quantifizierbare Erhöhung der betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Pflanzen und Tieren durch Schadstoffe findet im Ausbaubereich der Tank- und Rastanlage nicht statt, da durch die Autobahn und die bestehende Tank- und Rastanlage bereits starke Vorbelastungen bestehen. Zudem wird über die ge-

planten Lärmschutzwände eine weitere Abschirmung erfolgen. Durch das abgeleitete Oberflächenwasser besteht dem Grunde nach die Gefahr, dass Schadstoffe in das Grund- und Oberflächenwasser gelangen können. Durch die geplanten und mit dem Wasserwirtschaftsamt abgestimmten Entwässerungseinrichtungen ist diese Gefahr indes äußerst gering.

Eine Verstärkung bestehender Zerschneidungs- und Trenneffekte ist nicht zu konstatieren.

2.3.2.2.3 Baubedingte Beeinträchtigungen

Bei Errichtung der vorgegebenen Bauschutzzäune kommt es nicht zu Eingriffen in Flächen mit Biotopfunktion. Eingriffe in Flächen mit Habitatfunktion werden durch Auflagen bei der Baudurchführung vermieden.

2.3.2.2.3 Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung von Eingriffen

Zur Minimierung der Eingriffe sind unter anderem die Vermeidungsmaßnahmen V1 bis V3 vorgesehen.

Außerdem wird als allgemeine Maßnahme zur Vermeidung die Holzung von Bäumen und Sträuchern in der erntefreien Zeit vom 01. Oktober bis 28. Februar vorgenommen.

Wertvolle Vegetationsbestände, die durch den Baubetrieb gefährdet sein könnten, werden durch Biotopschutzzäune geschützt (Schutzmaßnahme S).

Eine ausführliche Beschreibung der Maßnahmen findet sich in Unterlage 19.1, Kapitel 4 sowie in Unterlage 1, Kapitel 6.4.3 und 6.4.4.

2.3.2.2.4 Landschaftspflegerisches Maßnahmenkonzept

2.3.2.2.4.1 Planerisches Leitbild

Unter Berücksichtigung des Landesentwicklungsprogramms, der Regionalpläne für die Region Bayerischer Untermain, der Arten- und Biotopschutzprogramme des Landkreises Aschaffenburg, der FFH-Richtlinie sowie der Ergebnisse der Bestandserfassungen lassen sich die Vorgaben für das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept formulieren. Die Einzelheiten sind ausführlich in Unterlage 19.1, Kapitel 4 dargestellt.

Die mit der geplanten Baumaßnahme verbundenen Auswirkungen auf den Naturhaushalt sollen kompensiert werden. Dies bedeutet einerseits, dass die betroffenen Lebensräume - soweit aufgrund standörtlicher Gegebenheiten des Naturraums möglich - wiederhergestellt oder neu geschaffen werden, ande-

rerseits aber auch betroffene Flächen, Funktionen und räumliche Beziehungsgefüge (Lebensraumabfolgen, Verbundsysteme) wiederhergestellt oder neu geschaffen werden. An Ausgleichsflächen für die Beeinträchtigung besteht ein Bedarf von 0,771 ha. Dem stehen 0,735 ha vorgesehener Ausgleichsfläche gegenüber. Der verbleibende Ausgleichsbedarf von 0,036 ha wird hierbei aus dem Überhang an Ausgleichsflächen aus dem Streckenabschnitt der BAB A 3 „Haseltalbrücke – Marktheidenfeld“ gedeckt. (vgl. folgende Ausführungen unter C 2.3.2.2.4.2).

Auf die Unterlage 19.2 wird Bezug genommen.

2.3.2.2.4.2 Ausgleichsmaßnahmen

Im Zuge der Planung ist die Ausgleichsmaßnahme A 1 vorgesehen. Für die Versiegelung bzw. Überbauung von naturnahen Hecken und Feldgehölzen sowie sonstigen Grün- und Gehölzflächen der Tank- und Rastanlage erfolgt als Ausgleich die Entbuschung und Pflege einer Hangmoorfläche nördlich der BAB A 3. Die Einzelheiten der Maßnahmen sind in Unterlage 19.1, Kapitel 4.1 und 4.2 ausführlich erläutert.

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

Wegen der Einzelheiten wird zudem auf die Ausführungen zum Naturschutz unter C 3.6.5, insbesondere C 3.6.5.2.5, dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

2.3.2.3 Schutzgut Boden

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

- Flächenumwandlung
- (Neu-)Versiegelung der biologisch aktiven Bodenoberfläche
- Schadstoffeintrag, vor allem infolge einer Konzentration von Schadstoffen am Fahrbahnrand
- Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus (Einschnitte, Überbauung und Überschüttung des natürlich gewachsenen Bodens) sowie Bodenverdichtungen im Bereich von Seitenablagerungen, Deponien und Dämmen

- Beeinträchtigung der natürlichen Filter-, Schutz-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften des Bodens (u.a. Oberflächenwasserabfluss, Beeinflussung der Grundwasserneubildung).

Daneben kommt es auch zu Beeinträchtigungen der Nutzungsfunktionen des Bodens.

Im Zuge der Gesamtbaumaßnahme kommt es zu einer Flächenneuversiegelung von 1,405 ha. Zudem erfolgt eine zusätzliche zeitweise Flächeninanspruchnahme im Zuge des Baubetriebs. Durch Anordnung entsprechender Nebenbestimmungen (siehe insbesondere A 3.6 dieses Beschlusses) ist insoweit sichergestellt, dass diese Flächen möglichst schonend behandelt bzw. rekultiviert werden, sodass sich die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden reduzieren.

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

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

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

Die an die Verkehrsflächen angrenzenden Böden können auch durch Schadstoffeinträge und Luftschadstoffe sowie baubedingt (Bodenverdichtungen, Einsatz von Baumaschinen) beeinträchtigt werden. Als Schadstoffquellen

kommen z.B. Reststoffe aus der Kraftstoffverbrennung sowie der Abrieb von Reifen, Bremsbelägen und Fahrbahndecken sowie Auftausalze in Betracht.

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

Zusammenfassend lässt sich demnach feststellen, dass sich die Schadstoffbelastung des Bodens auf den unmittelbaren Bereich der Verkehrsflächen sowie auf einen Geländestreifen von höchstens etwa 10 m neben diesen Flächen konzentriert und mit zunehmender Entfernung sowie zunehmender Bodentiefe abnimmt. Der betriebs- oder unfallbedingte Eintrag von Schadstoffen (Tausalzlösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl, etc.) ergibt sich vor allem im bereits stark belasteten Nahbereich. Die Untersuchungen sagen aus, dass der Belastungspfad Tierfutter - Tierische Nahrungsmittel - Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt; auf dem Pfad Boden - Pflanzen - Tier - Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

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

Nicht übersehen werden darf die beim Betrieb einer Straße bzw. Verkehrsfläche immer gegebene potenzielle Gefährdung des Bodens (und des Schutzgutes Wassers) durch Unfälle mit Gefahrguttransporten. Allerdings ist die Gefahr von schweren Unfällen auf einer T&R aufgrund der geringen Geschwindigkeiten eher als gering einzuschätzen. Zudem lässt sich die Gefahr der Ausbreitung unfallbedingter Kontaminationen und einer dauerhaften Schädigung des Bodens durch die heute praktizierten Sicherungsverfahren wie Abtrag und Austausch von Bodenmaterial in der Regel beherrschen.

Quantifizierbare betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Bodens stehen nicht zu befürchten, da durch die Autobahn und die bestehende Tank- und Rastanlage bereits Vorbelastungen existieren, zumal die Lärmschutzwände eine weite Abschirmung darstellen.

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

2.3.2.4 Schutzgut Wasser

2.3.2.4.1 Oberflächengewässer

Denkbare baubedingte Beeinträchtigungen wie Abschwemmungen oder Schadstoffeinträge in Oberflächengewässer treten auf Grund nicht vorhandener Gewässer nicht auf.

Eine Erhöhung betriebsbedingter Schadstoffeinträge durch die Ausbaumaßnahme ist aufgrund der im Zuge mit der Baumaßnahme geplanten Entwässerung nicht zu erwarten.

2.3.2.4.2 Grundwasser

Das Grundwasser wird durch die Flächenneuversiegelung auf ca. 1,405 ha, die Überbauung und Verdichtung im Bereich der Straßennebenflächen, durch Störungen des Bodengefüges und durch verkehrsbedingte Schadstoffeinträge beeinträchtigt. Insbesondere führt dies zu einer entsprechenden zusätzlichen Verringerung der Grundwasserneubildung und einem verstärkten Oberflächenabfluss.

Der veränderte Abfluss von Oberflächenwasser und die Anlage von Absetz- und Regenrückhaltebecken führen zwar zu einer Veränderung im örtlichen Gewässersystem, reduzieren aber auch deutlich die Beeinträchtigungen für das Schutzgut Wasser. Darüber hinaus kann durch die Berücksichtigung der einschlägigen Vorschriften die Beeinträchtigung des Grundwassers weitestgehend ausgeschlossen werden.

2.3.2.5 Schutzgut Luft

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im Wesentlichen durch Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren. Dabei anfallende Emissionen treten überwiegend in gasförmigen, zum Teil auch im festen Zustand auf. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Abgasemissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit

ab. Die wichtigsten Substanzen, die emittiert werden, sind Kohlenmonoxid, Kohlendioxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Staub und Ruß.

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

Das Verkehrsaufkommen auf der bestehenden BAB A 3 wird durch die plangegenständliche Maßnahme nicht erhöht. Allenfalls kann durch die höhere Parkplatzkapazität und der damit verbunden höheren Anzahl von an- und abfahrenden Fahrzeugen eine geringfügig höhere betriebsbedingte Belastung des Schutzgutes Luft im direkten Bereich der T&R auftreten. Andererseits wird mit der Erhöhung der Anzahl der LKW Parkplätze der Suchverkehr, das illegale Abstellen und der Umparkverkehr reduziert. Während der Bauzeit kann es zudem – lokal und zeitlich begrenzt - zu zusätzlichen Immissionen im Umfeld der Tank- und Rastanlage kommen, die jedoch im Verhältnis zur bestehenden Vorbelastung kaum quantifizierbar sind.

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

2.3.2.6

Schutzgut Klima

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

Durch die Inanspruchnahme von Grünflächen und Bäumen innerhalb der Tank- und Rastanlage ergeben sich zwar anlagebedingt mögliche kleinräumige Beeinflussungen des lokalen Klimas. Jedoch ist ein relevanter Einfluss auf das Umfeld der Tank- und Rastanlage nicht zu besorgen, zumal die umliegenden Wälder für Frischluftzufuhr für die Tank- und Rastanlage sorgen.

Durch den Betrieb der erweiterten Verkehrsflächen ist zudem eine erhöhte Belastungen mit Immissionen (Abgasen) möglich. Das Klima im Umfeld der Tank- und Rastanlage ist aber durch den Verkehr auf der Autobahn und auf der bestehenden Tank- und Rastanlage vorbelastet. Weitergehende Auswirkungen über die Rastanlage hinaus sind somit nicht zu erwarten, da der Ausbau innerhalb der bestehenden Anlage bzw. innerhalb des mit der Planung zum sechsstreifigen Ausbau der A 3 planfestgestellten Umgriffs erfolgt und die Planung Lärmschutzwände beinhaltet, durch die auch eine Abschirmung von Abgasen erfolgt.

2.3.2.7 Schutzgut Landschaft

Das Landschaftsbild durch die geplante Maßnahme nur unwesentlich verändert, da die T&R inmitten der Waldflächen gut in die Umgebung eingebunden ist. Zur Optimierung der Einbindung tragen zudem die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen G 1 bis G 4 bei.

Während der Bauphase kann es durch Rodungsmaßnahmen und vorübergehend fehlender Eingrünung zu störenden Effekten für das Landschaftsbild kommen. Es verbleiben jedoch keine nachhaltigen negativen Auswirkungen für das Landschaftsbild, da die Anlage im Zuge der Bauarbeiten wieder eingegrünt wird.

Durch den Betrieb der Anlage werden sich kaum Auswirkungen für das Landschaftsbild ergeben, da die Tank- und Rastanlage innerhalb des bestehenden bzw. innerhalb des planfestgestellten Umgriffs erweitert wird, zumal auch wieder eine Eingrünung der Anlage erfolgt, wodurch eine Anpassung an das bisherige Landschaftsbild erreicht wird.

2.3.2.8 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Das Bauvorhaben verläuft innerhalb des bestehenden bzw. planfestgestellten Umgriffs mit entsprechender Vorbelastung, sodass mit einer erheblichen Verschlechterung nicht zu rechnen ist.

Nachteilige Auswirkungen auf die Kulturlandschaft, Baudenkmäler, Ensembles und ihre räumlichen Beziehungen sowie Blickbeziehungen können ausgeschlossen werden. Eine Beeinträchtigung oder Zerstörung von Bodendenkmälern durch die Baumaßnahme kann hingegen nicht ausgeschlossen werden,

da das Vorhaben im östlichen Randbereich ein Teil der Verdachtsfläche mit der Inv.Nr. V-6-6122-0001 liegt. Diese ist in der Denkmalliste beschrieben als Gartenanlage und untertägig erhaltenes Jagdhäuschen Dianalust des 19. Jahrhunderts. Eine Beeinträchtigung dieses möglicherweise noch vorhandenen Bodendenkmals insbesondere durch den Abtrag von Oberboden erscheint möglich. Den Belangen des Denkmalschutzes wird allerdings im Rahmen des Möglichen durch entsprechende Auflagen Rechnung getragen (vgl. A 3.2.1, A 3.8 sowie die Ausführungen unter C 3.6.10).

2.3.2.9 Wechselwirkungen

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

2.4 Bewertung der Umweltauswirkungen

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

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes sowie Wechselwirkungen nach sich ziehen, erfolgt als Umweltrisikoausschätzung anhand einer dreistufigen ordinalen Skala mit den Begriffen

Mittel

Hoch

Sehr hoch.

Diese Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, insbesondere in die Abwägung, ein (vgl. § 12 UVPG, § 17 Satz 2 FStrG).

2.4.1 Schutzgut Mensch

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

2.4.1.1 Lärmauswirkungen

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

Bezogen auf das Prognosejahr 2020/2025 zeigt sich, dass sich durch das plangegegenständliche Vorhaben weder sehr hohe, noch hohe Beeinträchtigungen der Anwohner ergeben, da sich durch die Erweiterung an sämtlichen Immissionsorten Pegelminderungen ergeben. Auch aufgrund des aktiven Lärmschutzes für die Lkw-Fahrer (siehe Unterlage 17, Blatt 1, S. 4) ist vorliegend nicht einmal von einer mittleren Beeinträchtigung auszugehen.

2.4.1.2 Luftschadstoffe

Für den Bereich der Luftschadstoffe ist in Anwendung des § 50 BImSchG davon auszugehen, dass die Auswirkungen insbesondere dann als hoch bzw. sehr hoch anzusehen sind, soweit gesundheitliche Gefahren zu befürchten sind, das heißt, wenn die lufthygienischen Grenzwerte der 39. BImSchV überschritten werden. Bei der Bewertung dieser Auswirkungen wird weiter dahingehend differenziert, ob Menschen in solchen Bereichen, in denen die Grenzwerte der 39. BImSchV dauerhaft überschritten werden, ihren regelmäßigen Aufenthaltsort (Arbeits- und/oder Wohnort) haben, oder ob sie sich innerhalb dieser Bereiche in der Regel nur vorübergehend aufhalten. Bei dauerhaftem Aufenthalt innerhalb solcher Bereiche werden die Auswirkungen auf den Menschen als sehr hoch gewertet. Bei vorübergehendem Aufenthalt als hoch bis mittel. Schadstoff erhöhungen unterhalb der Grenzwerte sind bei dauerndem Aufenthalt als mittel einzustufen (vgl. § 50 Satz 2 BImSchG).

Aus den Planunterlagen (Unterlagen 1 und 17, Blatt 2) ergibt sich, dass Überschreitungen der Werte der 39. BImSchV in dauerhaft bewohnten Bereichen nicht zu befürchten sind. Die Beeinträchtigungen sind demnach insoweit unerheblich. Im Übrigen rechtfertigt sich für den unmittelbaren Bereich der T&R allenfalls eine mittlere Einstufung (vgl. ergänzend C 2.4.5).

2.4.1.3 Freizeit und Erholung

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

Das Gebiet der bestehenden T&R ist bereits durch Lärm- und Schadstoffimmissionen entsprechend vorbelastet und die Freizeitfunktion für Ortsansässige daher entsprechend eingeschränkt. Durch den erweiterten Parkraum für Pkws und Lkws wird hingegen zusätzliches Erholungspotential für Reisende geschaffen.

Bei der Betrachtung der Umweltauswirkungen auf den Menschen sind auch die Beeinträchtigungen des kulturellen Erbes zu bewerten. Dies ist als Teil der Freizeit-/Erholungsfunktion zu betrachten, allerdings insoweit auch nur relevant, als es für die Menschen sichtbar und erlebbar ist, was vor allem für Bau- und Bodendenkmäler gilt. Nach den Planunterlagen ist davon auszugehen, dass Baudenkmäler nicht betroffen sind. Beeinträchtigungen oder gar Zerstörungen von Bodendenkmälern sind nicht völlig auszuschließen. In diesem Fall wäre von einer mindestens hohen Beeinträchtigung auszugehen.

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

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

2.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

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

- §§ 14 ff. BNatSchG: Eingriffe in Natur und Landschaft
- §§ 20 ff. BNatSchG: Schutzgebiete
- §§ 31 ff. BNatSchG: FFH-Gebiete und Europäische Vogelschutzgebiete
- § 30 BNatSchG, Art. 23 BayNatSchG: Gesetzlich geschützte Biotope
- § 39 Abs. 5 BNatSchG, Art. 16 BayNatSchG: Schutz der Lebensstätten
- § 44 BNatSchG: Artenschutzrechtliche Verbote
- § 9 BWaldG und Art. 9 BayWaldG: Erhaltung des Waldes
- "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und Art. 6 a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" der Bayerischen Staatsministerien des Innern sowie für Landesentwicklung und Umweltfragen
- Biotopkartierung Bayern sowie sonstige Kartierungen schützenswerter Biotope
- Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP)
- Rote Listen gefährdeter Tiere und Pflanzen in Deutschland und Bayern
- Bundesartenschutzverordnung.

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

a) Sehr hoch

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

b) Hoch

- Überbauung und Versiegelung von sonstigen Biotopstrukturen

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

c) Mittel

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

Sehr hohe Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere und Pflanzen sind durch die plangegenständliche Maßnahme nicht zu befürchten. Durch den geringen Verlust von naturnahen Gehölzflächen und naturnahen Hecken ist lediglich eine mittlere Beeinträchtigung dieses Schutzgutes anzusetzen. Die relevanten Beeinträchtigungen im Hinblick auf den Artenschutz sind lediglich als mittel einzustufen, da im Ergebnis keine Verbotstatbestände erfüllt werden. Bei den sonstigen Auswirkungen rechtfertigt sich eine Einstufung als mittel. Generell ist noch zu beachten, dass sich die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen positiv auswirken. Dies schlägt auch auf die Bewertung durch (vgl. § 11 Satz 1 und § 12 UVPG). So lässt sich unter Einbeziehung aller Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sogar eine deutlich positivere Bewertung rechtfertigen.

Im Einzelnen kann zu den Beeinträchtigungen auf die einschlägigen Aussagen in den Unterlagen 19.1, Kapitel 2 sowie Unterlage 1, Kapitel 5.2 verwiesen werden.

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

2.4.3 Schutzgut Boden

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

Zweck der bodenschutzrechtlichen Vorschriften ist es u.a., schädliche Bodenveränderungen abzuwehren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen (vgl. § 1 Satz 2 BBodSchG). Zur Abwehr vermuteter oder bereits eingetretener schädlicher Bodenveränderungen, die auf stoffliche

Belastungen zurückzuführen sind, legt die BBodSchV Prüf- und Maßnahmenwerte (§ 8 Abs. 1 Satz 2 Nrn. 1 und 2 BBodSchG) und zur Vorsorge gegen das (mittel- bis langfristige) Entstehen schädlicher Bodenveränderungen Vorsorgewerte (vgl. § 8 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG) fest.

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

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

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

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

Durch die geplante Baumaßnahme erfolgen aber auch Flächenumwandlungen, bei denen davon auszugehen ist, dass die Lebensraumfunktionen zumindest vorübergehend gestört werden und sich erst allmählich veränderte Lebensraumfunktionen in den Randbereichen neu aufbauen werden. Dabei ist nicht davon auszugehen, dass die Lebensraumfunktionen in allen Bereichen wieder in der bestehenden Form aufbaut werden können, insbesondere ist bei

vorübergehenden Flächeninanspruchnahmen und Rekultivierungen nicht auszuschließen, dass die ursprünglichen Bodenfunktionen nicht in vollem Umfang wiederaufleben können. Es ist somit unter diesem Gesichtspunkt zumindest von einer hohen Beeinträchtigung der Umweltbedingungen auszugehen.

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

Erhebliche Auswirkungen auf die Nahrung und damit nachteilige Wechselwirkungen auf die Schutzgüter Mensch und Tier sind indes nicht zu erwarten, da innerhalb des vorgenannten 10 m-Bereichs keine landwirtschaftlich genutzten Flächen liegen.

2.4.4 Schutzgut Wasser

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

2.4.4.1 Oberflächengewässer

Da derzeit die bestehende T&R „Spessart Süd“ über einen Graben auf dem Grundstück Fl.Nr. 52 der Gemarkung Rohrbrunner Forst direkt in den Rohrwiesenbach entwässert, wird sich die Situation durch die geplante Maßnahme deutlich verbessern. Das auf der Verkehrsfläche anfallende belastete Oberflächenwasser wird künftig in Mulden bzw. mit Bordrinnen und Rohrleitungen gesammelt und über das bereits mit Beschluss vom 28.11.2008 planfestgestellte Absetz- und Rückhaltebecken 238-2L dem Vorfluter zugeleitet. Durch die geplanten Vorreinigungseinrichtungen und nicht zuletzt aufgrund der Selbstreinigungskraft des Vorfluters wird der Gefahr einer Verschmutzung vorgebeugt, sodass die jedenfalls denkbaren Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser allenfalls als mittel zu bewerten sind.

2.4.4.2 Grundwasser

Negative Einflüsse auf das Grundwasservorkommen sind lediglich durch Überbauung insofern möglich, als hierdurch die Grundwasserneubildung verhindert oder beeinträchtigt wird. Mit dem plangegegenständlichen Vorhaben werden 1,405 ha versickerungsfähige Flächen neu undurchlässig versiegelt. Dies führt zu einer Verringerung der Grundwasserneubildung und einem verstärkten Oberflächenabfluss. Bei dieser Sachlage sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser insoweit als mittel bis hoch zu bewerten.

Gefährdungen durch betriebs- oder unfallbedingten Eintrag von Schadstoffen (Tausalzlösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl etc.) in das Grundwasser werden durch das Regenrückhaltebecken gemindert, sodass vor dem Hintergrund der vorliegenden Erkenntnisse allenfalls die Annahme einer mittleren Bewertung gerechtfertigt ist.

2.4.5 Schutzgut Luft

Bei raumbedeutsamen Maßnahmen sind schädliche Umwelteinwirkungen (§ 3 Abs. 1 BImSchG) auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich zu vermeiden (vgl. § 50 BImSchG). Solche schädlichen Umwelteinwirkungen sind insbesondere dann als gegeben anzusehen, wenn sich Überschreitungen der Immissionswerte der 39. BImSchV bzw. der Orientierungswerte TA Luft und der VDI-Richtlinie 2310 ergeben.

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

2.4.6 Schutzgut Klima

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

Bei den dargestellten vorhabensbedingten Auswirkungen auf das Klima handelt es sich um lokalklimatische Veränderungen im Umfeld der geplanten Erweiterung der T&R. Großräumige Beeinträchtigungen des Klimas sind hingegen nicht zu erwarten und finden deshalb auch keine Berücksichtigung in der nachfolgenden Bewertung.

Als erheblich im Sinne des UVPG sind lokalklimatische Veränderungen im Untersuchungsbereich zu bezeichnen. Als hoch zu bewerten wären infolge der Entstehung neuer bzw. größerer Kaltluftstaugebiete eintretende klimatische Veränderungen (erhöhte Frostgefahr, Nebelhäufigkeit und länger andauernde Nebellagen). In die Bewertung fließt dabei mit ein, dass sich diese klimatischen Veränderungen nicht nur auf die Vegetationsbedingungen, sondern auch auf die Bodennutzung land- bzw. forstwirtschaftlicher Flächen in diesen Kaltluftstaugebieten auswirken können. Nach vorliegenden Erkenntnissen kommt es ob der bereits bestehenden erhebliche Vorbelastungen durch die geplante Verkehrsflächenerweiterung in diesem Bereich, wenn überhaupt, allenfalls zu Beeinträchtigungen des Lokalklimas, die als mittel einzustufen sind.

2.4.7

Schutzgut Landschaft

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

- § 14 ff. BNatSchG: Eingriffe in Natur und Landschaft
- §§ 20 ff., 31 ff. BNatSchG: Bestehende und geplante Schutzgebiete einschließlich FFH-Gebiete und Europäischer Vogelschutzgebiete
- § 9 BWaldG und Art. 9 BayWaldG: Erhaltung des Waldes
- § 13 BWaldG und Art. 12 BayWaldG: Erholungswald
- "Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und Art. 6 a BayNatSchG bei staatlichen Straßenbauvorhaben" der Bayer. Staatsministerien des Innern sowie für Landesentwicklung und Umweltfragen
- Waldfunktionsplan
- Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP).
- Regionalplan

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

Da es sich bei der geplanten Maßnahme um eine reine Erweiterung einer bereits bestehenden und gut in die Landschaft integrierten T&R handelt, ist zu erwarten, dass der Ausbau nicht als größere optische Störung wahrgenommen wird.

Da auch die Minderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in die Darstellung der Umweltauswirkungen einzubeziehen sind (§ 11 Satz 1 UVPG) und die Bewertung auf der Grundlage dieser Darstellung zu erfolgen hat (§ 12 UVPG), ist festzuhalten, dass Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen geplant sind, die zur Einbindung des Vorhabens in die Landschaft beitragen sollen. Abgesehen davon wirkt sich auch die Ausgleichsmaßnahme für den Naturhaushalt positiv auf das Landschaftsbild aus. Insgesamt wird das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neu gestaltet.

Die Beeinträchtigung des Waldes rechtfertigt im vorliegenden Fall eine mittlere Bewertung.

Im Einzelnen kann zu den Beeinträchtigungen auf die einschlägigen Aussagen in den Unterlagen 19.1, Kapitel 1.3 sowie Unterlage 1, Kapitel 5.6 verwiesen werden.

2.4.8 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

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

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

Nach den vorliegenden Erkenntnissen über das Vorhandensein einer Verdachtsfläche im östlichen Randbereich der Tank- und Rastanlage ist eine Beeinträchtigung von Bodendenkmälern nicht auszuschließen. Sie können unmittelbar betroffen sein und in ihrem Bestand sogar gefährdet sein. Die Auswir-

kungen sind deshalb je nach dem tatsächlichen Umfang und der Intensität ihrer Beeinträchtigung als mittel bis hoch zu bewerten.

2.5 Gesamtbewertung

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

3. **Materiell-rechtliche Würdigung**

3.1 Rechtsgrundlage

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

- erstens bestimmt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unter Beteiligung anderer Stellen Planung und Linienführung der Bundesfernstraßen;
- zweitens bedarf die straßenrechtliche Planung einer - auch vor Art. 14 GG standhaltenden - Rechtfertigung;
- drittens muss sich die Planung an den im Bundesfernstraßengesetz und den in anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden zwingenden materiellen Rechtssätzen (Planungsleitsätzen) ausrichten;

- viertens steht alles, was die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung dieser rechtlichen Anforderung entscheidet, unter jenen Beschränkungen, die sich aus den Anforderungen des Abwägungsgebotes ergeben (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.02.1975, Az. 4 C 21.74, DVBl. 1975, 713; Zeitler, a.a.O.).

3.2 Rechtswirkungen der Planfeststellung

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

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

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

Im Planfeststellungsbeschluss wird der Plan festgestellt und über Einwendungen entschieden (Art. 74 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG). Dem Träger des Vorhabens sind Vorkehrungen oder die Errichtung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind (Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Unter dem Begriff des Allgemeinwohls fallen alle öffentliche Belange, die von der Rechtsordnung als schützenswerte Interessen anerkannt sind (Kopp/Ramsauer, VwVfG, Rd.Nr. 113 zu § 74). Nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer liegen nicht nur vor, wenn in geschützte Rechtspositionen

oder Rechte Dritter eingegriffen wird oder entsprechende Gefährdungen vorliegen, sondern auch dann, wenn es sich um Belästigungen handelt, die den Betroffenen mit Rücksicht auf die Qualität des Gebiets, die konkreten tatsächlichen Verhältnisse, die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit usw. billigerweise nicht ohne Ausgleich zugemutet werden können. Ob ein solcher Nachteil erheblich ist, ist danach zu beurteilen, ob er angesichts der Schutzbedürftigkeit und Schutzwürdigkeit der Rechte oder Rechtsgüter, auf die er sich auswirkt, den Betroffenen noch zugemutet werden kann, ohne dass Schutzvorkehrungen angeordnet werden oder eine Entschädigung (Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG) erfolgt. Es muss sich um Nachteile handeln, die nach den Grundsätzen der Güterabwägung auch unter Berücksichtigung des Zwecks und der Bedeutung der geplanten Anlage für die Allgemeinheit oder Dritte und der plangegebenen Vorbelastung des Gebiets billigerweise noch zumutbar sind. Soweit die Zumutbarkeit gesetzlich geregelt ist, hat sich die Planfeststellungsbehörde daran zu halten. Fehlen nähere Regelungen hinsichtlich der Zumutbarkeit von Auswirkungen, ist die Zumutbarkeitsgrenze im konkreten Fall nach den Umständen des Einzelfalls zu bestimmen.

3.3 Planungsermessen

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

Das Abwägungsgebot verlangt, dass

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

Daher stellt sich der Planfeststellungsbeschluss als Ermessensentscheidung dar. Er legt Art und Ausmaß des Vorhabens fest und legt dem Träger des Straßenbauvorhabens Vorkehrungen oder die Einrichtung und Unterhaltung von Anlagen auf, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind; gegebenenfalls ordnet der Planfeststellungsbeschluss den Ausgleich von Nachteilen durch angemessene Entschädigung an.

3.4 Planrechtfertigung

Voraussetzung einer jeden planerischen Entscheidung ist die Rechtfertigung des Vorhabens, da es in die individuellen Rechtspositionen Dritter eingreift und Grundlage der zur Ausführung des Planes etwa notwendig werdenden Enteignungen ist. In diesem Sinne ist eine Straßenplanung gerechtfertigt, wenn für das Vorhaben nach Maßgabe der allgemeinen Ziele der jeweiligen Straßengesetze ein Bedürfnis besteht, die Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit der Fall, sondern, wenn es vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075/04, NVwZ-Beilage I 8/2006, S. 15). Da eine planerische Entscheidung notwendigerweise immer in die Zukunft gerichtet ist, sind bei der Beantwortung der Frage, ob das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist, auch Prognosen einzubeziehen, die bezüglich künftiger Verkehrsentwicklungen aufgestellt werden.

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

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

Unter Zugrundelegung der genannten Voraussetzungen ist die Erweiterung der Verkehrsflächen der T&R „Spessart Süd“ aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig und daher gerechtfertigt. Gemessen an den oben genannten Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes begegnet sie keinen Bedenken. Auch im Licht der konkreten, oben dargestellten Situation ist die vorlie-

gende Planung zur Erreichung des Planziels - wie nachfolgend näher ausgeführt - vernünftigerweise geboten.

3.4.1 Planungsziel

Wesentliches Planungsziel ist, den Mangel an Park- und Ruheplätzen zu beseitigen sowie den stark gewachsenen Bedarf an Lkw-Stellplätzen in diesem Autobahnabschnitt zu befriedigen. Die Erweiterung der Verkehrsflächen bezweckt, den bestehenden unzureichenden Verkehrsverhältnissen mit ihren negativen Erscheinungsformen zu begegnen und die Anlage verkehrstechnisch leistungsfähiger zu gestalten. Der Umbau und die Erweiterung der Verkehrsanlagen im Bereich der T&R "Spessart Süd" dienen daher einer umfangreichen Erweiterung der Stellplatzkapazität und einer Neuordnung der Verkehrsführung, die dem heutigen Stand der Technik entspricht und das gestiegene Verkehrsaufkommen auf der A 3 berücksichtigt. Die Verkehrssicherheit soll dadurch erhöht werden.

Zugleich trägt das gegenständliche Vorhaben durch die Lärmschutzanlagen für den Lkw-Bereich (vgl. C 3.6.4. dieses Beschlusses) auch zu einer Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen bei, namentlich der Lärm- und Schadstoffimmissionen.

3.4.1.1 Bestehende Situation

Die A 3 wurde Ende der 1950er und Anfang der 1960er Jahre als vierstreifige Autobahn durch Spessart und Steigerwald gebaut und ist heute stark überlastet, die T&R „Spessart Süd“ entspricht nicht mehr den aktuellen Versorgungsbedürfnissen der Verkehrsteilnehmer sowie den heutigen Anforderungen.

Mit der starken Zunahme des Verkehrsaufkommens auf der BAB A 3 ist auch die Frequentierung der T&R „Spessart Süd“ erheblich angestiegen. Die Zunahme der auf der Autobahn abgewickelten Transportleistung sowie die erforderliche Einhaltung der vorgeschriebenen Ruhezeiten haben insbesondere zu einem stark gewachsenen Bedarf an Lkw-Stellplätzen geführt. Gerade zur Nachtzeit kommt es zu einer Überlastung der Anlage mit der Folge, dass aus Mangel an Park- und Ruheplätzen teilweise sogar entlang der Durchfahrtsstraße bzw. auf sämtlichen Fahrgassen, auf den Pkw-Stellflächen sowie den Verzögerungs- und Beschleunigungsspuren geparkt wird, was eine nicht unerhebliche Verkehrsgefährdung darstellt. Durch das ungeordnete Parken ist das Befahren der Anlagen mit Räum- bzw. Einsatzfahrzeugen oft nicht möglich. Die Verkehrsführung innerhalb der bestehenden Anlage und die Fahrtbeziehungen von und zur Anlage sind teilweise unklar und bedürfen einer Neuregelung. Eine sehr wichtige Komponente der Anlagenkonzeption ist daher auch die Trennung der Verkehrsarten und die bauliche Abgrenzung des Tankstellenbereichs vom Bereich der Stellplätze.

Die Anlage genügt somit nicht mehr dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis der Verkehrsteilnehmer (§ 3 Abs. 1 FStrG), zu welchem nicht nur die Leistungsfähigkeit des Autobahnnetzes selbst, sondern im Interesse der Schnelligkeit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie seiner Sicherheit auch bewirtschaftete Rastanlagen mit Nebenbetrieben gehören.

3.4.1.2 Verkehrsfunktion und -belastung, Verkehrsentwicklung

Die BAB A 3 ist eine der wichtigsten West-Ost-Verbindungen Deutschlands, die als transeuropäische Achse die Niederlande und Deutschland mit den südosteuropäischen Nachbarn verbindet und neben einem besonders starken Transitverkehr auch erhebliche Quell- und Zielverkehre aus den Oberzentren Würzburg und Aschaffenburg aufnehmen muss. Die Notwendigkeit der Baumaßnahme resultiert aus den bestehenden unzureichenden Verkehrsverhältnissen mit ihren negativen Erscheinungsformen.

Die T&R „Spessart Süd“ liegt im Streckenabschnitt der BAB A 3 zwischen der Landesgrenze Hessen/Bayern und dem AD Würzburg-West, für den bis zum Prognosejahr 2025 ein Lkw-Verkehrsaufkommen von 14.033 Lkw/24h errechnet wurde. Die im Frühjahr 2008 im Auftrag des BMVBS durchgeführte bundesweite Erhebung ergab im o.g. Abschnitt ein Defizit von 352 Lkw-Stellplätzen. Im Netzkonzept für die Schaffung von Lkw-Stellplätzen sind für die Tank- und Rastanlage Spessart-Süd daher die mit der vorliegenden Planung verwirklichten Stellplatzzahlen vorgesehen.

Wegen der zu erwartenden Verkehrsbelastung, der entsprechenden Frequenzierung der Anlage und vorhandener baulicher Schäden an der Oberbaukonstruktion sind der Umbau und die Erweiterung der Verkehrsanlage vordringlich.

Die vorgesehene Umbau- und Erweiterungsmaßnahme sieht infolgedessen eine Neuordnung der Verkehrsanlage und eine umfangreiche Kapazitätserweiterung vor. Die vorgesehene Dimensionierung und Ausgestaltung der Baumaßnahme (vgl. im Einzelnen dazu Unterlage 1, Kapitel 4) ist geeignet und erforderlich, um die prognostizierte verkehrliche Belastung aufzunehmen. Die Planung ist damit auch hinsichtlich des vorgesehenen Ausbaustandards vernünftigerweise geboten und damit planerisch gerechtfertigt (vgl. auch C 3.6.3).

3.4.2 Projektalternativen zur Erreichung des Planziels

Gleichermaßen geeignete Projektalternativen zur Erreichung des Planungsziels sind nicht ersichtlich.

Zwar werden durch den teilweise Rückbau der Anschlussstelle Rohrbrunn künftig Flächen auf der Westseite der Tank- und Rastanlage Spessart Nord frei mit der Folge, dass dort fünf zusätzlich Lkw-Parkplätze geschaffen werden können. Hierfür wurde durch die Regierung von Unterfranken mit Planfeststellungsbeschluss vom 28.11.2008 auch bereits Baurecht geschaffen. Jedoch reicht diese zusätzliche Kapazität bei weitem nicht aus, um den Stellplatzbedarf zu decken,

Der ersatzlose Verzicht auf die Erweiterung der Verkehrsflächen an der T&R „Spessart Süd“ ist ebenfalls keine sachgerechte und sinnvolle Projektalternative, da dadurch dem angestrebten Planungsziel, namentlich der Befriedigung des Bedarfs an ausreichenden Lkw-Stellplätzen, der Beseitigung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse usw., nicht genügt wird.

Schließlich ist die Notwendigkeit des Vorhabens auch nicht aus grundsätzlichen Erwägungen in Zweifel zu ziehen. Bei alternativen Verkehrskonzepten (wie Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und verstärkter Ausbau des Schienennetzes und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene) geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Straßen zusätzlich Verkehr anziehen. Demgegenüber ist jedoch der Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: Erweiterung der T&R „Spessart Süd“) zu betonen. Innerhalb dieses Verfahrens ist kein Raum für eine Grundsatzdiskussion über die gegenwärtige und künftige Verkehrspolitik. Es sind vielmehr die gesetzlichen Bindungen und die Aufteilung der Gewalten (Art. 20 GG) zu beachten.

Im Zusammenhang mit der Planrechtfertigung spielen auch eventuelle Planungsvarianten keine Rolle. Mit diesen hat sich die Planfeststellungsbehörde erst im Rahmen der Abwägung auseinanderzusetzen (vgl. Zeitler, BayStrWG, Rd.Nr. 129 zu Art. 38 m.w.N. zur Rechtsprechung). Auf Abschnitt C 3.6.2 dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen.

3.4.3 Zusammenfassung

Insgesamt lässt sich festhalten, dass das Vorhaben erforderlich ist, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden - auch ruhenden - Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. In dieser Aussage sind auch sämtliche am nachgeordneten Straßennetz oder sonstigen Anlagen erforderlich werdenden Anpassungs- und/oder Verlegungsmaßnahmen (so genannte notwendige Folgemaßnahmen) einbezogen. Dazu gehört u. a. die Anpassung der Anschlüsse, der Einmündungen sowie des untergeordneten Wegenetzes an die geänderte Straßenführung.

Die Erweiterung der T&R „Spessart Süd“ entspricht somit den allgemeinen Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes (§§ 1 Abs. 1, 3 Abs. 1 FStrG) und ist aus den vorstehend genannten Gründen vernünftigerweise geboten.

Auch gegen die Realisierbarkeit und Finanzierbarkeit der geplanten Baumaßnahme in absehbarer Zeit bestehen keine ernsthaften Bedenken (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 200).

3.5 Einhaltung der gesetzlichen Planungsleitsätze

Im Rahmen der Planung eines Straßenbauvorhabens sind weiterhin verschiedene gesetzliche Planungsleitsätze zu beachten. Diese ergeben sich aus den Straßengesetzen und anderen für die straßenrechtliche Planung einschlägigen Vorschriften. Hierbei handelt es sich z.B. um die bereits im Rahmen der Planrechtfertigung angesprochenen Vorschriften des FStrG; hinzu kommt insbesondere das naturschutzrechtliche Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Eingriffe zu unterlassen sowie das Gebot, im Falle der Unvermeidbarkeit des Eingriffs mögliche Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen zu schaffen (§ 15 BNatSchG). Auch § 50 Satz 1 BImSchG fällt unter diese Kategorie.

Im vorliegenden Fall beachtet die Planung die vorliegenden Planungsleitsätze. Insbesondere werden die sich aus dem FStrG ergebenden Planungsleitsätze eingehalten, ebenso wie diejenigen nach den Naturschutzgesetzen. Wie noch ausgeführt wird, kommt die vorliegende Planung mit der geringstmöglichen Beeinträchtigung von Natur und Landschaft aus und schafft im Übrigen die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen. Dies ergibt sich aus dem Erläuterungsbericht und der landschaftspflegerischen Begleitplanung, auf welche insoweit Bezug genommen wird (Unterlagen 1, 9 und 19). Hinsichtlich der rechtlichen Würdigung wird auch auf die Ausführungen zu den einzelnen Themenbereichen im jeweiligen systematischen Zusammenhang unter C 3.6 dieses Beschlusses verwiesen.

3.6 Würdigung und Abwägung öffentlicher Belange

3.6.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Den insbesondere in den einschlägigen Raumordnungsplänen (Landesentwicklungsprogramm, Regionalplan) zum Ausdruck kommenden Belangen der Raumordnung und Landesplanung (vgl. Art. 1 Abs. 1, Art. 2 Nrn. 2, 3 und 7 i.V.m. Art 14, Art. 19 und Art 21 BayLplG) wird durch die Verkehrsflächenerweiterung der T&R „Spessart Süd“ Rechnung getragen. Die Erweiterung fügt sich in das Gesamtkonzept der überregionalen Verkehrswege (hier der BAB

A 3) ein, zu dem auch eine ausreichende Anzahl entsprechend leistungsfähiger Tank- und Rastanlagen gehört.

Der Regionale Planungsverband Bayerischer Untermain hat in seiner E-Mail vom 05.09.2014 keine Bedenken gegen die Maßnahme erhoben und mitgeteilt, dass regionalplanerische Belange nicht betroffen seien.

Das Vorhaben entspricht somit den Zielsetzungen der Raumordnung, der Landes- und Regionalplanung.

3.6.2 Planungsvarianten

3.6.2.1 Grundsätzliches

Im Rahmen der Abwägung ist auch zu prüfen, ob Planungsalternativen bestehen, gegen die bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit weniger Belange sprechen als gegen die beantragte Lösung. Aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergibt sich das Abwägungsgebot, nämlich das Gebot, die von einer Planung berührten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Dies schließt auch die Prüfung ein, ob sich das planerische Ziel mit geringerer Eingriffsintensität auf andere Weise erreichen lässt. Hieraus folgt die Verpflichtung, der Frage nach etwaigen schonenderen Alternativen nachzugehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, NVwZ 1997, 914; Zeitler, Rd.Nr. 139 zu Art. 38 BayStrWG).

In Bezug auf die möglichen Planungsalternativen reicht die Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde zur Sachverhaltsaufklärung jedoch nur so weit, wie dies für eine sachgerechte Trassenwahl und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Varianten, die ihr auf der Grundlage einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, kann sie bereits in einem frühen Verfahrensstadium ausschließen, sofern sich ihr die Alternative nicht als vorzugswürdigere hätte aufdrängen müssen (vgl. hierzu insgesamt BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, UPR 1997, 329 und Beschluss vom 24.09.1997, Az. 4 VR 21.96, NVwZ-RR 1998, 297; OVG Münster, Urteil vom 11.09.2000, Az. 11 D 1/98, NuR 2001, 297). Kommen Alternativlösungen ernsthaft in Betracht, so muss sie die Planfeststellungsbehörde als Teil des Abwägungsmaterials mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange unter Einschluss des Gesichtspunkts der Umweltverträglichkeit einbeziehen (BVerwG, Beschluss vom 24.09.1997, Az. 4 VR 21.96, NuR 1998, 95). Einer derartigen Planungsalternative muss der Vorzug gegeben werden, d.h. das beantragte Projekt ist abzulehnen, wenn die Planungsvariante bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit weniger Belange beeinträchtigt. Schneidet hingegen eine Planungsalternative unter bestimmten Gesichtspunkten deutlich besser, unter anderen Gesichtspunkten

deutlich schlechter ab als die beantragte Variante, obliegt es der Planfeststellungsbehörde, sich im Rahmen der Abwägung für oder gegen die beantragte Trasse zu entscheiden. Im vorliegenden Fall bedeutet dies die Prüfung, ob sich eine Alternative aufdrängt, die bei gleicher Verkehrswirksamkeit das vom Maßnahmenträger gesteckte Planungsziel (vgl. C 3.4.2 dieses Beschlusses) auch auf andere Weise mit geringerer Eingriffsintensität und deutlich weniger Beeinträchtigungen für andere Belange als beim beantragten Bauvorhaben erreichen kann.

3.6.2.2 "Null-Variante"

Die Planfeststellungsbehörde hat auch zu prüfen, ob in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige Belange dazu nötigen, von der Planung insgesamt Abstand zu nehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.04.1997, Az. 4 C 5.96, NVwZ 1998, 508).

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

3.6.2.3 Alternativen

Bei der geplanten Maßnahme handelt es sich um ein Ausbau- bzw. Erweiterungsvorhaben einer bestehenden T&R. Eine Alternative in Form eines Neubaus an anderer Stelle bzw. die ausschließliche Erweiterung einer der umliegenden Tank- und Rastanlagen hätte weitaus größere Eingriffe in bislang unberührte Natur und in Privateigentum zur Folge. Überdies würden sich die Baukosten erhöhen.

Eine Untersuchung von Alternativstandorten drängte sich dem Vorhabensträger wegen der vorhandenen Standortbedingungen (bestehende leistungsfähige Ver- und Entsorgung, Ausnutzung bundeseigener Flächen zur Minimierung der Flächeninanspruchnahme, Gebäude bleiben unverändert) berechtigterweise nicht auf.

Insofern ist es durchaus nachvollziehbar, dass der Vorhabensträger Alternativen von vornherein ausgeschlossen hat, um die Betroffenheiten so gering wie möglich zu halten. Im Verfahren wurden zudem auch von Seiten der Träger öffentlicher Belange und von Privaten keine weiteren Alternativen vorgeschlagen.

3.6.2.4 Zusammenfassende Bewertung der Varianten

Der Planfeststellungsbehörde haben sich aus den vorgenannten Gründen andere geeignete Varianten als die Planfeststellungslinie zur Erreichung der Planungsziele nicht als vorzugswürdig aufgedrängt und auch nicht aufdrängen müssen. Trassenvarianten, welche die vorgenannten Ziele mit geringerer Eingriffsintensität erreicht hätten, sind nicht ersichtlich und wurden im Anhörungsverfahren auch nicht vorgeschlagen. Sowohl unter Berücksichtigung der Funktionserfüllung, der Wirtschaftlichkeit, der Straßenbau- und Straßenverkehrstechnik als auch im Hinblick auf ihre Auswirkungen einschließlich der Umweltfolgen stellt die Planfeststellungsvariante eine sinnvolle, verträgliche und ausgewogene Lösung dar.

3.6.3 Ausbaustandard, Dimensionierung und Ausgestaltung

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entsprechen auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen“ (RAA) in Verbindung mit den "Empfehlungen für Rastanlagen für Straßen“ (ERS 2011). Die dort dargestellten verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Die in den Richtlinien vorgesehenen technischen Ausbauparameter bringen jedoch die anerkannten Regeln für die Anlagen von Rastanlagen an Straßen bzw. im Speziellen an Autobahnen zum Ausdruck. Eine Planung, die sich an deren Vorgaben orientiert, wird insoweit nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen. Solche besonderen Umstände sind weder ersichtlich noch geltend gemacht worden. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Im Einzelnen kann hinsichtlich der Trassierung/Linienführung, Gradienten, Querschnitte usw. auf den Erläuterungsbericht (Unterlage 1, insbesondere Kapitel 4) sowie den Lageplan (Unterlage 5, Blatt 1) Bezug genommen werden.

In diesem Zusammenhang wies das Staatliche Bauamt Aschaffenburg mit Schreiben vom 08.08.2014 – bei grundsätzlichem Einverständnis mit der vorliegenden Planfeststellung – darauf hin, dass die Anordnung einer Schutzeinrichtung im Bereich der Gabionenwand (Station 0,135 bis Station 0,427) nach Auffassung des Bauamtes erforderlich sei, da der kritische Abstand A gemäß RPS 09, Bild 3, nicht eingehalten sei. Damit sei die weitere Ausgestaltung des

Zwischenraumes auf die Wahl und den damit verbundenen Wirkungsbereich der Schutzeinrichtung abzustimmen.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 28.08.2014 und führte zutreffend aus, auf der St 2312 existiere im Bereich der Tank- und Rastanlage Spessart eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h, von deren Geltung man auch nach dem Ausbau der Rastanlage ausgegangen sei. Demnach, so die Autobahndirektion Nordbayern weiter in ihrer Stellungnahme vom 28.08.2014, sei für die Prüfung, ob passive Schutzmaßnahmen nach RPS notwendig seien, der kritische Abstand A nach Bild 4 der RPS 2009 zu ermitteln. Da dieser 4,50 m betrage und der geplante Abstand zwischen der Gabionenwand im Bereich der Busparkstände und dem Fahrbahnrand der St 2312 zwischen 6,60 m und 8,90 m liege und damit außerhalb des als kritisch anzusehenden Bereichs, seien passive Schutzmaßnahmen nach RPS 2009 nicht erforderlich. $V_{zul} = 100$ km/h und damit Bild 3 der RPS 2009 seien zugrunde zu legen, wenn das Staatliche Bauamt plane, die o.g. Geschwindigkeitsbegrenzung künftig aufzuheben. Dann wären (nach Bild 7 der RPS 2009) Schutzmaßnahmen der Aufhaltestufe N 2 notwendig, da die geplante Gabionenwand ein Hindernis der Gefahrenstufe 3 darstelle. Der Vorhabensträger bat insoweit in seinem Schreiben vom 28.08.2014 um entsprechende Information seitens des Bauamtes zur Festlegung der Schutzmaßnahmen.

Nach Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde ist eine Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung seitens des Staatlichen Bauamtes Aschaffenburg nicht geplant mit der Folge, dass den Ausführungen des Vorhabensträgers vollumfänglich zugestimmt werden kann und passive Schutzeinrichtungen in diesem Bereich nicht vonnöten sind.

Das Staatliche Bauamt Aschaffenburg regte in seiner Stellungnahme vom 08.08.2014 ferner an, die neue Zufahrt von der verlegten Staatstraße St 2312 zum Motelparkplatz für den öffentlichen Verkehr zu sperren, um eine „schwarze Auffahrt“ auf die BAB A 3 zu vermeiden. Da eine reine Beschilderungsmaßnahme den „Schleichverkehr“ zwischen der Tank- und Rastanlage und der St 2312 nach Auffassung des Bauamtes nicht verhindern könne, sei dies mit einer technischen Einrichtung (Schraken usw.) sicherzustellen, um zu gewährleisten, dass die Zufahrt ausschließlich für die Erschließung des Motels und für den Straßenbetriebsdienst genutzt wird.

Der Vorhabensträger führte hierzu nachvollziehbar und plausibel aus, es gelte abzuwarten, inwieweit die Zufahrtsbeschränkung (ausgenommen für Moteltäste und Betriebsdienste) von der St 2312 auf die TR Spessart Süd zur Verhinderung einer „schwarzen Auffahrt“ mit einer reinen Beschilderung ausreiche. Sollte verstärkt „Schleichverkehr“ zu beobachten sein, werde man weitergehende Maßnahmen prüfen.

Hierzu ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ergänzend Folgendes anzumerken:

Die "Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen" (ERS 2011) sehen unter Ziffer 7.1.6 vor, dass rückwärtige Anbindungen so angelegt werden sollen, dass keine Parkbereiche für Pkw oder Busse durchfahren werden müssen. Außerdem sind sie durch geeignete Maßnahmen gegen eine unbefugte Nutzung zu sichern. Ziffer 9.6 der ERS 2011 empfiehlt auf bewirtschafteten Rastanlagen u.a. die Beschilderung mit Zeichen 250 StVO (Verbot für Fahrzeuge aller Art) und Zusatzzeichen 1026-39 (Betriebs- und Versorgungsdienst frei) an rückwärtigen Zufahrten zur Verhinderung unzulässigen Ein- und Ausfahrens an der Autobahn, ggf. mit Freigabe des Hotelverkehrs bei Nutzung der Anbindung als Hotelüberfahrt. Mit Blick auf diese Empfehlungen und da zunächst davon auszugehen ist, dass sich der Verkehrsteilnehmer an die straßenverkehrsrechtlichen Ge- und Verbote hält, ist die Vorgehensweise des Vorhabensträgers nicht zu beanstanden. Zudem hat er die Prüfung weitergehender Maßnahmen zugesagt, falls sich die Beschilderung als wirkungslos erweisen sollte.

Das Staatliche Bauamt Aschaffenburg forderte schließlich in seinem Schreiben vom 08.08.2014, die Ausführungsplanung für die die St 2312 betreffenden Anlagenteile (Einmündungen, Schutzeinrichtungen) rechtzeitig mit ihm abzustimmen, was der Vorhabensträger auch mit Schreiben vom 28.08.2014 zusagte (vgl. A 3.1 und A 3.13.1).

3.6.4

Immissionsschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie mit den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Schadstoffbelastungen, die - über die in der Planung vorgesehenen Maßnahmen hinaus - noch auszugleichen wären (§§ 41 und 42 BImSchG, Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG), sind nicht gegeben.

Der Maßstab zur Bewertung, ob schädliche Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Schadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben, ergibt sich aus dem Immissionsschutzrecht, insbesondere aus § 3 Abs. 1 und §§ 2 Abs. 1 Nr. 4, 41 ff. BImSchG (Kopp/Ramsauer, VwVfG, Rd.Nrn. 114 ff. zu § 74). Daraus folgt, dass die Zumutbarkeitsgrenze dann nicht überschritten wird, wenn die Grenzwerte der Verordnungen und technischen Regelwerke, die zur Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkung i.S.d. § 3 Abs. 1 BImSchG vorliegen, eingehalten werden. Trotzdem sind auch Beeinträchtigungen, die unterhalb der Zumutbarkeitsgrenze liegen, bei der Abwägung zu berücksichtigen (Kopp/Ramsauer, VwVfG, Rd.Nr. 116 zu § 74; vgl. auch § 50 Satz 2 BImSchG).

3.6.4.1 Trassierung (§ 50 BImSchG)

Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass durch die Erweiterung der Verkehrsfläche der T&R „Spessart Süd“ keine vermeidbaren Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG).

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

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

Für den Lärmschutz durch Planung gelten die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) nicht. Aus § 50 Satz 1 BImSchG als objektiv-rechtlichem Gebot folgt vielmehr, dass diese möglichst unterschritten werden sollen. Die Vorschrift verlangt vom Planungsträger jedoch nicht, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die genannten Gebiete unter allen Umständen, sondern lediglich, dass diese so weit wie möglich vermieden werden (vgl. Jarass, BImSchG, § 50 Rdnr. 16). Die in DIN 18 005, Beiblatt 1, Ausgabe 1987, enthaltenen Orientierungswerte („Schallschutz Städtebau“) können hier als Anhalt dienen. § 50 Satz 1 BImSchG ist damit als Planungsleitsatz im Sinne eines Optimierungsgebots aufzufassen.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Ausbauvariante hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Wie im Rahmen der Variantenprüfung ausgeführt (vgl. C 3.6.2 dieses Beschlusses), scheiden andere Varianten, soweit sie überhaupt nennenswerte Verbesserungen gegenüber der planfestgestellten Lösung aufweisen, wegen der mit ihnen verbundenen Nachteilen, wie deutlich größeren Be-

eintrüchtigungen von Natur und Landschaft bzw. aus bautechnischer und verkehrlicher Sicht aus.

3.6.4.2 Lärmschutz

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

Bereits bei der Planung von Verkehrswegen ist zunächst darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden (§ 50 Satz 1 BImSchG). Dies gilt zunächst unabhängig von den Grenzwerten nach der 16. BImSchV (vgl. schon C 3.6.4.1). Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 2 Abs. 1 Nr. 4 Alt. 1, 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV).

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

3.6.4.2.1 Rechtsgrundlagen

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von §§ 41 ff. BImSchG in Verbindung mit der auf der Grundlage von § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG erlassenen 16. BImSchV vorzunehmen.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen ist demnach sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 3 Abs. 1 BImSchG), die nach dem Stand der Technik (§ 3 Abs. 6 BImSchG) vermeidbar sind, hervorgerufen werden (§ 41 Abs. 1 BImSchG). Als erheblich sind die Einwirkungen anzusehen, die - unabhängig davon, ob der Gewährleistungsgehalt der Art. 2 und 14 GG berührt ist - die Grenzen des Zumutbaren überschreiten. Die danach maßgebliche Zumutbarkeitsschwelle wird durch die in der 16. BImSchV bestimmten Grenzwerte normiert, die nach der Schutzwürdigkeit und der Schutzbedürftigkeit der durch Verkehrslärm betroffenen Anlagen und Gebiete variieren (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, Az. 4 CN 5/98, BauR 1999, 867). Die Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV im Regelfall abschließend erfolgt (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 13.03.1996, Az. 5 S 1743/95, VBIBW 1996, 423).

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

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

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

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

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

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

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

Für lediglich im Flächennutzungsplan ausgewiesene, noch unbebaute Gebiete, für die keine rechtswirksame Bebauungspläne vorliegen und die auch nicht wie ein unbeplanter Innenbereich (§ 34 BauGB) schutzbedürftig sind, besteht kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz nach der 16. BImSchV. Abzustellen ist im Rahmen des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV nämlich auf die konkrete baurechtlich zulässige Situation. Das Maß an Lärmschutz, das der Vorhabensträger zu gewährleisten hat, bestimmt sich grundsätzlich danach, welche bauliche Gebietsqualifizierung dem lärmbeeinträchtigten Bereich im Zeitpunkt der Planfeststellung bzw. Planauslegung zukommt (BVerwG, Beschluss vom 13.11.2001, Az. 9 B 57.01, DVBl. 2002, 276). Bauliche Verhältnisse, die sich erst in der Entwicklung befinden, muss der Planungsträger nur dann berücksichtigen, wenn sie einen Grad der Verfestigung erreicht haben, der die weitgehend sichere Erwartung ihrer Verwirklichung rechtfertigt (BVerwG, Urteil vom 21.09.1996, Az. 4 A 11.95, NVwZ 1996, 1008, 1009). Für Gebiete, die nicht bebaut und aus bauplanungsrechtlicher Sicht auch (noch) nicht bebaubar sind, existiert kein Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem Straßenbaulastträger, selbst wenn im Fall einer späteren Bebauung mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu rechnen wäre.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass Natur- und Erholungsräume sowie sonstige ähnliche Flächen außerhalb von Baugebieten, die nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, nicht unter den Begriff der Nachbarschaft i.S.d. Immissionsschutzrechtes fallen.

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

3.6.4.2.2 Anwendbarkeit der 16. BImSchV, Lärmschutzmaßnahmen

Bereits im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt westlich AS Rohrbrunn bis Haseltalbrücke wurden im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung zur Überprüfung der Lärmvorsorgemaßnahmen für die sechs im Außenbereich liegenden Immissionsorte des südöstlich der A 3 gelegenen Ortsteils Rohrbrunn der Gemeinde Weibersbrunn - dies ist die nächstgelegene Wohnbebauung zur Tank- und Rastanlage „Spessart Süd“, deren Schutzbedürftigkeit gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 i.V.m. Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV der in einem Kern- Dorf- oder Mischgebiet gelegenen baulichen Anlage entspricht - die fassadenbezogenen Beurteilungspegel ermittelt. Hierbei wurden für die vier Immissionsorte 2 bis 4 und 6 des Forstofs (Fl.Nr. 13/3 der Gemarkung Rohrbrunner Forst) sowie für

das Jagdschloss Luitpoldhöhe (Fl.Nr. 15 der Gemarkung Rohrbrunner Forst, Immissionsort 1) die maßgebenden Nachtgrenzwerte sowie für das Jagdhaus zusätzlich der Taggrenzwert der 16. BImSchV überschritten mit der Folge, dass mit Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008 dem Grunde nach ein entsprechender Anspruch auf passiven Schallschutz sowie ein Entschädigungsanspruch für den Außenwohnbereich zuerkannt wurde (vgl. mit Beschluss vom 28.11.2008, Az. 32-4354.1-3/07, festgestellte Unterlagen 11.1 und 11.2).

Soweit in der nachrichtlichen Darstellung der Objekte mit passivem Lärmschutz nach dem Planfeststellungsbeschluss vom 28.11.2008 in der Unterlage 7 auch der Immissionsort 5 irrtümlich als anspruchsberechtigt dargestellt war, wurde dies mit Roteintragung korrigiert.

Durch die hier gegenständliche Erweiterung der Verkehrsanlagen der Tank- und Rastanlage „Spessart Süd“ ist jedoch kein zusätzlicher, gleichsam ergänzender Lärmschutz veranlasst.

Dies ergibt sich daraus, dass vorliegend der Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) überhaupt nicht eröffnet ist. Denn das plangegegenständliche Vorhaben lässt sich weder unter dem Begriff "Bau" noch unter dem Begriff "wesentliche Änderung" einer öffentlichen Straße im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG subsumieren.

Die Begriffe "Bau" oder "wesentliche Änderung" von öffentlichen Straßen im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG werden in § 1 der 16. BImSchV konkretisiert. Nach § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV ist diese Verordnung demnach nur bei einem (Neu)-"Bau" (§ 1 Abs. 1 Alt. 1 der 16. BImSchV) oder alternativ dann anwendbar, wenn eine bauliche Änderung dazu führt, dass eine „wesentliche Änderung“ dieser Straße i.S.v. § 1 Abs. 1 Alt. 2, Abs. 2 der 16. BImSchV vorliegt.

Die Erweiterung der Verkehrsflächen der T&R „Spessart Süd“ stellt zum einen keinen (Neu)-"Bau" einer Straße dar. Die Rechtsprechung und die herrschende Meinung in der Literatur sehen in solchen Maßnahmen lediglich die Änderung einer bestehenden Straße bzw. einer Verkehrsfläche.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 09.02.1995, Az. 4 C 26/93) liegt eine Änderung i.S.d. § 41 Abs. 1 BImSchG vor, wenn die vorgesehene Maßnahme zu einem vermehrten Verkehrsaufkommen führt (vgl. auch Ziffer 10.1 der VLärmSchR 97, sowie Jarass, Kommentar zum BImSchG, 6. Auflage). In der beabsichtigten Leistungssteigerung der Straße als aufnehmendem Verkehrsweg liege der gesetzgeberische Grund, nunmehr erneut sicherzustellen, dass auch eine Änderung keine nach dem Stand der Technik vermeidbaren schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorruft.

Zwar wird durch die Erweiterung der Verkehrsfläche der Tank- und Rastanlage kein zusätzlicher Verkehr auf der BAB A 3 selbst erzeugt, dennoch ist davon auszugehen, dass vorliegend eine Änderung i.S.d. § 41 BImSchG und § 1 Abs. 1 16. BImSchV gegeben ist. Die Tank- und Rastanlage ist ein Betrieb, der den Belangen der Verkehrsteilnehmer der Bundesautobahn dient. Als solcher ist er im Nebenbetrieb i.S.v. § 15 Abs. 1 FStrG und damit Bestandteil der Bundesautobahn (§ 1 Abs. 4 Nr. 5 FStrG). So hat auch der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (Urteil vom 18.02.2004, Az. 8 A 02.40093) im Rahmen eines Rechtsstreits um die Erweiterung einer Tank- und Rastanlage festgestellt, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht nur für die Immissionen des Verkehrsgeschehens auf der Autobahn, sondern auch für die Lärmbelastung durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage maßgeblich sind. Sie findet deshalb Anwendung auf alle gewidmeten Autobahnflächen einschließlich der Autobahnparkplätze. Mit dieser Entscheidung zur Erweiterung einer Tank- und Rastanlage an einer Autobahn, deren sechsstreifiger Ausbau bereits zuvor planfestgestellt worden war, wird zumindest mittelbar klargestellt, dass auch die Leistungssteigerung auf einem Nebenbetrieb ohne gleichzeitige Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf dem eigentlichen Verkehrsweg, ausreichend ist, um die Maßnahme als Änderung i.S.d. § 41 BImSchG und § 1 Abs. 1 16. BImSchV zu qualifizieren.

Das Vorhaben stellt jedoch keine "wesentliche Änderung" im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG, § 1 Abs. 1 Alt 2, Abs. 2 der 16. BImSchV dar. Hier fehlt es an der "Wesentlichkeit" der Änderung i.S.d. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV ist eine Änderung nämlich dann wesentlich, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen erweitert wird (Nr. 1) oder wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem 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 (Nr. 2). Eine Änderung ist nach § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV auch dann wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Die Erweiterung der Verkehrsflächen an der T&R „Spessart Süd“ bedeutet nicht gleichsam die bauliche Erweiterung der Bundesautobahn A 3 um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr zwischen zwei Verknüpfungen (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV). Die zusätzlichen Verkehrsflächen innerhalb der T&R, insbesondere die Fahrspuren zu und zwischen den Parkständen und die vermehrte Zahl der Stellplätze, sind nicht als ein neuer durchgehender Fahrstreifen im Sinne dieser Vorschrift zu qualifizieren.

Die Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 bzw. Satz 2 der 16. BImSchV sind ebenfalls nicht erfüllt, weil in den nächstgelegenen Siedlungsgebieten keine gerade durch die Baumaßnahme verursachte Lärmerhöhung ("Lärmsprung") um mindestens 3 dB(A) eintritt und auch keine Lärmwerte im Bereich von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts erreicht oder weiter erhöht werden. Denn die Lärmimmissionen werden ganz wesentlich vom fließenden Verkehr der A 3 dominiert. Zwar erhöht sich die Stellplatzzahl, aber eine Erhöhung des Beurteilungspegels um 3 dB(A) würde erst bei einer Verdoppelung der Verkehrsmenge erfolgen. Der Anteil aus dem fließenden Verkehr der A 3 auf Grund einer Verkehrsbelastung von ca. 74.000 Kfz/24 h ist wesentlich höher als jener von den Parkflächen. Die Erweiterung der Verkehrsflächen ist nicht geeignet, eine Zunahme des Verkehrs um das Doppelte herbeizuführen. Sie verursacht nicht kausal eine Verkehrszunahme in dieser Größenordnung, sondern umgekehrt bedingen die registrierten und zu erwartenden Verkehrsverhältnisse auf der T&R die verfahrensgegenständliche Baumaßnahme. Somit führt die Baumaßnahme insgesamt zu keiner wesentlichen Erhöhung des Gesamtpegels und zu keiner spürbaren Verschlechterung der Lärmsituation.

Durch die Erweiterung der Verkehrsflächen der T&R „Spessart Süd“ wird auch bei Berücksichtigung der unabhängig von der Baumaßnahme zu erwartenden Verkehrszunahme die bestehende Lärmbelastung nicht erhöht, sondern vielmehr verringert (vgl. Unterlage 17, Blatt 1, Tabelle 1), sodass schon aus diesem Grunde keine "wesentliche Änderung" einer Straße im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 der 16. BImSchV vorliegen kann.

Die deutliche Reduzierung der Beurteilungspegel resultiert im Wesentlichen aus der auf der Südseite der BAB A 3 zum Schutz der Lkw-Stellplätze der T&R-Anlage Spessart Süd vor dem Verkehrslärm der durchgehenden Strecke vorgesehenen Lärmschutzwand (vgl. Unterlage 1, Kapitel 6.1.2, Unterlage 7, Unterlage 11, lfd.Nr. 4.3, sowie Unterlage 17, S. 4). Die 4,50 m hohe hochabsorbierende Wand bewirkt neben dem Schutz der rastenden Lkw-Fahrer gleichzeitig eine Minderung der der Planfeststellung von 2008 zugrunde gelegten Beurteilungspegel für die Wohnbebauung des Ortsteils Rohrbrunn um bis zu 3 dB(A). Da somit keine wesentliche Änderung i.S.d. 16. BImSchV gegeben ist, bestehen über die bereits mit Planfeststellungsbeschluss von 2008 festgestellten Ansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen keine weitergehenden Ansprüche.

Für die rastenden Lkw-Fahrer wird in der Planung aktiver Schallschutz in Gestalt von Lärmschutzwänden zwischen der A 3 und der Durchfahrtsstraße sowohl an der Nord- wie auch an der Südseite der Autobahn vorgesehen (vgl. Unterlage 1, Kapitel 6.1.2, Unterlage 7, Unterlage 11, lfd. Nrn. 4.2 und 4.3, Unterlage 17, S. 4). Hierdurch wird erreicht, dass der Richtwert von 65 dB(A) an keinem der Parkstände überschritten wird (vgl. dazu IMS vom 15.02.2008, Nr.

IID4-43813-001/08). Schließlich ist zur Abschirmung des östlich des Rastraumes bestehenden Kinderspielplatzes von den Lkw-Parkplätzen ein 3 m hoher Lärmschutzwall geplant (vgl. Unterlage 5 Blatt 1 und Unterlage 11, lfd.Nr. 4.6).

Die einschlägigen Vorschriften zum Schutz gegen Bau- und Baumaschinenlärm sowie über die Zulässigkeit von Sonn-, Geiertags- und Nachtarbeit sind zu beachten (vgl. A 3.3).

Soweit sich verschiedene Einwendungsführer mit gleichlautenden Schreiben gegen das Vorhaben unter immissionsschutzrechtlichen Aspekten geäußert haben, wird auf die betreffenden Ausführungen unter C 3.7.2 verwiesen.

3.6.4.2.3 Überprüfung der Lärmberechnung

Das Sachgebiet Technischer Umweltschutz bei der Regierung von Unterfranken teilte in seiner Stellungnahme vom 27.08.2014 mit, dass gegen die Erweiterung der Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage keine fachlichen Bedenken bestünden.

Das Emissionspotential des Fahrverkehrs auf den Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage könne auch nach deren Erweiterung vernachlässigt werden, sodass nach summarischer Abschätzung nicht zu erwarten sei, dass durch das Vorhaben Belange des Immissionsschutzes für die Bewohner der Objekte Jagdhaus und Forsthof negativ berührt würden.

Die Ausführungen des Vorhabensträgers wurden durch stichprobenartige Berechnungen überprüft und nicht beanstandet.

Das Landratsamt Aschaffenburg als untere Immissionsschutzbehörde teilte in seinem Schreiben vom 27.08.2014 mit, die Prognoseberechnungen in den Planfeststellungsunterlagen belegten, dass es nach Realisierung der Parkflächenenerweiterung zu einer Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffsituation an den Immissionsorten kommen werde.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist an den vorgenommenen Berechnungen sowie am vorgesehenen Lärmkonzept und der Richtigkeit der diesbezüglichen Ergebnisse nicht zu zweifeln. Die Verkehrsprognose des Vorhabensträgers beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Auch gegen die aktiven Lärmschutzmaßnahmen an der Autobahn für die Lkws und das Absehen von weitergehenden Maßnahmen bestehen keine Bedenken. Vielmehr sind damit auch positive Effekte verbunden (vgl. Unterlage 1, Kapitel 6.1.2).

3.6.4.2.4 Abwägung

Die Lärmberechnungen sind demnach im Ergebnis nicht zu beanstanden, selbst wenn am den nächstgelegenen Anwesen gewisse Geräuscheinwirkungen auftreten dürften. Dies ist in der Abwägung als zumutbar hinzunehmen. Den Belangen des Lärmschutzes kommt letztlich angesichts der für das Vorhaben sprechenden überwiegenden Gründe (vgl. C 3.4) auch unter Berücksichtigung der Gesamtlärmsituation kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

3.6.4.3 Schadstoffbelastung

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

Der Vorhabensträger hat für die geplante Erweiterung der Tank- und Rastanlage „Spessart Süd“ eine Schadstoffuntersuchung nach den RLuS 2012 durchgeführt. Die Ergebnisse sind in Unterlage 17, Blatt 2 der festgestellten Planunterlagen enthalten, worauf Bezug genommen wird. Die verbindlichen, immissionsquellenunabhängigen Grenzwerte für Luftschadstoffe der auf der Grundlage von § 48a Abs. 1 Satz 1 BImSchG erlassenen 39. BImSchV sind danach durchweg eingehalten.

Das Sachgebiet Technischer Umweltschutz bei der Regierung von Unterfranken hat in seiner Stellungnahme vom 27.08.2014 keine fachlichen Bedenken gegen die Maßnahme vorgebracht und dargelegt, dass für die Luftreinhaltung in erster Linie die Emissionen des Fahrverkehrs auf der Autobahn von Belang seien. Die geplante Lärmschutzwand Sorge zudem auch im Hinblick auf die Luftschadstoffsituation für einen positiven Effekt. Bei Zugrundelegung konservativer Annahmen wie niedriger Windgeschwindigkeit und ohne Berücksichtigung von Reduktionsfaktoren würden die Luftschadstoffprognosen für das Prognosejahr 2020 bei gegenüber 2010 deutlich erhöhtem Fahrverkehr insgesamt niedrigere Immissionswerte am nächstgelegenen Immissionsort Jagdhaus ergeben.

Angesichts der hier in jedem Falle zu erwartenden Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV in allen relevanten Bereichen ist lediglich ergänzend darauf hinzuweisen, dass das Bundesverwaltungsgericht (Urt. v. 26.05.2004, Az.: 9 A 6.03) zudem ausdrücklich entschieden hat, dass diese keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens ist. Aus der 39. BImSchV ergibt sich keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV vorhabenbezogen sicherzustellen (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, Az.: 4 A 1075/04, NVwZ-Beilage I 8/2006, RdNr. 426). Eine solche Verpflichtung folgt auch nicht aus

einem Umkehrschluss aus § 50 Satz 2 BImSchG (vgl. BVerwG, Urt. v. 26.05.2004, Az.: 9 A 6.03; Urt. v. 23.02.2005, Az.: 4 A 5.04).

Der verbleibenden Schadstoffbelastung kommt demnach kein entscheidendes Gewicht gegen die Baumaßnahme zu, zumal mit der Maßnahme eine deutliche Verbesserung der Luftschadstoffsituation einhergeht.

3.6.4.4 Flüssiggas-Tanklager

Die untere Immissionsschutzbehörde beim Landratsamt Aschaffenburg wies mit Schreiben vom 27.08.2014 darauf hin, dass auf dem Gelände der Tank- und Rastanlage Spessart Süd eine Flüssiggasanlage betrieben werde, an deren Lagerstätte sich nichts ändern werde. Verlegt werden müsse die Gasleitung, die vom Flüssiggaslager zu den Verbrauchseinrichtungen führe.

Das Landratsamt Aschaffenburg führte in seiner Stellungnahme vom 27.08.2014 weiter aus, dass das Flüssiggas-Tanklager im Jahr 2005 aus dem Anwendungsbereich der Störfall-VO herausfiel, aber als immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftige Anlage weiterhin vom Anwendungsbereich der 4. BImSchV erfasst werde. Da jedoch für das Tanklager als Nebenbetrieb zu Bundesautobahn keine Zuständigkeit und somit keine Überwachungspflicht des Landratsamtes Aschaffenburg gegeben sei und die Planfeststellungsunterlagen keine Aussagen enthielten zu Änderungen des Tanklagers seit 2005 und zur Anwendbarkeit der 12. BImSchV, könne dieser Themenbereich vonseiten des Immissionsschutzes nicht beurteilt werden. Das Landratsamt Aschaffenburg erachtete es in seinem Schreiben vom 27.08.2014 unabhängig davon dennoch als ratsam, im Zusammenhang mit der Änderung der Parkplatzflächen in der Nähe des Flüssiggaslagers die Sicherheit des Flüssiggas-Tanklagers zu thematisieren und zu prüfen, ob evtl. die Störfall-VO zu beachten ist. Ferner regte das Landratsamt Aschaffenburg eine Prüfung an, ob die Verlegung der Flüssiggasleitung der Genehmigungs- oder Anzeigepflicht nach dem BImSchG unterliegt.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 02.10.2014 und erläuterte zutreffend, dass das vorhandene Gastanklager von der Autobahn Tank & Rast GmbH betrieben werde, während die Autobahndirektion Nordbayern den Betrieb der Anlage im Rahmen ihrer Aufgaben nach § 4 FStrG überwache und von der Autobahn Tank & Rast GmbH regelmäßig entsprechende Prüfberichte verlange. Festgestellte Mängel habe die Autobahn Tank & Rast GmbH unverzüglich zu beseitigen. Ferner teilte der Vorhabensträger in seiner Stellungnahme vom 02.10.2014 mit, dass, soweit die Zuleitung vom Gastank zum Rasthaus im Zuge der Rastanlagenerweiterung zu verlegen sei, die einschlägigen Gesetze, Richtlinien und Sicherheitsbestimmungen beachtet würden.

Ergänzend ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde anzumerken, dass die Tank- und Rastanlage „Spessart Süd“ nach § 1 Abs. 4 Nr. 5 FStrG straßenrechtlicher Bestandteil der BAB A 3 ist, jedoch gemäß § 15 Abs. 2 Satz 6 Halbsatz 1 FStrG hoheitliche Befugnisse nicht übergehen auf den Betreiber der Tank- und Rastanlage. Lediglich der Vollzug der mit dem Nebenbetrieb i.S.v. § 15 Abs. 1 FStrG zusammenhängenden Aufgaben wird auf die Tank & Rast GmbH als Privatrechtssubjekt übertragen, welche insoweit als Verwaltungshelfer fungiert (vgl. Linke, in: Marschall, Bundesfernstraßengesetz Kommentar, 2012⁶, Rd.Nr. 5 zu § 15), während die Aufgabenverantwortung bei dem Träger der Straßenbaulast verbleibt. Nach § 15 Abs. 2 Satz 6 Halbsatz 2 FStrG findet u.a. § 4 FStrG Anwendung, wonach der Straßenbaulastträger die alleinige und originäre Verantwortung für die Sicherheit und Ordnung der Bauten, worunter auch Nebenbetriebe fallen, trägt, welche auch eine entsprechende Überwachungspflicht durch die Straßenbauverwaltung impliziert. Die Tank & Rast GmbH als privater Dienstleistungskonzessionär unterliegt insoweit der Aufsicht der Straßenbauverwaltung. In Konkretisierung des § 4 FStrG hat der Träger der Straßenbaulast eigenverantwortlich zu bestimmen, welcher Sicherheitsstandard angemessen ist, um im Einzelfall Sicherheitsrisiken auszuschließen (BVerwG, Urteil vom 09.11.2009, 4 A 51/98, 4 VR 21/98 <juris>). Die von dem Vorhabensträger regelmäßig angeforderten Prüfnachweise sind demnach als ausreichende Ausgestaltung seiner Pflicht zur Beachtung des einschlägigen materiellen Rechts anzusehen. Sollte der Anwendungsbereich der 12. BImSchV eröffnet sein und somit in Ergänzung und Konkretisierung des sog. Schutzgrundsatzes nach § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG die Betreiberpflichten nach § 3 Abs. 1 und 4 der 12. BImSchV gelten, hat der Vorhabensträger in seinem Schreiben vom 02.10.2014 deren Einhaltung zugesagt (vgl. A 3.1). Den Erwägungen des Landratsamtes Aschaffenburg ist somit nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinreichend Rechnung getragen.

3.6.4.5

Immissionsschutzrechtliche Abwägung

Im Hinblick auf die vorangegangenen Ausführungen lässt sich gesamtbetrachtend festhalten, dass die Planung in Bezug auf den öffentlichen Belang Immissionsschutz (Schutz vor Lärm und Schadstoffbelastungen, Sicherheitsaspekte des Flüssiggas-Tanklagers) als ausgewogen erscheint. Es ist nicht zu verkennen, dass den Belangen des Lärmschutzes sowie der Vermeidung von Schadstoffbelastungen (Luftreinhaltung/Bodeneintrag/Gewässerschutz) ein sehr hohes Gewicht beizumessen ist. Dabei sind auch solche Auswirkungen auf vom Straßenbau betroffene Gebiete zu berücksichtigen, die unterhalb bestehender Grenz- bzw. Orientierungswerte liegen. Mit Rücksicht auf die vorangegangenen Ausführungen, aufgrund der in der Planung vorgesehenen allgemeinen Schutzmaßnahmen sowie eingedenk der teilweise bestehenden Vorbelastung verlieren die Belange des Immissionsschutzes jedoch derart an Gewicht, dass die für den Plan sprechenden Argumente insgesamt gesehen schwerer wiegen.

3.6.5 Naturschutz und Landschaftspflege

3.6.5.1 Rechtsgrundlagen

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

Besondere Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang der Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG zu.

Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine und besondere Artenschutz zu beachten.

3.6.5.2 Eingriffsregelung

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

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

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) und
- unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen) (§ 15 Abs. 2 BNatSchG).

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

tet 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 Rang nicht vor, hat der Verursacher eine Ersatzzahlung zu leisten (§ 15 Abs. 6 BNatSchG).

Dieses Entscheidungsprogramm des Bundesnaturschutzgesetzes steht selbstständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, UPR 1997, 329). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, NVwZ 2010, 66, zur bis 28.02.2010 geltenden Rechtslage).

3.6.5.2.1 Vermeidungsgebot

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, Az. 4 A 4.92, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Fall eines Eingriffs zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar.

Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinne zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung dann anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt demnach nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen.

Die am Ort des Eingriffs selbst zwangsläufig hervorgerufenen Beeinträchtigungen nimmt das Naturschutzrecht als unvermeidbar hin. Das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG zwingt die Planfeststellungsbehörde auch nicht zur Wahl der ökologisch günstigsten Planungsalternative (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, UPR 1997, 329). Ob ein Vorhaben an

einem bestimmten Standort zulässig ist, richtet sich nach den materiellen Vorgaben des Fachrechts. Die naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen ergänzen lediglich die fachrechtlichen Zulassungstatbestände. Dabei knüpfen die in § 15 Abs. 1 BNatSchG normierten Verpflichtungen an die gewählte Variante an, das heißt, der Vermeidungsgrundsatz ist nicht bei Auswahl der Alternativen anzuwenden, sondern nur auf die nach Fachplanungskriterien ausgewählte Variante.

Bei Modifizierungen an der vom Vorhabensträger gewählten Trasse hängt es weitgehend von den konkreten Umständen des Einzelfalles ab, ob es sich um Planungsalternativen oder bloße Vermeidungsmaßnahmen handelt. Die Unterscheidung hat wesentlich danach zu erfolgen, ob eine in Erwägung gezogene Vermeidungsmaßnahme eine so erhebliche Umgestaltung des konkreten Vorhabens zur Folge hätte, dass sie bei objektiver Betrachtung nicht mehr als vom Antrag des Vorhabensträgers umfasst angesehen werden kann. Dann stellt sie sich als eine nicht vom Vermeidungsgebot erfasste Alternativmaßnahme dar. Aber selbst bei der Qualifizierung als naturschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme ist weiter der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten (BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, Az. 9 A 33.02, DVBl. 2003, 1069).

3.6.5.2.2 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Eine ausführliche Beschreibung der Beeinträchtigungen des betroffenen Gebietes, des vorhandenen Bestandes von Natur und Landschaft sowie der Umweltauswirkungen findet sich bei den Ausführungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung unter C 2 sowie in den festgestellten Unterlagen (Unterlagen 1, 9 und 19), auf die im Einzelnen verwiesen wird.

Durch das Vorhaben werden verschiedene Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes hervorgerufen, die zweifelsfrei als Eingriff i.S.d. § 14 Abs. 1 BNatSchG zu werten sind. Auf die Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (C 2.3) wird verwiesen. Dort sind die Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt, unter Einbeziehung der einzelnen Biotoptypen und tierökologischen Funktionsräume, sowie auf das Landschaftsbild detailliert dargestellt. Die Grundlage hierfür bildet die landschaftspflegerische Begleitplanung (Unterlage 19).

Die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen lassen sich demnach wie folgt skizzieren:

Durch das Erweiterungsvorhaben werden Gehölz- und sonstige Grünflächen der bestehenden Tank- und Rastanlage überbaut. Im Planungsraum beträgt der Anteil bereits versiegelter Flächen ca. 3,329 ha und der Anteil bestehender Begleitgrün- und sonstiger Nebenflächen ca. 4,102 ha. Nach der Ausbaumaßnahme wird eine Fläche von ca. 4,734 ha versiegelt sein, was einer Net-

toneuversiegelung von 1,405 ha entspricht. Nach der Maßnahme wird der Anteil der Begleitgrün- und sonstiger Straßennebenflächen 2,696 ha betragen. Bauzeitlich unterliegt der Boden in Bereichen für vorübergehende Inanspruchnahme weiteren Belastungen. Diese Flächen werden nach Beendigung der Baumaßnahme jedoch wieder rekultiviert.

Der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor, der die Tier- und Pflanzenwelt des Spessarts betrifft, ist geprägt durch die bestehende Autobahn und Staatsstraße. Es ergeben sich keine wesentlichen Veränderungen durch das Erweiterungsvorhaben.

Betriebs- oder unfallbedingter Eintrag von Schadstoffen (Tausalzlösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl etc.) ergibt sich vorwiegend im Nahbereich der Verkehrsflächen. Bei einer steigenden Frequentierung der Tank- und Rastanlage ist eine Erhöhung des Schadstoffeintrags gegeben.

Im Umfeld des Ausbaubereichs liegen die Teilflächen 04 und 06 des FFH-Gebiets „Hochspessart“ und die Teilflächen 02 und 04 des Europäischen Vogelschutzgebiets „Spessart“. Die Tank- und Rastanlage selbst ist sowohl aus dem FFH-Gebiet als auch aus dem Vogelschutzgebiet ausgespart. Die Erweiterung der Verkehrsflächen findet im Wesentlichen innerhalb der bestehenden Grenzen der Anlage bzw. innerhalb des mit dem sechsstreifigen Ausbau planfestgestellten und der Tank- und Rastanlage „zugewachsenem“ Flächenumfang statt. Das Vorhaben bringt nach den Planfeststellungsunterlagen nachrichtlich beigelegten Unterlage 19.3.1 in der Zusammenschau mit dem gesamten Ausbauabschnitt der BAB A 3 keine neu gearteten erheblichen Beeinträchtigungen mit sich, sondern wird vielmehr in der durch den Verkehr auf der A 3 stark vorbelasteten Beeinträchtigungszone ausgeführt. Bei dieser Beurteilung ist jedoch als Schadensbegrenzungsmaßnahme berücksichtigt, dass zur Vermeidung von potenziellen mittelbaren Beeinträchtigungen und Irritationen – zur Staatsstraße St 2312 hin gehen randlich Gehölzflächen verloren, die eine gewisse abschirmende Wirkung haben - in den angrenzenden Natura-2000-Gebieten entlang der südlichen Randbereiche der Erweiterungsflächen Irritationsschutzwände installiert werden. Auf die Ausführungen unter C 3.6.5.4 wird Bezug genommen.

Durch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage ergibt sich keine Verstärkung bereits bestehender Zerschneidungs- und Trenneffekte.

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

Hinsichtlich der Auswirkungen auf streng geschützte Arten wird auf die Ausführungen unter C 3.6.5.5 sowie auf die Unterlage 19.1, Anhang saP, Bezug genommen.

Hinsichtlich der detaillierten Beschreibung der genannten Auswirkungen und der Konfliktbereiche wird insbesondere auf Nr. 2.3 bis Nr. 2.5 des Erläuterungsberichts zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1) und dessen Anlagen sowie auf den Erläuterungsbericht (Unterlage 1, insbesondere Kapitel 5) verwiesen. In diesen Unterlagen ist eine sachangemessene ökologische Bestandsaufnahme enthalten. Die zeichnerische Darstellung einschließlich der genauen Lage im Untersuchungsgebiet befindet sich in dem landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 19.2). Grundlage der Eingriffsermittlung ist eine detaillierte Bilanzierung der vom Eingriff betroffenen Flächen und der damit verbundenen Funktionen, die in den landschaftspflegerischen Begleitplan, insbesondere in den Bestands- und Konfliktplan eingeflossen sind.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass der Vorhabensträger in den festgestellten Unterlagen hinreichend aussagekräftiges Datenmaterial zur Beurteilung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen ermittelt hat, indem er u.a. repräsentative Tier- und Pflanzenarten bzw. Vegetationsstrukturen als Indikatoren für die Lebensraumfunktionen und die faunistische und floristische Ausstattung herangezogen hat (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.01.2004, Az. 4 A 11.02, DVBl. 2004, 642).

3.6.5.2.3 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Angesichts der vorgesehenen, bereits im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung skizzierten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (vgl. C 2.3.2.2.3) lässt sich festhalten, dass das Vorhaben dem naturschutzrechtlichen Gebot, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren (vgl. C 3.6.5.2.1), gerecht wird.

Mit Bezug hierauf ist insbesondere anzuführen, dass ökologisch wertvolle Bereiche nur im notwendigen Umfang beansprucht werden. Für empfindliche Biotopflächen werden während des Baubetriebs Tabuflächen ausgewiesen und durch entsprechende Schutzeinrichtungen (Bauzäune, Markierungen etc.) gemäß DIN 18920 und RAS LP 4 gesichert (Schutzmaßnahme).

Die Höhere Naturschutzbehörde bei der Regierung von Unterfranken hat in ihrer Stellungnahme vom 25.08.2014 darauf hingewiesen, dass die Rodung nicht fledermausrelevanter Gehölze nur in dem gesetzlich vorgegebenen Zeitraum von Anfang Oktober bis Ende Februar zulässig sei und folglich an den entsprechenden Textpassagen und in den Karten als Vermeidungsmaßnahme zu ergänzen sei.

Der Vorhabensträger hat mit Schreiben vom 11.09.2014 mitgeteilt, dass der Hinweis der Höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Unterfranken auf die gesetzlich vorgegebene vegetationsarme Zeit vom 01.Oktober bis 28.Februar für die Durchführung von Holzungen und Rodungen zur Kenntnis genommen werde. Entsprechende Hinweise seien, wie die Autobahndirektion Nordbayern zutreffend ausführt, in den Planfeststellungsunterlagen (z.B. im Erläuterungsbericht, Ziffer 6.4.3, in der Unterlage 9.2 etc.) bereits enthalten.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist anzumerken, dass überdies durch die Auflage 3.5.3 in ausreichender Weise sichergestellt (vgl. auch A 3.1) ist, dass im genannten Zeitraum keine Rodungen vorgenommen werden. Eine rein redaktionelle Ergänzung zu den Vermeidungsmaßnahmen etwa in dem landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (Unterlage 9.1) oder in dem Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) ist folglich nicht notwendig.

Eine weitere Minimierung der Beeinträchtigungen wird durch einzelne der übrigen Auflagen zum Naturschutz unter A 3.5 bewirkt.

Unter Würdigung und Abwägung aller vorgetragenen Aspekte sind die vorgesehenen Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen ausreichend. Weitere Forderungen wurden nicht erhoben.

3.6.5.2.4 Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Trotz aller Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verursacht die Planung erhebliche Beeinträchtigungen des 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:

- Überbauung und Versiegelung von Gehölzen mit naturnahen Elementen
- Verlust von Gehölzflächen ohne Biotopstatus
- Verlust von Grünflächen

Der mit dem Eingriff verfolgte Zweck kann am gleichen Ort nicht durch zumutbare Alternativen ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG) erreicht werden.

3.6.5.2.5 Kompensationsmaßnahmen

Die vom vorhabensbedingten Eingriff ausgehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen müssen 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 weitestgehend gleichrangig nebeneinander stehen.

Die Pflicht zu möglichen Kompensationsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts striktes Recht (Urteil vom 30.10.1992, Az. 4 A 4.92, NVwZ 1993, 565; Urteil vom 01.09.1997, Az. 4 A 36.96, NuR 1998, 41). Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG (spezifische naturschutzrechtliche Abwägung) statt, wenn die mit einem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 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).

Im vorliegenden Fall war der Unterhaltungszeitraum auf unbestimmte Zeit festzulegen (vgl. A 3.5.1). Die Erweiterung der Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage „Spessart Süd“ führt zu dauerhafter Versiegelung der Eingriffsfläche und dauerhaftem Verlust ökologischer Strukturen. Das Kompensationsziel kann hier also nicht nach Ablauf einer bestimmten Zeitspanne erreicht werden, da der Eingriff fort dauert, solange die Tank- und Rastanlage und die daraus resultierenden Beeinträchtigungen bestehen. Der dauerhaft wirkende Eingriff aus dem Bau und dem Betrieb der erweiterten Tank- und Rastanlage und der damit verbundenen dauerhafte Flächen- und Strukturverlust können nur durch eine dauerhafte Bereitstellung der Ausgleichsflächen kompensiert werden (vgl. A 3.5.1). Die Ausgleichsfläche befindet sich bereits im Eigentum des Vorhabensträgers, namentlich der Bundesrepublik Deutschland (vgl. hierzu Unterlage 10 sowie C 3.6.5.2.6).

3.6.5.2.5.1 Ausgleichbarkeit/Nichtausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen

Die weitere Prüfung setzt die konkrete Klärung voraus, in welchem Umfang das Vorhaben ausgleichbare bzw. nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen hervorruft (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, Az. 4 A 18.99, DVBl. 2001, 386). Ausgehend von der Konfliktsituation bzw. Eingriffssituation wird eine Beurteilung der Ausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen vorgenommen. Die Prüfung und Beurteilung der Ausgleichbarkeit erfolgt vor auf der Grundlage der Wertigkeit/Wiederherstellbarkeit der beeinträchtigten Flächen und Funktionen, wobei als Wertmaßstab bzw. Indikator Art und Größe der betroffenen Grund-

fläche herangezogen werden, mit denen die Funktionen verbunden sind. Dabei prägen sich die Funktionen in erster Linie im Biotoptyp mit seinen jeweiligen Entwicklungs- und Erhaltungszustand aus. Außerdem sind die weiteren konkreten örtlichen Gegebenheiten und Möglichkeiten im Landschaftsraum, z. B. das Vorhandensein geeigneter Ausgleichsflächen, zu berücksichtigen. Bei der Einstufung in "ausgleichbar" oder "nicht ausgleichbar" werden

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

Basierend auf den Erhebungen des Vorhabensträgers, die insbesondere in den landschaftspflegerischen Begleitplan eingeflossen sind (Unterlage 19.1), 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 die Tabelle "Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich" (Anlage Nr. 2 der Unterlage 19.1) wird im Einzelnen Bezug genommen. Dort wird der Eingriff in einzelne Beeinträchtigungen für die jeweiligen Elemente des Naturhaushalts unterteilt, kurz beschrieben und zu dem Konfliktbereich K 1 in Beziehung gesetzt. Dem folgt die Angabe der jeweils beeinträchtigten Fläche, die aus den Beeinträchtigungen des Naturhaushalts resultiert. Abschließend wird für die jeweilige eingriffsbedingte Beeinträchtigung - bezogen auf die davon jeweils beeinträchtigte Fläche - nach den genannten Kriterien die Ausgleichbarkeit ermittelt.

Danach bedingt die insgesamt betroffene Fläche des Naturhaushalts einen Flächenbedarf für die Kompensation von 0,771 ha, welcher durch Ausgleichsmaßnahmen mit einer Fläche von insgesamt 0,771 ha ausgeglichen wird. Davon entfallen auf die Ausgleichsmaßnahme A 1 0,735 ha, während der noch offene Restflächenbedarf von 0,036 ha innerhalb des vorhandenen Überhangs von 0,940 ha der für den A 3 - Abschnitt Haseltalbrücke bis Marktheidenfeld zur Verfügung gestellten Ausgleichs- und Ersatzflächen – im Sinne eines Ökokontos – angerechnet wird.

Die konkreten Beeinträchtigungen und ihre Lage lassen sich dem festgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan (insbesondere dem Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 19.2) hinreichend bestimmt entnehmen. Eine noch weitergehende, parzellenscharfe Darstellung ist nicht geboten. Hier ist nachvollziehbar, welche Beeinträchtigungen bei welchem Konflikt für die jeweilige Nutzung auftreten. Im Ergebnis sind aufgrund der Bedeutung und der Wiederherstellbarkeit der gestörten Lebensraumelemente und ihrer Funktion alle Beeinträchtigungen ausgleichbar.

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. Zwar müssen auch bei einer landschaftsgerechten Neugestaltung die ursprünglichen landschaftsästhetischen Funktionen und Werte wieder vorhanden sein; gegenüber dem Ausgangszustand sind aber auch visuell wahrnehmbare Veränderungen möglich, sofern der grundsätzliche Landschaftscharakter gewahrt bleibt. Der Umstand der (landschaftsgerechten) Neugestaltung bedeutet zwangsläufig, dass damit zugleich eine Veränderung und die Tatsache des Eingriffs sichtbar bleiben (OVG Münster, Urteil vom 30.06.1999, Az. 7 a D 144/97.NE, NuR 2000, 173). Dass Maßnahmen, die darauf abzielen, das Landschaftsbild neu zu gestalten, Ausgleichs- bzw. Ersatzcharakter haben können, ergibt sich unmittelbar aus § 15 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BNatSchG. Dass Straßenbegleitgrün nicht alle Funktionen erfüllt, die für Feldgehölze oder Baumreihen in freier Landschaft charakteristisch sind, rechtfertigt es nicht, ihm jegliches Ausgleichspotenzial abzuspochen (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075/04, NVwZ-Beilage I 8/2006, RdNr. 533).

Der vorgesehenen landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes dienen die umfangreichen Gestaltungsmaßnahmen innerhalb des Straßenraums und im Bereich des Trassenumfeldes. Zum anderen ist die Ausgleichsmaßnahme zu nennen, die neben ihrer Funktion für den Naturhaushalt auch die Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild in landschaftsgerechter Weise auffangen soll.

Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Nrn. 4.6 der Unterlage 19.1, die Maßnahmenblätter G 1 bis G 4 (Unterlage 9.2) sowie den landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (Unterlage 9.1) Bezug genommen. Die vorgesehenen Einzelmaßnahmen tragen in ihrer Gesamtheit zur land-

schaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes und zur vollständigen Ausgleichbarkeit des Eingriffs in das Landschaftsbild bei.

Im Ergebnis lässt sich zusammenfassend festhalten, dass der vorhabensbedingte Gesamteingriff in Natur und Landschaft gänzlich ausgleichbar ist (und auch mit der Realisierung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen ausgeglichen wird). Es verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen für den Naturhaushalt; das Landschaftsbild wird landschaftsgerecht neu gestaltet.

3.6.5.2.5.2 Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichsflächen

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

Nach diesen "Grundsätzen" sind für bestimmte, dort näher umschriebene Eingriffsarten je nach Intensität des Eingriffs Flächen für den Ausgleich oder Ersatz vorgesehen, deren Umfang nach bestimmten Faktoren zu bemessen ist. Da wissenschaftlich anerkannte Methoden zur Ermittlung des Ausgleichs derzeit nicht vorliegen und auch kaum zu erwarten sind, geben die "Grundsätze" im Interesse einer einfachen und gleichmäßigen Beurteilung Grundsätze und Richtwerte für die Ermittlung des Umfangs der Flächen an, auf denen die zur Erreichung des Ausgleichs erforderlichen Maßnahmen durchzuführen sind. Die "Grundsätze" ermöglichen die Ermittlung für den Ausgleichsumfang im Einzelfall auf der Grundlage vereinfachter standardisierter fachlicher Gesichtspunkte und gewährleisten im Regelfall einen flächenmäßig ausreichenden Ausgleich. Für die Planfeststellungsbehörde besteht kein Anlass, die genannten Grundsätze und Richtwerte in Frage zu stellen, zumal in besonderen Einzelfällen von den Grundsätzen und Richtwerten abgewichen werden kann, sofern hierfür eine stichhaltige und individuelle Begründung vorgelegt wird. Die Heranziehung dieser "Grundsätze" wird in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes ausdrücklich nicht beanstandet (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, 1154; Urteil vom 15.01.2004, Az. 4 A 11.02, DVBl. 2004, 642). Die am 01.09.2014 in Kraft getretene Verordnung über die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft (Bayerische Kompensationsverordnung – BayKompV) ist auf das gegenständliche Verfah-

ren nicht anzuwenden, da der Antrag auf Planfeststellung vor dem Inkrafttreten der Verordnung gestellt wurde und der Vorhabensträger deren Anwendung nicht beantragt hat (§§ 23 Abs. 1, 24 Satz 1 BayKompV).

Die erforderlichen Bestandsaufnahmen und Bewertungen hat der Vorhabenssträger im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt (vgl. schon oben unter C 3.6.5.2.2). Die im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung anzustellenden Ermittlungen sind in einem Umfang durchzuführen, durch den eine sachgerechte Planungsentscheidung möglich ist. Eine vollständige Erfassung aller betroffenen Tier- und Pflanzenarten ist regelmäßig nicht erforderlich. Es reicht vielmehr aus, wenn für den Untersuchungsraum besonders bedeutsame Repräsentanten an Tier- und Pflanzengruppen festgestellt werden und für die Bewertung des Eingriffs auf bestimmte Indikationsgruppen abgestellt wird (BVerwG, Beschluss vom 21.02.1997, Az. 4 B 177/96, UPR 1997, 295; vgl. auch BVerwG, Urteil vom 15.01.2004, Az. 4 A 11.02, DVBl. 2004, 642). Dabei hängen die Anforderungen an die Untersuchungstiefe nicht zuletzt von den jeweiligen naturräumlichen Gegebenheiten ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen hinreichend sichere Rückschlüsse auf die faunistische und die floristische Ausstattung eines Gebiets zu, so kann es mit der gezielten Erhebung repräsentativer Daten sein Bewenden haben. Die Eignung eines solchen Bewertungsverfahrens lässt sich nicht allein mit dem Hinweis in Frage stellen, dass sich bei Verwendung anderer Parameter möglicherweise ein höherer Ausgleichsbedarf errechnen ließe. Zu Beanstandungen besteht erst dann Anlass, wenn die Erfassungsmethode sich als unzulängliches oder gar als untaugliches Mittel erweist, um ein zutreffendes Bild von der Eingriffsintensität zu vermitteln (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075/04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 522). Diesen Anforderungen wird die durchgeführte Bestandserhebung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gerecht.

Auf der Grundlage der bewerteten Bestandserhebung und der ebenfalls bewerteten konkreten eingriffsbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erfolgt in einem weiteren Schritt die Bestimmung des quantitativen Umfangs der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen auf der Basis der oben zitierten "Grundsätze". Auf Unterlage 19.1, Kapitel 3, sowie Anlage 2 der Unterlage 19.1 wird diesbezüglich verwiesen. In den genannten Unterlagen ist das Gesamtausgleichserfordernis konkret ermittelt. Bei der Ermittlung des Flächenbedarfs für die Ausgleichsmaßnahmen wurden die beeinträchtigten Flächen, bei denen die Ausgleichbarkeit des darauf bezogenen Eingriffs festgestellt wurde, gemäß den "Grundsätzen" mit einem Faktor bewertet, sodass qualitative Elemente und ökologische Wertungen in die Bestimmung des Flächenumfangs mit einfließen. Dadurch wird auch dem Umstand Rechnung getragen, dass die jeweiligen Funktionen an den Biotoptyp mit seinem tatsächlichen Entwicklungs- und Erhaltungszustand gebunden sind. Ausgehend hiervon errechnet sich, für die durch den Eingriff betroffene Fläche von insgesamt

1,697 ha ein flächenmäßiger Kompensationsbedarf von 0,771 ha bezogen auf den Eingriff in den Naturhaushalt (Unterlage 9.3, Anlage 2 der Unterlage 19.1).

Als Ausgleich für das Landschaftsbild sind insbesondere Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen (vgl. Unterlagen 9.2 und 19.1, Kapitel 4.6). Die in erster Linie naturschutzfachlich begründete Ausgleichsmaßnahme übernimmt insoweit jedoch eine wichtige komplementäre Funktion.

Die Naturschutzbehörden haben der landschaftspflegerischen Begleitplanung auch im Hinblick auf den flächenmäßigen Umfang zugestimmt oder zumindest dahingehend keine Einwendungen erhoben (Landratsamt Aschaffenburg als untere Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 27.08.2014, Regierung von Unterfranken als höhere Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 25.08.2014). Auch vonseiten des AELF Würzburg wurden in seinem Schreiben vom 13.08.2014 keine Einwände gegen den flächenmäßigen Umfang der Ausgleichsmaßnahme erhoben.

Im Zuge der Planänderung vom 29.10.2014 teilte die höhere Naturschutzbehörde bei der Regierung von Unterfranken mit Schreiben vom 19.12.2014 mit, dass durch die Änderungen die Belange des Naturschutzes im Wesentlichen nicht berührt würden, lediglich der Bau der Feuerwehrezufahrt könnte durch zusätzlichen Flächenverbrauch Auswirkungen haben. Denn es werde ein Bereich von etwa 100 m² benötigt und als Schotterrasenfläche ausgeführt, wobei es sich derzeit laut Luftbild um eine Grünfläche handele und nach Auskunft der Autobahndirektion Nordbayern (ursprünglich) wieder eine Grünfläche vorgesehen war. Nach den „Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz, so die höhere Naturschutzbehörde bei der Regierung von Unterfranken weiter in ihrer Stellungnahme vom 19.12.2014, sie hierfür keine Kompensation erforderlich (Grundsatz 3), da Schotterrasen keine Versiegelung darstelle. Für den Fall, dass eine andere (Oberflächen-)Befestigung zur Sicherung der Tragfähigkeit erforderlich sein sollte, wies die höhere Naturschutzbehörde darauf hin, dass der Kompensationsbedarf nochmal zu überprüfen sei, da z. B. wassergebundene Decken nach den „Grundsätzen“ als Versiegelung zählten und daher ausgleichspflichtig seien.

3.6.5.2.5.3

Zuordnung und gegenüberstellende Bilanzierung von Eingriff und Ausgleichsmaßnahmen

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

Eingriff die landschaftspflegerischen Maßnahmen gegenübergestellt und dabei konkret den einzelnen vom Eingriff ausgehenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bestimmte, auch flächenmäßig konkretisierte Kompensationsmaßnahmen zugeordnet.

Die Tabelle "Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich" (Unterlage 9.3, Anlage 2 der Unterlage 19.1) geht von den einzelnen Beeinträchtigungen und der beeinträchtigten Fläche aus, gibt jeweils die Ausgleichbarkeit und den auf der Grundlage der "Grundsätze" ermittelten flächenmäßigen Ausgleichsbedarf an und stellt dem Eingriff bestimmte landschaftspflegerische Maßnahmen gegenüber. In dieser tabellarischen Gegenüberstellung wird die Ausgleichsmaßnahme, die kurz beschrieben ist und deren flächenmäßiger Umgriff aufgrund der festgestellten Unterlagen einschließlich der zeichnerischen Darstellung exakt feststeht, konkret bestimmten eingriffsbedingten Beeinträchtigungen zugeordnet.

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

Anhand der festgestellten Unterlagen lässt sich danach konkret feststellen, welche Maßnahme auf welcher Fläche dem Ausgleich von bestimmten eingriffsbedingten Beeinträchtigungen zu dienen geeignet und bestimmt ist. Differenzierung und Zuordnung lassen sich auch exakt anhand der tatsächlichen Gegebenheiten belegen.

Die vorgesehene Kompensation in anrechenbarer Höhe von 0,771 ha entspricht hierbei dem Ausgleichsflächenbedarf von 0,771 ha. Bezüglich der dem Ausgleich für die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes dienenden Maßnahmen und deren Zuordnung kann auf die Ausführungen unter C 3.6.5.2.5.4 und C 3.6.5.2.5.5 dieses Beschlusses verwiesen werden.

3.6.5.2.5.4 Beschreibung, Lage, Umfang und Ausführung der Ausgleichsmaßnahmen

Die erforderliche Ausgleichsmaßnahme und die vorgesehenen sonstigen landschaftspflegerischen Maßnahmen werden in den landschaftspflegerischen Plänen, die Bestandteile des festgestellten landschaftspflegerischen Begleit-

planes sind, im Detail beschrieben und dargestellt (vgl. Unterlagen 19.2 und 9.1 sowie 19.1 einschließlich der Maßnahmenblätter in Unterlage 9.2). Dort findet sich auch die zeichnerische Darstellung der Ausgleichsmaßnahme und ihre genaue Lage und Abgrenzung.

Für den vorgesehenen Eingriff ergibt sich ein Kompensationsbedarf von insgesamt 0,771 ha, welcher vollumfänglich erfüllt wird. Konkret ist Ausgleichsmaßnahme A 1 in einer Größenordnung von 0,735 ha vorgesehen, welche die Entbuschung und Pflege einer Hangmoorfläche nördlich der A 3 beinhaltet. Ausgeglichen werden soll die Versiegelung/Überbauung von naturnahen Hecken und Feldgehölzen und von sonstigen Grün- und Gehölzflächen. Ziel der Maßnahme ist die Erhöhung des Lebensraumangebots für moorbewohnende Pflanzen- und Tiergemeinschaften. Durchgeführt werden soll die Maßnahme auf einem Gebiet östlich der Tank- und Rastanlage Spessart und nördlich der BAB A 3. Der verbleibende Flächenbedarf von 0,036 ha wird aus dem vorhandenen Überhang von 0,94 ha der für den A 3-Autobahnabschnitt Haseltalrücke bis westlich Marktheidenfeld zur Verfügung gestellten Ausgleichsflächen angerechnet.

Darüber hinaus werden zum Ausgleich für Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes Gestaltungsmaßnahmen (G 1 bis G 4) an Straßennebenflächen durchgeführt (vgl. Unterlagen 19.1, 19.2 und 9.2).

Weitere einzelne Vorgaben für die konkrete Durch- und Ausführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen können der festgestellten Planunterlage, Unterlage 19.1 Kapitel 4 sowie der Unterlage 9.2 entnommen werden und sind darüber hinaus in den Nebenbestimmungen unter A 3.5 angeordnet

3.6.5.2.5.5 Funktion und Eignung der Ausgleichsmaßnahmen

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

Die vorgesehene Ausgleichsmaßnahme ist im Ergebnis, bezogen auf jeweiligen ausgleichbaren Beeinträchtigungen, nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ zum Ausgleich geeignet. Der Vorhabensträger hat die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen und die damit verbundenen Ziele in den Planunterlagen sowie in seinen Stellungnahmen nachvollziehbar und umfassend erläutert (vgl. Unterlage 19.1). Auch die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Schluss, dass die Eignung der Kompensationsmaßnahmen und das vorgesehene Kompensationskonzept - bei Beachtung der Nebenbestimmungen unter A 3.5 - in seiner Gesamtheit nicht zu beanstanden sind.

Die Ausgleichsfläche ist nach der landschaftspflegerischen Zielsetzung sowohl nach Größe und Standort als auch qualitativ im zeitlichen Zusammenhang zur Funktionsübernahme im ökologischen Wirkungsgefüge geeignet. Dabei übernimmt die Fläche mehrere Ausgleichsfunktionen. Wie sich eingriffsbedingte Beeinträchtigungen nicht nur punktuell und isoliert auf einzelne Funktionen oder Flächen auswirken, sondern gleichzeitig unterschiedliche Funktionen tangieren, können Ausgleichsmaßnahmen ebenfalls zugleich etwa biotische (für Tiere und Pflanzen) und abiotische (für Boden, Wasser, Luft und Kleinklima) Ausgleichsfunktionen erfüllen oder neben der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts auch der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes dienen. Im Ergebnis werden aber alle gestörten Funktionen der ausgleichbaren erheblichen bzw. nachhaltigen Beeinträchtigungen ausgeglichen.

Bei der Beurteilung der Ausgleichbarkeit einer Beeinträchtigung und der Eignung der darauf bezogenen Ausgleichsmaßnahme wird nach den Umständen des Einzelfalls vom tatsächlichen Entwicklungs- und Erhaltungszustand der betroffenen Fläche und von der konkreten Ausprägung der beeinträchtigten Funktionen innerhalb eines Biotoptyps vor Ort ausgegangen.

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes werden durch geeignete Maßnahmen grundsätzlich ausgeglichen (vgl. oben C 3.6.5.2.5.4 dieses Beschlusses; vgl. zum Ganzen auch OVG Münster, Urteil vom 30.06.1999, Az. 7 a D 144/97.NE, NuR 2000, 173). Konkret erfolgt vorliegend eine landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes nach einem einheitlichen Konzept durch verschiedene optisch wirksame Maßnahmen (insbesondere Gestaltungsmaßnahmen), die zusammenwirken und sich gegenseitig ergänzen. Dabei dient die Ausgleichsmaßnahme aufgrund ihrer räumlichen Nähe zum Ort des Eingriffs und der Art der geplanten Maßnahme über ihre Funktionen für den Naturhaushalt hinaus der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes im Sinne eines Ausgleichs (Doppelfunktion, vgl. Grundsatz 9). Die vorgesehenen Flächen werden in Bezug auf das Landschaftsbild in höherwertige Flächenzonen umgewandelt, wie sie für den ursprünglichen Naturraum typisch sind. Sie haben auch eine das Landschaftsbild optisch belebende und damit ausgleichende Bedeutung für Störungen im Beziehungsgefüge des Landschaftsbildes.

Die vorgesehenen Maßnahmen sind geeignet, die Beeinträchtigungen in einer Weise auszugleichen, dass nach Beendigung des Eingriffs im Sinne einer landschaftsgerechten Neugestaltung ohne Preisgabe wesentlicher Funktionen das optische Beziehungsgefüge des vorher vorhandenen Zustandes in größtmöglicher Annäherung fortgeführt wird, ohne dass auf Dauer schwerwiegende nicht mehr landschaftsgerechte Veränderungen der Landschaft zurückbleiben. Aus naturschutzrechtlicher Sicht ist es nicht erforderlich, dass jegliche optische Umgestaltung unterbleibt. Gerade bei einer landschaftsgerechten Neu-

gestaltung kann ein Ausgleich auch dann vorliegen, wenn eine Veränderung und die Tatsache des Eingriffs sichtbar bleiben. Es reicht, wenn wie hier die Beeinträchtigungen in landschaftsgerechter Weise aufgefangen werden, so dass das Landschaftsbild nach der Neugestaltung in seinen ästhetischen Merkmalen den vergleichbaren Landschaftseinheiten im gleichen Naturraum im Wesentlichen entspricht.

Den vorgesehenen Gehölzpflanzungen zur Einbindung der neuen Verkehrsflächen in die Landschaft sowie der Neugestaltung von Straßenbegleitflächen kommt hierbei besondere Bedeutung zu. Im Ergebnis wird das Landschaftsbild durch die gesamten Regelungen, die für das Landschaftsbild relevant sind im Sinne eines Ausgleichs, landschaftsgerecht neu gestaltet. Ziel der gestalterischen Maßnahmen ist in erster Linie, das Bauvorhaben optisch in den Landschaftsraum einzubinden und das Landschaftsbild im Umfeld der bestehenden T&R durch geeignete landschaftstypische Strukturen und Maßnahmen landschaftsgerecht wieder herzustellen. In diesem Zusammenhang ist auch zu bedenken, dass es um die Erweiterung der Verkehrsflächen einer T&R geht, die - ebenso wie das Trassenband der bestehenden Autobahn - bereits jetzt das Landschaftsbild vor Ort entscheidend mitprägt.

Mit den Zusagen des Vorhabensträgers (vgl. A 3.1) sowie mit den angeordneten Auflagen (vgl. A 3.5) ist des Weiteren den Belangen der Naturschutzbehörden und des Naturschutzes insgesamt Rechnung getragen.

Weder aus den im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen 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.

3.6.5.2.6 Erforderlichkeit der Ausgleichsmaßnahmen, Enteignungsmöglichkeit

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

Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen sind integrierter Bestandteil der Planfeststellung und daher fachlich und rechtlich notwendig. Sie sollen die Funktionen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes im betroffenen Natur- und Landschaftsraum, die durch den Eingriff gestört wurden, gleichartig bzw. gleichwertig gewährleisten. Da ein räumlich-funktionaler Zusammenhang mit den Beeinträchtigungen bestehen muss, können nicht beliebige Flächen verwendet werden. Die vom Vorhabensträger vorgesehenen Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen sind zur Verwirklichung des Kompensationskon-

zepts, das der landschaftspflegerischen Begleitplanung zugrunde liegt, sowohl nach ihrer Art als auch nach ihrem Umfang und Standort erforderlich.

Da das Vorhaben in der Regel nur zugelassen werden darf, wenn die Durchführung der Kompensationsmaßnahmen rechtlich sichergestellt ist, besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Möglichkeit bzw. Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, Az. 4 A 29.95, DVBl. 1997, 68; Beschluss vom 17.09.1997, Az. 4 VR 17.96, LKV 1997, 328; Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, S. 52). Was für Ausgleichsmaßnahmen gilt, beansprucht gleichermaßen Geltung für Vermeidungsmaßnahmen, die als erste Stufe ein integraler Bestandteil der Eingriffsregelung sind (BVerwG Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, S. 52), und genauso für Gestaltungsmaßnahmen.

Die von dieser Enteignungsmöglichkeit im Einzelnen betroffenen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Unterlage 10) aufgeführt.

Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (vgl. z.B. Art. 76 BayVwVfG). Auf die Belange der Eigentümer wird dabei Rücksicht genommen.

3.6.5.3 Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft

3.6.5.3.1 Naturpark „Spessart“

Das Untersuchungsgebiet liegt im Naturpark „Spessart“ (vgl. § 27 BNatSchG), das Gelände der Tank- und Rastanlage mit Umgriff ist jedoch aus dem „Landschaftsschutzgebiet innerhalb des Naturparks Spessart“ ausgenommen (vgl. Unterlage 19.1, Kapitel 1.2.1 und Unterlage 19.2).

3.6.5.3.2 Gesetzlich geschützte Biotope

Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine Flächen der amtlichen Biotopkartierung und keine nach § 30 BNatSchG i.V.m. Art. 23 BayNatSchG gesetzlich geschützten Biotope.

3.6.5.3.3 Schutz bestimmter Landschaftsbestandteile

Gemäß Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG ist es verboten, in der freien Natur Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze oder -gebüsche einschließlich Ufergehölze oder -gebüsche zu roden, abzuschneiden, zu fällen oder auf sonstige Weise erheblich zu beeinträchtigen.

Die gegenständliche Maßnahme führt zu Teilverlusten von Gehölzen durch Überbauung bzw. Versiegelung (vgl. Unterlage 19.1, Kapitel 2.3 und Anlage 1 der Unterlage 19.1).

Von den Verboten des Art. 16 BayNatSchG kann eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden oder wenn die Maßnahme aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist, wobei diese Entscheidung durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzt wird (Art. 16 Abs. 2 BayNatSchG i.V.m. Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG und Art. 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 BayVwVfG).

Die Beeinträchtigungen dieser Landschaftsbestandteile wurden bei der Eingriffsregelung berücksichtigt (vgl. Unterlage 19.1 und C 3.6.5.2 dieses Beschlusses) und werden im Ergebnis vollständig ausgeglichen. Im Übrigen ergäbe auch eine Abwägung, dass überwiegende Gründe des öffentlichen Interesses (Art. 23 Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG) für das Vorhaben sprechen. Die Belange, die für die Maßnahme sprechen, sind so gewichtig, dass sie aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch einen Eingriff in geschützte Landschaftsbestandteile und somit die Entfernung und Beeinträchtigung der Feldgehölze und Gebüsche rechtfertigen würden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass alle Bereiche, die hier in Anspruch genommen werden sollen, bereits Vorbelastungen unterliegen.

Im Übrigen wurde die Ausnahme auch nicht grenzenlos gewährt. Vielmehr wurde dem Vorhabensträger unter A 3.5.3 zur Auflage gemacht, dass die nach Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG grundsätzlich verbotenen Maßnahmen nur während der Vegetationsruhe, also in der Zeit vom 01. Oktober bis 28. Februar, vorgenommen werden dürfen. So wird in Anlehnung an Art. 16 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BayNatSchG ein gewisser Mindestschutz sichergestellt.

3.6.5.3.4 Zwischenergebnis

Im Hinblick auf den Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft bestehen somit keine rechtlichen Bedenken gegen die Zulässigkeit der Maßnahme. Dass bestimmte Teile von Natur und Landschaft einem besonderen Schutz unterfallen und durch die gegenständliche Maßnahme beeinträchtigt werden, ist mit hohem Gewicht in die Abwägung einzustellen. Dennoch überwiegt das öffentliche Interesse an der Durchführung der Maßnahme die entsprechenden Belange des Naturschutzes.

3.6.5.4 Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet "Hochspessart" und das Europäische Vogelschutzgebiet "Spessart"

Das Vorhaben ist mit den Zielen und Grundsätzen der FFH-RL (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie 92/43/EWG), der V-RL (Vogelschutz-Richtlinie 2009/147/EG) und den zu deren Umsetzung erlassenen Vorschriften (§§ 31 ff. BNatSchG) vereinbar, wie eine FFH-Verträglichkeitsprüfung ergeben hat. Erhebliche Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten oder Europäischen Vogelschutzgebieten in den für ihren Schutzzweck oder für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen sind nicht zu erwarten. Ebenso wenig wird unter Verstoß gegen europäisches Recht in Lebensräume einzelner von der FFH-RL bzw. V-RL erfasster Arten im Untersuchungsgebiet eingegriffen.

Die nachfolgende Betrachtung bezieht sich dabei auf den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im gegenständlichen Abschnitt westlich Anschlussstelle Rohrbrunn – Haseltalbrücke (vgl. C 3.7.5.3 des Planfeststellungsbeschlusses vom 28.11.2008, Nr. 32-4354.1-3/07) unter Einbeziehung der durch die vorliegende Erweiterungsmaßnahme zusätzlich verursachten Beeinträchtigungen.

3.6.5.4.1 Ziele und Vorgaben der FFH-Richtlinie und der V-RL

Die FFH-RL hat zum Ziel, zur Sicherung der Artenvielfalt durch die Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen beizutragen (Art. 2 Abs. 1 FFH-RL). Auf Vorschlag der einzelnen Mitgliedstaaten soll ein kohärentes europäisches ökologisches Netz besonderer Schutzgebiete mit der Bezeichnung "Natura 2000" errichtet werden (Art. 3 Abs. 1 FFH-RL).

Anhand festgelegter Kriterien (Anhang III der FFH-RL) und einschlägiger wissenschaftlicher Informationen legt jeder Mitgliedstaat eine Liste von Gebieten vor, in denen ein günstiger Erhaltungszustand bestimmter natürlicher Lebensraumtypen (Anhang I) und Habitate einheimischer Arten (Anhang II) durch den Schutz gewährleistet werden soll (Art. 4 Abs. 1 FFH-RL). Daraus abgeleitet wird von der Kommission eine Liste von Gebieten mit gemeinschaftlicher Bedeutung festgelegt, die von den Mitgliedstaaten als besondere Schutzgebiete ausgewiesen werden (Art. 4 Abs. 2 FFH-RL). Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung sind somit nur solche, die in die Liste eingetragen sind (Art. 4 Abs. 5 FFH-RL). Die in Art. 6 Abs. 2 - 4 der FFH-RL vorgesehenen Schutzmaßnahmen müssen nur für die Gebiete getroffen werden, welche nach Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 3 der FFH-RL in die von der EU-Kommission nach dem Verfahren des Art. 21 FFH-RL festgelegte Liste der Gebiete aufgenommen worden sind, die als Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung ausgewählt wurden. Die Mitgliedstaaten der EU sind allerdings gleichwohl nach der FFH-RL in Bezug auf - nicht in dieser Liste enthaltene - Gebiete, die aber als Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung bestimmt werden könnten und die in den der EU-Kommission zugeleiteten nationalen Listen aufgeführt sind, insbe-

sondere solche, die prioritäre natürliche Lebensraumtypen oder prioritäre Arten beherbergen, verpflichtet, Schutzmaßnahmen zu ergreifen, die im Hinblick auf das mit der Richtlinie verfolgte Erhaltungsziel geeignet sind, die erhebliche ökologische Bedeutung, die diesen Gebieten auf nationaler Ebene zukommt, zu wahren (EuGH, Urteil vom 13.01.2005, Rs. C-117/03, NVwZ 2005, 311). Für eine angemessene Schutzregelung für in einer der EU-Kommission übermittelten nationalen Liste nach Art. 4 Abs. 1 FFH-RL aufgeführte Gebiete ist es erforderlich, dass die Mitgliedstaaten keine Eingriffe zulassen, die die ökologische Bedeutung dieser Gebiete ernsthaft beeinträchtigen können. Dies gilt insbesondere dann, wenn ein Eingriff die Fläche des Gebietes wesentlich verringern oder zum Verschwinden von in diesem Gebiet vorkommenden prioritären Arten führen oder aber die Zerstörung des Gebietes oder die Beseitigung seiner repräsentativen Merkmale zur Folge haben könnte. Dabei sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, nach den Vorschriften des nationalen Rechts alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um Eingriffe zu verhindern, die die ökologischen Merkmale der Gebiete, die der EU-Kommission gemeldet wurden, ernsthaft beeinträchtigen können (EuGH, Urteil vom 14.09.2006, Rs. C-244/05, DVBl. 2006, 1439).

Nördlich und südlich der bestehenden BAB A 3 umfasst das Untersuchungsgebiet Bereiche der Teilflächen 04 bzw. 06 des FFH-Gebietes "Hochspessart", Nr. 6022-371, das gemäß Durchführungsbeschluss (EU) 2015/69 der Kommission vom 03.12.2014 in die aktualisierte Liste von Gebieten mit gemeinschaftlicher Bedeutung aufgenommen wurde (vgl. ABl. EU Nr. L 18 vom 23.01.2015, S. 1 ff., Nr. DE6022371).

Die V-RL dient dem Schutz wild lebender Vogelarten (Art. 1 Abs. 1 V-RL). Vogelschutzgebiete sind Gebiete, die zu den zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Avifauna-Gebieten gehören, förmlich zu Schutzgebieten erklärt und der Kommission angezeigt sind (Art. 4 Abs. 1 bis 3 V-RL). Zu ihrem Schutz sind die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die Bestände aller unter Art. 1 V-RL fallenden Vogelarten auf einen Stand zu halten oder auf einen Stand zu bringen, der insbesondere den ökologischen, wissenschaftlichen und kulturellen Erfordernissen entspricht (Art. 2 V-RL). Dabei sind unter Berücksichtigung dieser Erfordernisse die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um für alle unter Art. 1 der V-RL fallenden Vogelarten eine ausreichende Vielfalt und eine ausreichende Flächengröße der Lebensräume zu erhalten oder wiederherzustellen (Art. 3 V-RL). Zur Erhaltung und Wiederherstellung der Lebensstätten und Lebensräume gehören insbesondere Einrichtung von Schutzgebieten, die Pflege und ökologisch richtige Gestaltung der Lebensräume in und außerhalb von Schutzgebieten, die Wiederherstellung zerstörter Lebensstätten sowie die Neuschaffung von Lebensstätten (Art. 3 Abs. 2 V-RL). Die V-RL strebt die Erhaltung sämtlicher wild lebender Vogelarten, die im europäischen Gebiet der EU-Mitgliedstaaten heimisch sind, und den Schutz, die Bewirtschaftung sowie die Regulierung dieser Arten an. Dabei sind

diejenigen Vogelarten geschützt, die natürlicherweise oder gewöhnlich im europäischen Gebiet der EU-Mitgliedstaaten leben, einschließlich jener Vögel, die sich nur vorübergehend in einem EU-Mitgliedstaat aufhalten (EuGH, Urteil vom 08.07.1987, Rs. 247/85, EuGHE 1987, 3029). Auf die in Anhang I der V-RL aufgeführten Arten sind besondere Schutzmaßnahmen hinsichtlich ihrer Lebensräume anzuwenden, um ihr Überleben und ihre Vermehrung in ihrem Verbreitungsgebiet sicherzustellen (Art. 4 Abs. 1 Satz 1 V-RL). Dabei sind geeignete Maßnahmen zu treffen, um die Verschmutzung oder Beeinträchtigung der Lebensräume sowie die Belästigung der Vögel, sofern sich dies auf die Zielsetzungen des Art. 4 V-RL, insbesondere nach Abs. 1 Satz 1 bis 3, erheblich auswirken, zu vermeiden (Art. 4 Abs. 4 Satz 1 V-RL). Diese Bestimmung begründet ihrem Wortlaut nach zunächst unabhängig von der Zulassung einzelner Bauvorhaben eine Dauerpflicht der EU-Mitgliedstaaten, die Lebensräume der geschützten Population zu erhalten und Störungen der wild lebenden Vogelarten zu vermeiden bzw. zu unterlassen. Diese Vorschrift erschöpft sich aber nicht in der Normierung einer Dauerpflicht. Sie bildet vielmehr zugleich den Maßstab für die Zulässigkeit von Infrastrukturvorhaben im Einzelfall. Ausnahmen von dem Beeinträchtigungs- und Störungsverbot sind nur unter engen Voraussetzungen zulässig. Nur überragende Gemeinwohlbelange wie etwa der Schutz des Lebens und der Gesundheit von Menschen oder der Schutz der öffentlichen Sicherheit sind geeignet, die Verbote des Art. 4 Abs. 4 Satz 1 V-RL zu überwinden. Wirtschaftliche Gesichtspunkte, die sich für ein Straßenbauvorhaben anführen lassen, können eine Ausnahme vom Schutzregime des Art. 4 Abs. 4 Satz 1 V-RL nicht begründen (BVerwG, Urteil vom 01.04.2004, Az. 4 C 2.03, DVBl. 2004, 1115). Allerdings treten die Verpflichtungen nach Art. 6 Abs. 2, 3 und 4 der FFH-RL ab dem Datum, zu dem das betreffende Vogelschutzgebiet von einem Mitgliedstaat entsprechend der V-RL zum besonderen Schutzgebiet erklärt oder als solches anerkannt wird, an die Stelle der Pflichten, die sich aus Art. 4 Abs. 4 Satz 1 der V-RL ergeben (Art. 7 FFH-RL). Nach der Rechtsprechung des EuGH erfordert die Erklärung zum besonderen Schutzgebiet i.S.v. Art. 7 FFH-RL einen förmlichen Akt. Ein Mitgliedstaat erfüllt seine Ausweisungspflicht nach Art. 4 Abs. 1 und 2 V-RL ferner nur dann rechtswirksam, wenn er die besonderen Schutzgebiete vollständig und endgültig ausweist. Die Erklärung muss das Gebiet Dritten gegenüber rechtswirksam abgrenzen und nach nationalem Recht automatisch und unmittelbar die Anwendung einer mit dem Gemeinschaftsrecht in Einklang stehenden Schutz- und Erhaltungsregelung nach sich ziehen. Hieraus ergibt sich, dass die "Erklärung" zum besonderen Schutzgebiet nach Art. 4 Abs. 1 V-RL, die nach Art. 7 FFH-RL den Wechsel des Schutzregimes auslöst, jedenfalls eine endgültige rechtsverbindliche Entscheidung mit Außenwirkung darstellen muss; deren rechtliche Gestalt wird durch das Recht der Mitgliedstaaten näher bestimmt. Nach § 32 Abs. 2 BNatSchG erklären die Länder die Europäischen Vogelschutzgebiete entsprechend den jeweiligen Erhaltungszielen zu geschützten Teilen von Natur und Landschaft i.S.d. § 20 Abs. 2 BNatSchG (BVerwG, Urteil vom 01.04.2004, Az. 4 C 2.03, DVBl. 2004, 1115). Die Schut-

zerklärung bestimmt den Schutzgegenstand, den Schutzzweck, die zur Erreichung des Schutzzwecks notwendigen Gebote und Verbote und, soweit erforderlich, die Pflege-, Entwicklungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen (§ 22 Abs. 1 Satz 2, § 32 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG). Nach Art. 20 Abs. 1 Satz 2 BayNatSchG werden Europäische Vogelschutzgebiete in Bayern durch Rechtsverordnung festgesetzt. Dies hat der Bayerische Verordnungsgeber mit der "Verordnung über die Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten sowie deren Gebietsbegrenzungen und Erhaltungszielen" (Vogelschutzverordnung - VoGEV - vom 12.07.2006, GVBl. S. 524, in der Fassung der Änderungsverordnung vom 08.07.2008, GVBl. S. 486) getan. Daher waren auch die Beeinträchtigungen des ausgewiesenen Vogelschutzgebietes "Spessart" (Gebietsnummer DE6022471) in der FFH-Verträglichkeitsprüfung am Maßstab der §§ 33, 34 Abs. 1 BNatSchG zu messen.

3.6.5.4.2 Aufgaben und Rechtsgrundlagen der Verträglichkeitsprüfung

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

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung hat also die Beurteilung der Verträglichkeit eines Vorhabens mit den Erhaltungszielen eines Natura-2000-Gebietes zum Ziel. Die Prüfung der Verträglichkeit eines Vorhabens ist erforderlich, wenn erhebliche Beeinträchtigungen eines Natura-2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen nicht offensichtlich ausgeschlossen werden können. In der Verträglichkeitsprüfung sind eine differenzierte Ermittlung von Beeinträchtigungen und eine Beurteilung der Erheblichkeit dieser Beeinträchtigungen des maßgeblichen Schutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen vorzunehmen (BMVBW, Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau, Ausgabe 2004, Nr. 5.1 - Leitfaden FFH-VP -).

Für das vorab zu prüfende Erfordernis einer FFH-Verträglichkeitsprüfung von Vorhaben reicht es aus, dass die Wahrscheinlichkeit oder die Gefahr besteht, dass sie das betreffende Gebiet erheblich beeinträchtigen. Der notwendige Grad der Wahrscheinlichkeit ist dann erreicht, wenn anhand objektiver Umstände nicht ausgeschlossen werden kann, dass ein Vorhaben das fragliche Gebiet in dieser Weise beeinträchtigt (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05, NuR 2007, 336, Rd.Nrn. 40 und 58). Daher bedarf es einer Prüfung der Verträglichkeit nur bei der ernsthaft in Betracht kommenden Möglichkeit, dass erhebliche Beeinträchtigungen eintreten. Diese Möglichkeit ist zu bejahen, wenn aufgrund einer überschlüssigen Prüfung Anhaltspunkte für die

Wahrscheinlichkeit erheblicher oder in ihren Auswirkungen oder nähere Prüfung nicht abschätzbarer Beeinträchtigungen bestehen (Nr. 9 der GemBek des BayStMI und anderer vom 04.08.2000, Nr. 62-8654.4-2000/21, AllMBL S. 544).

Teilflächen des Spessarts sind als Natura-2000-Gebiet 6022-371 an die EU-Kommission gemeldet und gemäß Durchführungsbeschluss (EU) 2015/69 der Kommission vom 07.11.2013 in die Liste von Gebieten mit gemeinschaftlicher Bedeutung aufgenommen worden (vgl. ABl. Nr. L 18 vom 23.01.2015, S. 1 ff., Nr. DE6022371). Des Weiteren sind Teilflächen des Spessarts als Europäisches Vogelschutzgebiet "Spessart" ausgewiesen (§ 1 i.V.m. Anlage 1, Spalte 2, Nr. DE6022471 der VoGEV). In Anbetracht der Tatsache, dass die Realisierung des bereits mit Beschluss vom 28.11.2008 planfestgestellten sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 im Abschnitt westlich AS Rohrbrunn – Hasetalbrücke unabdingbare Voraussetzung für das gegenständliche Planfeststellungsverfahren ist und für jenes Verfahren eine Verträglichkeitsprüfung für erforderlich erachtet wurde, kam die Regierung von Unterfranken zu dem Ergebnis, dass Beeinträchtigungen für die FFH-Gebietsmeldung und das Europäische Vogelschutzgebiet durch die Erweiterung der Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage selbst oder gegebenenfalls durch Summationswirkungen in Verbindung mit dem Projekt „sechsstreifiger Ausbau der A 3“ nicht von vorneherein ausgeschlossen werden können. Es war daher eine Verträglichkeitsprüfung durchzuführen (vgl. schon C 1.5).

Vorprüfung und eigentliche Verträglichkeitsprüfung sind hierbei dadurch verknüpft, dass jeweils auf die Verträglichkeit der Pläne oder Projekte mit den für das FFH- bzw. Vogelschutzgebiet festgelegten Erhaltungszielen abgestellt wird. Pläne oder Projekte können in diesem Sinne ein Gebiet erheblich beeinträchtigen, wenn sie drohen, die für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungsziele zu gefährden. Die zuständigen Stellen dürfen unter Berücksichtigung der Prüfung auf Verträglichkeit mit den für das betreffende Gebiet festgelegten Erhaltungszielen die Pläne oder Projekte nur dann zulassen, wenn sie Gewissheit darüber erlangt haben, dass diese sich nicht nachteilig auf dieses Gebiet als solches auswirken. Trägt das Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung diese Feststellung nicht, so drohen diese Pläne und Projekte weiterhin die für das betreffende Gebiet festgelegten Erhaltungsziele zu gefährden. Dadurch steht fest, dass sie dieses Gebiet erheblich beeinträchtigen können. Grundsätzlich ist somit jede Beeinträchtigung von Erhaltungszielen erheblich und muss als Beeinträchtigung des Gebiets als solches gewertet werden. Unerheblich dürfen im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung nur Beeinträchtigungen sein, die keine Erhaltungsziele nachteilig berühren (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05, NuR 2007, 336, Rd.Nr. 41). Ergibt also die Prüfung der Verträglichkeit, dass das Projekt einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes oder des Europäischen Vogelschutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder

den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist es unzulässig (§ 34 Abs. 2 BNatSchG).

Die Verträglichkeitsprüfung stellt fest, ob das Vorhaben unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen hinreichend verfestigten Plänen oder Projekten (Summationswirkung) zu erheblichen Beeinträchtigungen des gemeldeten FFH-Gebietes "Hochspessart" oder des Europäischen Vogelschutzgebietes "Spessart" in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Dabei dürfen zu Gunsten des Straßenbauvorhabens die vom Vorhabensträger geplanten oder im Rahmen der Planfeststellung behördlich angeordneten Schutz- und Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt werden, sofern sie während der Bauarbeiten und nach der Eröffnung des Verkehrs sicherstellen, dass erhebliche Beeinträchtigungen verhindert werden. Wenn durch Schutz- und Kompensationsmaßnahmen gewährleistet ist, dass ein günstiger Erhaltungszustand der geschützten Lebensraumtypen und Arten stabil bleibt, bewegen sich nachteilige Wirkungen des Vorhabens unterhalb der Erheblichkeitsschwelle. Das Schutzkonzept erlaubt dann die Zulassung des Vorhabens. Es macht aus der Sicht des Habitatschutzes nämlich keinen Unterschied, ob durch ein Vorhaben verursachte Beeinträchtigungen von vorneherein als unerheblich einzustufen sind oder ob sie diese Eigenschaft erst dadurch erlangen, dass Schutzvorkehrungen angeordnet und getroffen werden (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05, NuR 2007, 336, Rd.Nr. 53).

Die Betrachtung der räumlichen Betroffenheit ergibt vorliegend aber, dass die plangegenständliche Maßnahme in der notwendigen Zusammenschau mit dem für das vorliegende Erweiterungsvorhaben vorauszusetzenden sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt westlich Anschlussstelle Rohrbrunn – Haseltalbrücke (vgl. Planfeststellungsbeschluss vom 28.11.2008, Nr. 32-4354.1-3/07) nur relativ geringfügig in die Teilflächen der Natura-2000-Gebiete eingreift.

Das Erweiterungsvorhaben selbst wird im Wesentlichen innerhalb des Areals der bestehenden Tank- und Rastanlage bzw. in einem Areal zwischen der BAB A 3 und der südseitig verlaufenden St 2312 durchgeführt. Ein direkter zusätzlicher Eingriff in die Teilflächen der Natura-2000-Gebiete findet nicht statt. Es gehen lediglich randliche Gehölzflächen verloren, die eine gewisse abschirmende Wirkung zu den südlich der St 2312 gelegenen Schutzgebieten haben.

Die Teilflächen der Schutzgebiete sind vom Beginn der Planfeststellung für den Abschnitt westlich Anschlussstelle Rohrbrunn – Haseltalbrücke, in dessen Geltungsbereich die gegenständliche Maßnahme liegt, her gesehen südseitig mit der St 2312 abgegrenzt, nordseitig ca. 800 m vor der Tank- und Rastanlage

ge - dem Verlauf der St 2317 folgend - mit ca. 40 m Abstand autobahnparallel, sodass das Ausbauvorhaben in diesem Bereich konsequenterweise einseitig südlich der bestehenden Autobahn, nämlich in dem von der jeweiligen Gebietsabgrenzung ausgesparten Bereichen zwischen BAB A 3 und der St 2312 realisiert wird. Die Anschlussstelle Rohrbrunn wird im Zuge der Ausbauplanung aus der Tank- und Rastanlage Spessart herausverlegt. Die neue Anschlussstelle wird auf Höhe der St 2317 angeordnet. Mit dem vorgesehenen Absetz- und Regenrückhaltebecken wird geringfügig in das FFH-Gebiet "Hochspessart" eingegriffen. Der Nordwest-Quadrant der neuen Anschlussstelle Rohrbrunn greift des Weiteren mit ca. 1,5 ha in das Europäische Vogelschutzgebiet "Spessart" ein. Im Bereich der Tank- und Rastanlage Spessart hingegen werden das Europäische Vogelschutzgebiet und das FFH-Gebiet nicht beeinträchtigt. Zwischen der Tank- und Rastanlage Spessart und der Rohrbuchbrücke ergibt sich südseitig der BAB A 3 eine Flächeninanspruchnahme von ca. 8 ha in den Natura-2000-Gebieten durch die vorgesehene Linienoptimierung verbunden mit einer Anpassung der St 2312. Nordseitig der Autobahn, zwischen der Tank- und Rastanlage und der Überführung der St 2312, verlaufen die Schutzgebietsgrenzen entlang eines Waldweges mit mindestens 80 m Abstand. Weiter östlich, zwischen der Überführung der St 2312 und dem Rohrbuchtal, wird ein Waldweg von der Südseite der Autobahn auf die Nordseite verlegt, wodurch sich eine Flächeninanspruchnahme von ca. 0,5 ha in den Natura-2000-Gebieten ergibt. Schließlich werden baubedingt Waldwege beidseits der Trasse und im Rohrbuchtal für den Verkehr von Baustellenfahrzeugen vorübergehend in Anspruch genommen.

In der vorliegenden, nachrichtlich den Planfeststellungsunterlagen beigefügten Unterlage zur Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet "Hochspessart" und das Vogelschutzgebiet "Spessart" (Unterlage 19.3.1) werden als Prüf Aspekte die Lebensraumtypen und die Arten nach den Anhängen der FFH-RL bzw. der V-RL im "Wirkraum" (Raum, innerhalb welchem sich die zu betrachtenden Projektwirkungen auf ein Natura-2000-Gebiet ergeben können) betrachtet. Diese Verträglichkeitsuntersuchung umfasst das gesamte FFH- bzw. Europäische Vogelschutzgebiet, von dem nur Teilflächen im Bereich des verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsabschnittes liegen. Westlich und östlich des verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsabschnittes liegen weitere Strecken der BAB A 3, die sechsstreifig ausgebaut werden sollen, auf die sich die vorliegende FFH-Verträglichkeitsuntersuchung ebenfalls erstreckt. Der Vollständigkeit halber und um eine umfassende Grundlage für die Beurteilung zu erhalten, wird eine Darstellung des ganzen FFH-Gebietes und des ganzen Europäischen Vogelschutzgebietes sowie der Auswirkungen des jedenfalls insoweit als Einheit zu betrachtenden Ausbaus der BAB A 3 auch in den Nachbarabschnitten vorgenommen und um die Auswirkungen durch die gegenständliche Erweiterung der Tank- und Rastanlage Spessart-Süd ergänzt, um auf dieser Basis die konkrete Beurteilung für die vorliegende Planung durchzuführen. Damit ist auch eine Prüfung unter einem übergreifenden Blickwinkel

gewährleistet. Sowohl Inhalt als auch Umfang der vorliegenden Verträglichkeitsuntersuchung (Unterlage 19.3.1) sind nicht zu beanstanden. Im Übrigen wird auf die Planfeststellungsbeschlüsse für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt Haseltalbrücke – westlich Marktheidenfeld vom 31.07.2008, Nr. 32-4354.1-3/06, für die Erneuerung der Haseltalbrücke vom 29.05.2007, Nr. 32-4354.1-1/06, für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt westlich Anschlussstelle Rohrbrunn – Haseltalbrücke vom 28.11.2008, Nr. 32-4354.1-3/07 und für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt Kauppenbrücke – westlich Anschlussstelle Rohrbrunn vom 15.10.2009, Nr. 32-4354.1-1/08 Bezug genommen

3.6.5.4.3 Übersicht über die Schutzgebiete und die für seine Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile

3.6.5.4.3.1 Übersicht über die Schutzgebiete

Der Untersuchungsraum der Verträglichkeitsprüfung, also der Raum, der zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Erhaltungsziele der Schutzgebiete herangezogen werden muss, umfasst das gesamte betroffene FFH-Gebiet bzw. Europäische Vogelschutzgebiet und darüber hinaus die Strukturen, Funktionen und funktionalen Beziehungen außerhalb der Schutzgebiete, die für einen günstigen Erhaltungszustand der Erhaltungsziele der Schutzgebiete unerlässlich sind (vgl. Nr. 5.2.3.1 Leitfaden FFH-VP).

Das - in die EU-Liste aufgenommene (vgl. ABl. EU Nr. L 18 vom 23.01.2015, S. 1 ff., Nr. DE6022371) - FFH-Gebiet "Hochspessart" umfasst insgesamt sechs Teilflächen mit einer Gesamtgröße von 17.416 ha, das Europäische Vogelschutzgebiet "Spessart" vier Teilflächen mit einer Gesamtgröße von 28.393 ha. Sie liegen im Hauptnaturreaum "Odenwald, Spessart, Südrhön" und gehören zur Haupteinheit "Sandsteinspessart" (141) und innerhalb dieser zur namensgleichen naturräumlichen Untereinheit "Sandsteinspessart" (141A). Das FFH-Gebiet "Hochspessart" umfasst den besten Bereich zur Erhaltung bodensaurer Buchenwälder des Oberen und Unteren Buntsandsteins, ist wichtig für die Kohärenz und Repräsentanz der Flachland-Mähwiesen auf Buntsandstein im Spessart und bietet repräsentative Bäche mit Neunaugen-Populationen. Das Gebiet umfasst 75 % Laubwald, 10 % Nadelwald und 14 % Mischwald. Es handelt sich um großflächige, geschlossene Buchenwälder des Buntsandsteins mit hohen Anteilen an sekundären Eichenwäldern und repräsentativen Offenland-Komplexen.

Das Europäische Vogelschutzgebiet "Spessart" hat eine besondere Bedeutung für altholzgebundene Arten, v.a. Spechte, Kleineulen und Greifvögel, weist die einzige baumbrütende Mauerseglerpopulation Bayerns auf und ist ein Erhaltungsraum für waldbewohnende Vogelarten mit Weltverbreitungsschwerpunkt Europa. 71 % des Gebietes sind Laubwald, 10 % Nadelwald und

16 % Mischwald. Es handelt sich um den zentralen Teil eines großen zusammenhängenden Laubwaldgebietes mit alten, strukturreichen Eichen-, Eichen-Hainbuchen- und Eichen-Buchenwäldern.

3.6.5.4.3.2 Erhaltungsziele und Bedeutung der Schutzgebiete

Unter "Erhaltungszielen" versteht man die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes (§ 7 Abs. 1 Nr. 10 BNatSchG) der in Anhang I der FFH-RL aufgeführten natürlichen Lebensräume und der in Anhang II dieser Richtlinie aufgeführten Tier- und Pflanzenarten, die in einem Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung vorkommen bzw. der in Anhang I der V-RL aufgeführten und der in Art. 4 Abs. 2 dieser Richtlinie genannten Vogelarten sowie ihrer Lebensräume, die in einem Europäischen Vogelschutzgebiet vorkommen (§ 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG). Als Erhaltungsziele eines Schutzgebietes gelten die konkreten Festlegungen zur Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der dort vorkommenden Arten und Lebensräume der Anhänge I und II der FFH-RL bzw. in Europäischen Vogelschutzgebieten der in Anhang I aufgeführten Arten sowie der Vogelarten nach Art. 4 Abs. 2 der V-RL und ihrer Lebensräume. Diese Arten und Lebensräume sind Gegenstand der Verträglichkeitsprüfung, sofern sie als signifikant eingestuft werden. Arten, die in anderen Anhängen beider Richtlinien aufgeführt sind oder als besondere Arten der Fauna und Flora eines Gebietes im Standard-Datenbogen genannt werden, sind nicht Gegenstand der FFH-Verträglichkeitsprüfung, es sei denn, sie bestimmen als charakteristische Arten der Lebensräume des Anhangs I der FFH-RL die Erhaltungsziele mit.

Der "Erhaltungszustand eines natürlichen Lebensraumes" umfasst die Gesamtheit der Einwirkungen, die den betreffenden Lebensraum und die darin vorkommenden charakteristischen Arten beeinflussen und die sich langfristig auf seine natürliche Verbreitung, seine Struktur und seine Funktionen sowie das Überleben seiner charakteristischen Arten im Natura-2000-Gebiet auswirken können. Der Erhaltungszustand eines natürlichen Lebensraumes wird als günstig erachtet, wenn sein natürliches Verbreitungsgebiet sowie die Flächen, die er in diesem Gebiet einnimmt, beständig sind oder sich ausdehnen, die für seinen langfristigen Fortbestand notwendige Struktur und spezifischen Funktionen bestehen und in absehbarer Zukunft wahrscheinlich weiter bestehen werden sowie der Erhaltungszustand der für ihn charakteristischen Arten günstig ist (Art. 1 Buchst. e FFH-RL).

Der "Erhaltungszustand einer Art" umfasst die Gesamtheit der Einflüsse, die sich langfristig auf die Verbreitung und die Größe der Populationen der betreffenden Arten in dem Natura-2000-Gebiet auswirken können. Der Erhaltungszustand wird als günstig betrachtet, wenn aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet und langfristig

weiterhin bilden wird, das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Population dieser Art zu sichern (Art. 1 Buchst. i FFH-RL).

Der "Erhaltungszustand einer Vogelart" umfasst die Gesamtheit der Einflüsse, die sich langfristig auf die Verbreitung und die Größe der Populationen der betreffenden Art in dem jeweiligen Gebiet auswirken können (§ 3 Abs. 2 VoGEV). Dabei wird der Erhaltungszustand als günstig betrachtet, wenn aufgrund der Daten über die Populationsdynamik der Art anzunehmen ist, dass diese Art ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, in dem jeweiligen Gebiet bildet und langfristig weiterhin bilden wird, das natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird und in dem jeweiligen Lebensraum ein genügend großer Lebensraum vorhanden ist und wahrscheinlich weiterhin vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Populationen dieser Art zu sichern (§ 3 Abs. 3 VoGEV).

Bei den "maßgeblichen Bestandteilen eines Gebietes" i.S.d. § 34 Abs. 2 BNatSchG handelt es sich um das gesamte ökologische Arten-, Strukturen-, Standortfaktoren- und Beziehungsgefüge, das für die Wahrung bzw. Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der Lebensräume und Arten von Bedeutung ist. Maßgebliche Bestandteile sollen bei der Formulierung der Erhaltungsziele konkret benannt sein.

Es wird unterschieden zwischen den Erhaltungszielen und dem Schutzzweck eines Gebietes. Beide sind durch die zuständige Fachbehörde festzulegen und in der Verträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen. Mit den Erhaltungszielen wird festgelegt, für welche Lebensräume bzw. Arten eines Gebietes ein günstiger Erhaltungszustand erhalten oder wiederhergestellt werden soll. Sie sind somit von besonderer Bedeutung bei der Meldung des Gebietes. Der Schutzzweck ergibt sich aus den Vorschriften über das Schutzgebiet, nachdem die Länder die in der Liste der Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung eingetragenen Gebiete zu Schutzgebieten i.S.d. § 20 Abs. 2 BNatSchG erklärt haben. Sobald diese Erklärung erfolgt ist, ergeben sich die Maßstäbe für die Verträglichkeit aus dem jeweils bestimmten Schutzzweck und den zur Erreichung des Schutzzwecks erlassenen Vorschriften (§ 34 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Der Schutzzweck bestimmt sich entsprechend der jeweiligen Erhaltungsziele (§ 32 Abs. 3 BNatSchG). Die Erhaltungsziele entfalten Rechtswirkung, d.h., sie sind Maßstab für die FFH-Verträglichkeitsprüfung, solange und soweit Rechtskonkretisierungen in Form von Schutzgebietserklärungen nach Landesrecht i.S.d. § 32 Abs. 2 i.V.m. § 20 Abs. 2 BNatSchG oder ein gleichwertiger Ersatz nach § 32 Abs. 4 BNatSchG (noch) nicht vorliegen.

Die Festlegung der Erhaltungsziele ist grundsätzlich Aufgabe der zuständigen Fachbehörde. Nach der Ausweisung der Natura-2000-Gebiete wird von den zuständigen Fachbehörden für jedes Gebiet ein Entwicklungskonzept ausgearbeitet, in welchem die benannten Erhaltungsziele weiter konkretisiert werden und in dem die für diese Ziele maßgeblichen Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen dargestellt sind. Soweit dies noch nicht erfolgt ist, bilden die für jedes Schutzgebiet im jeweiligen Standard-Datenbogen zusammengestellten Gebietsbeschreibungen und sonstige Angaben zur Beurteilung des Gebiets die maßgebende Grundlage (vgl. Nr. 5.2.3.2 Leitfaden FFH-VP). Zu beachten ist dabei, dass Prüfmaßstab für eine FFH-Verträglichkeitsprüfung nur die Erhaltungsziele sind, nicht etwaige im Managementplan vorgeschlagene Maßnahmen (Gem. Schreiben der OBB im BayStMI und des BayStMUGV vom 17.05.2005, Nr. IID2/IIB2-4382-002/03 bzw. 62-U8629.70-2005/2).

Gebietsbezogene Erhaltungsziele auf der Grundlage des Standard-Datenbogens sind von den zuständigen Stellen für das FFH-Gebiet "Hochspessart" bislang nicht formuliert worden. Daher bleibt es beim allgemeinen Ziel der Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der in einem Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung vorkommenden Lebensräume nach Anhang I und Arten nach Anhang II der FFH-RL (§ 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG).

Für das Europäische Vogelschutzgebiet "Spessart" ist das Erhaltungsziel die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der Bestände von Schwarzstorch, Wespenbussard, Wanderfalke, Hohltaube, Sperlingskauz, Raufußkauz, Eisvogel, Schwarz-, Mittel- und Grauspecht, Neuntöter, Mauersegler, Zwerg- und Halsbandschnäpper und deren Lebensräume, insbesondere des zentralen Teils des großen, zusammenhängenden Laubwaldgebietes mit alten, strukturreichen Eichen-, Eichen-Hainbuchen- und Eichen-Buchenwäldern als Brut-, Nahrungs- und Durchzugsgebiet (§ 3 Abs. 1 i.V.m. Anlage 1, Nr. DE6022471, Spalte 6, der VoGEV).

3.6.5.4.3.2.1 Überblick über die Lebensräume des Anhangs I der FFH-RL

Das FFH-Gebiet zeichnet sich durch das relativ großflächige Vorkommen des Lebensraumtyps Hainsimsen-Buchenwald (LRT 9110) aus. Sein Flächenanteil am FFH-Gebiet beträgt 38 %. Er besitzt eine hervorragende Repräsentativität (A), seine relative Fläche bezogen auf den gesamten Bestand des Lebensraumtyps in Deutschland beträgt 2 % bis 15 % (B), sein Erhaltungszustand und die Wiederherstellungsmöglichkeiten werden als gut, die Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen als möglich eingestuft (B). In der Gesamtbeurteilung wird die Bedeutung des Natura-2000-Gebietes für den Erhalt dieses Lebensraumtypes, bezogen auf Deutschland, als sehr hoch (A) eingestuft.

Der Lebensraumtyp Flüsse der planaren bis montanen Stufe (LRT 3260) weist einen Flächenanteil im gegenständlichen Natura-2000-Gebiet von weniger als 1 % auf. Er besitzt trotzdem eine hervorragende Repräsentativität (A), seine relative Fläche bezogen auf den Gesamtbestand dieses Lebensraumtyps in Deutschland beträgt weniger als 2 % (C). Sein Erhaltungszustand und seine Wiederherstellungsmöglichkeiten werden als sehr gut, unabhängig von der Wiederherstellungsmöglichkeit, eingestuft (A). In der Gesamtbeurteilung wird die Bedeutung des gegenständlichen Natura-2000-Gebietes für den Erhalt dieses Lebensraumtyps bezogen auf Deutschland als hoch (B) angesehen.

Der prioritäre Lebensraumtyp artenreiche...Borstgrasrasen...auf Silikatböden (LRT 6230) weist ebenfalls im gegenständlichen FFH-Gebiet einen Flächenanteil von weniger als 1 % auf. Er besitzt eine gute Repräsentativität (B). Seine relative Fläche bezogen auf den gesamten Bestand dieses Lebensraumtyps in Deutschland beträgt weniger als 2 % (C). Sein Erhaltungszustand und seine Wiederherstellungsmöglichkeiten werden als gut angesehen, die Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen als möglich (B). In der Gesamtbeurteilung des gegenständlichen Natura-2000-Gebietes für den Erhalt dieses Lebensraumtyps bezogen auf Deutschland ergibt sich eine mittlere Bedeutung (C).

Der Lebensraumtyp feuchte Hochstaudenfluren... (LRT 6430) weist wiederum einen Flächenanteil im gegenständlichen FFH-Gebiet von weniger als 1 % auf. Er besitzt dabei eine gute Repräsentativität (B), seine relative Fläche bezogen auf den gesamten Bestand dieses Lebensraumtyps in Deutschland beträgt weniger als 2 % (C). Sein Erhaltungszustand und die Wiederherstellungsmöglichkeiten dieses Lebensraumtyps werden als gut, die Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen als möglich angesehen (B). Daher ergibt die Gesamtbeurteilung, dass das gegenständliche Natura-2000-Gebiet für den Erhalt dieses Lebensraumtyps bezogen auf Deutschland eine mittlere Bedeutung besitzt (C).

Der Lebensraumtyp magere Flachland-Mähwiesen (LRT 6510) besitzt ebenfalls im FFH-Gebiet einen Anteil von weniger als 1 % der Fläche. Er weist eine gute Repräsentativität auf (B), seine relative Fläche bezogen auf den gesamten Bestand dieses Lebensraumtyps in Deutschland beträgt weniger als 2 % (C). Der Erhaltungszustand und die Wiederherstellungsmöglichkeiten dieses Lebensraumtyps werden als gut, die Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen als möglich eingestuft (B). In der Gesamtbeurteilung des gegenständlichen Natura-2000-Gebietes für den Erhalt dieses Lebensraumtyps bezogen auf Deutschland ergibt sich eine mittlere Bedeutung (C).

Auch der Lebensraumtyp Silikatfelsen mit Felsspaltenvegetation (LRT 8220) weist nur einen Anteil von weniger als 1 % der Gebietsfläche auf. Er besitzt aber eine hervorragende Repräsentativität (A), seine relative Fläche ist bezo-

gen auf den gesamten Bestand dieses Lebensraumtyps in Deutschland kleiner als 2 % (C). Der Erhaltungszustand und die Wiederherstellungsmöglichkeiten dieses Lebensraumtyps werden als sehr gut, unabhängig von der Wiederherstellungsmöglichkeit, angesehen (A). Die Bedeutung des gegenständlichen Natura-2000-Gebietes wird für den Erhalt dieses Lebensraumtypes bezogen auf Deutschland als hoch angesehen (B).

Der prioritäre Lebensraumtyp Schlucht- und Hangmischwälder Tilio-Acerion (LRT 9180) weist ebenfalls einen Flächenanteil von weniger 1 % im gegenständlichen FFH-Gebiet auf. Er besitzt eine hervorragende Repräsentativität (A), seine relative Fläche bezogen auf den gesamten Bestand dieses Lebensraumtyps in Deutschland beträgt aber weniger als 2 % (C). Sein Erhaltungszustand und die Wiederherstellungsmöglichkeiten werden als gut, die Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen als möglich angesehen (B). Die Bedeutung des gegenständlichen Natura-2000-Gebietes für den Erhalt dieses Lebensraumtyps bezogen auf Deutschland wird als hoch (B) eingestuft.

Der ebenfalls prioritäre Lebensraumtyp Auenwälder mit Alnus glutinosa und Fraxinus excelsior... (LRT 91E0) weist im gegenständlichen FFH-Gebiet auch einen Flächenanteil von weniger als 1 % auf. Er besitzt eine gute Repräsentativität (B), seine relative Fläche bezogen auf den gesamten Bestand dieses Lebensraumtyps in Deutschland wird mit weniger als 2 % angenommen (C). Sein Erhaltungszustand und die Wiederherstellungsmöglichkeiten sind als mittel bis schlecht eingestuft, eine Wiederherstellung als schwierig bis unmöglich (C). Die Bedeutung des gegenständlichen Natura-2000-Gebietes für den Erhalt dieses Lebensraumtyps bezogen auf Deutschland ist hier nur mittel (C).

3.6.5.4.3.2.2 Überblick über die Arten des Anhangs II der FFH-RL

Nachfolgend genannte Arten nach Anhang II der FFH-RL kommen im FFH-Gebiet "Hochspessart" vor:

Die Bechsteinfledermaus (Kennziffer 1323) beansprucht als Lebensraum alte, gestufte Laubwälder und laubholzreiche Mischwälder (Buchenwälder, Buchen-Eichen-Wälder) und Höhlenangebote (Spechthöhlen). Im gegenständlichen FFH-Gebiet kommt diese Fledermaus häufig vor. Es handelt sich um eine große, nichtziehende Population (C). Die Population dieser Art im Gebiet beträgt in Relation zur Gesamtpopulation weniger als 2 %. Der Erhaltungszustand und die Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente werden als gut, eine Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen als möglich angesehen (B). Im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet dieser Art ist die vorliegende Population innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebietes nicht isoliert (C). In der Gesamtbeurteilung besitzt das gegenständliche Natura-2000-Gebiet für den Erhalt dieser Art einen hervorragenden Wert (A).

Das Große Mausohr (Kennziffer 1324) benötigt als Lebensraum mehrere hundert Hektar unzerschnittene Laub- oder Mischwälder mit hohem Laubholzanteil als Jagdgebiete. Im gegenständlichen FFH-Gebiet kommt diese Art häufig vor, es handelt sich um eine große Population, auf dem Durchzug (C). Der Anteil dieser Population im FFH-Gebiet beträgt in Relation zur Gesamtpopulation weniger als 2 % (C). Der Erhaltungszustand und die Wiederherstellungsmöglichkeiten der für diese Art wichtigen Habitatelemente wird als gut, die Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen als möglich angesehen (B). Die in diesem Gebiet vorkommende Population ist im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet dieser Art nicht isoliert, innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebiets (C). Das gegenständliche Natura-2000-Gebiet weist für den Erhalt der Art in Deutschland einen hervorragenden Wert (A) auf.

Der Biber (Kennziffer 1337) beansprucht als Lebensraum Fließgewässer mit Gewässerbegleitgehölz bzw. Auwald. Eine Population ist im FFH-Gebiet vorhanden (ohne Einschätzung), nichtziehend (P). Der Anteil der Population der Biber in diesem Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation beträgt weniger als 2 % (C). Unabhängig von der Wiederherstellungsmöglichkeit werden der Erhaltungszustand und die Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente als hervorragend eingestuft (A). Die vorkommende Biber-Population ist im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet dieser Art innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebietes im FFH-Gebiet nicht isoliert (C). Das gegenständliche Natura-2000-Gebiet weist für den Erhalt des Bibers in Deutschland einen signifikanten Wert (C) auf.

Der Kammolch (Kennziffer 1166) beansprucht ausdauernde, gut besonnte und pflanzenreiche Stillgewässer. Im FFH-Gebiet kommt er selten vor, es handelt sich um eine mittlere bis kleine Population, nichtziehend (R). Der Anteil der Population des Kammolches im FFH-Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation beträgt weniger als 2 % (C). Hinsichtlich des Erhaltungszustandes und der Wiederherstellungsmöglichkeiten der für den Kammolch wichtigen Habitatelemente wird eine durchschnittliche oder beschränkte Erhaltung, die Wiederherstellung als schwierig bis unmöglich angenommen (C). Die im FFH-Gebiet vorkommende Population ist im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet dieser Art innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebiets nicht isoliert (C). Das Natura-2000-Gebiet "Hochspessart" weist für den Erhalt des Kammolchs in Deutschland einen signifikanten Wert (C) auf.

Die Abbiss-/Skabiosen-Schneckenfalter (Kennziffer 1065) benötigen feuchte Waldrodungswiesen, z.B. mit Gewöhnlichem Teufelsabbiss und Tauben-Skabiose als Lebensraum. Im FFH-Gebiet kommt diese Art nur selten vor, es handelt sich um eine mittlere bis kleine Population, nichtziehend (R). In Relation zur Gesamtpopulation wird der Anteil der Population dieser Art auf weniger als 2 % eingestuft (C). Hinsichtlich des Erhaltungszustand und der Wiederher-

stellungsmöglichkeiten dieser Art wird eine durchschnittliche oder beschränkte Erhaltung, die Wiederherstellung als schwierig bis unmöglich angenommen (C). Die Population dieser Art im gegenständlichen FFH-Gebiet ist innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebiets nicht isoliert im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet (C). Das gegenständliche Natura-2000-Gebiet weist für den Erhalt dieser Art in Deutschland einen signifikanten Wert (C) auf.

Feuchtwiesenkomplexe mit Vorkommen des Großen Wiesenknopfs und der Wirtsameisen sind der Lebensraum des Dunklen und des Hellen Wiesenknopf-Ameisenbläulings (Kennziffern 1061 bzw. 1059). Der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling kommt sehr selten im FFH-Gebiet vor. Es handelt sich um eine sehr kleine, nicht ziehende Population bzw. Einzelindividuen (V). Der Helle Wiesenknopf-Ameisenbläuling kommt im FFH-Gebiet selten vor, es handelt sich um eine mittlere bis kleine Population, nichtziehend (R). Für beide Arten gilt, dass der Anteil ihrer Populationen im Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation geringer als 2 % ist (C). Hinsichtlich des Erhaltungszustands bzw. der Wiederherstellungsmöglichkeiten der für beide Arten wichtigen Habitatelemente gilt, dass eine durchschnittliche oder beschränkte Erhaltung vorliegt, eine Wiederherstellung ist schwierig bis unmöglich (C). Im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet beider Arten sind die jeweiligen Populationen nicht isoliert, innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebietes (C). Das gegenständliche Natura-2000-Gebiet hat für den Erhalt beider Arten in Deutschland einen signifikanten Wert (C).

Der Hirschkäfer (Kennziffer 1083) bevorzugt als Lebensraum Alteichenbestände. Im FFH-Gebiet kommt er selten vor, es handelt sich um eine mittlere bis kleine Population, nichtziehend (R). Der Anteil seiner Population im Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation ist geringer als 2 %. Hinsichtlich des Erhaltungszustands und der Wiederherstellungsmöglichkeiten der für den Hirschkäfer wichtigen Habitatelemente gilt, dass eine durchschnittliche oder beschränkte Erhaltung vorliegt, eine Wiederherstellung schwierig bis unmöglich ist (C). Im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet des Hirschkäfers ist die im FFH-Gebiet vorkommende Population innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebietes nicht isoliert (C). Für den Erhalt des Hirschkäfers in Deutschland hat das Natura-2000-Gebiet "Hochspessart" einen hervorragenden Wert (A).

Die prioritäre Art Eremit (Kennziffer 1084) benötigt als Lebensraum alte freistehende Eichen mit besonnten Mulmhöhlen. Im FFH-Gebiet ist eine Population vorhanden, nichtziehend, eine Einschätzung liegt jedoch nicht vor (P). Die Population des Eremiten im FFH-Gebiet beträgt in Relation zur Gesamtpopulation weniger als 2 % (C). Hinsichtlich des Erhaltungszustands und der Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die betreffende Art wichtigen Habitatelemente gilt, dass eine durchschnittliche oder beschränkte Erhaltung vorliegt, eine Wiederherstellung schwierig bis unmöglich ist (C). Die Population des

Eremiten im gegenständlichen FFH-Gebiet ist innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebietes im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet dieser Art nicht isoliert (C). Das Natura-2000-Gebiet "Hochspessart" hat für den Erhalt des Eremiten in Deutschland einen hervorragenden Wert (A).

Die Groppe, auch als Mühlkoppe bezeichnet, (Kennziffer 1163) lebt in seichten, sauerstoffreichen Fließgewässern mit starker Strömung. Ihr Vorkommen im FFH-Gebiet ist selten, es handelt sich um eine mittlere bis kleine, nichtziehende Population (R). Der Anteil der Population der Groppe im Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation ist geringer als 2 % (C). Ihr Erhaltungszustand ist gut, hinsichtlich der Wiederherstellungsmöglichkeiten der für die Groppe wichtigen Habitatelemente ist eine Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich (B). Die Population der Groppe im FFH-Gebiet ist im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebietes nicht isoliert (C). Das gegenständliche Natura-2000-Gebiet ist für den Erhalt der Groppe in Deutschland von gutem Wert (B).

Das Bachneunauge (Kennziffer 1096) lebt in Bächen mit kiesig-sandigem Substrat. Im FFH-Gebiet findet sich diese Art selten, es handelt sich um eine mittlere bis kleine, nichtziehende Population (R). Der Anteil der Population des Bachneunauges im FFH-Gebiet beträgt in Relation zur Gesamtpopulation weniger als 2 % (C). Der Erhaltungszustand und die Wiederherstellungsmöglichkeiten der für das Bachneunauge wichtigen Habitatelemente werden als gut, die Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen als möglich eingeschätzt (B). Die Population des Bachneunauges ist im FFH-Gebiet innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebietes im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet nicht isoliert (C). Für den Erhalt des Bachneunauges in Deutschland hat das Natura-2000-Gebiet "Hochspessart" einen hervorragenden Wert (A).

3.6.5.4.3.2.3 Übersicht über die Arten nach Anhang I der V-RL

Nachfolgend aufgeführte Arten nach Anhang I der V-RL werden im Standard-Datenbogen des Europäischen Vogelschutzgebiets "Spessart" genannt:

Typischer Lebensraum des Raufußkauzes (Kennziffer A223) sind strukturierte Buchenwälder mit Höhlenangebot (Schwarzspechthöhlen) und lückig stehenden Altholzbeständen, Nadelholzflächen, Waldwiesen und Waldränder. Im Europäischen Vogelschutzgebiet sind mehr als 10 ziehende Brutpaare vorhanden. Der Anteil der Population dieser Art im Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation beträgt weniger als 2 % (C). Der Erhaltungszustand ist gut, eine Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen für diese Art möglich (B). Die vorhandene Population ist innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebietes im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet dieser Art nicht isoliert (C). Das

Europäische Vogelschutzgebiet weist für den Erhalt des Raufußkauzes in Deutschland einen guten Wert (B) auf.

Der Sperlingskauz (Kennziffer A217) lebt in reichstrukturierten, ausgedehnten Waldflächen mit hohem Nadelholzanteil und einem ausreichenden Angebot an Baumhöhlen (Buntspechthöhlen). Im Europäischen Vogelschutzgebiet ist eine Population von mehr als fünf ziehenden Brutpaaren vorhanden. Der Anteil dieser Population im Europäischen Vogelschutzgebiet in Relation zur Gesamtpopulation ist geringer als 2 % (C). Die für den Sperlingskauz wichtigen Habitatelemente weisen eine gute Erhaltung auf, eine Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen ist möglich (B). Die Population des Sperlingskauzes ist im gegenständlichen Vogelschutzgebiet innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebietes im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet nicht isoliert (C). Das Natura-2000-Gebiet weist für den Erhalt des Sperlingskauzes in Deutschland einen signifikanten Wert (C) auf.

Der Schwarzspecht (Kennziffer A236) lebt in ausgedehnten Waldflächen mit Buchenaltbeständen für die Höhlenanlage. Im gegenständlichen Europäischen Vogelschutzgebiet befinden sich ca. 30 ziehende Brutpaare. Der Anteil dieser Population in Relation zur Gesamtpopulation ist geringer als 2 % (C). Die für den Schwarzspecht wichtigen Habitatelemente weisen eine gute Erhaltung auf, eine Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen ist möglich (B). Die im Vogelschutzgebiet vorkommende Population ist innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebietes im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet dieser Art nicht isoliert (C). Das gegenständliche Natura-2000-Gebiet weist für den Erhalt des Schwarzspechts in Deutschland einen guten Wert (B) auf.

Der Mittelspecht (Kennziffer A238) beansprucht als Lebensraum eichendurchsetzte Laub- und Laubmischwälder. Die Population im gegenständlichen Vogelschutzgebiet beträgt mehr als 60 ziehende Brutpaare. Der Anteil dieser Population im Europäischen Vogelschutzgebiet ist in Relation zur Gesamtpopulation geringer als 2 % (C). Die für den Mittelspecht wichtigen Habitatelemente weisen eine gute Erhaltung auf, eine Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen ist möglich (B). Die vorkommende Population ist innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebietes im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet des Mittelspechts nicht isoliert (C). Das gegenständliche Natura-2000-Gebiet weist für den Erhalt des Mittelspechts in Deutschland einen guten Wert (B) auf.

Der Grauspecht (Kennziffer A234) beansprucht als Lebensraum reich gegliederte Landschaften mit einem hohen Grenzlinienanteil zwischen Laubwäldern (Buche) und halboffener Landschaft. Die Population im Europäischen Vogelschutzgebiet beträgt mehr als 30 ziehende Brutpaare. Der Anteil dieser Population ist in Relation zur Gesamtpopulation geringer als 2 % (C). Die für den Grauspecht wichtigen Habitatelemente weisen einen guten Erhaltungszustand

auf, eine Wiederherstellung ist in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich (B). Die Population des Grauspechts ist innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebietes im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet dieser Art nicht isoliert (C). Für den Erhalt des Grauspechts in Deutschland weist das gegenständliche Natura-2000-Gebiet einen guten Wert in der Gesamtbeurteilung auf (B).

Der Halsbandschnäpper (Kennziffer A321) lebt in alten, lichten, totholzreichen und mesophilen Laubwäldern (ursprünglich Buchen- und Eichenwälder). Im Europäischen Vogelschutzgebiet finden sich mehr als 50 ziehende Brutpaare. Der Anteil dieser Population in Relation zur Gesamtpopulation des Halsbandschnäppers beträgt weniger als 2 % (C). Die für den Halsbandschnäpper wichtigen Habitatelemente besitzen im gegenständlichen Vogelschutzgebiet einen guten Erhaltungszustand, eine Wiederherstellung ist in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich (B). Die vorkommende Population ist innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebietes im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet des Halsbandschnäppers nicht isoliert (C). Das gegenständliche Natura-2000-Gebiet weist für den Erhalt dieser Art in Deutschland einen guten Wert (B) auf.

Der Zwergschnäpper (Kennziffer A320) bevorzugt dunkle, kühl-feuchte Laub- und Mischwälder mit geschlossenem Kronendach, vor allem alte, totholzreiche Laub-(Buchen-)wälder mit wenig ausgeprägtem Unterholz in Gewässernähe. Nach dem Standard-Datenbogen ist im gegenständlichen Vogelschutzgebiet eine Population vorhanden (nichtziehend), genaue Daten liegen jedoch nicht vor (P). Der Anteil der Population des Zwergschnäppers im Europäischen Vogelschutzgebiet beträgt in Relation zur Gesamtpopulation weniger als 2 % (C). Die für diese Art wichtigen Habitatelemente weisen einen guten Erhaltungszustand auf, eine Wiederherstellung ist in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich (B). Im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet des Zwergschnäppers ist die Population im gegenständlichen Vogelschutzgebiet (beinahe) isoliert (A). Für den Erhalt des Zwergschnäppers in Deutschland ergibt die Gesamtbeurteilung, dass das gegenständliche Natura-2000-Gebiet einen signifikanten Wert (C) aufweist.

Der Wanderfalke (Kennziffer A103) lebt im offenen Gelände der Ebene und Gebirge sowie in Wäldern mit größeren Lichtungen. Bei Fehlen von Felsbrutplätzen wird das Nest auch an geeigneten Bauwerken angelegt. Im gegenständlichen Vogelschutzgebiet befindet sich nach dem Standard-Datenbogen zurzeit ein Individuum auf dem Durchzug. Eine Angabe zur Gebietsbeurteilung hinsichtlich der Population ist im Standard-Datenbogen nicht enthalten. Die für den Wanderfalken wichtigen Habitatelemente besitzen einen guten Erhaltungszustand, eine Wiederherstellung ist in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich (B). Die im Europäischen Vogelschutzgebiet vorkommende Population ist im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet des Wanderfalken innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebietes nicht isoliert (C). Für den Erhalt

des Wanderfalkens in Deutschland ergibt eine Gesamtbeurteilung, dass das gegenständliche Natura-2000-Gebiet einen signifikanten Wert (C) aufweist.

Der Wespenbussard (Kennziffer A072) beansprucht als Lebensraum lichte, stark strukturierte Laubwälder mit offenen Lichtungen, Wiesen und sonnenbeschienenen Schneisen und Ränder sowie ausgedehnte Übergänge zum Offenland. Im gegenständlichen Vogelschutzgebiet umfasst die Population etwa 10 Individuen, nichtziehend. Der Anteil dieser Population in Relation zur Gesamtpopulation beträgt weniger als 2 % (C). Die für den Wespenbussard wichtigen Habitatelemente weisen einen guten Erhaltungszustand auf, eine Wiederherstellung ist in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich. Die im Europäischen Vogelschutzgebiet vorkommende Population ist im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet des Wespenbussards innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebietes nicht isoliert (C). Dem Natura-2000-Gebiet kommt in der Gesamtbeurteilung für den Erhalt des Wespenbussards in Deutschland ein signifikanter Wert (C) zu.

Der Eisvogel (Kennziffer A229) lebt an naturnahen, kleinfischreichen Gewässern mit klarem Wasser. Er benötigt Abbruchkanten für die Nisthöhlenanlage. Die Population im Vogelschutzgebiet umfasst mehr als 12 Brutpaare, ziehend. Der Anteil dieser Population in Relation zur Gesamtpopulation ist geringer als 2 % (C). Die für den Eisvogel wichtigen Habitatelemente besitzen einen guten Erhaltungszustand, eine Wiederherstellung ist in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich (B). Die vorkommende Population ist innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebietes im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet des Eisvogels nicht isoliert (C). Insgesamt weist das gegenständliche Natura-2000-Gebiet für den Erhalt des Eisvogels in Deutschland einen guten Wert (B) auf.

Der Schwarzstorch (Kennziffer A030) lebt in Wäldern mit Feuchtwiesen oder Bachläufen. Er benötigt hohe Altbäume mit lichter Krone, z.B. alte Eichen, Buchen oder Kiefern zur Nestanlage. Die Population im gegenständlichen Vogelschutzgebiet beläuft sich laut Standard-Datenbogen auf ca. zwei nichtziehende Individuen. Der Anteil dieser Population ist in Relation zur Gesamtpopulation geringer als 2 % (C). Die für den Schwarzstorch wichtigen Habitatelemente weisen im Europäischen Vogelschutzgebiet einen guten Erhaltungszustand auf, eine Wiederherstellung ist in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich (B). Im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet des Schwarzstorchs ist die vorkommende Population innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebietes nicht isoliert (C). In der Gesamtbeurteilung ergibt sich für das gegenständliche Natura-2000-Gebiet hinsichtlich des Erhalts des Schwarzstorches in Deutschland ein signifikanter Wert (C).

Der Neuntöter (Kennziffer A338) bevorzugt reich strukturierte, offene bis halb-offene Landschaften mit ausreichendem Vorkommen an Großinsekten. Die

Population im gegenständlichen Vogelschutzgebiet umfasst sechs bis zehn ziehende Brutpaare. Der Anteil dieser Population im Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation beträgt weniger als 2 % (C). Die für den Neuntöter wichtigen Habitatelemente weisen einen guten Erhaltungszustand auf, eine Wiederherstellung ist in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich (B). Die vorkommende Population des Neuntöters ist innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebietes im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet nicht isoliert (C). In der Gesamtbeurteilung kommt dem gegenständliche Natura-2000-Gebiet für den Erhalt des Neuntöters in Deutschland ein signifikanter Wert zu (C).

3.6.5.4.3.2.4 Übersicht über sonstige Arten im Sinne der V-RL

Nachfolgend genannte Arten sind nicht im Standard-Datenbogen aufgeführt:

Die Hohltaube (Kennziffer A207) lebt in älteren Laub- bzw. Laubmischbeständen mit einem ausreichenden Angebot an Baumhöhlen (vor allem Schwarzspechthöhlen). Die Population im gegenständlichen Vogelschutzgebiet umfasst ca. 95 ziehende Brutpaare. Eine Gebietsbeurteilung zur Population ist im Standard-Datenbogen nicht angegeben. Die für die Hohltaube wichtigen Habitatelemente weisen einen guten Erhaltungszustand auf, eine Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen ist möglich (B). Angaben zum Isolierungsgrad bzw. zur Bedeutung des Natura-2000-Gebietes für den Erhalt der Hohltaube in Deutschland finden sich im Standard-Datenbogen nicht.

Der hier als Baumbrüter auftretende Mauersegler (Kennziffer A226) benötigt als Lebensraum alte Eichen mit ausgefaulten Spechthöhlen. Die Population umfasst im gegenständlichen Vogelschutzgebiet mehr als 30 ziehende Brutpaare. Der Anteil dieser Population in Relation zur Gesamtpopulation beträgt weniger als 2 % (C). Die wichtigen Habitatelemente für den Mauersegler besitzen einen guten Erhaltungszustand, eine Wiederherstellung ist in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich. Angaben zum Isolierungsgrad finden sich im Standard-Datenbogen nicht. Das gegenständliche Natura-2000-Gebiet weist für den Erhalt des Mauerseglers einen hervorragenden Wert (A) auf.

3.6.5.4.4 Beschreibung des Vorhabens

3.6.5.4.4.1 Technische Beschreibung des Vorhabens

Hinsichtlich der technischen Beschreibung des verfahrensgegenständlichen Vorhabens wird auf die Ausführungen unter B 2 und C 3.6.3 Bezug genommen. Im Übrigen wird auf die Unterlagen 1, 5 und 11 verwiesen.

3.6.5.4.4.2 Wirkfaktoren

Für die schutzgebietsbezogene Betrachtung der FFH-Verträglichkeitsprüfung sind im Gegensatz zu anderen Planungsbeiträgen (z.B. UVP) nur diejenigen Wirkfaktoren von Bedeutung, die sich auf die Erhaltung des Schutzgebietes und die für sie maßgeblichen Bestandteile auswirken können. Die Relevanz der Wirkfaktoren ergibt sich aus den spezifischen Betroffenheiten der Erhaltungsziele (Nr. 5.2.4.2 Leitfaden FFH-VP).

Die auf das FFH-Gebiet "Hochspessart" und das Europäische Vogelschutzgebiet "Spessart" bezogenen Projektwirkungen stellen sich wie folgt dar:

a) anlagebedingte Projektwirkungen

- Direkte Flächeninanspruchnahme durch Versiegelung und sonstige Überbauung von an die bestehende Autobahn angrenzenden Flächen (Straßenbegleitgrün und Wald, in der Regel außerhalb der Schutzgebietsgrenzen; Grün-/Gehölzflächen der bestehenden T+R Spessart Süd), die Funktion als Pufferzonen für die Lebensraumtypen nach Anhang I FFH-RL und für Flächen mit Lebensraumfunktion für Arten nach Anhang II FFH-RL innerhalb des Schutzgebietes besitzen bzw. die Funktion als Pufferzone für Lebensräume der Vogelarten nach Anhang I V-RL sowie sonstige Vogelarten innerhalb des Schutzgebietes besitzen,
- Verstärkung der bestehenden Trennwirkung für Arten nach Anhang II FFH-RL und für Vogelarten nach Anhang I V-RL sowie für sonstige Vogelarten durch Verbreiterung des Autobahnkörpers,
- Erhöhung der Trennwirkung für charakteristische Arten der Lebensraumtypen nach Anhang I FFH-RL,
- Verstärkung von Fahrbahnwasserabfluss durch zusätzliche Flächenversiegelung.

b) betriebsbedingte Projektwirkungen

- Verstärkung der bestehenden Zerschneidungs- und Trenneffekte für Arten nach Anhang II der FFH-RL und für Vogelarten nach Anhang I der V-RL sowie für sonstige Vogelarten bei Zunahme des Verkehrs,
- Erhöhung der Trennwirkung für charakteristische Arten der betroffenen Lebensraumtypen bei Zunahme des Verkehrs,

- Verstärkung der bestehenden Immissionsbelastung durch Lärm und Luftschadstoffe für die Lebensraumtypen nach Anhang I FFH-RL und Arten nach Anhang II FFH-RL bzw. für die Vogelarten nach Anhang I V-RL sowie für sonstige Vogelarten bei Zunahme des Verkehrs.

c) baubedingte Projektwirkungen

- Vorübergehende Verstärkung der bestehenden Trennwirkung und Immissionsbelastung, z.B. durch Baulärm, Erschütterung, Staub, für die Lebensraumtypen nach Anhang I FFH-RL, für die charakteristischen Arten der Lebensraumtypen nach Anhang I FFH-RL, für die Arten nach Anhang II FFH-RL und für die Vogelarten nach Anhang I der V-RL sowie für sonstige Vogelarten.

Die Grenzen der Teilflächen der Natura-2000-Gebiete im von der Erweiterung der Tank- und Rastanlage betroffenen Ausbauabschnitt westlich Anschlussstelle Rohrbrunn – Haseltalbrücke sind von dessen Beginn gesehen südseitig der BAB A 3 mit der St 2312 abgegrenzt, nordseitig verlaufen die Gebietsgrenzen ca. in 40 m Abstand parallel zur Autobahn, sodass das Ausbauvorhaben in diesem Bereich konsequenterweise einseitig in Richtung Süden der bestehenden Autobahn, also in dem von den Gebietsabgrenzungen ausgesparten Bereichen zwischen der BAB A 3 und der St 2312 realisiert wird. Die Anschlussstelle Rohrbrunn wird jedoch im Zuge der gegenständlichen Planfeststellung aus der Tank- und Rastanlage Spessart herausverlegt. Die neue Anschlussstelle wird auf Höhe der St 2317 angeordnet. Das dort vorgesehene Absetz- und Regenrückhaltebecken 236-1L wird geringfügig in das FFH-Gebiet eingreifen. In diesem Bereich weichen die Grenzen des FFH-Gebietes von den Grenzen des Europäischen Vogelschutzgebietes ab. Während die Grenze des FFH-Gebietes etwa entlang der St 2317 von Norden kommend verläuft, verläuft die Grenze des Europäischen Vogelschutzgebietes weiter autobahnparallel, sodass der Nordwest-Quadrant der neuen Anschlussstelle mit ca. 1,5 ha in das Europäische Vogelschutzgebiet eingreifen wird, während diese Anschlussstellenrampe außerhalb des FFH-Gebietes zu liegen kommen wird. Südlich der Tank- und Rastanlage Spessart werden beide Natura-2000-Gebiete durch die St 2312 abgegrenzt. Nördlich der Tank- und Rastanlage wird die Gebietsabgrenzung deutlich um die Tank- und Rastanlage herum geführt. Es ergibt sich ein Abstand der Schutzgebietsgrenzen zur Autobahn von mindestens 90 m bis 150 m. Die beengten räumlichen Verhältnisse erfordern hier einen symmetrischen Ausbau durch die Tank- und Rastanlage. Die verfahrensgegenständliche Erweiterung der Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage „Spessart Süd“ geht nicht über den bestehenden Flächenumfang bzw. den Umfang des bereits planfestgestellten Autobahnareals hinaus. Das FFH-Gebiet und das Europäische Vogelschutzgebiet werden in diesem Bereich daher nicht beeinträchtigt. Zwischen der Tank- und Rastanlage und der Rohrbrunnbrücke ergibt sich südseitig der BAB A 3 eine Flächeninanspruchnahme

von ca. 8 ha innerhalb des FFH-Gebietes "Hochspessart" und des Europäischen Vogelschutzgebietes "Spessart". Dies ist die Folge der hier vorgesehenen optimierten Linienführung der BAB A 3 und der notwendigen Anpassung der St 2312. Nördlich der Autobahn, zwischen der Tank- und Rastanlage und der Überführung der St 2312, verlaufen die Schutzgebietsgrenzen entlang eines Waldweges in einem Abstand von mindestens 80 m zur Autobahn. Östlich davon, zwischen der Überführung der St 2312 und dem Rohrbuchtal, wird ein Waldweg von der Südseite der Autobahn auf die Nordseite verlegt, wodurch sich eine Flächeninanspruchnahme von ca. 0,5 ha in beiden Natura-2000-Gebieten ergibt. Ab der Rohrbuchbrücke sind die Schutzgebietsgrenzen in Richtung Würzburg beidseits der Autobahn ca. 40 m entfernt und verlaufen etwa parallel. Baubedingt werden Waldwege beidseits der Trasse und im Rohrbuchtal für den Verkehr von Baustellenfahrzeugen vorübergehend in Anspruch genommen.

3.6.5.4.5 Detailliert untersuchter Bereich

3.6.5.4.5.1 Abgrenzung des Untersuchungsraumes

Der "Untersuchungsraum" ist der Raum, der zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Erhaltungsziele des Schutzgebietes herangezogen werden muss. Er umfasst zumindest das gesamte betroffene Schutzgebiet und darüber hinaus Strukturen, Funktionen und funktionale Beziehungen außerhalb des Schutzgebietes, die für einen günstigen Erhaltungszustand der Erhaltungsziele des Schutzgebietes unerlässlich sind. Die Verträglichkeitsprüfung bezieht sich grundsätzlich auf das betroffene Schutzgebiet. Bei großen Schutzgebieten kann es aus praktischen Gründen sinnvoll sein, einen kleineren Bereich für notwendige detaillierte Untersuchungen abzugrenzen. Die detaillierten Untersuchungen beschränken sich dann in der Regel auf den "Wirkraum" im Bereich des Schutzgebietes. Die Untersuchung ist also auf diejenigen Teilräume des Gebietes einzuschränken, die in ihnen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen im konkreten Fall erheblich beeinträchtigt werden könnten. Die Abgrenzung des detailliert zu untersuchenden Bereiches wird durch die Überlagerung der für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile mit der Reichweite der für sie relevanten Wirkprozesse des Vorhabens bestimmt (vgl. Nr. 5.2.3.1 Leitfaden FFH-VP).

Als sog. "Wirkraum" wurde ein Bereich von ca. 400 m bis 500 m beidseits der bestehenden BAB A 3 im Bereich des FFH- bzw. Europäischen Vogelschutzgebietes betrachtet. Hinsichtlich der Darstellung des Wirkraums mit den vorkommenden Arten und Lebensraumtypen wird auf die Unterlagen 19.1, 19.2 und auf die nachrichtlich beiliegende Unterlage 19.3 verwiesen. Zur Abgrenzung der kartografischen Darstellung der großflächig vorkommenden Lebensraumtypen innerhalb des Wirkraums wurde eine projektbezogene Kartierung durchgeführt. Die faunistischen Daten stammen sowohl aus vorhandenen Un-

tersuchungen als auch aus projektbezogenen Erhebungen des Vorhabensträgers in Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden. Dabei wurden innerhalb des Wirkraums die Lebensraumtypen und sonstigen Biotopstrukturen kartiert sowie faunistische Übersichtsbegehungen durchgeführt. Dabei wurden auch sämtliche bei den Begehungen aufgefundenen Höhlen- bzw. Totholzbäume eingemessen. Des Weiteren wurden die Wildwechsel im Bereich der bestehenden Autobahntrasse erfasst.

Der Wirkraum ist Teil des zentralen südlichen Bereiches des bayerischen Sandsteinspessarts, ein bis 586 m ü.NN ansteigendes Mittelgebirge, gegliedert von Bächen, die in tief eingeschnittenen Tälern nach Osten und Süden zum Main hin entwässern. Im subatlantischen Klimabereich gelegen ist der Sandsteinspessart niederschlagsreich und von ausgedehntem Waldbestand geprägt. Im Süden des Sandsteinspessarts besteht der Wald überwiegend aus Laubwald. Der Wald stockt auf sandigen, nährstoffarmen Böden der verwitterten Schichten des unteren und mittleren Sandsteins. Waldfrei zeigen sich im Wirkraum im gegenständlichen Abschnitt nur das Haslochbachtal sowie kleinere Rodungsinseln an Wegen und Gräben. Der größte Flächenanteil im Wirkraum ist dem bodensauren, relativ artenarmen Hainsimsen-Buchenwald zuzuordnen. Die Rotbuche dominiert, beigemischt sind Eichen, in Verdichtungsbereichen auch Ebereschen und Birken. In der artenarmen Krautschicht sind säureanzeigende Arten kennzeichnend, vor allem Arten der Drahtschmielen- und Adlerfarn-Gruppe. Bestände mit höherem Struktureichtum, dem Vorkommen von Altbäumen und Höhlenbäumen und eines lichtereren Unterwuchses treten nur kleinflächig auf.

Als charakteristische Arten, deren Populationsbestand an einen günstigen Erhaltungszustand des Lebensraumtyps gebunden ist, gelten über die im Standarddatenbogen genannten Arten hinaus die Waldvogelarten (vgl. C 3.6.5.4.3.2.3) und die "Leitarten" Wildkatze, Luchs und Rothirsch.

Weitere Lebensraumtypen ergänzen kleinflächig das Gebiet (vgl. C 3.6.5.4.3.2.1).

Ebenso wurden innerhalb des Wirkraums spezielle vogelkundliche Erfassungen durchgeführt.

3.6.5.4.5.2 Voraussichtlich betroffene Lebensräume und Arten im Wirkraum

Der größte Flächenanteil im Wirkraum ist dem bodensauereren, relativ artenarmen Hainsimsen-Buchenwald (LRT 9110) zuzuordnen. Als charakteristische Arten, deren Populationsbestand an einen günstigen Erhaltungszustand dieses Lebensraumtyps gebunden ist, gelten über die im Standard-Datenbogen genannten Arten hinaus die Waldvogelarten und die sog. "Leitarten" Wildkatze, Luchs und Rothirsch. Die wärmeliebende Wildkatze bevorzugt strukturrei-

che Laubholz- und Mischbestände in möglichst südlicher Exposition. Wichtige Lebensraumrequisiten sind großhöhlenreiche Altbäume, Dickungen sowie Waldwiesen für die Beutejagd. Die seit 1984 in mehreren Stufen ausgewilderten Wildkatzen wanderten bisher bevorzugt nach Norden ab. Nur in wenigen Fällen wurde nachweislich die Autobahn gequert. Im FFH-Gebiet ermöglichen das Haslochbachtal und das Rohrbuchtal bisher sichere Austauschbeziehungen für die Wildkatze zwischen den Lebensräumen nördlich und südlich der BAB A 3. Für die größte europäische Katze, den Luchs, liegen derzeit lediglich Einzelbeobachtungen aus dem an Bayern angrenzenden hessischen Teil des Spessarts vor. Bisher ist nicht geklärt, woher die Zuwanderungen kommen. Eine Vermehrung ist bisher nicht sicher nachgewiesen. Luchse sind - bis auf die Paarungszeit - Einzelgänger und benötigen aufgrund ihrer Ernährungsweise ein großes Revier von ca. 100 km² bis ca. 300 km² Größe, in dem sie keine gleichgeschlechtlichen Artgenossen dulden. Der Luchs geht in der Dämmerung auf Jagd nach Beutetieren wie Reh, Fuchs und Hase. Aufgrund der ausgedehnten Waldgebiete über die Grenzen der Bundesländer hinweg und der relativ großen unzerschnittenen und störungsarmen Bereiche im Spessart ist eine Wiederbesiedlung möglich. Das Bayerische Landesamt für Umwelt geht in seinem "Konzept für die Erhaltung und Wiederherstellung von überregional und bayernweit bedeutsamen Wildtierkorridoren an Bundesfernstraßen in Bayern" davon aus, dass der Spessart als Luchslebensraum anzusprechen ist und auch Querungen der BAB A 3 erfolgen bzw. künftig erfolgen werden. Dabei stellen die Brücken über das Haslochbachtal und das Rohrbuchtal bereits jetzt sichere Querungshilfen für den Luchs zwischen den Lebensräumen nördlich und südlich der Autobahn dar. Schließlich zählt der Spessart zu den ausgewiesenen Rotwildgebieten Bayerns. Bekannte Einstände liegen nördlich und südlich der Anschlussstelle Rohrbrunn. Die Tiere wandern jahreszeitlich bedingt nachts und queren die Autobahn an den bestehenden Talbrücken. Dies ist im Haslochbachtal und im Rohrbuchtal möglich, wodurch die Austauschbeziehungen zwischen den Lebensräumen nördlich und südlich der BAB A 3 gewährleistet sind. Allerdings besteht nach den Angaben im Arten- und Biotopschutzprogramm des Landkreises Miltenberg für die Population im Spessart - im Gegensatz zu einigen anderen Rotwildbeständen in Bayern - derzeit nicht die Gefahr der genetischen Verarmung, da in dem relativ großen Gebiet die Population selbst sehr groß ist (ca. 1.500 Tiere) und auch Austauschbeziehungen zu den benachbarten Rotwildgebieten bestehen. Durch den starken Verkehr mit über 50.000 Kfz/24 h ist mit der bestehenden BAB A 3 bereits eine hohe Trennwirkung verbunden. Man kann davon ausgehen, dass Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 10.000 Kfz/24 h eine nahezu vollständige Barriere für das Rotwild darstellen.

Des Weiteren findet sich im Wirkraum der Lebensraumtyp magere Flachland-Mähwiesen (LRT 6510). Im Offenlandbereich des Haseltals kommen Bereiche mit artenreichem Extensivgrünland vor, die diesem Lebensraumtyp zuzuordnen sind. Eine richtige Mähwiesennutzung im Wirkraum besteht jedoch nicht.

Die Flächen sind blütenreich und enthalten verschiedene Pflanzenarten. Letztlich haben sich die Ausbildungen der Tal-Fettwiesen und Fettweiden zu artenreichem Extensivgrünland entwickelt, da eine intensive Bewirtschaftung aufgrund der schlecht zu bewirtschaftenden Gelände- und Standortsituation aus Sicht der Landwirtschaft nicht ergiebig wäre. Bestände mit Großem Wiesenknopf, auf die der Dunkle und der Helle Wiesenknopf-Ameisenbläuling angewiesen sind, kommen im Wirkraum nicht vor.

Außerdem findet sich im Tal der Kleinaschaff der Lebensraumtyp Auwald mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (LRT 91EO). Dort kommen kleine Erlen- und Eschenwaldfragmente mit Ausdehnungen von bis zu 1.000 m² vor. Die Flächen gehen am Talrand meist in Mischwald über, entlang des Gewässers grenzen sie an Magere Flachland-Mähwiesen, die im offenen Talraum zu finden sind. Eine besondere Bedeutung für charakteristische Arten ist bei den Auwaldbeständen innerhalb des Wirkraums nicht gegeben.

Hinsichtlich der im Anhang II der FFH-RL aufgeführten Arten, die auch im Standard-Datenbogen für das FFH-Gebiet "Hochspessart" genannt sind, sind im Wirkraum die Bechsteinfledermaus und das Große Mausohr nachgewiesen, Vorkommen von Hirschkäfer und Eremit möglich.

Die Bechsteinfledermaus ist am engsten an den Lebensraum Wald angepasst und bevorzugt die insektenreichen und ausgedehnten Laub- und Mischwaldbereiche im Wirkraum. Die Buchenwälder mit mehr oder weniger hohem Eichenanteil nördlich und südlich der BAB A 3, aber auch die älteren Mischwaldbereiche, bieten adäquate Jagdgebiete und Quartiermöglichkeiten (Wochenstuben und Sommerquartiere für Einzeltiere). Quartiermöglichkeiten bestehen z.B. südlich der BAB A 3 auf Höhe von Bischbrunn. Im Winter sucht die Bechsteinfledermaus unterirdische Quartiere, z.B. ungestörte Keller oder Gewölbe, auf, die sich in der Regel außerhalb der Waldbestände bzw. in Siedlungsnähe finden.

Die älteren Buchenbestände im Wirkraum sind potenziell gut geeignete Jagdhabitate für das Große Mausohr. Die niedrige Bodenvegetation in diesen Beständen ermöglicht einen Jagdflug dicht über dem Boden. Auch die Randstrukturen entlang von Forstwegen zeichnen sich durch einen besonderen Insektenreichtum aus. Als Wochenstuben und Sommerquartiere (störungsarme Dachstühle) sind Siedlungsbereiche im Flusstal des Mains außerhalb des FFH-Gebietes bekannt. Die Entfernung zwischen Wochenstuben und Jagdgebieten können mehr als 10 km betragen, demnach sind funktionale Beziehungen zum bekannten Wochenstubenquartier im Widerlager der Mainbrücke bei Bettingen anzunehmen. Einzelne Mausohrmännchen nutzen das östliche Widerlager der Haseltalbrücke als Tagesquartier, möglicherweise auch als Winterquartier. Normalerweise sucht das Große Mausohr frostfreie unterirdische Quartiere auf, Baumhöhlen als potenzielle Winterquartiere für Einzeltiere spie-

len aufgrund der mikroklimatischen Mindestansprüche eine untergeordnete Rolle im Wirkraum. Im klimatisch begünstigten Maintal kommen winterschlafende Mausohren auch im Widerlager der Eisenbahnbrücke Bettingen vor (ca. 10 km südöstlich des Schutzgebietes).

Aufgrund vergleichbarer Untersuchungen im Guttenberger Wald bei Würzburg ist hinsichtlich der Trennwirkung der Autobahn anzunehmen, dass nur einzelne Bechsteinfledermäuse die Autobahn zur Jagd queren; für die überwiegende Mehrzahl der Tiere wirkt die Autobahn als Reviergrenze. Im Bereich der bestehenden Unterführungen konnten zehn Fledermausarten beim Durchflug nachgewiesen werden, dabei auch das Große Mausohr. Allgemein kann man davon ausgehen, dass Fledermäuse vorhandene Autobahnen auf ihrem Weg ins Jagdrevier häufig nicht direkt queren, sondern Umwege in Kauf nehmen, um strukturgebunden entlang der vertikalen Grünstrukturen zu fliegen. Autobahnüberführungen ohne Grünstrukturen, wie typische Straßenüberführungen, werden in der Regel dabei nicht genutzt. Unterführungen mit hinführenden Leitlinien bzw. Grünbrücken mit seitlichen Leiteinrichtungen werden dabei aber von Fledermäusen gerne zum Queren angenommen. Trassenabschnitte in Dammlage werden von Fledermäusen allerdings fast nie passiert.

Hinsichtlich der im Standard-Datenbogen genannten Arten nach Anhang I der V-RL ist auszuführen, dass ein Rufnachweis eines Raufußkauzes in relativ weiter Entfernung, nämlich nördlich von Rohrbrunn, sowie südlich der Kleinaschaff, außerhalb des Wirkraums gelegen, vorliegt. Eine Ausdehnung der Reviere bis in den gegenständlichen Wirkraum ist möglich. Im Wirkraum konnten jedoch der Sperlingskauz, der Schwarzspecht, der Mittelspecht, der Halsbandschnäpper, der Zwergschnäpper, der Grauspecht, der Wanderfalke und der Neuntöter nachgewiesen werden.

Der Schwarzspecht besiedelt die Waldbereiche im Wirkraum flächendeckend. Die Reviere erstrecken sich auch über die Autobahn hinweg. Höhlenkonzentrationen sind südlich der BAB A 3 z.B. auf der Höhe von Bischbrunn lokalisiert. Der Grauspecht dagegen bevorzugt eher lichte Altholzbereiche. Im Wirkraum liegt ein Revier im Bereich des Altholzbestandes nördlich der Rohrbuchbrücke und damit außerhalb des Wirkraums der plangegegenständlichen Maßnahme. Der Mittelspecht tritt mit mindestens zwei Brutpaaren in den älteren Buchen-Eichen-Beständen beiderseits der BAB A 3 auf. Zu den seltenen Arten im Wirkraum zählen der Sperlingskauz, der Halsbandschnäpper und der Zwergschnäpper. Der Sperlingskauz als Folgenutzer von Spechthöhlen wurde nördlich der BAB A 3 zwischen Weibersbrunn und der Anschlussstelle Rohrbrunn nachgewiesen. Nachweise des Halsbandschnäppers beschränken sich auf das südlich der BAB A 3 gelegene Untersuchungsgebiet westlich und östlich des Sendemastes. Für den Zwergschnäpper besteht ein einzelner Nachweis westlich der Anschlussstelle Rohrbrunn.

Des Weiteren kommt die Hohltaube als sonstige im Standard-Datenbogen genannte Art als charakteristische Art für den Lebensraumtyp Hainsimsen-Buchenwald im Wirkraum in Altholzbeständen mit Schwarzspechthöhlen vor.

Für den Wanderfalken bestehen schließlich regelmäßig Brutnachweise in Falkenkästen an der Rohrbuchbrücke und an der Haseltalbrücke. Ansitz- und Jagdmöglichkeiten innerhalb des Wirkraumes dieses Vogeljägers bestehen auf lichterem Waldflächen mit alten Eichen, z.B. entlang des Haslochbachtals. Die Erneuerung der Haseltalbrücke wird die Population des Wanderfalken nicht nachhaltig einschränken, wie schon im betreffenden Planfeststellungsbeschluss vom 29.05.2007, Nr. 32-4354.1-1/06, ausführlich gewürdigt und festgestellt wurde. Daran hat sich seitdem nichts geändert.

Halboffene Waldlichtungen mit Einzelbäumen und aufgelockertem Gehölzbestand bieten schließlich dem Neuntöter Brut- und Nahrungshabitat. Nordwestlich des Haslochbachtals sowie im Umfeld des Baumgartshofes, und damit außerhalb des Europäischen Vogelschutzgebietes, konnten Brutpaare nachgewiesen werden.

Die BAB A 3 zerschneidet den ehemals zusammenhängenden Waldlebensraum, den heute die Teilflächen 02, 03 und 04 des Europäischen Vogelschutzgebietes "Spessart" repräsentieren. Spechte, Eulen, Greifvögel und auch die Hohltaube zählen zu den hochfliegenden Vogelarten, die die Trasse problemlos im Überflug queren können, sodass Austauschbeziehungen zwischen den Teilflächen des Europäischen Vogelschutzgebietes bestehen. Darüber hinaus bieten die bestehenden hohen Talbrücken, wie z.B. die Haseltal- und Rohbruchbrücke, sichere Quermöglichkeiten. Kleinere Vogelarten meiden aufgrund fehlender Deckung den Überflug von breiten Straßen. Teilweise markieren derartige Barrieren gleichzeitig die Grenze ihres Brutreviers. Auch wenn keine Querungsversuche im Überflug beobachtet wurden, so erhöhen Mittelstreifen mit Gehölzbewuchs generell das Kollisionsrisiko für Kleinvögel, da die Tiere beim An- und Abflug in den Gefahrenbereich des Straßenverkehrs geraten können. Im Wirkraum kommen breite, bepflanzte Mittelstreifen im Bereich zwischen Bau-km 245+700 bis Bau-km 247+100 auf Höhe von Bischbrunn vor.

Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse im Sinne der Anhänge II, IV und V der FFH-RL sind im Standard-Datenbogen für das FFH-Gebiet nicht angegeben.

Die Straßenbegleitgehölze entlang der BAB A 3 sowie der außerhalb der Schutzgebiete liegende Wald entlang der Autobahn sind zwar erheblich vorbelastet, übernehmen aber die Funktion als Pufferzonen für die Teilflächen der Natura-2000-Gebiete. Die Breite der Störungszone entlang der Autobahn ist je nach Höhe der Damm- oder Einschnittslage auf beiden Straßenseiten unter-

schiedlich und kann insbesondere bei Vögeln zu einer stark reduzierten Brutdichte in der Nähe der Autobahn führen. An Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 50.000 Kfz/24 h ergibt sich für Waldvögel eine effektive Stördistanz über 50 m hinaus. Die Reduktion der Brutdichte im Bereich über 50 m hinaus variiert stark zwischen den betroffenen Arten. Für Waldvogelarten liegt der Schwellenwert für Straßenverkehrslärm, oberhalb dessen ein Einfluss auf die Besiedelung des Lebensraums nachgewiesen werden kann, durchschnittlich zwischen 42 dB(A) und 52 dB(A). Bei Säugetieren sind im Vergleich zu Vögeln bei regelmäßigem Lärm von gleichbleibender Intensität häufiger Gewöhnungseffekte zu beobachten. Rotwild wurde sogar schon in unmittelbarer Nähe der BAB A 3 beobachtet. Fledermäuse gewöhnen sich z.B. an dauerhafte Lärmpegel, sodass sie ihre Quartiere auch in unmittelbarer Nähe einer bestehenden Autobahn anlegen, solange sie die Autobahn nicht queren müssen. Auch besiedeln Mausohren in einem der größten Sommerquartiere in Nordbayern das in der Nähe liegende Widerlager der Autobahnbrücke bei Bettingen. Offensichtlich stört dabei die Fledermäuse bei der Wahl dieses Quartiers weder dauerhafter Lärm noch dauerhafte Erschütterung. Fledermauskundliche Untersuchungen zum Ausbau der BAB A 3 im Bereich des Gutenberg Waldes haben außerdem gezeigt, dass der Jagdschwerpunkt von Myotis-Fledermausarten auch in direkter Autobahnnähe liegen kann. Es ist dabei nicht auszuschließen, dass trotz des Verkehrs die Rand- und Linienstrukturen entlang der BAB A 3 bejagt werden.

Generell bieten strukturreiche und intensiv genutzte Offenlandbereiche außerhalb der Natura-2000-Gebiete für die in Randbereichen von Laubwäldern bzw. lichten Altholzbeständen brütenden Vogelarten potenzielle Nahrungshabitate. Extensives Grünland am Waldrand westlich von Bischbrunn ist mehr oder weniger strukturarm und daher als Nahrungshabitat für wertbestimmende Arten der Natura-2000-Gebiete nur bedingt geeignet. Südlich der BAB A 3 befindet sich lediglich außerhalb des plangegenständlichen Abschnittes im Umfeld des Baumgartshofes Offenland. Das Extensivgrünland mit einzelnen Gehölzen bildet dort eine für die Erhaltungsziele des Europäischen Vogelschutzgebietes bedeutsame Landschaftsstruktur mit Kartierungsnachweisen von Schwarzspecht und Neuntöter.

3.6.5.4.6

Beurteilung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Schutzgebiete

Die Erheblichkeit einer Beeinträchtigung ist das entscheidende Kriterium für die Zulassungsfähigkeit eines Vorhabens (§ 34 Abs. 2 BNatSchG). Ziel ist es, den günstigen Erhaltungszustand der Arten und Lebensräume der Anhänge I und II der FFH-RL bzw. der Vogelarten i.S.d. Anhangs I sowie der Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 der V-RL zu wahren (Art. 2 Abs. 2, Art. 7 FFH-RL). Die Bewertung der Erheblichkeit von Beeinträchtigungen ist somit am Kernbegriff der Stabilität des Erhaltungszustandes zu orientieren. Die Erheblichkeit ist

dann gegeben, wenn die Vorhabenswirkungen eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes einer Art oder eines Lebensraumes auslösen. Bleibt der Erhaltungszustand (einschließlich seiner Wiederherstellungsmöglichkeiten) hingegen stabil, so ist davon auszugehen, dass die Aussichten, ihn in Zukunft zu verbessern, nicht beeinträchtigt werden. Das zukünftige Entwicklungspotenzial der Erhaltungsziele bleibt somit gewahrt. Da in der FFH-Verträglichkeitsprüfung Beeinträchtigungen bewertet werden, besteht keine direkte Entsprechung zwischen dem ermittelten Ausmaß der Beeinträchtigung und der Bewertung des Erhaltungszustandes von Arten oder Lebensräumen im Standard-Datenbogen. Als Bewertungskriterien sind für Lebensräume im Sinne des Anhangs I der FFH-RL die Struktur des Lebensraumes (Beschreiben der Kriterien des Lebensraumes im Gebiet einschließlich Flächengröße, Ausprägungsvielfalt und charakteristischer Arten), die Funktionen (das Faktorengefüge, das zum langfristigen Fortbestand der beschriebenen Strukturen notwendig ist) und die Wiederherstellbarkeit der Lebensräume heranzuziehen. Für die Arten des Anhangs II der FFH-RL sind als Bewertungskriterien die Struktur des Bestandes (beschreibende Kriterien der Population einschließlich Größe und Entwicklungstrends), die Funktionen der Habitate des Bestandes (das Faktorengefüge, das zum langfristigen Fortbestand der Art im Gebiet notwendig ist) sowie die Wiederherstellbarkeit der Habitate der Arten heranzuziehen. Für die Bewertung von Beeinträchtigungen von Vogelarten des Anhangs I der V-RL sowie von Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 V-RL sind - analog zur Vorgehensweise für Arten des Anhangs II der FFH-RL - als Kriterien des günstigen Erhaltungszustands die Struktur des Bestands, die Funktion der Habitate, entsprechend der spezifischen ornithologisch relevanten Kriterien, und die Wiederherstellbarkeit der Lebensstätten der Vögel zugrunde zu legen.

Mit dem Vorliegen von erheblichen Beeinträchtigungen wird eine Schwelle markiert, deren Überschreitung zugleich mit der Unzulässigkeit eines Vorhabens einhergeht (§ 34 Abs. 2 BNatSchG). Diese Schwelle ist nicht standardisierbar. Ihr Erreichen ist stets abhängig von der im Einzelfall vorliegenden Art, Dauer, Reichweite und Intensität einer Wirkung in Überlagerung mit den spezifischen Empfindlichkeiten der gebietsbezogen festgelegten Erhaltungsziele und der für sie maßgeblichen Strukturen und Funktionen. Allgemeine Orientierungswerte für die Erheblichkeit von Beeinträchtigungen können beispielsweise für individuelle Parameter definiert werden, die mit ausreichender Konstanz unabhängig von einem bestimmten Standort ausgeprägt sind. Hierzu gehören z.B. die Mindestareale, bei deren Unterschreitung die Population einer Tierart nicht mehr überlebensfähig ist, die Mindestgröße eines Lebensraumes, unterhalb derer die Randeffekte so hoch sind, dass eine lebensraumtypische Ausprägung in einer Kernzone nicht mehr möglich ist, und die Höchstgrenzen der Lärmbelastung (vgl. Nr. 5.2.5.2 Leitfaden FFH-VP).

Ob ein Straßenbauvorhaben nach dem so konkretisierten Prüfungsmaßstab des § 34 Abs. 2 BNatSchG zu "erheblichen Beeinträchtigungen" führen kann,

ist danach vorrangig eine naturschutzfachliche Fragestellung, die anhand der Umstände des jeweiligen Einzelfalles beantwortet werden muss. Mit Blick auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets stellt insofern allein der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten ein geeignetes Bewertungskriterium dar (vgl. § 7 Abs. 1 Nr. 10 BNatSchG). Dabei ist zu fragen, ob sicher ist, dass ein günstiger Erhaltungszustand trotz der Durchführung des Vorhabens stabil bleiben wird. In der Ökosystemforschung bezeichnet "Stabilität" die Fähigkeit, nach einer Störung wieder zum ursprünglichen Gleichgewicht zurückzukehren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass einzelne Lebensräume und Arten in der Regel jeweils unterschiedliche Empfindlichkeiten, d.h. Reaktions- und Belastungsschwellen haben.

Beim günstigen Erhaltungszustand einer vom Erhaltungsziel des FFH-Gebiets umfassten Tier- oder Pflanzenart geht es um ihr Verbreitungsgebiet und ihre Populationsgröße; in beiden Bereichen soll langfristig gesehen eine Qualitätseinbuße vermieden werden. Stressfaktoren, die von einem Straßenbauvorhaben ausgehen, dürfen die artspezifische Populationsdynamik keinesfalls so weit stören, dass die Art nicht mehr "ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird" (vgl. Art. 1 Buchst. i FFH-RL). Die damit beschriebene Reaktions- und Belastungsschwelle kann unter Berücksichtigung der konkreten Gegebenheiten des Einzelfalles gewisse Einwirkungen zulassen. Diese berühren das Erhaltungsziel nicht nachteilig, wenn es etwa um den Schutz von Tierarten geht, die sich nachweisbar von den in Rede stehenden Stressfaktoren nicht stören lassen. Bei einer entsprechenden Standortdynamik der betroffenen Tierart führt nicht jeder Verlust eines lokalen Vorkommens oder Reviers zwangsläufig zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands. Selbst eine Rückentwicklung der Population mag nicht als Überschreitung der Reaktions- und Belastungsschwelle zu werten sein, solange sicher davon ausgegangen werden kann, dass dies eine kurzzeitige Episode bleiben wird. Soweit als weiteres Ziel genannt wird, dass das "natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird" (vgl. Art. 1 Buchst. i FFH-RL), ist auch nicht jeder Flächenverlust, den ein FFH-Gebiet infolge eines Straßenbauvorhabens erleidet, notwendig mit einer Abnahme des Verbreitungsgebietes gleichzusetzen, weil der Gebietsschutz insoweit ein dynamisches Konzept verfolgen dürfte. So ist es denkbar, dass die betroffene Art mit einer Standortdynamik ausgestattet ist, die es ihr unter den gegebenen Umständen gestattet, Flächenverluste selbst auszugleichen. Wenn auch der Erhaltung vorhandener Lebensräume regelmäßig Vorrang vor ihrer Verlagerung zukommt, kann in diesem Fall im Wege der Kompensation durch die Schaffung geeigneter Ausweichhabitats der günstige Erhaltungszustand der betroffenen Art gewährleistet werden (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05, NuR 2007, 336, Rd.Nrn. 43 und 45).

Eher noch größeren praktischen Schwierigkeiten begegnet es, die Reaktions- und Belastungsschwellen bei Lebensraumtypen zu ermitteln. Es handelt sich dabei um biogeographische Systeme, die durch vielfältige Vernetzung und entsprechend komplexe Wechselwirkungen gekennzeichnet sind. Trotz der daraus resultierenden Unsicherheiten werden aus der Definition des günstigen Erhaltungszustands (Art. 1 Buchst. e FFH-RL) derartige Reaktions- und Belastungsschwellen herzuleiten sein. Die dort aufgezählten Parameter, z.B. charakteristische Arten, für den Fortbestand notwendige Strukturelemente und spezifische Funktionen, sind der ökologischen Systemtheorie entnommen, die Lebensraumtypen in gewissen Grenzen ebenfalls eine Elastizität und Belastbarkeit zuschreibt. Wie eine Art kann auch ein natürlicher Lebensraum trotz einer vorübergehenden Störung zumindest dann stabil bleiben, wenn nach kurzer Frist eine Regeneration einsetzt. Zu beachten ist dabei, dass der Erhaltungszustand eines Lebensraums nur dann als günstig einzustufen ist, wenn zugleich der Erhaltungszustand der für ihn charakteristischen Arten nach Art. 1 Buchst. i FFH-RL günstig ist (vgl. Art. 1 Buchst. e FFH-RL). Wie in § 7 Abs. 1 Nrn. 9 und 10 BNatSchG zum Ausdruck kommt, sind die Lebensraumtypen somit auch als Lebensstätten und Lebensräume wild lebender Tiere und Pflanzen geschützt (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05, NuR 2007, 336, Rd.Nr. 48).

Die FFH-Gebiete werden anhand ihres signifikanten Beitrags zum günstigen Erhaltungszustand von Lebensraumtypen oder Arten der Anhänge I und II der FFH-RL, zur Kohärenz des Netzes "Natura-2000" und/oder zur biologischen Vielfalt in der betreffenden biogeographischen Region ausgewählt und abgegrenzt. Lebensräume des Anhangs I der FFH-RL, nach denen das Gebiet ausgewählt worden ist, sind dementsprechend immer für die Erhaltungsziele maßgebliche Bestandteile. Bei den Arten sind nicht sämtliche im Gebiet vorhandenen Arten zum Gegenstand der FFH-Verträglichkeitsprüfung zu machen, sondern nur die Arten nach Anhang II der FFH-RL, aufgrund derer das Gebiet ausgewählt wurde, sowie als Bestandteile der geschützten Lebensraumtypen, die darin vorkommenden charakteristischen Arten (vgl. Art. 1 Buchst. e FFH-RL). Lebensraumtypen und Arten, die im Standard-Datenbogen nicht genannt sind, können kein Erhaltungsziel des Gebietes darstellen (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05, NuR 2007, 337, Rd.Nr. 77).

Um in einer Gesamtbewertung für die einzelnen im Natura-2000-Gebiet vorkommenden und im Standard-Datenbogen genannten Lebensraumtypen und Arten letztlich eine "Erheblichkeit" oder "Nicht-Erheblichkeit" festzustellen, werden im Folgenden die Eingriffstatbestände detailliert betrachtet und zunächst jeweils einer sechsstufigen Skala bewertet (vgl. dazu näher Unterlage 19.1):

- Keine Beeinträchtigung
Das Vorhaben löst, auch in der Zukunft durch indirekt ausgelöste Prozesse, keine quantitativen und/oder qualitativen Veränderungen des Vorkommens einer Art des Anhangs II oder eines Lebensraums des Anhangs I der FFH-RL bzw. von Vogelarten des Anhangs I oder von Zugvogelarten gemäß Art. 4 Abs. 2 der V-RL aus. Alle relevanten Strukturen und Funktionen des Natura-2000-Gebietes, d.h. die für sie maßgeblichen Bestandteile, bleiben in vollem Umfang und voller Leistungsfähigkeit erhalten. Sofern sich die Art bzw. der Lebensraum im Schutzgebiet zurzeit in einem noch nicht günstigen Erhaltungszustand befindet, wird die notwendige zukünftige Verbesserung der aktuellen Situation nicht behindert.

- Geringer Beeinträchtigungsgrad
Das Vorhaben löst geringfügige quantitative Veränderungen des Vorkommens einer Art nach Anhang I bzw. eines Lebensraums nach Anhang II der FFH-RL bzw. von Vogelarten des Anhangs I oder von Zugvogelarten gemäß Art. 4 Abs. 2 der V-RL aus. Die Beeinträchtigung ist jedoch von sehr begrenzter Reichweite. Sie betrifft im Wesentlichen Eigenschaften der Struktur, während kein Einfluss auf die Ausprägung der Kriterien der Funktionen und der Wiederherstellungsmöglichkeiten erkennbar ist. Die punktuelle Betroffenheit eines Teilbereichs löst keinerlei negative Entwicklungen in anderen Teilen des Schutzgebietes aus. Damit sind die Voraussetzungen zur langfristigen Sicherung bzw. Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustandes des betroffenen Lebensraumes bzw. der betroffenen Art vollständig gewahrt. Darunter fallen neben geringfügigen Verlusten oder Störungen des Lebensraums bzw. des Habitats der Art, die keine irreversiblen Folgen auslösen, leichte Bestandsschwankungen einer Art des Anhangs II der FFH-RL bzw. von charakteristischen Arten des Lebensraums, die auch infolge natürlicher Prozesse auftreten können und die vom Bestand problemlos und in kurzer Zeit durch natürliche Regenerationsmechanismen ausgeglichen werden können sowie irreversible Folgen von sehr geringem Umfang, wie z.B. Flächenverluste von wenigen Quadratmetern. Als gering werden ferner extrem schwache Beeinträchtigungen bewertet, die zwar ohne aufwendige Untersuchungen unterhalb der Nachweisbarkeitsgrenze liegen, jedoch wahrscheinlich sind.

- Noch tolerierbarer Beeinträchtigungsgrad
Das Vorhaben löst geringfügige quantitative Veränderungen des Vorkommens einer Art bzw. eines Lebensraums im Sinne der Anhänge II bzw. I FFH-RL aus. Als noch tolerabel kann eine zeitweilige Beeinträchtigung eingestuft werden, die ohne unterstützende Maßnahmen aufgrund der eigenen Regenerationsfähigkeit des betroffenen Bestandes bzw. der betroffenen Lebensgemeinschaft vollständig reversibel ist. Wenn eine irreversible Beeinträchtigung verbleibt, darf sie allenfalls lokal wirksam sein. Das Entwicklungspotenzial der Art bzw. des Lebensraums im Natura-2000-Gebiet

wird außerhalb des im Verhältnis zum Gesamtgebiet kleinräumigen direkt betroffenen Bereiches nicht eingeschränkt.

- Hoher Beeinträchtigungsgrad
Mit einem hohen Beeinträchtigungsgrad wird die gebietspezifische Schwelle der Erheblichkeit überschritten. Diese Stufe kennzeichnet Beeinträchtigungen, die zwar räumlich und zeitlich begrenzt bleiben werden, jedoch aufgrund ihrer Intensität vor dem Hintergrund des betroffenen Natura-2000-Gebietes nicht tolerabel sind. Ferner fallen in diese Kategorie Beeinträchtigungen, die zunächst nur räumlich und zeitlich begrenzt auftreten, indirekt oder langfristig sich über die als lokal betroffenen Artbestände und Lebensraumvorkommen ausweiten können. Dabei werden auch Funktionen und Wiederherstellungsmöglichkeiten des Lebensraums bzw. der Lebensstätten der betroffenen Art partiell beeinträchtigt. Damit können dann irreversible Folgen für Vorkommen in anderen Teilen des Schutzgebiets nicht ausgeschlossen werden.

- Sehr hoher Beeinträchtigungsgrad
Der Eingriff führt zu einer substantiellen quantitativen und/oder qualitativen Beeinträchtigung von Strukturen, Funktionen und/oder Voraussetzungen zur Entwicklung, die zur Aufrechterhaltung bzw. Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustandes eines Lebensraums des Anhangs I oder einer Art des Anhangs II der FFH-RL bzw. von Vogelarten des Anhangs I oder von Zugvogelarten gemäß Art. 4 Abs. 2 der V-RL im Natura-2000-Gebiet notwendig sind. Die Beeinträchtigung löst qualitative Veränderungen aus, die eine Degradation des Lebensraums bzw. des Habitats der Art einleiten können.

- Extrem hoher Beeinträchtigungsgrad
Eine extrem hohe Beeinträchtigung führt unmittelbar oder mittel- bis langfristig zu einem nahezu vollständigen Verlust der betroffenen Arten und Lebensräume im betroffenen Natura-2000-Gebiet. Darunter fällt auch, wenn Prozesse eingeleitet werden, die den langfristigen Fortbestand eines Lebensraumes im Natura-2000-Gebiet gefährden. Ebenso fallen auch Veränderungen darunter, die die Wiederherstellungsmöglichkeiten für den betroffenen Lebensraum irreversibel einschränken. Der Bestand einer Art wird bei einem extrem hohen Beeinträchtigungsgrad vollständig vernichtet oder geht so drastisch zurück, dass die Mindestgröße für eine langfristige Überlebensfähigkeit des Bestandes unterschritten wird. Schließlich fallen auch Eingriffe darunter, die mobile Tierarten aus dem Schutzgebiet irreversibel vergrämen, sodass das Gebiet für sie seine Bedeutung verliert.

3.6.5.4.6.1 Beeinträchtigungen von Lebensräumen des Anhangs I der FFH-RL

Bei der Betrachtung der Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes in Bezug auf die Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL werden nicht nur die im Wirkraum vorkommenden Lebensraumtypen betrachtet, aufgrund derer die Meldung als FFH-Gebiet erfolgt ist, sondern auch die vorkommenden und für diese Lebensraumtypen charakteristischen Arten (soweit es sich nicht um Arten nach Anhang II der FFH-RL handelt). Die vorkommenden charakteristischen Arten gelten dabei als Indikatoren für den Erhaltungszustand der jeweiligen Lebensraumtypen, infolgedessen die Erhaltungsziele der jeweiligen Lebensraumtypen auch die Erhaltung dieser Arten beinhalten.

Im Wirkraum kommen als Lebensraumtypen Hainsimsen-Buchenwald (LRT 9110) und magere Flachland-Mähwiesen (LRT 6510) vor. Da spezifische Erhaltungsziele nicht definiert sind, gilt hier, dass ein günstiger Erhaltungszustand der natürlichen Lebensräume und wild lebenden Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse zu bewahren oder wiederherzustellen sind.

Dabei wird der Erhaltungszustand eines natürlichen Lebensraumes als "günstig" erachtet, wenn sein natürliches Verbreitungsgebiet sowie die Flächen, die er in diesem Gebiet einnimmt, beständig sind oder sich ausdehnen und die für seinen langfristigen Fortbestand notwendige Struktur und spezifischen Funktionen bestehen und in absehbarer Zukunft wahrscheinlich weiter bestehen werden und schließlich der Erhaltungszustand der für ihn charakteristischen Art günstig ist (vgl. Art. 1 FFH-RL).

Für die gegenständliche Erweiterung der Tank- und Rastanlage selbst muss kein Wald gerodet werden. Allerdings gehen randlich zur St 2312 hin weitere Gehölzflächen verloren, die eine gewisse abschirmende Wirkung zu den südlich liegenden Schutzgebieten haben. Zur Vermeidung von potenziellen mittelbaren Beeinträchtigungen durch Lärm und/oder optische Effekte der angrenzenden Schutzgebiete werden entlang der südlichen Randbereiche der Erweiterungsflächen Irritationsschutzwände errichtet. Die Schutzgebietsgrenzen verlaufen in beiden Teilen in einem Abstand von mindestens 40 m zur bestehenden Autobahn, sodass das Ausbavorhaben weitgehend noch einen deutlichen Abstand zum FFH-Gebiet wahrte. Allerdings werden durch die mit dem sechsstreifigen Ausbau verbundenen Änderungen bei den Anschlussstellen, im plangegenständlichen Abschnitt bei der Anschlussstelle Rohrbrunn, und in der Linienführung, insbesondere zwischen der Tank- und Rastanlage Spessart und der Rohrbuchbrücke, zusammen mit der gegenständlichen Erweiterung ca. 57 ha Straßenbegleitgehölz und daran anschließende Waldflächen in Anspruch genommen. Der Großteil dieser Inanspruchnahme (ca. 46 ha) betrifft die autobahnparallelen Bereiche außerhalb des FFH-Gebietes, die durch diese Rاندlage zur bestehenden hochfrequentierten Autobahn ent-

sprechend vorbelastet sind und im Hinblick auf die charakteristischen Arten mit hoher Wahrscheinlichkeit keine besonderen Lebensraumfunktionen aufweisen.

Der in Relation zum Gesamtanteil dieses Lebensraumtyps im FFH-Gebiet betrachtete reine Flächenverlust von ca. 11 ha Wald im FFH-Gebiet führt insgesamt zu einem noch tolerierbaren Beeinträchtigungsgrad, da die Beeinträchtigung allenfalls lokal wirksam ist und das Entwicklungspotenzial des Lebensraumtyps und der charakteristischen Arten im FFH-Gebiet insgesamt nicht eingeschränkt wird. Anlagebedingt wird abschnittsweise auch die bestehende Autobahnbegleitpflanzung in Anspruch genommen. Bis eine neue Bepflanzung wieder die ihr zugedachte Pufferfunktion voll erfüllen kann, werden die Schadstoff- und insbesondere die Lichtimmissionen abschnittsweise über einen gewissen Zeitraum intensiver in den Waldlebensraum hineinwirken. Eine populationsgefährdende Situation für die charakteristischen Arten dieses Lebensraumtyps ist jedoch dadurch nicht erkennbar. Mit dem "Zuwachsen" der neuen Begleitpflanzung nehmen die entsprechenden Beeinträchtigungen auch wieder kontinuierlich ab. Der Beeinträchtigungsgrad ist gering, da aufgrund der geringfügigen Verluste oder Störungen des Lebensraums keine irreversiblen Folgen ausgelöst werden. Mit dem Ausbauvorhaben erfolgt eine Zunahme der versiegelten Fläche und in der Folge der Zunahme der Fahrbahnwassermenge. Die Neuorganisation der Entwässerung sieht eine flächendeckende Sammlung und Ableitung des Fahrbahnwassers in Absetz- und Rückhaltebecken vor, womit Schmutzstoffe im Fahrbahnwasser zurückgehalten und die Vorfluter nur in verträglichem Maße mit den Abflussmengen beaufschlagt werden. In der Folge kommt es zu einer Entlastung der Waldflächen, da entsprechende Einrichtungen bisher weitestgehend fehlen und das Fahrbahnwasser über weite Teile kontrolliert über die Böschungen in den Wald abfließt. Insbesondere wird künftig auch das Risiko von sog. "Ölunfällen" erheblich reduziert. Die geringfügige Mehrversiegelung von 1,405 ha netto durch das verfahrensgenständliche Erweiterungsvorhaben bringt unter Berücksichtigung der eben beschriebenen Verbesserung der gesamten Entwässerungssituation keine Mehrbeeinträchtigungen mit sich. Die mit dem Bau der Beckenanlagen einhergehende Flächeninanspruchnahme von Wald außerhalb der FFH-Gebiete stellt für das eigentliche FFH-Gebiet lediglich einen geringen Beeinträchtigungsgrad dar.

Mit dem sechsstreifigen Ausbau und der Zunahme des Verkehrs wird die Trennwirkung der Autobahn für die charakteristischen Arten des Lebensraumtyps Hainsimsen-Buchenwald verstärkt. Zwar ist erkennbar, dass z.B. das Großwild sich an die bereits bestehende „Barriere Autobahn“ angepasst hat. Andererseits kommt es immer wieder zu Individuenverlusten durch Wildunfälle als unmittelbare Folge der Trennwirkung, die sich über den gesamten Autobahnabschnitt durch den Spessart verteilen. Schon aus Verkehrssicherheitsgründen ist deshalb ein durchgehender Wildschutzzaun künftig sinnvoll.

In der Folge wird jedoch auch die Trennwirkung durch die Gesamtanlage Autobahn mit Wildschutzzaun "effektiver". Durch die gegenständliche Erweiterung der Tank- und Rastanlage erfolgt - insbesondere mit Blick auf die Wirkung des Wildschutzzauns - keine Verstärkung der Trennwirkung. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im westlich angrenzenden Planfeststellungsabschnitt der mit der dort vorgesehenen Linienverbesserung einhergehende Neubau einer Talbrücke und im plangegegenständlichen Abschnitt bzw. unmittelbar daran anschließend mit der Beibehaltung der bestehenden Rohrbuch- und Haseltalbrücke Querungsmöglichkeiten bestehen. Dazwischen fehlt jedoch eine vergleichbare Querungsmöglichkeit. Dabei ist zu berücksichtigen, dass überregionale naturschutzfachliche Planungen dem Spessart bundesweite Bedeutung als Lebensraum und auch als Lebensraumkorridor zusprechen. Im bundesweit entworfenen Netz der "Lebensraumkorridore" wird die Bedeutung der Kohärenz für das FFH-Gebiet "Hochspessart" unterstrichen. Demnach kreuzt ein von Norden nach Süden gerichteter Hauptwanderkorridor die diagonal durch den Spessart laufende Autobahn. Da Funktionen und Lebensstätten der charakteristischen Arten partiell beeinträchtigt werden, können damit zwischen der neuen Talbrücke im westlich angrenzenden Planfeststellungsabschnitt und den Talbrücken im plangegegenständlichen Abschnitt bzw. am östlichen Ende des Abschnittes irreversible Folgen nicht ausgeschlossen werden, so dass in diesem Bereich ein hoher Beeinträchtigungsgrad für die charakteristischen Arten angenommen werden muss.

Trotz Zunahme der Verkehrsmenge wird aufgrund der Verwendung eines lärmindernden Fahrbahnbelages die Lärmbelastung nach den vorliegenden Berechnungen insgesamt reduziert. Für Waldvogelarten liegt der Schwellenwert für Verkehrslärm, oberhalb dessen ein Einfluss auf die Besiedelung des Lebensraums nachgewiesen werden kann, durchschnittlich zwischen 42 dB(A) und 52 dB(A). Lärmberechnungen des Vorhabensträgers hinsichtlich der 52 dB(A)-Isophone haben ergeben, dass bei einem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 trotz der zu erwartenden Verkehrszunahme aufgrund eines lärmindernden Fahrbahnbelages die Lärmbelastung für die Umgebung sogar reduziert wird. Die 52 dB(A)-Isophone rückt näher an die Autobahn heran. Eine weitere - wenn auch lokal sehr begrenzte - Verbesserung bringen die durch die verfahrensgegenständlichen Lärmschutzwände im Bereich der Lkw-Stellplätze verursachten Pegelminderungen mittelbar auch für die in den angrenzenden Schutzgebieten lebenden Vogelarten mit sich. Des Weiteren kann ebenfalls nicht von einer wesentlichen Verstärkung der Einträge von Luftschadstoffen und Staub ausgegangen werden. Die Luft- und Schadstoffeinträge bleiben auch nach der durch die Verbreiterung der BAB A 3 bedingten Ausdehnung des Korridors der mittelbaren Beeinträchtigungen weitestgehend außerhalb der Schutzgebietsgrenzen. Die vorhandene Pufferzone von Straßenbegleitgehölz und Wald außerhalb der Schutzgebietsgrenzen fängt die Schadstoffe weiterhin ab. Auch daraus resultiert ein insgesamt geringer Beeinträchtigungsgrad in dieser Hinsicht. Baubedingt stehen in Waldflächen in

der Regel keine Flächen für vorübergehende Inanspruchnahmen zur Verfügung. Die Benutzung von Waldwegen für Baustellenfahrzeuge bedingt einen vorübergehenden geringen Beeinträchtigungsgrad durch Lärm, Erschütterungen und sonstige Immissionsbelastungen für die charakteristischen Arten dieses Lebensraumtyps.

Wertvolle bzw. typische Ausprägungen des Lebensraumtyps magere Flachlandmähwiesen (LRT 6510) mit Lebensraumfunktion für die charakteristischen Arten sind im Wirkraum nicht vorhanden. Flachlandmähwiesen werden vom eigentlichen sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 nicht überbaut. Aufgrund der Neuorganisation der Entwässerung kommt jedoch ein Absetz- und Regenrückhaltebecken im Haslochbachtal zu liegen. Dabei kommt es infolge des Verlustes von ca. 490 m² brachliegender Mähwiesen durch Überbauung zu einem insgesamt nur geringen Beeinträchtigungsgrad des Lebensraumtyps. Entsprechende Ausführungen dazu finden sich schon im Planfeststellungsbeschluss für die Erneuerung der Haseltalbrücke vom 29.05.2007, Az. 32-4354.1-1/06. Von einer wesentlichen Verstärkung der Einträge von Luftschadstoffen und Staub kann ebenfalls nicht ausgegangen werden. Im Haslochbachtal breiten sich die verkehrsbedingten Luftschadstoffe durch die Autobahnbrücke in eine Höhe von bis zu 70 m diffus und windbeeinflusst aus. Zur Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen im Haslochbachtal werden die Wiesenflächen außerhalb der vorübergehenden Inanspruchnahme durch Biotopschutzzäune geschützt (vgl. dazu auch Planfeststellungsbeschluss für die Erneuerung der Haseltalbrücke vom 29.05.2007, Az. 32-4354.1-1/06). Ähnlich verfahren wurde auch im Planfeststellungsverfahren für den hier betroffenen Abschnitt westlich Anschlussstelle Rohrbrunn bis Haseltalbrücke (Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008, Az. 32-4354.1-3/07). Weitere baubedingte Beeinträchtigungen der Flachlandmähwiesen sind nur vorübergehend und daher als geringer Beeinträchtigungsgrad einzustufen.

Da im Wirkraum des verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsabschnittes der Lebensraumtyp Auwald mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (LRT 91E0) nicht vorkommt, sondern erst im Bereich der Kleinaschaff, wird an dieser Stelle auf die Unterlage 19.3.1 (Ziffer 5.2.3) sowie auf Ziffer 3.7.5.3.5.1 des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.10.2009 (Nr. 32-4354.1-1/08) Bezug genommen, wonach sich für diesen Lebensraumtyp im Wirkungsbereich des Ausbaus ein noch tolerierbarer Beeinträchtigungsgrad ergibt.

3.6.5.4.6.2 Beeinträchtigungen von Arten des Anhangs II der FFH-RL

Die zwei im Wirkraum vorkommenden Waldfledermausarten Bechsteinfledermaus und Großes Mausohr werden im Folgenden zusammen betrachtet, da sie auf die relevanten Wirkprozesse in gleicher Weise reagieren.

Der Erhaltungszustand der beiden Waldfledermausarten ist von der Gesamtausdehnung des Waldlebensraumes, von der Ausprägungsvielfalt, von der relevanten Ungestörtheit der Wälder innerhalb der Teilflächen des FFH-Gebietes und von der Vernetzungssituation innerhalb der Teilflächen abhängig und somit unmittelbar an den Erhalt des Wald-Lebensraumtyps gebunden.

Hinsichtlich der anlagebedingten Auswirkungen ist auszuführen, dass die Schutzgebietsgrenzen durchwegs in einem Abstand von 40 m zur bestehenden Autobahn verlaufen. Durch die mit dem Ausbau verbundenen Änderungen der Linienführung, insbesondere zwischen der Tank- und Rastanlage Spessart und der Rohrbuchbrücke sowie bei den Anschlussstellen Rohrbrunn und - im westlich angrenzenden Abschnitt - bei der Anschlussstelle Weibersbrunn werden zusammen ca. 57 ha Waldfläche inklusive Straßenbegleitgehölz in Anspruch genommen. Der Großteil dieser Inanspruchnahme von Wald- bzw. Autobahnbegleitgehölzen (ca. 46 ha) betrifft die autobahnparallelen Bereiche außerhalb des FFH-Gebietes, die durch diese Randlage zur bestehenden bereits jetzt hochfrequentierten Autobahn entsprechend vorbelastet sind und im Hinblick auf die charakteristischen Arten, also damit auch im Hinblick auf die Bechsteinfledermaus und das Große Mausohr, mit hoher Wahrscheinlichkeit keine besondere Lebensraumfunktion aufweisen. Der in Relation zur Gesamtgröße des FFH-Gebietes betrachtete reine Flächenverlust von Waldlebensraum von ca. 11 ha, auch bedingt durch Maßnahmen im plangegegenständlichen Abschnitt, wird insgesamt als noch tolerierbarer Beeinträchtigungsgrad angesehen, da die Auswirkungen allenfalls lokal wirksam sind und der Erhaltungszustand für die Fledermausarten im FFH-Gebiet insgesamt nicht eingeschränkt ist. Auffällige Höhlenbäume, die im Umfeld der Autobahn kartiert wurden, sind durch das Ausbauvorhaben nicht direkt betroffen. Im Rahmen von Rodungsmaßnahmen werden dennoch Bäume, die potenzielle Quartiere für Fledermäuse darstellen, im Oktober abschnittsweise abgetragen, um eine Verletzung oder Tötung von Fledermäusen zu vermeiden (vgl. Unterlage 19.1, Anhang saP, Kapitel 3.1).

Bauzeitlich wird abschnittsweise auch die bestehende Begleitpflanzung in Anspruch genommen. Bis die neue Bepflanzung die ihr zuge dachte Funktion als Pufferzone voll erfüllt, werden die Schadstoff- und insbesondere die Lichtimmissionen abschnittsweise über einen gewissen Zeitraum intensiver in den Waldlebensraum hineinwirken. Eine populationsgefährdende Situation für die Bechsteinfledermaus und das Große Mausohr ist jedoch nicht erkennbar. Mit dem "Zuwachsen" der neuen Begleitpflanzung nehmen die entsprechenden Beeinträchtigungen auch wieder kontinuierlich ab. Der Beeinträchtigungsgrad ist somit als gering einzustufen. Erhöht wird jedoch die Barrierewirkung der BAB A 3 durch den sechsstreifigen Ausbau und die damit verbundene Zunahme des Verkehrs. Eine Beeinträchtigung hinsichtlich Sicherung bzw. Wiederherstellung des genetischen Austausches ist jedoch nicht erkennbar, da für die Fledermäuse ein Überfliegen auch beim sechsstreifigen Querschnitt

grundsätzlich möglich bleibt. Auch die Möglichkeiten der Querung durch die Waldwegunterführungen und die Talbrücken, z.B. Rohrbuchbrücke und Haseltalbrücke, bleiben in vollem Umfang erhalten, sodass hier von einem geringen Beeinträchtigungsgrad durch die Erhöhung der Barrierewirkung ausgegangen wird. Trotz Zunahme der Verkehrsmenge wird aufgrund eines lärm-mindernden Fahrbahnbelages die Lärmbelastung nach der Berechnung des Vorhabensträgers insgesamt eher reduziert. Damit ergibt sich für relativ autobahnahe Fledermauslebensräume eine gewisse Entlastungswirkung, sofern Fledermäuse überhaupt empfindlich auf Verkehrslärm reagieren. Auch kann durch im Rahmen der Erweiterung der Tank- und Rastanlage vorgesehene Lärmschutzwände eine weitere lokal begrenzte Entlastung angenommen werden. Von einer wesentlichen Verstärkung der Einträge von Luftschadstoffen und Staub wird nicht ausgegangen. Die Luft- und Schadstoffeinträge bleiben auch nach anlagebedingter Verschiebung des Korridors der mittelbaren Beeinträchtigungen weitestgehend außerhalb der Schutzzone. Die Pufferzone mit dem Straßenbegleitgehölz und Wald außerhalb der Schutzgebietsgrenzen bzw. im plangegegenständlichen Abschnitt, teilweise auch darin, senkt die Schadstoffe auch weiterhin ab. Daraus resultiert ein geringer Beeinträchtigungsgrad in dieser Hinsicht. Bedingt durch die ausgewiesenen Natura-2000-Gebiete stehen in Waldbereichen in der Regel keine Flächen für vorübergehende Inanspruchnahme während der Bauphase zur Verfügung. Die Benutzung von Waldwegen für Baustellenfahrzeuge bedingt eine vorübergehende Beeinträchtigung für die Waldfledermausarten. Bauzeitlicher Lärm, Erschütterungen und sonstige Immissionsbelastungen werden durch den laufenden Verkehrsbetrieb allerdings schon jetzt überdeckt. Der Beeinträchtigungsgrad ist eher als gering einzustufen.

Auch die beiden im Wirkraum vorkommenden Käferarten im Sinne des Anhangs II der FFH-RL, Hirschkäfer und Eremit, werden im Folgenden gemeinsam betrachtet, da sie auf die relevanten Wirkprozesse in gleicher Weise reagieren. Durch die bereits oben angesprochene Inanspruchnahme von Waldflächen, die größtenteils - bezogen auf die Gesamtstrecke des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 durch den Spessart - außerhalb der ausgewiesenen Teilflächen des FFH-Gebietes liegen, sind Beeinträchtigungen nur zu einem geringen Grad zu erwarten, da Flächen mit geeigneten Alteichen als zu erhaltende Strukturelemente nicht betroffen sind. Bei den für den sechsstreifigen Ausbau in Anspruch zu nehmenden Waldflächen handelt es sich schon jetzt um aufgrund ihrer Randlage zur hochfrequentierten Autobahn um entsprechend vorbelastete Waldbereiche, die im Hinblick auf die beiden Käferarten mit hoher Wahrscheinlichkeit keine besondere Lebensraumfunktion aufweisen. Daher wird das Entwicklungspotenzial des Lebensraumes für die beiden Käferarten durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 - sowohl im Hinblick auf den gesamten Spessart als auch im Hinblick auf den verfahrensgenständlichen Abschnitt einschließlich des vorliegenden Erweiterungsvorhabens - nicht eingeschränkt. Anlagebedingt wird abschnittsweise auch die be-

stehende Autobahnbegleitpflanzung in Anspruch genommen. Die Auswirkungen entsprechen hier ebenfalls denen, die bereits in Bezug auf die beiden Fledermausarten geschildert wurden. Da aufgrund der geringfügigen Verluste oder Störungen des Lebensraums keine irreversiblen Folgen ausgelöst werden, ist die Beeinträchtigung auch in diesem Fall als gering anzusehen. Mit dem Ausbauprojekt und der damit verbundenen Zunahme des Verkehrs auf der BAB A 3 wird jedoch die Barrierewirkung der Autobahn für die beiden Käferarten potenziell verstärkt. Der Beeinträchtigungsgrad ist jedoch noch tolerierbar, da die Auswirkungen nur lokal wirksam sind. Das Entwicklungspotenzial der Arten bzw. des Lebensraums im Schutzgebiet wird außerhalb des im Verhältnis zum Gesamtgebiet kleinräumigen direkt betroffenen Bereiches nicht eingeschränkt. Ebenso kann von einer wesentlichen Verstärkung der Einträge von Luftschadstoffen und Staub nicht ausgegangen werden. Die Luft- und Schadstoffeinträge bleiben auch nach anlagebedingter Verschiebung des mittelbaren Beeinträchtigungskorridors weitestgehend außerhalb der ausgewiesenen Teilflächen des FFH-Gebietes. Die vorhandene Pufferzone mit Straßenbegleitgehölz und Wald außerhalb der Schutzgebietsgrenzen wird die Schadstoffe auch weiterhin abfangen. Auch daher ist durch den sechsstreifigen Ausbau in dieser Hinsicht ein geringer Beeinträchtigungsgrad zu erwarten. Die baubedingte Benutzung von Waldwegen von Baustellenfahrzeugen hat eine vorübergehende lokale Beeinträchtigung zur Folge. Bauzeitiger Lärm, Erschütterungen und sonstige Immissionsbelastungen werden durch den laufenden Verkehrsbetrieb jedoch überdeckt, sodass es zu keinen erheblichen Neubelastungen kommt, der Beeinträchtigungsgrad ist daher auch insoweit als gering einzustufen.

3.6.5.4.6.3 Beeinträchtigungen von Arten des Anhangs I der V-RL

Im Folgenden werden die Waldvogelarten Raufußkauz, Sperlingskauz, Schwarz-, Grau- und Mittelspecht, Halsbandschnäpper und Zwergschnäpper zusammen betrachtet, da sie auf die relevanten Wirkprozesse in gleicher Weise reagieren.

Der Erhaltungszustand der Populationen dieser Waldvogelarten ist jeweils von der Gesamtausdehnung des Waldlebensraumes, von der Ausprägungsvielfalt, insbesondere vom Altholzvorkommen zum Bau von Baumhöhlen bzw. von der Folgenutzung gebauter Baumhöhlen, von der relativen Ungestörtheit der Wälder innerhalb der Teilflächen des Europäischen Vogelschutzgebietes und von der Vernetzungssituation innerhalb des Europäischen Vogelschutzgebietes abhängig und somit an einen günstigen Erhaltungszustand des Waldlebensraumes gebunden.

Die anlagebedingten Auswirkungen auf die Waldvogelarten entsprechen denen, die bereits im Zusammenhang mit den Fledermausarten unter C 3.6.5.4.6.2 genannt wurden. Der in Relation zum Gesamtgebiet von

28.393 ha des Europäischen Vogelschutzgebietes betrachtete reine Flächenverlust von 11 ha durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im gesamten Spessart wird daher insgesamt als noch tolerierbarer Beeinträchtigungsgrad angesehen, da die Auswirkungen allenfalls lokal wirksam sind und der Erhaltungszustand der Waldvogelarten im Europäischen Vogelschutzgebiet insgesamt nicht eingeschränkt wird. Auffällige Altholzbäume/Höhlenbäume, die zwar auch in relativer Nähe zur Autobahn kartiert worden sind, sind durch das Ausbauvorhaben nicht unmittelbar betroffen (vgl. dazu auch Unterlage 19.1, Anhang saP, Kap. 3.1). Hinsichtlich der betriebsbedingten Auswirkungen ist anzuführen, dass mit dem Ausbauvorhaben und der Zunahme des Verkehrs sich auch die Barrierewirkung der Autobahn für die Vogelarten erhöht. Eine Beeinträchtigung hinsichtlich Sicherung bzw. Wiederherstellung des genetischen Austausches ist jedoch nicht erkennbar, da für die betreffenden Vogelarten ein Überfliegen der BAB A 3 auch nach ihrem sechsstreifigen Ausbau grundsätzlich möglich bleibt, sodass von einem geringen Beeinträchtigungsgrad durch die Erhöhung der Barrierewirkung ausgegangen werden kann. Trotz der Zunahme der Verkehrsmenge wird aufgrund eines lärmindernden Fahrbahnbelags die Lärmbelastung eher reduziert. Für Waldvogelarten liegt der Schwellenwert für Straßenverkehrslärm, oberhalb dessen ein Einfluss auf die Besiedelung des Lebensraumes nachgewiesen werden kann, durchschnittlich zwischen 42 dB(A) und 52 dB(A). Lärmberechnungen des Vorhabensträgers für die 52-dB(A)-Isophone haben ergeben, dass bei einem Ausbau der BAB A 3 trotz der damit verbundenen Verkehrszunahme aufgrund eines lärmindernden Fahrbahnbelages die tatsächliche Immissionsbelastung reduziert wird, da die 52-dB(A)-Isophone näher an die Autobahn heranrückt. Auch hier ist die - wenn auch räumlich sehr begrenzte - Lärminderung durch die mittelbaren Auswirkungen der im gegenständlichen Vorhaben vorgesehenen Lärmschutzwände im Bereich der Lkw-Stellplätze zu erwähnen. Von einer wesentlichen Verstärkung der Einträge von Luftschadstoffen und Staub ist nicht auszugehen. Auf die entsprechenden Ausführungen bei den Fledermäusen unter C 3.6.5.4.6.2 wird Bezug genommen. Darüber hinaus ist anzumerken, dass durch die bereichsweise asymmetrische Verschiebung der Trassen auch Entlastungen innerhalb der Pufferzone auftreten. Daraus resultiert ein insgesamt in dieser Hinsicht geringer Beeinträchtigungsgrad. Baubedingt stehen in den ausgewiesenen Teilflächen des Europäischen Vogelschutzgebietes keine Flächen für vorübergehende Inanspruchnahme zur Verfügung. Die Benutzung von Waldwegen für Baustellenfahrzeuge bedingt allerdings eine vorübergehende lokale Beeinträchtigung durch bauzeitlichen Lärm, Erschütterungen und sonstige Immissionsbelastungen, die jedoch durch den laufenden Verkehrsbetrieb auf der BAB A 3 überdeckt werden. Es kommt daher zu keinen erheblichen Neubelastungen. Der Beeinträchtigungsgrad ist daher in dieser Hinsicht als gering einzustufen.

Der Erhaltungszustand der Population des Neuntöters ist vom Vorkommen strukturreicher Lichtungen innerhalb der Teilflächen des Europäischen Vogel-

schutzgebietes und vom Erhalt der Vernetzungssituation der geeigneten Habitate abhängig. Von dem Ausbauvorhaben werden die ausgedehnten Lichtungen bzw. Kahlschläge als Lebensräume des Neuntöters nicht direkt betroffen. Der Beeinträchtigungsgrad ist in dieser Hinsicht als gering einzustufen. Mit dem Ausbauvorhaben und der Zunahme des Verkehrs auf der Autobahn wird jedoch auch deren Barrierewirkung erhöht. Eine Beeinträchtigung hinsichtlich Sicherung bzw. Wiederherstellung des genetischen Austausches ist jedoch nicht erkennbar, da für den Neuntöter ein Überfliegen auch nach dem sechsstreifigen Ausbau grundsätzlich möglich bleibt, sodass von einem geringen Beeinträchtigungsgrad trotz der Erhöhung der Barrierewirkung ausgegangen werden kann. Trotz Zunahme der Verkehrsmenge wird aufgrund eines lärmindernden Fahrbahnbelages die Lärmbelastung eher reduziert. Auf obige Ausführungen wird Bezug genommen. Damit ergibt sich für die relativ autobahnnahe Vogellebensräume sogar eine gewisse Entlastungswirkung. Auch kann von einer wesentlichen Verstärkung der Einträge von Luftschadstoffen und Staub nicht ausgegangen werden. Die Luft- und Schadstoffeinträge bleiben auch nach der Verschiebung des mittelbaren Beeinträchtigungskorridors durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 weitestgehend außerhalb der Teilflächen des Europäischen Vogelschutzgebietes. Die weiterhin bestehenden Pufferzonen mit Straßenbegleitgehölz und Wald werden die Schadstoffe auch künftig abfangen. Daraus resultiert ein insgesamt geringer Beeinträchtigungsgrad. Baubedingt stehen in Waldflächen in der Regel keine Flächen für vorübergehende Inanspruchnahme zur Verfügung. Dies gilt auch im Hinblick auf die dort vorhandenen Lichtungen bzw. Kahlschläge. Die Benutzung vorhandener Feld- und Waldwege durch Baustellenfahrzeuge bedingt jedoch eine vorübergehende Beeinträchtigung für den Neuntöter. Bauzeitlicher Lärm, Erschütterungen und sonstige Immissionsbelastungen werden durch den laufenden Verkehrsbetrieb jedoch überdeckt. Auch hier ist der Beeinträchtigungsgrad daher als gering einzustufen.

Eine gewisse Sonderrolle innerhalb der Verträglichkeitsprüfung nimmt der Wanderfalke ein, der im Europäischen Vogelschutzgebiet nach dem Standard-Datenbogen als "Nahrungsgast" angegeben ist und in Nistkästen in der Rohrbuchbrücke und in der Haseltalbrücke in der Vergangenheit immer wieder erfolgreich gebrütet hat. Natürliche Brutplätze für den an sich an Felsen brütenden Wanderfalken kommen im Spessart nicht vor. Anlagebedingt ergeben sich für den Wanderfalken durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 keine Beeinträchtigungen. Mit dem Neubau der Rohrbuchbrücke (Planfeststellungsbeschluss vom 28.11.2008, Nr. 32-4354.1-3/07) und dem Neubau der Haseltalbrücke (Planfeststellungsbeschluss vom 29.05.2007, Nr. 32-4354.1-1/06) werden auch jeweils wieder Nistplatzangebote für den Wanderfalken eingerichtet. Für den hochfliegenden Greifvogel ergibt sich auch bei Zunahme des Verkehrs mit großer Wahrscheinlichkeit keine zusätzliche Beeinträchtigung. Ein gewisses Kollisionsrisiko wird bei den im Rahmen des Wanderfalkenprogramms eingerichteten Nistkästen in Brückenbauwerken in Kauf ge-

nommen und dürfte insbesondere bei unerfahrenen Jungvögeln eine größere Rolle spielen als bei den Altvögeln. Da auch künftig wieder ein Nistplatzangebot eingerichtet wird, muss im Gegenzug das Kollisionsrisiko, auch bei einem höheren durchschnittlichen täglichen Verkehr, in Kauf genommen werden. Soweit überhaupt prognostizierbar, ergibt sich maximal ein geringer Beeinträchtigungsgrad durch den Betrieb der BAB A 3. Die Lärmbelastung wird trotz der Zunahme der Verkehrsmenge durch einen lärmindernden Fahrbahnbelag eher reduziert (siehe oben). Von einer wesentlichen Verstärkung der Einträge von Luftschadstoffen und Staub kann ebenfalls nicht ausgegangen werden (vgl. oben). Daraus resultiert ein insgesamt geringer Beeinträchtigungsgrad. Die baubedingten Beeinträchtigungen dürfen für den Wanderfalken als "Nahrungsgast" auf dem normalen Trassenverlauf mit hoher Wahrscheinlichkeit nur von einem geringen Beeinträchtigungsgrad sein, da er auf das Bauumfeld nicht angewiesen ist. Mit der Erneuerung der Rohrbuchbrücke und der Haseltalbrücke beide (bereits planfestgestellt) werden wieder Nistplatzangebote eingerichtet, um auch künftig wieder sichere Brutstätten für den Wanderfalken anzubieten. Die Wanderfalkennistkästen sollen auch während der Bauzeit erhalten werden. Auch wenn es während der Bauzeit für den Wanderfalken zu Brutausfällen kommen sollte, so lassen die intakten Wanderfalkenvorkommen im Unterraingebiet auf jeden Fall erwarten, dass nach Beendigung der Baumaßnahme die Nistplätze wieder angenommen werden. Insofern handelt es sich um einen zeitlich befristeten und noch tolerierbaren Beeinträchtigungsgrad.

3.6.5.4.7 Vorhabensbezogene Maßnahmen zur Schadensbegrenzung

Der Begriff "Maßnahme zur Schadensbegrenzung" ist im BayNatSchG, BNatSchG oder in der FFH-RL nicht enthalten. Er wird in den Arbeitspapieren der EU-Kommission anstelle des aus der Eingriffsregelung vertrauten Begriffes "Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen" als Übersetzung für den englischen Begriff "mitigation measure" verwendet. Das Erfordernis zur Durchführung von vorhabensbezogenen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung leitet sich unmittelbar aus den Ergebnissen der Bewertung der Beeinträchtigungen ab. Für erhebliche Beeinträchtigungen sind aufgrund der strikten Rechtsfolgen des Schutzregimes des § 34 BNatSchG Maßnahmen zur Schadensbegrenzung im Rahmen der Verhältnismäßigkeit verpflichtend. In diesem Fall lässt sich die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen nur durch geeignete Maßnahmen zur Schadensbegrenzung sicherstellen (vgl. Nr. 5.2.5.4 Leitfadens FFH-VP).

Maßnahmen zur Schadensbegrenzung haben die Aufgabe, die negativen Auswirkungen von vorhabensbedingten Wirkprozessen auf die Erhaltungsziele eines Schutzgebietes zu verhindern bzw. zu begrenzen, und tragen somit zur Verträglichkeit des Vorhabens bei. Aufgrund der FFH-spezifischen Fragestellung können sie über die gemäß §§ 13 Satz 1, 15 Abs. 1 BNatSchG erfor-

derlichen Maßnahmen zur Vermeidung/Minimierung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft hinausgehen. Gleichwohl können die aufgrund der Anforderungen der Eingriffsregelung erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung mit den Maßnahmen zur Schadensbegrenzung identisch sein (vgl. Nr. 5.2.5.4 Leitfaden FFH-VP). Ist der Planungsträger in der Lage, durch Schutzvorkehrungen sicherzustellen, dass der Grad der Beeinträchtigung, den die FFH-RL durch das Merkmal der Erheblichkeit kennzeichnet, nicht erreicht wird, so ist dem Integritätsinteresse, das nach der Konzeption der Richtlinie vorrangig zu wahren ist, Genüge getan. Denn aus Sicht des FFH-Rechts spielt es keine Rolle, ob Auswirkungen, die durch ein Vorhaben verursacht werden, von vornherein als unerheblich einzustufen sind, oder zwar, für sich betrachtet, erheblich zu Buche schlagen, trotzdem aber keine Beeinträchtigungen i.S.d. Art. 6 Abs. 3 FFH-RL erwarten lassen, weil sie durch Schutzmaßnahmen so weit vermindert werden können, dass die bei der im FFH-Recht gebotenen schutzobjektbezogenen Betrachtungsweise als Gefährdungspotenzial nicht mehr in Betracht kommen (BVerwG, Urteil vom 27.02.2003, Az. 4 A 59.01, NVwZ 2003, 1253; Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 491; Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05, NuR 2007, 336, Rd.Nr. 53).

Als Vermeidungsmaßnahmen bzw. vorhabensbezogene Maßnahmen zur Schadensbegrenzung ist vorgesehen, dass die Linienführung und die Gradientenlage der BAB A 3 sich - bezogen auf den gesamten Spessart - auch künftig am Bestand orientieren werden und dadurch eine erhebliche neue Flächenüberbauung und -versiegelung sowie erhebliche Reliefveränderungen vermieden werden. Durch weitgehende Inanspruchnahme von Flächen des bestehenden Straßenkörpers, einschließlich des teilweise vorhandenen überbreiten Mittelstreifens, wird die Inanspruchnahme von bisher unbenutzten Flächen weiter minimiert. Trotzdem erfolgende kleinräumige Verlegungen der BAB A 3 sind unumgänglich. Des Weiteren können mithilfe von geotechnischen Stützkonstruktionen an hohen bestehenden Dammböschungen die oberen Böschungsbereiche für den Ausbau verbreitert und gleichzeitig die unteren Böschungsbereiche erhalten werden, so geschehen im Planfeststellungsabschnitt Haseltalbrücke – westlich Marktheidenfeld (vgl. Planfeststellungsbeschluss vom 31.07.2008, Nr. 32-4354.1-3/06). Außerhalb des späteren Autobahnkörpers findet im Spessart nur in sehr geringem Umfang eine vorübergehende Inanspruchnahme für Bauzwecke im Umfeld der Brückenbauwerke statt. Die Flächen werden nach Beendigung der Baumaßnahme rekultiviert. Besonders wertvolle und durch den Baubetrieb möglicherweise gefährdete Waldabschnitte werden mit einem Biotopschutzzaun gesichert. Im Bereich der durch das Bauvorhaben aufgerissenen Waldflächen wird die durch den Ausbau verlorengewandene Straßenbegleitpflanzung mittels Waldrandunterpflanzungen durchgehend neu aufgebaut. Bei Bedarf wird schließlich zusätzlich in den angrenzenden Waldbeständen eine Unterpflanzung mit Bäumen zweiter Ordnung und Straucharten vorgenommen, um die Bestandsstabi-

lität zu verbessern. Im Zusammenhang mit dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 werden in notwendigem Umfang Absetz- und Regenrückhaltebecken mit Abscheideranlagen vorgesehen, um Schmutzstoffe aus dem Fahrbahnwasser weitgehend zurückzuhalten. Drosseleinrichtungen ermöglichen eine dosierte Abgabe der Abflussmenge aus den Regenrückhaltebecken in die natürlichen Vorfluter. Mit den vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen wird gegenüber dem derzeitigen Zustand die Verschmutzungsgefahr für die Natura-2000-Gebiete erheblich verringert. Schließlich ist im westlich angrenzenden Planfeststellungsabschnitt beim Kauppenaufstieg die notwendige Linienverbesserung zur Reduzierung der Unfallgefahr dergestalt vorgesehen, dass im Bereich eines natürlichen Geländeeinschnittes eine zusätzliche Talbrücke realisiert werden kann. Damit wird für den Lebensraumverbund beiderseits der BAB A 3 eine weitere sichere Querungsmöglichkeit geschaffen, die in dieser Form bisher nicht existiert und daher sogar eine Verbesserung gegenüber der bisherigen Situation bedeuten wird. Schließlich werden im verfahrensgegenständlichen Abschnitt an der Südwestseite der Tank- und Rastanlage „Spessart Süd“ zur Abschirmung der Natura 2000-Gebiete und zum Schutz der in den angrenzenden Bereichen lebenden Fledermäusen und Vögel vor Irritationen durch Lärm und optische Effekte Irritationsschutzwände angebracht (vgl. Unterlage 19.1, Kapitel 4.4). So werden mögliche mittelbare Beeinträchtigungen der angrenzenden Schutzgebiete, die mit dem vorhabensbedingten Verlust von randlichen Gehölzflächen einhergehen können, vermieden.

Während vorstehende Maßnahmen zur Schadensbegrenzung in o.g. Bewertungen hinsichtlich der Auswirkungen auf die betroffenen Arten des Anhangs I bzw. Lebensraumtypen des Anhangs II der FFH-RL sowie auf die Arten des Anhangs I der V-RL Eingang gefunden haben, werden folgende Maßnahmen für das FFH-Gebiet "Hochspessart" vorgesehen, um die letztlich verbleibenden Beeinträchtigungen auf Dauer so weit zu mindern, dass sie die Schwelle der Erheblichkeit unterschreiten:

– M 1: Anlage von für Wildkatzen unüberwindbaren Wildschutzzäunen

Im Zuge des Ausbauvorhabens werden beidseitig der BAB A 3 wildkatzensichere Wildschutzzäune errichtet. Damit wird nicht nur das Kollisionsrisiko für Schalenwild (Rotwild, Reh, Wildschwein etc.) verringert, sondern wirkungsvoll auch in Bezug auf den Verlust einzelner Individuen besonders empfindlich reagierender, charakteristischer Arten wie Wildkatze und Luchs eine Schadensbegrenzung erreicht. Der wildkatzensichere Zaun ergänzt notwendig das Gesamtkonzept der Querungshilfen (Bestand/Neubau) und erfüllt damit neben der Schutz- auch eine Leitfunktion. Der wildkatzensichere Zaun hat eine Maschenweite von 4 cm, wird 1,80 m hoch sein und mit einem Abschlussprofil versehen werden, das ein Überklettern weitgehend verhindert.

- M 2: Bau einer Grünbrücke im Bereich Weibersbrunn - Anschlussstelle Rohrbrunn

Damit wird die mit dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 durch den gesamten Streckenabschnitt des Spessarts verbundene Zunahme der Trennwirkung der Autobahn an einem weiteren Streckenabschnitt erheblich gemindert, der ohne diese Grünbrücke nur unzureichende Querungsmöglichkeiten für die charakteristischen Tierarten aufweisen würde (vgl. C 3.6.5.4.6.1). Die Querungshilfe bietet Raum für einen vegetationsbedeckten, durch seitliche Irritationsschutzwände beruhigten Bereich. Als Leitstrukturen werden randlich Gehölze gepflanzt, die eine Höhe von mehreren Metern erreichen können. Dazu wird Oberboden und wasserspeicherndes Substrat mit einer Schichtdecke von mindestens 1 m aufgetragen. Die Irritationsschutzwände werden seitlich über die Widerlager hinaus entlang der Böschungen weitergeführt und in die vorgesehene Straßenbegleitpflanzung eingebunden. Abgeschirmt von Luftturbulenzen und von optischen sowie akustischen Irritationen stellt das Bauwerk eine Querungsmöglichkeit nicht nur für das Wild (besonders für Rothirsch, Luchs und Wildkatze) als charakteristische Arten des LRT 9110 (Hainsimsen-Buchenwald), sondern auch für Fledermäuse (Bechsteinfledermaus, Großes Mausohr) dar. Auch schutzgebietsrelevanten Käfer- und Vogelarten bietet die Grünbrücke eine sichere Querungsmöglichkeit. Der Bau dieser Grünbrücke stellt im Vergleich zum bestehenden Zustand nicht nur eine Maßnahme zur Schadensbegrenzung, sondern sogar eine deutliche Verbesserung der Austauschmöglichkeiten der Lebensgemeinschaften innerhalb der Teilflächen des Schutzgebietes dar.

Die beiden Maßnahmen führen von ihrer funktionalen Wirkung her dazu, dass insbesondere die anlagen- und betriebsbedingten Auswirkungen dauerhaft unter die Erheblichkeitsschwelle verbleiben.

Den Vögeln kommt des Weiteren Auflage A 3.5.7 zugute (vgl. auch C 3.6.5.2.3).

Ergänzend wird auf die Ausführungen zum Artenschutz unter C 3.6.5.5 verwiesen.

3.6.5.4.8

Beurteilung der Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele der Schutzgebiete durch Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten

Art. 6 Abs. 3 FFH-RL und § 34 Abs. 1 und Abs. 2 BNatSchG fordern zwar einen projektbezogenen Prüfungsansatz dergestalt, dass die Auswirkungen des jeweiligen konkreten Vorhabens zu beurteilen sind. Diese Beurteilung kann aber nicht losgelöst von dem Zustand des zu schützenden Gebietsbestandteils und der Einwirkungen, denen dieser im Übrigen unterliegt, vorgenommen werden. Maßstab für die Beurteilung der Erheblichkeit von Gebietsbeeinträch-

tigungen sind die für das Gebiet maßgeblichen Erhaltungsziele i.S.d. § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG, also die Festlegungen zur Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes (§ 7 Abs. 1 Nr. 10 BNatSchG) der in einem FFH-Gebiet vorkommenden Lebensräume und Arten nach den Anhängen I bzw. II der Habitat-RL. Eine an den Erhaltungszielen orientierte Prüfung ist jedoch nicht möglich, ohne neben den vorhabenbedingten Einwirkungen auch Einwirkungen in den Blick zu nehmen, denen der geschützte Lebensraum oder die geschützte Art von anderer Seite unterliegt (BVerwG, Beschluss vom 28.11.2013, Az.: 9 B 14.13 m.w.N.).

Vorhaben können demnach gegebenenfalls erst im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura-2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen (Art. 6 Abs. 3 FFH-RL, § 34 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. § 7 Abs. 1 Nrn. 9 und 10 BNatSchG). Voraussetzung für eine mögliche Kumulation von Auswirkungen durch das Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten sind mögliche Auswirkungen anderer Pläne und Projekte auf das jeweils von dem zu prüfenden Vorhaben betroffene gleiche Erhaltungsziel. Hierbei kommt es nicht darauf an, dass das Erhaltungsziel durch die gleichen Wirkungsprozesse beeinträchtigt wird, sondern nur, dass es sowohl von dem zu prüfenden Vorhaben als auch von anderen Plänen und Projekten betroffen sein könnte.

Diese Regelung verfolgt das Ziel, eine schleichende Beeinträchtigung durch nacheinander, jeweils für sich genommen das Gebiet nicht erheblich beeinträchtigende Projekte zu verhindern. Dieser Zielsetzung wird eine Verträglichkeitsprüfung nur dann konsequent gerecht, wenn sie die Auswirkungen anderer Projekte auf das Gebiet auch bei der Beurteilung einbezieht, ob die Relevanzschwelle überschritten ist. Es geht hier darum, hinzutretende Beeinträchtigungen abzuwehren, die in der Summe die Erhaltungsziele nachteilig betreffen und damit nicht mehr als Bagatelle verstanden werden können. Andernfalls wäre auf längere Sicht eine nicht rückholbare erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgebietes zu besorgen, die dem mit der Schutzgebietsausweisung auf Dauer verfolgten Schutzziel diametral entgegenliefe und das unionsrechtliche Verschlechterungsgebot verletzte (BVerwG, Beschluss vom 05.09.2012, Az.: 7 B 24/12).

Andere Pläne sind grundsätzlich erst dann relevant, wenn sie rechtsverbindlich, d.h. in Kraft getreten sind. Sie sind ausnahmsweise relevant, wenn sie wenigstens beschlossen wurden, ohne dass noch eine etwa einzuholende Genehmigung oder die Bekanntmachung vorliegt. Dem steht gleich, dass ein Bebauungsplan die Planreife nach § 33 BauGB erreicht hat. In Aufstellung befindliche Ziele der Raumordnung (§ 3 Nr. 4 ROG) sind nur dann relevant, wenn die zuständige Behörde eine befristete Untersagung ausspricht (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 ROG). Projekte sind erst dann zu berücksichtigen, wenn sie von einer Behörde zugelassen oder durchgeführt bzw. - im Falle der Anzeige - zur Kenntnis genommen werden. Dem steht der Fall der planerischen Verfesti-

gung gleich, der vorliegt, wenn ein Projekt im Zulassungsverfahren entsprechend weit gediehen ist, z.B. das Anhörungsverfahren nach § 17a FStrG, nach Art. 73 BayVwVfG oder nach §§ 8 ff. der 9. BImSchV eingeleitet ist (vgl. Nr. 5.2.5.5 Leitfaden FFH-VP).

Erkenntnisse über relevante Pläne oder Projekte in diesem Sinne, die Schutzziele des FFH- und des Europäischen Vogelschutzgebietes berühren bzw. in gleicher Weise wie der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3, der auch hinsichtlich seiner Nachbarabschnitte schon mit berücksichtigt ist, auf diese einwirken könnten, sind nach den Ermittlungen des Vorhabensträgers bei den betroffenen Landratsämtern nicht bekannt und wurden im Anhörungsverfahren nicht vorgebracht.

3.6.5.4.9 Zusammenfassende Bewertung der FFH-Verträglichkeit unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung

Zu Gunsten eines Straßenbauvorhabens dürfen die vom Vorhabensträger geplanten oder im Rahmen der Planfeststellung behördlich angeordneten Schutz- und Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt werden, sofern sie während der Bauarbeiten und nach der Eröffnung des Verkehrs sicherstellen, dass erhebliche Beeinträchtigungen verhindert werden. Wenn durch Schutz- und Kompensationsmaßnahmen gewährleistet ist, dass ein günstiger Erhaltungszustand der geschützten Lebensraumtypen und Arten stabil bleibt, bewegen sich die nachteiligen Wirkungen des Vorhabens unterhalb der Erheblichkeitsschwelle. Das Schutzkonzept erlaubt dann die Zulassung des Vorhabens. Es macht aus der Sicht des Habitatschutzes nämlich keinen Unterschied, ob durch ein Vorhaben verursachte Beeinträchtigungen von vorneherein als unerheblich einzustufen sind oder ob sie diese Eigenschaft erst dadurch erlangen, dass Schutzvorkehrungen angeordnet und getroffen werden. Fortbestehende vernünftige Zweifel an der Wirksamkeit dieses Schutzkonzeptes stehen der Zulassung eines Vorhabens nach Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL entgegen. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung kann ebenso wenig mit einem positiven Ergebnis abgeschlossen werden, wenn ein durch das Vorhaben verursachter ökologischer Schaden durch die in der Planfeststellung angeordnete Maßnahmen nur abgemildert würde. Die dann allenfalls konfliktmindernden Vorkehrungen sind nur als "Ausgleichsmaßnahmen" (vgl. Art. 6 Abs. 4 FFH-RL) zu werten, die als Kohärenzsicherungsmaßnahmen nach § 34 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG zu berücksichtigen sind, falls eine Abweichungsentscheidung getroffen werden soll (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05, NuR 2007, 336, Rd.Nrn. 53 und 56).

Das unionsrechtliche Vorsorgeprinzip verlangt dabei nicht, die FFH-Verträglichkeitsprüfung auf ein "Null-Risiko" auszurichten. Dies wäre im Gegenteil schon deswegen unzulässig, weil dafür ein wissenschaftlicher Nach-

weis nie geführt werden könnte. Schon bei der Vorprüfung, ob eine FFH-Verträglichkeitsprüfung geboten ist, müssen zumindest "vernünftige Zweifel" am Ausbleiben von erheblichen Beeinträchtigungen bestehen. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung ist somit nur erforderlich, wenn und soweit derartige Beeinträchtigungen "nicht offensichtlich ausgeschlossen werden können". Verbleibt sodann nach Abschluss einer FFH-Verträglichkeitsprüfung kein vernünftiger Zweifel, dass derart nachteilige Auswirkungen vermieden werden, ist das Vorhaben zulässig. Rein theoretische Besorgnisse begründen von vorneherein keine Prüfungspflicht und scheiden ebenso als Grundlage für die Annahme erheblicher Beeinträchtigungen aus, die dem Vorhaben entgegengehalten werden können (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05, NuR 2007, 336, Rd.Nr. 60).

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung setzt dabei die Berücksichtigung der besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse voraus und macht somit die Ausschöpfung aller wissenschaftlichen Mittel und Quellen erforderlich. Für den Gang und das Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung gilt damit der Sache nach eine Beweisregel des Inhalts, dass ohne Rückgriff auf Art. 6 Abs. 4 FFH-RL die Planfeststellungsbehörde ein Vorhaben nur dann zulassen darf, wenn sie zuvor Gewissheit darüber erlangt hat, dass dieses sich nicht nachteilig auf das Gebiet als solches auswirkt. Die zu fordernde Gewissheit liegt nur dann vor, wenn aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel daran besteht, dass solche Auswirkungen nicht auftreten werden. In Ansehung des Vorsorgegrundsatzes ist dabei die objektive Wahrscheinlichkeit oder die Gefahr erheblicher Beeinträchtigungen im Grundsatz nicht anders einzustufen als die Gewissheit eines Schadens. Wenn bei einem Vorhaben aufgrund der Vorprüfung nach Lage der Dinge ernsthaft die Besorgnis nachteiliger Auswirkungen entstanden ist, kann dieser Verdacht nur durch eine schlüssige naturschutzfachliche Argumentation ausgeräumt werden, mit der ein Gegenbeweis geführt wird. Somit genügen bei der FFH-Verträglichkeitsprüfung in dieser Hinsicht verbleibende künftige Zweifel, um eine Abweichungsprüfung erforderlich zu machen. Der Gegenbeweis der Unschädlichkeit eines Vorhabens misslingt zum einen, wenn die Risikoanalyse, -prognose und -bewertung nicht den besten Stand der Wissenschaften berücksichtigt, zum anderen aber auch dann, wenn die einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse derzeit objektiv nicht ausreichen, jeden vernünftigen Zweifel auszuschließen, dass erhebliche Beeinträchtigungen vermieden werden. Derzeit nicht ausräumbare wissenschaftliche Unsicherheiten über Wirkungszusammenhänge sind allerdings dann kein unüberwindliches Zulassungshindernis, wenn das Schutzkonzept ein wirksames Risikomanagement entwickelt hat. Außerdem ist es zulässig, mit Prognosewahrscheinlichkeiten und Schätzungen zu arbeiten. Ein Beispiel für eine gängige Methode dieser Art ist auch der Analogieschluss, mit dem bei Einhaltung eines wissenschaftlichen Standards bestehende Wissenslücken überbrückt werden. Zur Abschätzung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Erhaltungsziele des Gebietes können häufig sog. Schlüsselindikatoren ver-

wendet werden. Als Form der wissenschaftlichen Schätzung gängig ist ebenso eine Worst-Case-Betrachtung, die im Zweifelsfall verbleibende negative Auswirkungen des Vorhabens unterstellt, denn dies ist nichts anderes als eine in der Wissenschaft anerkannte konservative Risikoabschätzung. Allerdings muss dadurch ein Ergebnis erzielt werden, das hinsichtlich der untersuchten Fragestellung "auf der sicheren Seite" liegt (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05, NuR 2007, 336, Rd.Nrn. 62 und 64).

Dabei wird verlangt, dass bestehende wissenschaftliche Unsicherheiten nach Möglichkeit auf ein Minimum reduziert werden. Dies macht die Ausschöpfung aller wissenschaftlichen Mittel und Quellen erforderlich, bedeutet aber nicht, dass im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung Forschungsaufträge zu vergeben sind, um Erkenntnislücken und methodische Unsicherheiten der Wissenschaft zu beheben. Die FFH-RL gebietet vielmehr hier nur den Einsatz der besten verfügbaren wissenschaftlichen Mittel. Zur anerkannten wissenschaftlichen Methodik gehört es in diesem Fall, die nicht innerhalb angemessener Zeit zu schließenden Wissenslücken aufzuzeigen und ihre Relevanz für die Befunde einzuschätzen. Diese Risikobewertung kann die Funktion haben, im Zuge der FFH-Verträglichkeitsprüfung Vorschläge für ein wirksames Risikomanagement zu entwickeln, nämlich zu bestimmen, welche Maßnahmen angemessen und erforderlich sind, um eine Verwirklichung des Risikos zu verhindern. Dabei ist - soweit ein Monitoring erforderlich erscheint - der Standard für Umweltmanagementsysteme zu beachten (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05, NuR 2007, 336, Rd.Nrn. 66).

3.6.5.4.9.1 Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL

Ein direkter Flächenverlust von Hainsimsen-Buchenwald (LRT 9110) innerhalb des FFH-Gebietes ist zum Teil im plangegenständlichen und zum Teil im westlich anschließenden Abschnitt mit einer Größe von ca. 11 ha gegeben.

Die einzelnen Teilflächen des FFH-Gebietes als gut ausgeprägte großflächige Buchenwälder bleiben erhalten und werden durch das Ausbavorhaben nicht neu zerschnitten. Es ist davon auszugehen, dass diese ausgedehnten Buchenwälder auch in Zukunft einen geeigneten Lebensraum für die vorkommenden charakteristischen Arten bilden. Durch die vorgesehenen besonderen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung wird eine Grünbrücke, sowie - im Rahmen der Linienverbesserung - eine zusätzliche Talbrücke neu errichtet, sodass neben den vorhandenen Talbrücken zukünftig an zwei weiteren Stellen im Bereich des FFH-Gebietes relativ sicher gestaltete Querungsmöglichkeiten vorhanden sein werden. Für den durch die bestehende Autobahn bereits beeinträchtigten Individuen- bzw. Genaustausch der charakteristischen Arten ist somit keine erhebliche Verschlechterung zu erwarten. Für einzelne Artengruppen dürfte insbesondere die vorgesehene Grünbrücke sogar eine deutliche Verbesserung der Situation bedeuten. Individuenverluste durch Que-

rung der Autobahn an ungeeigneten Stellen mit Kollisionsrisiko werden durch die Errichtung der wildkatzensicheren Wildschutzzäune vermieden. Da bislang keine Wildschutzzäune bestehen, bedeutet die Errichtung der Zäune sogar eine deutliche Verbesserung der Gefährdungssituation. Grünbrücken sind zusammen mit Wildschutzzäunen und Kleintierabweisern Stand der Technik, wenn es darum geht, sich erdgebunden bewegende Säugetierarten vor Nachteilen der Barrierewirkung einer Autobahntrasse - insbesondere auch vor Kollisionsgefahren - wirksam zu schützen. Insoweit liegen bereits seit längerem intensive Untersuchungen und damit gesicherte empirische Erkenntnisse vor. Die meisten flugfähigen Tierarten wie Vögel und Fledermäuse sind auf die Grünbrücken entweder nicht angewiesen oder können zumindest durch Leitvorrichtungen dazu bewegt werden, diese Querungshilfen zu nutzen (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05, NuR 2007, 336, Rd.Nr. 88).

Durch die bauzeitliche Inanspruchnahme von Straßenbegleitgrün sowie in geringem Maße von direkt angrenzendem Wald (außerhalb der eigentlichen Schutzgebiete) ist keine erhebliche Beeinträchtigung bezüglich der Erhaltungsziele dieses Waldlebensraumtyps zu erwarten. Das bestehende Autobahnbegleitgrün bildet zwar zusammen mit den Waldbereichen zwischen Schutzgebietsgrenzen und der Autobahn eine Pufferzone, ist jedoch entsprechend vorbelastet und von deutlich reduzierter Habitatqualität. Durch den Ausbau einer neuen dichten Straßenbegleitpflanzung mit "Pufferfunktion" ist insgesamt nicht von einer nachhaltigen Beeinträchtigung auszugehen. Zu berücksichtigen sind hier auch die im Rahmen der gegenständlichen Maßnahme vorgesehenen Irritationsschutzwände entlang der südlichen Randbereiche der Erweiterungsflächen. Mit der geregelten Ableitung von Fahrbahnwasser wird eine bestehende Beeinträchtigung weitestgehend reduziert und eine Beeinträchtigung von Boden bzw. des Gewässersystems im FFH-Gebiet gemindert. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Minimierungsmaßnahmen ergeben sich damit für diesen Lebensraumtyp im Hinblick auf die Erhaltungsziele keine erheblichen Beeinträchtigungen mehr.

Die mageren Flachland-Mähwiesen (LRT 6510) sind im Tal der Kleinaschaff durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 flächenmäßig nicht, im Haslochbachtal nicht erheblich betroffen. Im Rahmen des Neubaus eines Regenrückhaltebeckens im Haslochbachtal südlich der BAB A 3 werden nur 490 m² bereits länger brachliegende Wiesenbestände überbaut (vgl. dazu Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Unterfranken vom 29.05.2007, Nr. 32-4354.1-1/06). Eine Beeinträchtigung durch zunehmende Immissionen bei steigendem Verkehrsaufkommen auf der gesamten Autobahn ist für das Tal der Kleinaschaff nicht zu erwarten, ebenso für das Haslochbachtal, über das eine Talbrücke mit einer lichten Höhe von bis zu 70 m führt.

Die Auwaldflächen im Tal der Kleinaschaff werden durch den Ausbau der BAB A 3 flächenmäßig nicht betroffen. Eine Beeinträchtigung durch zunehmende

Immissionen bei steigendem Verkehrsaufkommen auf der gesamten BAB A 3 ist für das Kleinaschafftal nicht zu erwarten.

Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der betroffenen Lebensräume ist mit dem Ausbauvorhaben also nicht verbunden, da ihr Erhaltungszustand auch nach dem Ausbau voraussichtlich stabil bleiben wird. An den Strukturen der Lebensraumtypen, ihren Funktionen und ihrer eventuellen Wiederherstellbarkeit ändert sich daher nichts, was erhebliche dauerhafte Auswirkungen hätte. Der günstige Erhaltungszustand der Lebensräume im Sinne des Anhangs I der FFH-RL wird somit gewahrt (Art. 2 Abs. 2 FFH-RL).

Insgesamt ist davon auszugehen, dass die Erhaltungsziele für die Lebensraumtypen Hainsimsen-Buchenwald (LRT 9110), magere Flachland-Mähwiesen (LRT 6510) und Auwald mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (LRT 91E0), die im Untersuchungsraum der verfahrensgegenständlichen Ausbaumaßnahme vorkommen, mit den dafür charakteristischen Arten nicht erheblich beeinträchtigt werden. Dem Erhalt bzw. der Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustandes der natürlichen Lebensräume gemäß Art. 1 FFH-RL wird nicht entgegengewirkt.

3.6.5.4.9.2 Arten nach Anhang II der FFH-RL

Fortpflanzungsstätten von Arten nach Anhang II der FFH-RL (Bechsteinfledermaus, Großes Mausohr, Hirschkäfer, Eremit) werden durch das Ausbauvorhaben nicht erkennbar betroffen. Die Fortpflanzungsstätten des Großen Mausohrs liegen außerhalb des zu prüfenden FFH-Gebietes, u.a. in den FFH-Gebieten 5923-302 und 6023-302, zu denen funktionale Beziehungen bestehen. Die funktionalen Beziehungen werden durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 nicht beeinträchtigt. Durch die Verwendung von lärmindernden Straßenbelägen kommt es rechnerisch sogar zu einer Verringerung der Lärmbelastung, was sich in einer Verschiebung der 52-dB(A)-Isophone zur Autobahn hin auswirkt (vgl. Unterlage 19.3.3, Blatt 2). Auch die im Rahmen der gegenständlichen Maßnahme vorgesehenen Lärmschutzwände tragen zu einer weiteren partiellen Lärmreduzierung bei. Bezüglich der Verstärkung des Barriereeffektes durch die Verbreiterung der Autobahn gilt, dass trotz des Ausbauvorhabens keine erhebliche Beeinträchtigung der derzeitigen Situation hinsichtlich des Individuen- und Genaustausches erkennbar ist. So stellt die bestehende Autobahn für die Arten zwar eine Barriere dar, die Aufrechterhaltung der Vernetzung von Lebensräumen ist jedoch durch die Talbrücken bzw. Unterführungen möglich. Überflüge von Fledermäusen sind ebenfalls nicht ausgeschlossen, wie Beobachtungen an mehreren Stellen der BAB A 3 belegen. Tiere, die sich an die bestehende Barriersituation gewöhnt haben, werden die Autobahn an geeigneten Stellen auch weiterhin queren. Durch die vorgesehenen besonderen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung, also insbesondere die Errichtung einer Grünbrücke sowie die Errichtung einer zusätz-

lichen Talbrücke, kann erreicht werden, dass die Möglichkeiten des Individuen- bzw. Genaustausches (außerhalb des verfahrensgegenständlichen Abschnittes) durch das Ausbauvorhaben nicht erheblich verschlechtert werden. Im Verbund mit den bestehenden Talbrücken und Unterführungen bieten diese besonderen schadensbegrenzenden Maßnahmen für die Arten im Spessart vielmehr sichere Querungsmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen an, für die derzeit im Bereich des Hochspessarts nur unzureichende Querungsmöglichkeiten der BAB A 3 vorhanden sind. Durch den zeitweisen Verlust der Straßenbegleitgehölze mit "Pufferfunktion" für die angrenzenden Waldlebensräume hinsichtlich Störeffekte und Immissionen ist keine nachhaltige Beeinträchtigung für die Arten im Sinne des Anhangs II der FFH-RL abzuleiten, da aufgrund der Neuanlage von Straßenbegleitgehölzen im Sinne einer Waldrandpflanzung und der bei Bedarf zusätzlichen Unterpflanzung in den angrenzenden Waldbereichen ein Waldmantel mit Schutz- und Pufferfunktionen neu aufgebaut wird. Ebenso schlagen die vorliegend vorgesehenen Irritations-schutzwände südlich der Tank- und Rastanlage Spessart-Süd positiv zu Buche. Auch bei steigendem Verkehrsaufkommen ist nicht von einer nachhaltigen Beeinträchtigung der Flächen mit Lebensraumfunktion bzw. mit einzelnen Höhlenbäumen als potenziellen Quartieren auszugehen.

Insgesamt ist somit festzustellen, dass die Erhaltungsziele bezüglich der Arten nach Anhang II FFH-RL durch die Ausbaumaßnahme nicht erheblich beeinträchtigt werden. An der Struktur des Bestandes der Arten im Sinne des Anhangs II der FFH-RL, an den Funktionen der Habitate der entsprechenden Bestände sowie an der eventuellen Wiederherstellbarkeit der Habitate dieser Arten wird durch das gegenständliche Vorhaben nichts Erhebliches geändert. Dem Erhalt bzw. der Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustandes der Arten nach Anhang II der FFH-RL wird nicht entgegengewirkt (Art. 2 Abs. 2 FFH-RL).

3.6.5.4.9.3 Arten nach Anhang I der V-RL

Fortpflanzungsstätten von Vogelarten des Anhangs I der V-RL werden durch das Ausbauvorhaben nicht erkennbar betroffen. Auch wenn durch das Ausbauvorhaben der Autobahnquerschnitt größer und der Verkehr zunehmen werden, ist damit keine erhebliche Verschlechterung der derzeitigen Situation hinsichtlich des Individuen- und Genaustausches erkennbar. Naturgemäß sind Vögel in der Lage, Verkehrswege zu überfliegen. Die bestehende Autobahn mit dem bereits aktuell hohen Verkehrsaufkommen stellt jedoch für einzelne Kleinvogelarten eine gewisse Barriere mit einer potenziellen Kollisionsgefahr dar. Durch den sechsstreifigen Ausbau kommt es zu keinen populationsrelevanten Veränderungen des derzeitigen Zustandes. Auch der zeitweise Verlust der Straßenbegleitgehölze mit "Pufferfunktion" gegen Störeffekte und Immissionen für die angrenzenden Waldlebensräume führt zu keiner nachhaltigen Beeinträchtigung für die Arten nach Anhang I der V-RL. Aufgrund der Neuan-

lage von Straßenbegleitgehölzen im Sinne einer Waldrandpflanzung und der bei Bedarf zusätzlichen Unterpflanzung in den angrenzenden Waldbereichen wird ein Waldmantel mit Schutz- und Pufferfunktionen neu entstehen. Positive Wirkung entfalten in diesem Zusammenhang auch die im Rahmen der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Spessart-Süd vorgesehenen Irritations-schutzwände. Auch bei steigendem Verkehrsaufkommen ist somit nicht von einer erheblichen zusätzlichen Beeinträchtigung der Flächen mit Lebensraumfunktion auszugehen. Durch die Verwendung eines lärmindernden Straßenbelages kommt es rechnerisch zu einer Verringerung der Lärmbelastung, was sich in einer Verschiebung der 52 dB(A)-Isophone zur Autobahn günstig für die Avifauna auswirkt (vgl. Unterlage 19.3.3, Blatt 2).

Zugvögel und deren Habitate sind durch die verfahrensgegenständliche Maßnahme nicht betroffen.

Insgesamt ist also davon auszugehen, dass die Erhaltungsziele bezüglich der Arten nach Anhang I der V-RL durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 nicht erheblich beeinträchtigt werden. An der Struktur des Bestandes der Arten im Sinne des Anhangs I der V-RL, an den Funktionen der Habitate der entsprechenden Bestände sowie an der eventuellen Wiederherstellbarkeit der Habitate dieser Arten wird durch das gegenständliche Vorhaben nichts Erhebliches geändert. Infolgedessen ist davon auszugehen, dass die betroffenen Vogelarten ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehören, im Europäischen Vogelschutzgebiet "Spessart" bilden und weiterhin bilden werden (§ 3 Abs. 3 Nr. 1 VoGEV). Ihr natürliches Verbreitungsgebiet wird durch die plangegegenständliche Maßnahme nicht abnehmen, es sind auch keine Projekte ersichtlich, infolge derer mit einer Abnahme des Lebensraumes zu rechnen ist (§ 3 Abs. 3 Nr. 2 VoGEV). Schließlich bleibt im Europäischen Vogelschutzgebiet "Spessart" (und darüber hinaus) für die betroffenen Arten ein genügend großer Lebensraum vorhanden, um auch langfristig ein Überleben der Population der betroffenen Arten zu sichern. Gründe, warum dies in absehbarer Zeit nicht mehr der Fall sein sollte, sind nicht ersichtlich (§ 3 Abs. 3 Nr. 3 VoGEV). Dem Erhalt bzw. der Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustandes der Arten wird nicht entgegengewirkt (Art. 2 Abs. 2 FFH-RL).

Ergänzend kann auf die Ausführungen zum Artenschutz unter C 3.6.5.5 verwiesen werden.

3.6.5.4.10 Zusammenfassung

Die Erweiterung der Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage „Spessart Süd“ beeinträchtigt das FFH- und das Europäische Vogelschutzgebiet in den für seinen Schutzzweck oder für seine Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen nicht erheblich (§ 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG).

Vernünftige Zweifel an dieser Feststellung, die zur Unzulässigkeit des Vorhabens führen würden, sind nach Abschluss der FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht ersichtlich. Solche wurden auch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens von keiner Seite vorgebracht. Dem Projekt konnte seitens der Planfeststellungsbehörde zugestimmt werden, da im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung nach Beteiligung der Öffentlichkeit festgestellt wurde, dass das plangegenständliche Vorhaben als solches, auch in der Gesamtschau mit dem Ausbauabschnitt westlich der Anschlussstelle Rohrbrunn bis Haseltalbrücke, das FFH-Gebiet "Hochspessart" und das Europäische Vogelschutzgebiet "Spessart" nicht erheblich beeinträchtigt bzw. voraussichtlich beeinträchtigen wird (Art. 6 Abs. 3 FFH-RL).

Die vorgelegte FFH-Verträglichkeitsuntersuchung (Unterlage 19) und die durchgeführte FFH-Verträglichkeitsprüfung beziehen sich auf den Bereich von der Kauppenbrücke bis westlich Marktheidenfeld, sie umfassen damit das gesamte FFH-Gebiet "Hochspessart" und das Europäische Vogelschutzgebiet "Spessart". Als Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung ist festzuhalten, dass bei Realisierung der entsprechenden Maßnahmen zur Verminderung und zur Schadensbegrenzung der Beeinträchtigungen diese die Erheblichkeitsschwelle i.S.d. Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL bzw. des § 34 Abs. 1 BNatSchG nicht erreichen. Die vom Vorhabensträger vorgelegten Unterlagen genügen den Anforderungen an die Abwägung im Rahmen einer gesamtvorhabensbezogenen Vorausschau, soweit die Auswirkungen des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 in den anschließenden Abschnitten westlich der Anschlussstelle Rohrbrunn das FFH-Gebiet bzw. das Europäische Vogelschutzgebiet berühren.

Die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung und die vorliegende FFH-Verträglichkeitsprüfung sind mit der höheren Naturschutzbehörde abgestimmt und werden von dieser mitgetragen.

Am Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung, wonach der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 das FFH-Gebiet "Hochspessart" und das Europäische Vogelschutzgebiet "Spessart" nicht erheblich beeinträchtigt, bestehen nach alledem keine ernsthaften Zweifel.

3.6.5.5

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.

3.6.5.5.1 Allgemeiner Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen

Im Rahmen der allgemeinen Artenschutzbestimmungen sind bestimmte Lebensstätten zu schützen. 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).

Im Rahmen dieser Bestimmungen zum allgemeinen Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen ist es u.a. verboten, nicht land- bzw. forstwirtschaftliche Flächen so zu behandeln, dass die Tier- oder Pflanzenwelt erheblich beeinträchtigt wird (§ 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. BNatSchG), Bäume, die außerhalb des Waldes stehen, oder Hecken, lebende Zäune, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 01. März bis zum 30. September abzuschneiden oder auf den Stock zu setzen, wobei schonende Form- und Pflegeschnitte zur Beseitigung des Zuwachses der Pflanzen oder zur Gesunderhaltung von Bäumen zulässig sind (§ 39 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 BNatSchG).

Diese Verbote gelten jedoch nicht, soweit es sich um zulässige Eingriffe i.S.d. § 15 BNatSchG handelt (§ 39 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). Mit der Abarbeitung der Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird den betreffenden Artenschutzbelangen durch entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzverpflichtungen bereits Rechnung getragen (so die Begründung des angenommenen Änderungsantrags BT-Drs. 16/13430). Das verfahrensgegenständliche Bauvorhaben ist ein nach § 15 BNatSchG zulässiger Eingriff (vgl. C 3.6.5.2).

Zudem lägen die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung gemäß § 67 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG vor. Die Maßnahme ist aufgrund der mit ihr verbundenen positiven Auswirkungen aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt. Dem Vorhabensträger wurden unter A 3.5.3 entsprechende Vorgaben gemacht, die einen Mindestschutz in Anlehnung an § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG sicherstellen. Zudem wird der mit der Baumaßnahme verbundene Eingriff in vollem Umfang kompensiert (C.3.6.5.2.5.2).

Zur Ausnahme von den Verboten des Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG wird auf die Ausführungen unter C 3.6.5.3 verwiesen.

3.6.5.5.2 Besonderer Artenschutz

3.6.5.5.2.1 Rechtsgrundlagen

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

Gemäß § 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 zu den besonders geschützten Arten gehören, bestimmt § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG.

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungsverbot) 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. Dass einzelne Exemplare besonders geschützter Arten durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Schaden kommen können, dürfte indes bei lebensnaher Betrachtung nicht völlig auszuschließen sein. Solche kollisionsbedingten Einzelverluste sind zwar nicht direkt "gewollt" im Sinne eines zielgerichteten "dolus directus", müssen aber - wenn sie trotz aller Vermeidungsmaßnahmen doch vorkommen - als unvermeidlich hingenommen werden. Wäre der Tatbestand des Tötungsverbots bereits bei der Kollision eines Einzelexemplars mit einem Kraftfahrzeug erfüllt, könnten Straßenbauvorhaben stets und ausschließlich nur noch im Wege einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zugelassen werden. Damit würden diese nach dem artenschutzrechtlichen Regelungsgefüge als Ausnahmen konzipierten Vorschriften zum Regelfall. Ein sachgerechtes Verständnis des Gesetzes führt daher zu der Auslegung, dass der Tötungstatbestand des § 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 aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen werden, z.B. von einem Raubvogel geschlagen werden (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, NVwZ 2009, 302, RdNr. 91).

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt dabei vor, wenn sich durch die

Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. 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.

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

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

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft gelten die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nur nach folgenden Maßgaben: Sind in Anhang IVa der FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, betroffen, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). An der ökologischen Gesamtsituation des von dem Vorhaben betroffenen Bereichs darf im Hinblick auf seine Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte keine Verschlechterung eintreten. Dazu kann es erforderlich sein, funktionserhaltende oder konfliktminimierende Maßnahmen zu treffen, die unmittelbar am voraussichtlich betroffenen Bestand ansetzen, mit diesem räumlich-funktional verbunden sind und zeitlich so durchgeführt werden, dass zwischen dem Erfolg der Maßnahmen und dem vorgesehenen Eingriff keine zeitliche Lücke entsteht. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden (§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG). Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchst. 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).

Beeinträchtigungshandlungen, die unvermeidlich im unmittelbaren Zusammenhang mit den zulässigen Einwirkungen auf Fortpflanzungs- oder Ruhestätten erfolgen, erfüllen gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG auch nicht die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass das BVerwG nunmehr diese Regelung insoweit für europarechtswidrig hält, als die Aufrechterhaltung der ökologischen Funktionalität der Lebensstätte auch dazu führt, dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG für unvermeidbar mit der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Lebensstätten verbundenen Beeinträchtigung der europarechtlich geschützten Tierarten als nicht erfüllt anzusehen ist (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011, 9 A 12.10, Rn. 119 – juris zum mit § 44 Abs. 5 Satz 2

BNatSchG 2010 inhaltsgleichen § 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG 2007). Für derartige Beeinträchtigungen ist daher unabhängig vom Wortlaut des Gesetzes der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG individuenbezogen zu prüfen.

Werden durch die Ausführung des plangegegenständlichen Vorhabens die so modifizierten Zugriffsverbote verwirklicht, so muss geprüft werden, ob gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG im Einzelfall weitere Ausnahmen von den Verboten zugelassen werden können.

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

3.6.5.5.2.2 Bestand und Betroffenheit der aufgrund von Unionsrecht streng oder besonders geschützten Tierarten

Hinsichtlich der im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen bzw. potenziell vorkommenden Tierarten, ihrer Lebensräume und ihrer Lebensgewohnheiten wird auf Unterlage 19.1 (Anhang saP) Bezug genommen. Sie wurde nach den "Hinweisen zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)" der Obersten Baubehörde im Staatsministerium des Innern (Fassung mit Stand 01/2013) erstellt.

Die vorliegende Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den natürlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss v. 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06 in juris, RdNr. 20; BVerwG, Beschluss v. 13.03.2008, Az 9 VR 9/07 in juris, RdNr. 31). Die in der saP dokumentierten Ermittlungen und Bestandserhebungen sowie die Bewertungen sind plausibel und nachvollziehbar. An der ordnungsgemäßen Ermittlungsmethodik und dem Umfang der Untersuchungen bestehen keine vernünftigen Zweifel. Die Naturschutzbehörden haben die Untersuchungstiefe und die Qualität der naturschutzfachlichen Unterlagen im Allgemeinen nicht beanstandet.

Wie aus Unterlage 19.1 (Anhang saP) und den nachfolgenden Darstellungen hervorgeht, ist bei keiner der dort genannten Tierarten durch die Verwirklichung der plangegegenständlichen Maßnahme unter Berücksichtigung der kon-

fliktvermeidenden Maßnahmen ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu erwarten.

3.6.5.5.2.2.1 Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie

3.6.5.5.2.2.1.1 Säugetiere

Die (potenziell) durch das Vorhaben betroffenen Säugetierarten nach Anhang IV Buchstabe a der FFH-RL sind unter Kapitel 4.1.2.1 der Unterlage 19.1 (Anhang saP) aufgeführt. Hinsichtlich der Lebensräume und Lebensgewohnheiten der einzelnen Fledermausarten wird deshalb auf diese Unterlage Bezug genommen.

Für alle genannten Fledermausarten gilt, dass an der bestehenden, vielbefahrenen BAB A 3 das Kollisionsrisiko bereits im Satus Quo zum allgemeinen Lebensrisiko gehört, das durch das Erweiterungsvorhaben nicht signifikant erhöht wird.

Insbesondere kommt es durch den Betrieb der künftigen Tank- und Rastanlage zu keiner Neuzerschneidung von strukturegebundenen Flugkorridoren, sodass in der Folge ein erhöhtes Kollisionsrisiko ausgeschlossen werden kann. Zur Vermeidung der Tötung oder Verletzung von Tieren werden potenzielle Habitatbäume im Oktober (vgl. Auflage A 3.5.4) abschnittsweise abgetragen und die einzelnen Stammstücke abgeseilt. Alternativ könne die Bäume auch durch geeignetes Gerät fixiert und nach dem Abschneiden vorsichtig abgelegt werden. Die Fällmaßnahmen werden durch eine fledermauskundige Person begleitet, die die Stämme auf Fledermausvorkommen hin untersucht, eventuell vorhandene Tiere in Gewahrsam nimmt und in ein Ersatzquartier verbringt (Vermeidungsmaßnahme V 1).

Nach der Entfernung potenzieller Habitatbäume werden auf dem Gelände der Tank- und Rastanlage keine geeigneten Quartierbereiche mehr zur Verfügung stehen, sodass erhebliche Störungen von Fledermäusen nicht mehr stattfinden können. Das Areal der T+R stellt bauzeitig und im ausgebauten Zustand kein bedeutendes Jagdhabitat für die Fledermäuse dar. Diese können grundsätzlich in die benachbarten Waldgebiete ausweichen, sodass der Erhaltungszustand der lokalen Population insgesamt gewahrt bleibt (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Die von dem Bauvorhaben beanspruchten Bereiche haben ferner für die Arten keine existenzielle Bedeutung als Jagdhabitat. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch die Baumaßnahme notwendigen Rodungen potenzielle Habitatbäume von Fledermäusen betroffen werden. Bei den Baumfällungen anfallende Stammabschnitte mit relevanten Habitatstrukturen werden in die Ausgleichsfläche A 1 verbracht und dort installiert (Vermeidungsmaßnahme

V 2). In den angrenzenden Laubwäldern existieren vielfältige Ausweichquartiere. Die ökologische Funktion der vom Eingriff potenziell betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten wird somit im räumlichen Zusammenhang gewahrt (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG).

Nach alledem liegt durch die Verwirklichung der gegenständlichen Maßnahme kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG hinsichtlich der vorkommenden Fledermausarten vor.

3.6.5.5.2.2.1.2 Reptilien

Nach europäischem Recht besonders bzw. streng geschützte Reptilien wurden im Untersuchungsgebiet und seiner Umgebung nicht gefunden. Insbesondere kann das Vorkommen der Zauneidechse mit Sicherheit ausgeschlossen werden, da spezifische Habitatansprüche nicht erfüllt werden.

3.6.5.5.2.2.2 Europäische Vogelarten nach Art. 1 V-RL

Hinsichtlich der (potenziell) von dem Vorhaben betroffenen europäischen Vogelarten nach der Vogelschutz-Richtlinie sowie deren Lebensräume und Lebensgewohnheiten wird auf Unterlage 19.1 (Anhang saP), Kapitel 4.2, verwiesen.

Für die genannten Vogelarten lässt sich festhalten, dass ihre Fortpflanzungs- und Ruhestätten durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben nicht beeinträchtigt werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG), da insbesondere keine Waldflächen in Anspruch genommen werden und keine als Brutbäume der Arten geeigneten Bäume gefällt werden.

Baubedingt kommt es aufgrund der Entfernung zu potenziellen Bruthabitaten der Arten zu keinen erheblichen Störungen von Tieren i.S.v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderzeiten.

Sollte ferner ein als Brutbaum geeigneter Baum übersehen worden sein, so wird eine mit der Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten verbundene vermeidbare Verletzung oder Tötung von Tieren und ihrer Entwicklungsformen (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) durch die Gehölzfällungen außerhalb der Brutzeit vermieden (Vermeidungsmaßnahme V 1 und Auflage A 3.5.3). Durch den Betrieb der Rastanlage kommt es zu keiner Neuzerschneidung von Flugkorridoren. Das bestehende Kollisionsrisiko wird durch den Umbau der Tank- und Rastanlage nicht signifikant erhöht.

3.6.5.5.2.3 Artenschutzrechtliche Ausnahme

Durch das plangegegenständliche Vorhaben werden nach alledem keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt.

Darüber hinaus ist ergänzend anzumerken, dass selbst bei einer Verwirklichung von Verbotstatbeständen die Voraussetzungen einer Ausnahme im Einzelfall i.S.d. § 45 Abs. 7 Satz 1 Nrn. 4 und 5 und Satz 2 BNatSchG auch im Lichte der europarechtlichen Vorgaben vorlägen.

Ob zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG) gegeben sind, ist nicht in dem Sinne zu verstehen, dass dies das Vorliegen von Sachzwängen erfordert, denen niemand ausweichen kann. Gemeint ist vielmehr ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.01.2000, Az. 4 C 2.99, NVwZ 2000, 1171). Zeichnen sich diese Belange durch die Qualifikationsmerkmale aus, die den strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, so rechtfertigen sie es auch, als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses i.S.d. § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG eine Ausnahme zuzulassen (vgl. dazu auch BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8 2000, Rd.Nr. 566). Dabei muss das öffentliche Interesse, das mit dem Vorhaben verfolgt wird, im einzelnen Fall gewichtiger ("überwiegend") sein als die im konkreten Fall betroffenen Belange des Artenschutzes.

Die Erweiterung der Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage „Spessart Süd“ ist ein wichtiges Ziel der überregionalen Verkehrsplanung. Die Anlage ist Bestandteil der BAB A 3 (§ 1 Abs. 4 Nr. 5 i.V.m. § 15 Abs. 1 FStrG), welche wiederum eine der wichtigsten West-Ost-Verbindungen Deutschlands ist, die als transeuropäische Achse die Niederlande und Deutschland mit den südosteuropäischen Nachbarn verbindet und neben einem besonders starken Transitverkehr auch erhebliche Quell- und Zielverkehre aus den Oberzentren Würzburg und Aschaffenburg aufnehmen muss. Die Tank- und Rastanlage „Spessart Süd“ wird hierbei dem stark gestiegenen Verkehrsaufkommen der BAB A 3 und dem damit einhergehenden Bedarf an ausreichendem Parkraum für Pkw und insbesondere Lkw aktuell nicht mehr gerecht. Die Belange, die sich demnach für die Verwirklichung des plangegegenständlichen Vorhabens anführen lassen, wiegen so schwer, dass sie das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG erfüllen (vgl. C 3.7.1.2). Auch unter europarechtlichen Gesichtspunkten, die die Berücksichtigung der Schutzziele der FFH-RL mit einbeziehen, entspricht die verfahrensgegenständliche Planung voll dem Postulat eines vernünftigen und von Verantwortungsbewusstsein geleiteten staatlichen Handelns.

Des Weiteren sind die mit der Realisierung der verfahrensgegenständlichen Planung verbundenen Vorteile für die Allgemeinheit im Interesse der öffentlichen Sicherheit geeignet, eine Ausnahme von den Verboten des § 44 BNatSchG zu rechtfertigen (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG). Zu den hier berücksichtigungsfähigen Aspekten im Sinne dieses Abweichungsgrundes gehören u.a. die Minderung von schädlichen Umwelteinwirkungen für den Menschen sowie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Ver-

kehrssicherheit. Hierbei sind die besonderen Anforderungen des Habitatschutzes, die dort auch nur Anwendung finden, soweit prioritäre Lebensraumtypen und Arten betroffen sind, nicht anzuwenden. Es reicht aus, wenn das Vorliegen eines solchen Abweichungsgrundes plausibel dargelegt wird, in eindeutigen Situationen kann sogar ausreichen, wenn der Abweichungsgrund augenscheinlich und für jedermann greifbar vorliegt (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, NVwZ 2009, 302, Rd.Nr. 125).

Wie sich aus dem festgestellten Erläuterungsbericht (Unterlage 1) ergibt, dient die festgestellte Planung nicht lediglich einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Rastanlage, sondern soll zugleich den Ausbauabschnitt den heutigen Anforderungen an die Verkehrssicherheit anpassen. Wegen der aktuell insbesondere für Lkw nicht ausreichenden Zahl an Parkplätzen kommt es täglich in den Nachtstunden zu einer Überlastung der Anlage, wobei selbst die Pkw-Stellflächen, die Durchfahrtsstraßen und sogar die Ein- und Ausfädelungstreifen als Abstellraum genutzt werden, was das Unfallrisiko in diesen Bereichen nicht unerheblich erhöht. Der mit der Erweiterung der Verkehrsflächen intendierte Schutz der von der Rechtsordnung mit herausragender Bedeutung belegten Rechtsgüter Leben und Gesundheit von Menschen, der durch die Erhöhung sowohl der Leistungsfähigkeit als auch der Verkehrssicherheit der Straße eine erhebliche Verbesserung erfährt, rechtfertigt die Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG unter dem Gesichtspunkt der öffentlichen Sicherheit.

Außerdem ist festzustellen, dass es zur Erreichung des Planungsziels keine zumutbare Alternative gibt (vgl. § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG), die zu einer geringeren Betroffenheit geschützter Arten führen würde. Die Verpflichtung, technisch mögliche Alternativen zu nutzen, hat keine schrankenlose Bedeutung. Ein Vorhabensträger braucht sich auf eine Alternativlösung nicht verweisen zu lassen, wenn sich die maßgeblichen Schutzvorschriften am Alternativstandort als ebenso wirksame Zulassungssperre erweisen wie an dem von ihm gewählten Standort. Er darf von einer Alternativlösung Abstand nehmen, die technisch an sich machbar und rechtlich zulässig ist, ihm aber Opfer abverlangt, die außer Verhältnis zu dem mit ihr erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen. Eine Alternativlösung darf schließlich gegebenenfalls auch aus naturschutzexternen Gründen als unverhältnismäßiges Mittel verworfen werden (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 567, BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, NVwZ 2009, 302, Rd.Nr. 119). Auf die Ausführungen zu den Planungsvarianten unter C 3.6.2 wird Bezug genommen. Der Verzicht auf die Maßnahme stellt insoweit keine geeignete Alternative dar, auf die sich der Vorhabensträger verweisen lassen müsste, da hierdurch die Planungsziele nicht erreicht werden können. Alternativstandorte müssen sich dem Vorhabensträger wegen der vorhandenen Standortbedingungen nicht aufdrängen (vgl. schon C 3.6.2.3).

Gemäß § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG darf eine Ausnahme nur zugelassen werden, wenn sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 der Richtlinie 91/43/EWG (FFH-RL) weiter gehende Anforderungen enthält. Der hier verwendete Begriff der Population einer Art ist ein anderer als der Begriff der lokalen Population in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG. Bei der Beurteilung des künftigen Erhaltungszustands ist nicht allein auf die jeweilige örtliche Population abzustellen. Maßgeblich ist vielmehr, ob die Population einer Art als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt (vgl. Urteil des BVerwG vom 12.03.2008, 9 A 3.06). Das schließt nicht aus, dass in die Beurteilung auch die Auswirkungen auf die örtliche Population mit einfließen. Verschlechtert sich der Erhaltungszustand der lokalen Population nicht, so steht damit zugleich fest, dass keine negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Art in ihrem überörtlichen Verbreitungsgebiet zu besorgen sind.

In Unterlage 19.1 (Anhang saP) und unter C 3.6.5.5 ist im Einzelnen dargelegt, dass sich trotz der Baumaßnahme keine (weiteren) negativen Auswirkungen auf die Populationen der jeweils betroffenen besonders geschützten Arten ergeben, worauf hier Bezug genommen wird. Da aber im vorliegenden Fall schon davon auszugehen ist, dass sich die lokale Population hinsichtlich ihres Erhaltungszustandes nicht in erheblicher Weise verschlechtert, konnte eine Betrachtung des Erhaltungszustandes der jeweiligen Art in ihrem überörtlichen Verbreitungsgebiet entfallen.

Art. 16 Abs. 1 und 3 FFH-RL sowie Art. 9 Abs. 2 V-RL stellen keine weitergehenden Anforderungen (§ 45 Abs. 7 Satz 3 BNatSchG).

Eine Gewährung der - von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses umfassten (vgl. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG) - artenschutzrechtlichen Ausnahme würde auch pflichtgemäßer Ermessensausübung entsprechen. Die Erweiterung der Verkehrsanlagen der Tank- und Rastanlage „Spessart Süd“ ist zwingend erforderlich, da ein milderer Mittel, d.h. eine gleich geeignete und zumutbare Alternative, nicht zur Verfügung steht. Die für die Ausnahme sprechenden Belange wiegen im Ergebnis jedenfalls schwerer als die dagegen sprechenden.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass der verfahrensgegenständlichen Baumaßnahme unter keinem Gesichtspunkt zwingende Normen des europäischen Naturschutzrechts bzw. deren nationale Umsetzungsvorschriften entgegenstehen.

3.6.5.5.3

Abwägung

Abschließend lässt sich feststellen, dass die durch das Bauvorhaben beeinträchtigten Belange von Naturschutz und Landschaftspflege angesichts der

vom Vorhabensträger vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen und bei Berücksichtigung seiner Zusagen bzw. der ihm auferlegten Nebenbestimmungen (vgl. insbesondere A 3.5) nicht in der Lage sind, die für die Planung sprechenden Argumente aufzuwiegen. Dabei wird nicht verkannt, dass die Baumaßnahme einen durchaus schweren Eingriff in Natur und Landschaft mit sich bringt, dem - auch im Hinblick auf die negativen Wechselwirkungen vor allem auf den Menschen - im Rahmen der Abwägung ein ganz erhebliches Gewicht gegen die geplante Baumaßnahme zukommt.

Allerdings ist das mit den Naturschutzbehörden abgestimmte landschaftspflegerische Konzept in seiner Gesamtheit auch unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastungen geeignet, den Eingriff in Natur und Landschaft im vollen Umfang auszugleichen.

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

3.6.6

Bodenschutz

Nach § 1 BBodSchG sollen die Funktionen des Bodens nachhaltig gesichert und wiederhergestellt werden. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen (§ 2 Abs. 3 BBodSchG) 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).

Die geplante Baumaßnahme wird sich in unterschiedlichem Maße auf die verschiedenen Funktionen des Bodens nachteilig auswirken (vgl. auch die Ausführungen zum Immissionsschutz unter C 3.6.4.3 und zum Naturschutz C 3.6.5.2.2 sowie im Rahmen der UVP unter C 2.3.1.4, C 2.3.2.3 und C 2.4.3).

Im Verhältnis Straßenbau und Bodenschutz muss es Ziel sein, die konkret geplante Baumaßnahme hinsichtlich ihrer Auswirkungen in Bezug auf die natürlichen Funktionen des Bodens in einer den Belangen des Bodenschutzes hinreichend Rechnung tragenden Weise abzustimmen. Dieser Vorgabe wird die Planung gerecht. Nach den Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde über die heute prognostizierten Auswirkungen der verfahrensgegenständlichen Maßnahme 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

Grundsätzlich können die mit den Abgasen und von den Kraftfahrzeugen selbst emittierten Schadstoffe zu einer Verminderung der Qualität des Bodens

führen und weitergehend auch negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser entfalten. Aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse 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 verbreiterten Trasse konzentriert und mit zunehmender Entfernung von der Trasse sowie zunehmender Bodentiefe abnimmt. Durch die Baumaßnahme wird der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor, in dem ein erhöhter Schadstoffeintrag bereits jetzt stattfindet, entsprechend um die neuen Fahrbahnbreiten verlagert. Untersuchungen belegen aber, dass der Belastungspfad Tierfutter - tierische Nahrungsmittel - Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt; auf dem Pfad Boden - Pflanzen - Tier - Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

In welcher Größenordnung darüber hinaus künftig tatsächlich nachteilige Veränderungen des Bodens aufgrund des betriebsbedingten Schadstoffaustrags eintreten werden, lässt sich vorausschauend nicht mit letzter Sicherheit beantworten. Jedenfalls könnte derartigen zukünftigen Entwicklungen unter Heranziehung bodenschutzrechtlicher Vorschriften noch rechtzeitig entgegen gewirkt und der Eintritt schädlicher Bodenveränderungen verhindert werden. Soweit es durch den künftigen Betrieb der verfahrensgegenständlichen Straße wider Erwarten zu Überschreitungen von Vorsorge werten nach Anhang 2 Nr. 4.1 oder Nr. 4.2 der Bundes-Bodenschutzverordnung kommen sollte, würde insoweit grundsätzlich die Vorsorgepflicht des Grundstückseigentümers nach § 7 BBodSchG eingreifen, da das Überschreiten der Vorsorgewerte nach § 8 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG die Besorgnis einer schädlichen Bodenveränderung indiziert. Anhaltspunkte für das Vorliegen einer schädlichen Bodenveränderung hat der Straßenbaulastträger unverzüglich der zuständigen Behörde mitzuteilen (Art. 12 Abs. 2 BayBodSchG). Zu den vom verpflichteten Straßenbaulastträger eventuell zu treffenden Vorkehrungen gehören solche technischer Art an Anlagen oder Verfahren sowie Maßnahmen zur Untersuchung und Überwachung von Böden. Von der Realisierbarkeit solcher Vorkehrungen geht die Planfeststellungsbehörde aus.

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 auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Die mit der Bodenversiegelung einhergehenden negativen Wechselwirkungen auf den Naturhaushalt können durch die Ausgleichsmaßnahme kompensiert werden. Auf die Ausführungen zum Naturschutz (vgl. C 3.6.5 dieses Beschlusses) wird insoweit verwiesen.

Den Belangen des Bodenschutzes ist somit auch unter Vorsorgegesichtspunkten durch die vorgelegte Planung, soweit dies, ohne das Vorhaben gänzlich aufgeben zu wollen, möglich ist, Rechnung getragen. Zum Schutz des Bodens

sind insbesondere unter A 3.6 Nebenbestimmungen angeordnet. Weitere Verbesserungen der Planung, die durch entsprechende Auflagen festgelegt werden könnten, sind nicht ersichtlich. Dabei kann nicht außer Betracht bleiben, dass der Bau bzw. der Ausbau von Straßen eine gesetzliche Aufgabe ist und im konkreten Fall auch den geltenden raumordnerischen Zielsetzungen entspricht. Der Zweck des BBodSchG erstreckt sich nämlich keineswegs nur auf den Schutz der natürlichen Funktionen des Bodens; vielmehr wird als geschützte Nutzungsfunktion in § 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort für Verkehr genannt.

Hinsichtlich des Vorhandenseins von Altlasten oder entsprechender Verdachtsflächen wurde im Planfeststellungsverfahren nichts vorgebracht. Den beteiligten Behörden sind im Plangebiet weder Altlasten noch Altlastenverdachtsfälle bekannt. Falls dennoch kontaminierter Bodenaushub aufgefunden werden sollte, wird auf die Bestimmungen der Auflagen A 3.6.1 und A 3.6.3 bis A 3.6.6 verwiesen (vgl. auch C 3.6.11).

Ergänzend wird auf die bodenrelevanten Ausführungen beim Immissionschutz (C 3.6.4) und beim Naturschutz (C 3.6.5) Bezug genommen. Soweit Fragen des Bodenschutzes noch bei anderen Belangen, etwa beim Gewässerschutz, bei der Landwirtschaft oder beim Eigentum relevant werden, wird bei der Behandlung des jeweiligen Belangs darauf eingegangen.

Im Ergebnis vermag daher der mit nicht unerheblichem Gewicht gegen die Planung in die Abwägung einzustellende Aspekt der Schadstoffbelastung des Bodens die für die Planung sprechenden öffentlichen Belange auch angesichts der schon gegebenen Vorbelastung durch die bestehende Autobahn nicht zu überwiegen. Bei Realisierung des Vorhabens verbleiben demnach zwar erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens. Der Belang Bodenschutz ist infolgedessen insgesamt gesehen mit ganz erheblichem, gegen die Verwirklichung der Baumaßnahme sprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellen. Er hat jedoch hinter die Belange zurückzutreten, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, und stellt die Ausgewogenheit der Planung insgesamt nicht in Frage.

3.6.7 Gewässerschutz/Wasserwirtschaft

Dem Gewässerschutz ist sowohl im Hinblick auf das Oberflächenwasser als auch auf das Grundwasser durch die vorliegende Planung und die unter A 3.4 und A 3.7 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen bzw. angesichts der erteilten Zusagen (vgl. A 3.1) Genüge getan.

3.6.7.1 Gewässerschutz

3.6.7.1.1 Schutz des Grundwassers

Eine Beeinträchtigung des Grundwassers durch Schadstoffe ist nicht zu besorgen (§ 48 WHG). Planmäßig ist keine Einleitung von Straßenabwasser in das Grundwasser vorgesehen. Soweit Teile des Straßenabwassers bzw. unbelastetes Flurwasser breitflächig versickern, ist dies wasserwirtschaftlich von untergeordneter Bedeutung und stellt keinen Benutzungstatbestand i.S.d. § 9 WHG dar (vgl. Drost, Das neue Wasserrecht in Bayern, Rd.Nr. 29 zu § 9 WHG). Die breitflächige Versickerung ist neben der Behandlung in Regenrückhalte- und Klärsystemen die fachbehördlich empfohlene Art der Beseitigung des auf Straßen anfallenden, nicht gesammelten Niederschlagswassers. Soweit das von der Straßenfläche abfließende Oberflächenwasser planmäßig teilweise in den Entwässerungsgräben (Wegseitengräben) ins Grundwasser versickert, ist dies ebenfalls unbedenklich.

Die Erweiterungsfläche der T&R „Spessart Süd“ befindet sich überdies außerhalb von festgesetzten Wasserschutzgebieten.

3.6.7.1.2 Schutz der Oberflächengewässer

Neben dem Schutz des Grundwassers findet der Schutz der Oberflächengewässer Eingang in die Planung. Hierbei verfolgt die Konzeption der Oberflächenwasserableitung den Planungsgrundsatz, das Regenwasser aus den Fahrbahnbereichen getrennt von den Außengebietsgewässern abzuleiten, um eine Einleitung von sauberem Wasser in die Absetz- und Regenrückhaltebecken zu vermeiden.

Nördlich der BAB A 3 steht für die Entwässerung der Tank- und Rastanlage „Spessart Süd“ sowie Teile der durchgehenden Strecke der A 3 der „Rohrwiesenbach“ als Vorfluter zur Verfügung. Dieser fließt ca. 1,3 km östlich von Weibersbrunn in den Steinbach, der wiederum in die Hafenlohr mündet. Bei allen Gewässern handelt es sich um Gewässer III. Ordnung.

Der für die Maßnahme geplante Entwässerungsabschnitt erstreckt sich vom Brückenbauwerk der Unterführung der Verbindungsstraße der T+R Spessart bei Station 0,000 bis zum Straßenhochpunkt bei ca. Station 1,715 und ist in Unterlage 8, Blatt 1 dargestellt. Das im Einzugsgebiet (E 3) auf den Verkehrsflächen der T+R anfallende Oberflächenwasser sowie beider Richtungsfahrbahnen des bereits planfestgestellten Abschnitts der BAB A 3 wird hierbei über Straßenabläufe gesammelt, sodann über Rohrleitungen, Mulden und Bordrinnen über den neuen, mit Beschluss vom 28.11.2008 planfestgestellten Durchlass DN 800 im Abschnitt 260 bei Station 0,862 dem ebenfalls bereits planfestgestellten ASB und RRHB 238-2L zugeführt, wo es gereinigt und zwischengepuffert wird. Hierbei wird das vorhandene Becken auf der Südseite der BAB A 3, östlich der T+R Spessart, durch den geplanten Ausbau der A 3

teilweise überbaut und durch das ASB + RRHHB 238-2L ersetzt. Vom RRHB 238-2L erfolgt schließlich die weitere gedrosselte Ableitung (75 l/s) über einen bestehenden Entwässerungsgraben auf Fl.Nr. 52 der Gemarkung Rohrbrunner Forst in den Vorfluter „Rohrwiesenbach“.

Die Berechnung der Wassermengen und die Bemessung des nordöstlich der Tank- und Rastanlage geplanten neuen ASB und RRHB 238-2L, dessen Errichtung nicht Gegenstand dieser Planfeststellung ist, erfolgte bereits in dem planfestgestellten Ausbauabschnitt der A 3 zwischen der AS Rohrbrunn und der Haseltalbrücke. Hierbei wurde die zu erwartende Wassermenge aus der geplanten Erweiterung der Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage „Spesart Süd“ vorausschauend bereits großzügig angesetzt und berücksichtigt. Nach der nunmehr vorliegenden Detailplanung der Rastanlagenerweiterung wurden die Wassermengen sodann genau ermittelt und die wassertechnischen Untersuchungen mit entsprechenden Roteintragungen tektiert. Es zeigt sich dabei, dass die planfestgestellte Beckenanlage ASB + RRHB 238-2L ausreicht, um auch das Oberflächenwasser aus dem Rastanlagenbereich schadlos abzuleiten und den notwendigen Gewässerschutz sicherzustellen mit der Folge, dass eine bauliche Änderung der Beckenanlage nicht notwendig ist.

Die wesentlichen Daten des Entwässerungsabschnitts sowie des ASB und RRHB 238-2L sind im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) unter Kapitel 4.12 sowie in der hydraulischen Berechnung (Unterlage 18) zusammengefasst.

Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg teilte in seiner Stellungnahme vom 21.08.2014 mit, dass in qualitativer Hinsicht - unter Zugrundelegung des Merkblatts DWA-M 153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“ - mit der gewählten Gewässerbelastbarkeit für den Rohrwiesenbach mit $G_{12}=10$ Punkten aus fachlicher Sicht Einverständnis bestünde, nicht jedoch mit der vom Planer gewählten Belastung aus der Luft, da man sich im Bereich einer stark befahrenen Autobahn befinde, sodass hier eine Belastung von L_3 , was 4 Punkten entspreche, angemessen erscheine. Einverständnis sei wiederum gegeben für die angesetzte Belastung der Flächen mit einem Wert von $F_6=35$ Punkten. Die Immissionswerte für die korrigierten Werte würden nach wie vor über der vertretbaren Gewässerbelastbarkeit liegen, die vorgeschaltete Sedimentationsanlage von Typ D23d biete eine ausreichende Regenwasserbehandlung vor der Einleitung in den Rohrwiesenbach.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 02.09.2014, das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg bitte, im qualitativen Nachweis nach dem Merkblatt M 153 der Planfeststellungsunterlage 18 für die Belastung aus der Luft 4 Punkte statt nur 1 Punkt anzusetzen. Die Unterlage 18 habe man daher entsprechend (mit Roteintragungen) überarbeitet und korrigiert. Demnach erhöhe sich die Abflussbelastung von 36 auf 39 und der max. Durchgangswert verringere sich von 0,28 auf 0,26. Mit den gewählten Behand-

lungsmaßnahmen (ASB + RRHB 238-2L) und einem Durchgangswert von 0,25 ergebe sich der Emissionswert zu 9,8 statt bisher 9,0, welcher immer noch unter dem zulässigen Wert von 10 sei, sodass die geplante Beckenanlage ASB + RRHB 238-2L nicht geändert werden müsse.

In quantitativer Hinsicht teilte das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg in seiner Stellungnahme vom 21.08.2014 mit, dass mit der Erweiterung aus wasserwirtschaftlicher Sicht Einverständnis bestünde, da sich die an das ASB + RRHB 238-2L angeschlossene Entwässerungsfläche verringere und sich somit keine nachteiligen Veränderungen für die Dimensionierung des Rückhaltevolumens von 3.600 m³ und die auf 75 l/s gedrosselte Einleitung in den Rohrwiesenbach ergäben.

Der Fachberater und Sachverständige für Fischerei beim Bezirk Unterfranken forderte in seiner Stellungnahme vom 22.08.14 auf allen befestigten Flächen der alten und neuen Stellplätze, die in das Regenrückhalte- und Absetzbecken entwässern, ein Verbot des Umgangs mit und der Lagerung von wassergefährdenden Stoffen sowie ein Verbot des Autowaschens oder der Reinigung von Fahrzeugen, Maschinen und Geräten. Der Vorhabensträger erwiderte mit Schreiben vom 26.09.2014 betreffend, dass Transport und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen auf Autobahnen und deren Rastanlagen nicht grundsätzlich verboten seien. Das Waschen von Fahrzeugen, Maschinen und sonstigen Geräten sei auf Autobahnen ohnehin nicht erlaubt.

Die hier geltend gemachten Punkte sind in Gewässernähe nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde Selbstverständlichkeiten im Rahmen der üblichen Sorgfaltspflicht und dienen nicht nur dem Fischschutz, sondern dem Schutz von Oberflächengewässern allgemein und schlechthin. Insbesondere durch die Nebenbestimmung A 3.4.2 wird sichergestellt, dass der Vorhabenssträger beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen in Gewässernähe größtmögliche Sorgfalt walten lassen muss. Dennoch kann mit zumutbarem Aufwand nicht unter allen Umständen sichergestellt werden, dass es nicht zu Verunreinigungen kommt. In der Sache wird den Forderungen des Fischereifachberaters letztlich Rechnung getragen. Daher konnte auf eine ausdrückliche Auflage mit diesem Wortlaut verzichtet werden.

Schließlich erhob der Fischereifachberater in seinem Schreiben vom 22.08.2014 das Petitum, den von der Einleitungsstelle beeinflussten Gewässerbereich zum Schutz der Gewässerfauna und -flora nach Vorgabe des zuständigen Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg, mindestens jedoch einmal jährlich, in Augenschein zu nehmen und auf Auffälligkeiten (z. B. Ablagerungen, An- und Abschwemmungen) zu kontrollieren, um Gewässerverunreinigungen vorzubeugen. Erforderliche Unterhaltungsmaßnahmen im und am Gewässerbett seien außerhalb der gesetzlichen Bachforellenschonzeit (01. Oktober bis 28. Februar) vorzunehmen.

Der Vorhabensträger teilte hierzu mit Stellungnahme vom 26.09.2014 nachvollziehbar mit, dass das geplante Absetzbecken mit nachgeschaltetem Regenrückhaltebecken ausreichend sei, um für den Rohrwiesenbach einen ausreichenden Gewässerschutz zu gewährleisten. Die gehobene wasserrechtliche Erlaubnis zur Einleitung von Oberflächenwasser aus dem Autobahn- und Rastanlagenbereich sei deshalb mit Beschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008 erteilt. Ferner wies der Vorhabensträger rechtlich korrekt darauf hin, dass für erforderliche Unterhaltungsarbeiten am Gewässerbett des Rohrwiesenbachs nicht die Autobahndirektion Nordbayern, sondern die Gemeinde Weibersbrunn zuständig sei, denn ihr obliege für Gewässer III. Ordnung die Unterhaltungspflicht mit regelmäßigen Kontrollaufgaben. Ergänzend sei aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hier auf Art. 22 Abs. 1 Nr. 3 BayWG als insoweit maßgebliche Norm verwiesen.

Zusammen mit dem geplanten bzw. bereits festgestellten Absetz- und Regenrückhaltebecken sowie unter Einbeziehung der mit diesem Beschluss ergänzend angeordneten Nebenbestimmungen erreicht die Planung somit einen Stand, der eine Gefährdung der weiterführenden Gräben und insbesondere des Rohrwiesenbaches durch Einleitung von Fahrbahnoberflächenwasser nicht befürchten lässt.

3.6.7.2

Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

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

Im Rahmen dieses Bauvorhabens sind Ausbaumaßnahmen nach § 67 Abs. 2 WHG nicht vorgesehen, für die der Plan mit dem Beschluss nach Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG gleichfalls festgestellt würde.

Das geplante ASB + RRHB 238-2L wurde bereits mit Beschluss vom 28.11.2008 (Nr. 32-4354.1-3/07) bestandskräftig planfestgestellt, sodass dieses und die damit verbundenen Einleitungen antragsgemäß nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens waren und darüber folglich auch nicht zu entscheiden war.

Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg teilte in seiner Stellungnahme vom 21.08.2014 hierzu mit, dass die Auflagen und Bedingungen in Bezug auf die Entwässerung über das ASB + RRHB 238-2L aus dem o.g. Planfeststellungsbeschluss bestehen bleiben, was der Vorhabensträger mit seiner Stellungnahme vom 02.09.2014 auch zusagte (vgl. A 3.1 und A 3.4.1)

3.6.7.3 Wasserrechtliche Erlaubnis

Eine Ausnahme von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung bilden gemäß § 19 Abs. 1 WHG die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen.

Eine gesonderte gehobene Erlaubnis wurde jedoch im Zusammenhang mit dieser Straßenbaumaßnahme nicht beantragt. Die Einleitung von Niederschlagswasser der erweiterten Verkehrsflächen wird vielmehr von der im Planfeststellungsbeschluss vom 28.11.2008 ausgesprochenen und weiter bestehenden gehobenen Erlaubnis abgedeckt.

Zwar stellt das Einleiten von Oberflächenwasser in Gewässer eine Gewässerbenutzung dar (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG). Derartige Benutzungen von Gewässern bedürfen grundsätzlich der behördlichen Erlaubnis oder der Bewilligung i.S.d. § 10 WHG (§ 8 Abs. 1 WHG).

Wie bereits unter C 3.6.7.1.2 dargestellt, wurde bei der Beurteilung der Wassermengen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den sechsstreifigen Ausbau der A 3 im Abschnitt westlich AS Rohrbrunn - Haseltalbrücke das im Einzugsgebiet E 3 auf den Verkehrsflächen der Tank- und Rastanlage „Spessart Süd“ anfallende Oberflächenwasser bereits berücksichtigt. Die Beckenanlage ASB + RRHB 238-2L ist ausreichend dimensioniert, um auch das Oberflächenwasser aus dem Rastanlagenbereich schadlos abzuleiten.

Da eine bauliche oder rechtliche Änderung dieser Beckenanlage nicht notwendig ist, wurde eine neue wasserrechtliche Erlaubnis nicht beantragt.

Die untere Wasserrechtsbehörde beim Landratsamt Aschaffenburg führte in ihrer Stellungnahme vom 27.08.2014 hierzu aus, dass nach der vorliegenden Planung die Entwässerung der erweiterten Verkehrsflächen über das neu zu errichtende Absetz- und Rückhaltebecken ASB + RRHB 238-2L erfolge, welches bereits Gegenstand der Planfeststellung vom 28.11.2008, Nr. 32-4354.1-3/07, sei. Für die Einleitungsstelle E 3, so das Landratsamt Aschaffenburg weiter in seinem Schreiben vom 27.08.2014, sei in der Planfeststellung vom 28.11.2008 eine gehobene Erlaubnis nach § 15 WHG erteilt worden. Das Landratsamt Aschaffenburg teilte weiter mit, dass nach der vorliegenden Planung das Becken in der Lage sei, auch das zusätzliche Niederschlagswasser aus der erweiterten Rastanlage aufzunehmen, weil die Wassermengen aus der jetzigen Erweiterung der Verkehrsflächen bereits großzügig bzw. grob abgeschätzt beim Planfeststellungsverfahren für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 berücksichtigt worden seien. Eine Änderung des Beckens sei somit nicht notwendig.

Ferner präzisierte das Landratsamt Aschaffenburg in seiner Stellungnahme vom 28.11.2014, dass nach Nr. 18 der Planunterlagen (Wassertechnische Untersuchung) aufgrund der vorliegenden detaillierten Erweiterungsplanung die Wassermengen genau ermittelt und die wassertechnischen Untersuchungen der Planfeststellung vom 28.11.2008 mit entsprechender Roteintragung tektiert worden seien. Demnach reiche das Becken aus, um auch das Oberflächenwasser aus den Erweiterungsflächen schadlos abzuleiten. Nach Auffassung des Landratsamtes Aschaffenburg seien die einschlägigen fachlichen Vorgaben des DWA-M 153 und DWA-A 117 eingehalten. Gegenüber dem mit Planfeststellungsbeschluss vom 28.11.2008 erlaubten Umfang der Einleitung ändere bzw. verringere sich der max. Zufluss von 1.275 l/s auf 1.228 l/s.

Die untere Wasserrechtsbehörde beim Landratsamt Aschaffenburg resümierte schließlich in ihrem Schreiben vom 27.08.2014, es bestehe Einverständnis mit der Vorgehensweise, eine neue gehobene Erlaubnis nicht zu beantragen, weil die Niederschlagswassereinleitung der erweiterten Verkehrsflächen von der mit Planfeststellungsbeschluss vom 28.11.2008 ausgesprochenen bestehenden gehobenen Erlaubnis abgedeckt sei und sich insbesondere die Einleitungsmenge in den Rohrwiesengraben nicht ändere.

Das Landratsamt Aschaffenburg forderte aber in seiner Stellungnahme vom 27.08.2014, aus Gründen der Bestimmtheit der bestehenden gehobenen Erlaubnis in diesem Beschluss einen entsprechenden „Tekturverweis“ zur Planfeststellung vom 28.11.2008 aufzunehmen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wird dem in der Sache mit den Ausführungen in diesem Beschluss sowie den planfestgestellten Unterlagen hinreichend Genüge getan.

Der Fachberater und Sachverständige für Fischerei beim Bezirk Unterfranken wies in seiner Stellungnahme vom 22.08.2014 darauf hin, dass bei einer übergangsweisen Grundwasserabsenkung und -ableitung oder bei Anfall von lokalem Schicht- und Kluftwasser dieses bei Verunreinigung nicht ohne Vorbehandlung in den Vorfluter eingeleitet werden dürfe. Erforderlichenfalls sei ein ausreichend dimensioniertes Absetzbecken/Behälter zur Sedimentation der Einleitungsstelle nach Vorgabe des zuständigen Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg vorzuschalten. Jegliches Wasser, das dem Vorfluter zugeführt werde, müsse frei sein von Fetten, Benzin- und Ölrückständen.

Der Vorhabensträger führte hierzu mit Schreiben vom 26.09.2014 zutreffend aus, dass bei den durchgeführten Bodenuntersuchungen weder Grundwasser noch Schicht- und Kluftwasser angetroffen wurde. Da Einleitungen ins Grundwasser nicht geplant seien, seien Maßnahmen zu dessen Schutz während der Baudurchführung nicht erforderlich. Ferner sei nicht vorgesehen, Wasser mit Fetten, Benzin- und Ölrückständen in den Vorfluter einzuleiten.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist anzumerken, dass im Rahmen dieses Verfahrens keine Erlaubnis für Bauwasserhaltungen beantragt wurde. Soweit im Zuge der Baumaßnahmen Bauwasserhaltungen erforderlich werden sollten, hat der Vorhabensträger ein eigenes wasserrechtliches Verfahren zu beantragen (vgl. A 3.4.5). Die vom Fischereifachberater angesprochenen Schutzauflagen sind im Rahmen eines solchen Verfahrens zu berücksichtigen.

Überdies forderte der Fischereifachberater in seiner Stellungnahme vom 22.08.2014, dass Baumaterialien, Aushub, wassergefährdende Stoffe und dgl. nicht so gelagert werden dürften, dass diese bei Starkregenereignissen abgeschwemmt werden oder eine Gewässerverunreinigung des Vorfluters verursachen können. Erforderlichenfalls seien geeignete Abschwemmungssicherungsmaßnahmen nach aktuellem Stand der Technik durchzuführen.

Der Vorhabensträger sagte in seiner Erwiderung vom 26.09.2014 zu (vgl. A 3.1), dass Baumaterialien, Aushub, wassergefährdende Stoffe und dergleichen so gelagert würden, dass diese bei Starkregenereignissen nicht abgeschwemmt würden oder Gewässerverunreinigungen verursachten. Soweit erforderlich, würden Abschwemmungssicherungsmaßnahmen nach dem Stand der Technik angeordnet werden (vgl. A 3.4.2). Im Übrigen, so der Vorhabensträger in o.g. Schreiben, sei geplant, die Beckenanlage ASB + RRHB 238-2L vor dem Ausbau der Rastanlage herzustellen, sodass schon während des Baus der notwendige Gewässerschutz für den Rohrwiesenbach gegeben sei.

Schließlich erhob der Fischereifachberater in seinem Schreiben vom 22.08.2014 die Forderung, dass der Einleitungsbereich in den Rohrwiesenbach aus den Entwässerungsbauwerken bzw. –anlagen naturnah zu gestalten bzw. zu befestigen sei. Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 26.09.2014 zu (vgl. A 3.1), die Einleitungsbereiche in den Rohrwiesenbach in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg zu planen (vgl. A 3.2.2 und A 3.4.3), wodurch der Forderung des Fischereifachberaters Genüge getan ist.

3.6.7.4

Abwägung

Den Belangen der Wasserwirtschaft, insbesondere des Gewässerschutzes, wird durch die verfahrensgegenständliche Planung sowie die unter A 3.4, A 3.6 und A 3.7 ergänzend angeordneten Nebenbestimmungen und die erteilten Zusagen hinreichend Rechnung getragen (vgl. auch die Ausführungen zur Fischerei unter C 3.6.9). Insgesamt entfalten die Belange des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Rahmen der Abwägung daher kein entscheidendes Gewicht gegen die beantragte Straßenbaumaßnahme, um die Belange, die für die Erweiterung der Verkehrsflächen der T&R „Spessart Süd“ sprechen, zu überwiegen. Das Sachgebiet Wasserwirtschaft bei der Regierung von Unterfranken teilte zudem per E-Mail vom 22.12.2014 mit, dass die

Planänderungen (vgl. B 4.3 dieses Beschlusses) keine wasserwirtschaftlichen Belange betreffen und daher keine Einwände bestünden.

3.6.8 Land-und Forstwirtschaft als öffentlicher Belang

3.6.8.1 Landwirtschaft

Belange der Landwirtschaft stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg führte in seiner Stellungnahme vom 13.08.2014 aus, dass durch die Baumaßnahmen 1,405 ha Fläche netto neu versiegelt würden. Als betroffene Konfliktfläche (K1) seien 1,697 ha errechnet, die mit 0,771 ha ausgeglichen werden müssten. Dafür, so das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg in seinem Schreiben vom 13.08.2014, werde v.a. die Ausgleichsfläche A 1 (0,735 ha) als Hangmoor durch Entbuschungs- und Pflegemaßnahmen aufgewertet. Landwirtschaftlich genutzte Flächen seien weder bei den Bau- noch bei den Ausgleichsmaßnahmen betroffen. Mit der Planung bestehe daher Einverständnis.

Im Rahmen der Belange der Landwirtschaft ist grundsätzlich auch die Frage von Bodenbelastungen zu thematisieren, die durch den Betrieb der Tank- und Rastanlage in diesem Bereich entstehen können. Die Auswirkungen des verfahrensgegenständlichen Vorhabens auf den Boden sowie die landwirtschaftlichen Nutzpflanzen wurden bei der Würdigung der Belange des Bodenschutzes (vgl. C 3.6.6 dieses Beschlusses, vgl. auch im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung unter C 2.3.1.4, C 2.3.2.3 und C 2.4.3 dieses Beschlusses) behandelt. Auf die betreffenden Ausführungen kann insoweit Bezug genommen werden. Dort ist auch schon auf die Vorbelastung durch die bestehende BAB A 3 hingewiesen worden. Eine nennenswerte Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzung ist danach nicht zu erwarten.

Nach alledem entfalten die Belange der Landwirtschaft damit im Ergebnis kein Gewicht, das geeignet wäre, die für das Vorhaben sprechenden Belange zu überwiegen.

3.6.8.2 Forstwirtschaft

Es werden für das Ausbauvorhaben keine forstwirtschaftlichen Nutzflächen benötigt, insbesondere wird durch die gegenständliche Maßnahme kein Wald im Sinne des Bayerischen Waldgesetzes berührt.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten hat in seiner Stellungnahme vom 13.08.2014 ausgeführt, dass aus forstlicher Sicht keine Einwände erhoben würden.

Mit Schreiben vom 27.08.2014 teilte ferner der Bayerische Waldbesitzerverband e.V. mit, dass aus seiner Sicht derzeit nichts gegen das geplante Bauvorhaben spreche.

Belange der Forstwirtschaft stehen dem Vorhaben mithin ebenfalls nicht entgegen.

3.6.9

Fischerei

Zu dem öffentlichen Belang der Fischerei hat der Fachberater und Sachverständige für Fischerei beim Bezirk Unterfranken mit Schreiben vom 22.08.2014 Stellung genommen und festgestellt, dass bei plangemäßer Errichtung sowie ordnungsgemäßem Betrieb, Unterhalt und Wartung nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und die Zustimmung des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg vorausgesetzt, aus fischereifachlicher Sicht keine grundsätzlichen Einwendungen bestünden.

Der Fachberater und Sachverständige für Fischerei hat weiter ausgeführt, dass sich in ca. 10 km Entfernung von der Rastanlage die Forellenzucht Hochspessart befinde, welche im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 in der jüngeren Vergangenheit von unerwünschten Gewässereintrübungen betroffen war, die sich negativ auf die Produktion der Forellenzucht ausgewirkt hatten. Ferner legte der Fischereifachberater in seiner Stellungnahme vom 22.08.2014 dar, dass der Weibersbach- bzw. Steinbach sowie die Hafenlohr wertvolle Fließgewässer der Forellenregion seien, die Hafenlohr zudem Teil des FFH-Gebiets Nr. 6022-371, Hochspessart, in welcher neben der Bachforelle auch Mühlkoppe und Bachneunauge (Arten des Anhangs II der FFH-RL und Schutzgüter im FFH-Gebiet Hochspessart) vorkämen. Die Bachforelle habe nach der AVBayFiG eine gesetzliche Schonfrist vom 01. Oktober bis 28. Februar, das Bachneunauge sei nach der AVBayFiG ganzjährig geschützt. Die Fischarten reagierten am empfindlichsten während der Laichzeit auf Störungen und Beeinträchtigungen des Lebensraums oder eine Verschlechterung der Wasserqualität. Alle Tier- und Pflanzenarten der Forellenregion, so der Fischereifachberater weiter in seinem Schreiben vom 22.08.2014, seien grundsätzlich auf sauberes, klares und sauerstoffreiches Wasser angewiesen und reagierten sensibel auf Schwankungen der Wasserqualität.

Der Fischereifachberater hat daher in seiner Stellungnahme vom 22.08.2014 verschiedene Forderungen im öffentlichen fischereilichen Interesse erhoben.

Zunächst forderte der Fischereifachberater den Vorhabensträger – unter Hinweis auf Art. 25 BayWG i.V.m § 41 Abs. 4 WHG – auf, den/die Pächter des Fischereirechtes bzw. den Fischereirechtsinhaber im Rohrwiesenbach, Weibers- bzw. Steinbach und der Hafenlohr sowie den Betreiber der Fischzucht Hoch-

spessart, vertreten durch Herrn Peter Grimm und Frau Monika Nolda, 97840 Erlenfurt im Hafenlohrtal, gesondert mindestens 14 Tage vor Beginn der Bauarbeiten zu benachrichtigen, damit ggf. bei auftretenden Abschwemmungen durch die Baumaßnahmen oder durch die Einleitung von Wasser aus einer Bauwasserhaltung hervorgerufene Fischereischäden durch Gewässereintrüben und dgl. geltend gemacht werden können. Die üblicherweise stattfindende und gesetzlich vorgegebene öffentliche Bekanntmachung sei nicht ausreichend. Der Vorhabensträger sagte dies mit Schreiben vom 26.09.2014 zu (vgl. A 3.2.4).

Ferner forderte der Fischereifachberater in seiner Stellungnahme vom 22.08.2014, während der Schonzeit der Bachforelle (01. Oktober bis 28. Februar) zum Schutz der Gewässer und der darin lebenden Wasserorganismen keine Baumaßnahmen oder Bauwassereinleitungen zuzulassen, welche Einträge von Bodenmaterial, Feststoffen, wassergefährdenden Stoffen (z.B. Diesel, Öl, Schmierstoffe) und dgl. ermöglichen und damit zu Gewässerverunreinigungen oder zu einer Verschlechterung der Wasserqualität im Vorfluter führen, was der Vorhabensträger mit Schreiben vom 26.09.2014 zusagte (vgl. A 3.1 und A 3.7.1).

Der Fischereifachberater erhob zudem das Petitum, dass der jeweilige Eigentümer der Entwässerungseinrichtungen bzw. –anlagen gemäß § 89 Abs. 1 und 2 WHG für alle Schäden zu haften habe, die Dritten aus dem Bau, dem Bestand, dem Betrieb und der Unterhaltung der Anlagen entstehen.

Der Vorhabensträger teilte hierzu in seiner Stellungnahme vom 26.09.2014 nachvollziehbar mit, dass zur Vermeidung von Schäden die Beckenanlage ASB + RRHB 238-2L vorgesehen sei. Sollten wider Erwarten doch Schäden zu verzeichnen sein, die nachweislich auf den Betrieb der Autobahn und der Tank- und Rastanlage zurückgingen, würden die Haftungsregelungen des § 89 WHG greifen.

Hierzu ist zum einen anzumerken, dass die Planfeststellung gemäß Art.

75 Abs. 1 Satz 2 BayVwVfG unmittelbar nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabensträger und Dritten gestaltet; privatrechtsgestaltende Wirkung kommt ihr hingegen nicht zu.

Soweit es um Fischereischäden im Rahmen des geplanten Vorhabens oder durch die Vorflutbenutzung geht, welche nach den "Hinweisen" des Fischereifachberaters zur Stellungnahme vom 22.08.2014 einer gütlichen Vereinbarung mit dem Fischereiberechtigten oder einem gesonderten Schätzverfahren vorbehalten sind, sei zum anderen festgehalten, dass ein in Geld bewertbarer Schaden für die Fischerei hier weder ersichtlich noch im Planfeststellungsverfahren von einem Fischereiberechtigten vorgebracht wurde. Ein Schaden für die Fischerei kann nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde bis dato

nicht festgestellt werden. Denn von den betroffenen Fischereiberechtigten wurden keine dahingehenden Einwendungen erhoben, geschweige denn greifbare Nachteile bzw. konkrete Vermögensschäden substantiiert (vgl. § 14 Abs. 3 i.V.m. § 15 Abs. 2 WHG). Ist nämlich zu erwarten, dass durch die Gewässerbenutzung auf das Recht eines anderen nachteilig eingewirkt wird oder Nachteile im Sinne des § 14 Abs. 4 WHG eintreten und erhebt der Betroffene Einwendungen, so darf der Plan nur festgestellt bzw. die gehobene Erlaubnis nur erteilt werden, wenn die nachteiligen Wirkungen durch Inhalts- oder Nebenbestimmungen vermieden oder ausgeglichen werden (§ 14 Absätze 3 und 4 i.V.m. § 15 Abs. 2 WHG). Ist dies nicht möglich, so kann der Plan gleichwohl festgestellt bzw. die gehobene Erlaubnis erteilt werden, wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit dies erfordern; bei Rechtsbeeinträchtigungen ist der Betroffene zu entschädigen (§ 14 Abs. 3 und 4 i.V.m. § 15 Abs. 2 WHG). Ein greifbarer Nachteil oder gar ein schon in Geld bewertbarer Schaden für die Fischerei ist aber hier nicht ersichtlich und wurde auch nicht im Planfeststellungsverfahren von einem Fischereiberechtigten vorgebracht. Daher wurde kein Fischereischaden festgesetzt. Mangels greifbarer Anhaltspunkte war auch kein allgemeiner Vorbehalt aufzunehmen. Mit Blick auf die Situierung der gegenständlichen Erweiterungsmaßnahme südlich der BAB A 3 im Verhältnis zum Vorfluter und den weiterführenden Gewässern, welche nördlich der Autobahn liegen, sowie aufgrund der Entfernung und der übrigen räumlichen Gegebenheiten im Verhältnis zu diesen Fließgewässern erscheint auch bei Starkregenereignissen eine Abschwemmung von Oberboden und ein daraus resultierender Eintrag in ein Gewässer praktisch ausgeschlossen.

Sollten wider Erwarten gegenwärtig nicht voraussehbare nachteilige Wirkungen auftreten, besteht kraft Gesetzes gemäß § 16 Abs. 1 WHG bzw. § 75 Abs. 2 Satz 2 bis 4 BayVwVfG ein Anspruch auf nachträgliche Vorkehrungen oder ggf. eine Entschädigung.

Entschädigungsfragen sind überdies nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern in einem gesonderten Entschädigungsverfahren im Nachgang zu dem Planfeststellungsverfahren zu regeln.

Der Fischereifachberater erhob in seinem Schreiben vom 22.08.2014 weiter die Forderung, vorhandenen Uferbewuchs so weit wie möglich zu schonen, was der Vorhabensträger mit Schreiben vom 26.09.2014 zusagte (vgl. A 3.1 und A 3.4.4).

Der Fischereifachberater forderte in seiner Stellungnahme vom 22.08.2014 überdies, dass, sofern im Zuge der Bauwasserhaltung eine Verunreinigung des Wassers festgestellt würde, unverzüglich die Einleitung in den Rohrwiesenbach einzustellen und das Landratsamt Aschaffenburg sowie das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg, der Fischereiberechtigt sowie die Fischzucht Hochspessart, vertreten durch Herrn Peter Grimm und Frau Monika Nolda, zu verständigen seien. Der Vorhabensträger wies in seinem Schreiben vom 26.09.2014 zu Recht darauf hin, dass die Beckenanlage ASB + RRHB 238-2L

bereits vor dem Ausbau der Rastanlage hergestellt werde mit der Folge, dass schon während des Baus der notwendige Gewässerschutz für den Rohrwiesenbach gegeben sei. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde wird angemerkt, dass eine Bauwasserhaltung im Zuge der Maßnahme nicht vorgesehen ist, eine entsprechende Erlaubnis wurde auch nicht beantragt.

Soweit der Fischereiberechtigte forderte, dass o.g. Verständigungspflicht des Vorhabensträgers ebenso gelte für den Fall von Unfällen oder anderen Vorkommnissen, die eine Verschmutzung des Vorfluters bewirken, wird dem durch die Nebenbestimmung A 3.7.3 Rechnung getragen.

Zudem forderte der Fischereifachberater in seinem Schreiben vom 22.08.2014, dass im Falle eines Feuerwehreinsatzes oder bei einer Havarie darauf zu achten sei, dass beispielsweise kein Löschwasser, Ölbindemittel oder andere wassergefährdende Stoffe über das Einleitungsbauwerk in den Vorfluter gelangen können und dort Schäden an der Wasserfauna und -flora anrichten.

Der Vorhabensträger erwiderte plausibel in seiner Stellungnahme vom 26.09.2014, dass durch Schließung der Abschiebevorrichtungen zwischen Absetz- und Regenrückhaltebecken sowie im Einleitungsbauwerk des Regenrückhaltebeckens in die weiterführende Vorflut der Rohrwiesenbach vor wassergefährdenden Brandbekämpfungs- und Ölbindemitteln geschützt werden könne. Der zuständige Brand- und Katastrophenschutz werde entsprechend eingewiesen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist durch die entsprechende Nebenbestimmung unter A 3.7.4 der Forderung des Fischereifachberaters in ausreichender Weise Genüge getan.

Der Fischereifachberater erhob in seiner Stellungnahme vom 22.08.2014 weiter die Forderung, dass anfallende Ablagerungen (Sedimente, Feinstoffe, Schlämme, Algen usw.) im Regenrückhalte- und Absetzbecken bei Bedarf ordnungsgemäß zu beseitigen seien. Falls durch diese Maßnahmen Gewässereintrübungen im Vorfluter verursacht würden, dürften diese Arbeiten nicht während der Bachforellenschonzeit (01. Oktober bis 28. Februar) durchgeführt werden.

Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 26.09.2014 die Beseitigung von anfallenden Ablagerungen im Absetz- und Regenrückhaltebecken zu (vgl. A 3.1 und A 3.7.2). Der weitergehenden Forderung des Fischereifachberaters, dass diese Arbeiten nicht während der Bachforellenschonzeit (01. Oktober bis 28. Februar) durchzuführen seien, wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde dadurch in hinreichender Weise Rechnung getragen, dass nach den nachvollziehbaren Ausführungen des Vorhabensträgers in seiner Stellungnahme vom 26.09.2014 zum Zwecke der Beseitigung der Ablagerungen die Abschiebevorrichtungen zwischen Absetz- und Regenrückhaltebecken sowie im Einleitungsbauwerk des Regenrückhaltebeckens in die weiterführenden

de Vorflut geschlossen würden und damit ausgeschlossen sei, dass bei entsprechenden Unterhaltungsarbeiten Sedimente, Feinstoffe, Schlämme oder dergleichen in den Rohrwiesenbach gelangten.

Schließlich sollten nach Einschätzung des Fischereifachberaters (vgl. Schreiben vom 22.08.2014) weitere Auflagen zum Schutz der Fließgewässerfischerei und Fließgewässerökologie vorbehalten bleiben. Ein solcher allgemeiner Auflagenvorbehalt ist im Planfeststellungsrecht wegen des Grundsatzes umfassender Problembewältigung jedoch nur zulässig, wenn er den Voraussetzungen des Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG genügt. Danach dürfen Einzelfragen einer nachträglichen Regelung nur vorbehalten bleiben, soweit eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist. Die Planfeststellungsbehörde kann und muss solchen nachteiligen Wirkungen des Vorhabens nicht Rechnung tragen, die sich erst später zeigen und mit denen die Beteiligten verständigerweise nicht rechnen können, weil sich ihr Eintritt im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht einmal als möglich abzeichnet. Für den Schutz gegen derartige, nicht voraussehbare Wirkungen müssen sich die davon Betroffenen auf die Ansprüche verweisen lassen, die ihnen Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 bis 4 BayVwVfG gewährt. Dazu gehören auch solche nachteiligen Wirkungen, deren zukünftiger Eintritt zwar theoretisch denkbar ist, sich aber mangels besonderer Anhaltspunkte noch nicht konkret absehen lässt. Nur dann, wenn sich im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses nachteilige Wirkungen weder mit der für eine Anordnung nach Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG hinreichenden Zuverlässigkeit voraussagen noch dem Bereich nicht voraussehbarer Wirkungen nach Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 bis 4 BayVwVfG zuordnen lassen, kann gemäß Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG die Frage eines Ausgleichs einer späteren abschließenden Prüfung und Entscheidung vorbehalten bleiben. Diese Voraussetzungen liegen vor, wenn sich aufgrund besonderer Anhaltspunkte die konkrete Möglichkeit abzeichnet, dass nachteilige Wirkungen in absehbarer Zeit eintreten werden, ihr Ausmaß sich jedoch noch nicht abschätzen lässt (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.11.2000, Az. 11 C 2.00; vgl. auch BayVGH, Urteil vom 18.12.2003, Az. 22 B 03.823, BayVBl. 2005, S. 115 mit Bezug auf § 10 Abs. 1 und 2 WHG). Derartige greifbare Anhaltspunkte für nachteilige Wirkungen sind im gegenständlichen Verfahren aber nicht ersichtlich und wurden auch von keinem Beteiligten vorgetragen. Für die Planfeststellungsbehörde bestand daher kein Anlass, neben den unter A 3.4, A 3.7 dieses Beschlusses vorgesehenen Nebenbestimmungen zum Schutz der Gewässer einen weiteren allgemeinen Auflagenvorbehalt vorzusehen.

Den öffentlichen und auch den privaten Belangen der Fischerei kommt nach alledem, soweit dem Vorhaben seitens der Träger öffentlicher Belange nicht vorbehaltlos zugestimmt bzw. den Forderungen nicht durch Nebenbestimmungen Rechnung getragen wurde allenfalls geringes Gewicht gegen die Planung zu, die deren Ausgewogenheit jedoch nicht in Frage stellen.

3.6.10

Denkmalpflege

Der öffentliche Belang der Denkmalpflege wurde in der Umweltverträglichkeitsprüfung bereits unter C 2.3.1.9, C 2.3.2.8 und C 2.4.8 für den Bereich der Kulturgüter und sonstigen Sachgüter behandelt. Das Ergebnis der dabei erfolgten Bewertungen der Umweltauswirkungen wird an dieser Stelle in die Abwägung eingestellt.

Demnach konnte das Vorhaben auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes zugelassen werden.

So sind jedenfalls Baudenkmäler von der Maßnahme erst gar nicht betroffen, wie das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege in seiner Stellungnahme vom 25.08.2014 ausführte. Sofern in Zukunft innerhalb des Geltungsbereichs weitere Maßnahmen an Baudenkmalern oder in unmittelbarer Nähe davon durchgeführt werden, bittet das Landesamt um Anhörung zum jeweiligen Bauantrag. Eine solche Verpflichtung kann dem Vorhabensträger jedoch nicht auferlegt werden, da die Anhörung des Landesamtes für Denkmalpflege zu etwaigen Bauanträgen nicht in seinen Zuständigkeitsbereich fällt.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege führte in seinem Schreiben vom 25.08.2014 aus, dass das Bauvorhaben im südlichen Abschnitt eine zumindest im 19. Jahrhundert noch vorhandene Gartenanlage mit einem Gebäude – namentlich das Jagdhäuschen Dianalust, das zum Schloss/Jagdhäus Luitpoldshöhe gehöre – quere und die Fundamente des Jagdhäuschens sowie Teile des dazugehörigen Gartens zerstöre.

Bodendenkmäler, so das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege weiter, könnten bereits durch die die eigentliche Baumaßnahme vorbereitende Abnahme des Oberbodens oder die Bodenentnahme zerstört werden. Die bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen könnten zur irreversiblen Zerstörung von Bodendenkmälern führen. Der Erhalt des archäologischen Erbes, unabhängig davon, ob es bekannt sei oder erst während der Baumaßnahme entdeckt werde, sei durch Umplanungen, Überdeckungen, aber auch, falls keine andere das Bodendenkmal erhaltende Alternative umsetzbar sei, durch eine fachgerechte und durch den Vorhabensträger zu finanzierende Ausgrabung zu ermöglichen. Auf diese Weise könne das Bodendenkmal zumindest als Archivquelle erhalten werden.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege regte daher in seiner Stellungnahme vom 25.08.2014 an, die Bodeneingriffe soweit zu reduzieren, dass die untertägigen Bereiche des Jagdhäuschens und der Gartenanlage erhalten bleiben, insbesondere könne es von großem Gewinn sein, die ehemalige Gartenanlage im Rahmen einer Ausgleichsmaßnahme wieder zugänglich zu machen.

Für den Fall, dass man sich gegen den Erhalt entschließen sollte, so das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege weiter in seinem Schreiben vom 25.08.2014, werde eine Ausgrabung dort notwendig, wo nach dem Oberbodenabtrag bzw. auf der Höhe des bauseitig erforderlichen Arbeitsniveaus archäologische Befunde und Funde auftreten.

Das Landesamt schlug vor, im Baubereich der Verdachtsfläche spätestens zwei Monate vor dem Baubeginn mit den Untersuchungen und den ggf. notwendigen archäologischen Ausgrabungen zu beginnen, um eine Baubehinderung auszuschließen. Der Bodenabtrag solle mit einem Bagger mit Humuslöffel durchgeführt werden. Das weitere Vorgehen im Hinblick auf eine konservatorische Überdeckung oder eine Ausgrabung sei davon abhängig, auf welcher Höhe die Befunde und Funde auftreten und wie stark durch die Baumaßnahme in den Boden eingegriffen werde. Im Bereich des Bodendenkmals müsse der Bodenabtrag unter der Aufsicht eines Grabungstechnikers einer Grabungsfirma durchgeführt werden. Die Grabungsfirma sei durch den Vorhabensträger zu beauftragen und zu finanzieren. Beim Auftreten von archäologischen Funden und Befunden innerhalb des Arbeitsstreifens habe die durch den Vorhabensträger beauftragte Grabungsfirma die Ausgrabung, Dokumentation und Bergung vorzunehmen. Die Baufirma müsse in ihrem Zeitplan für diese Arbeiten ein Zeitfenster zwischen Bodenabtrag und Baubeginn berücksichtigen. Der Vorhabensträger habe die Baufirma über die Möglichkeit zu informieren, dass sich Bodendenkmäler in der Trasse befinden können. Die konkreten Kosten für die evtl. notwendige Ausgrabung könnten erst nach Vorliegen des Prospektionsergebnisses ermittelt werden.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege wies im Schreiben vom 25.08.2014 darauf hin, dass die gegebenenfalls notwendigen Schutzmaßnahmen von Bodendenkmälern unter der fachlichen Aufsicht des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege durchzuführen und in der Regel vom Vorhabensträger zu veranlassen und zu finanzieren seien. Es sei die Pflicht des Vorhabensträgers, für Schutzmaßnahmen der gefährdeten Schutzgüter zu sorgen.

Daher bat das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege mit Schreiben vom 25.08.2014, als Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, dass Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen seien, soweit es durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich sei.

Weiter forderte das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, dass der Vorhabensträger die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschl. der Prospektion von Verdachtsflächen) zur

Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf einbeziehe.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege erhob des Weiteren das Petition, dass der Vorhabensträger bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen habe. Kosten für eine wissenschaftliche Auswertung der Befunde und Funde zählten nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen seien mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen. Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrages der Aufwendungen) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen seien im o.g. Rahmen in einer Vereinbarung zwischen dem Vorhabensträger und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde sei durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Komme eine solche Vereinbarung nicht zustande, sei eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

Der Vorhabensträger führte hierzu in seinem Schreiben vom 26.09.2014 aus, dass das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege auf eine ehemalige Gartenanlage mit Gebäude aus dem 19. Jahrhundert hinweise, von der noch Reste vorhanden sein könnten und die nach der Denkmalliste die Inv.Nr. V-6-6122-0001 habe. Im Planfeststellungsverfahren für den Streckenausbau der A 3, so die Autobahndirektion weiter in ihrer Stellungnahme vom 26.09.2014, habe das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege nicht auf diese Verdachtsflächen im betreffenden Bereich hingewiesen. Nach Übernahme der digitalen Daten des Landesamtes für diese Verdachtsfläche sei festzustellen, dass sich das o.g. Bodendenkmal am östlichen Rand der Tank- und Rastanlagenerweiterung und im Bereich der bereits planfestgestellten Verlegung der Staatsstraße 2312 befinde. Die Staatsstraßenverlegung stehe im unmittelbaren Zusammenhang mit dem sechsstreifigen Ausbau der A 3 zwischen Rohrbrunn und der Haseltalbrücke und sei nicht Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens. Ungeachtet dessen erklärte sich die Autobahndirektion Nordbayern in ihrem Schreiben vom 26.09.2014 bereit, die angezeigte Verdachtsfläche bei der Bauvorbereitung und Baudurchführung, auch für die Staatsstraßenverlegung, zu beachten.

Nachdem in den Antragsunterlagen eine Darstellung dieser Verdachtsfläche gefehlt hatte, wurde diese seitens des Vorhabensträgers im Rahmen der

Planänderung vom 29.10.2014 ergänzt und entsprechend in die Planunterlagen aufgenommen. Auf die entsprechenden Roteintragungen in den Unterlagen 5 / 1 T, 7 T, 10 / 1 T, 11 T und 16 T wird verwiesen. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege äußerte folgerichtig in seinem Schreiben vom 18.12.2014 keine Einwände mehr gegen die Planänderung.

Der Vorhabensträger erklärte sich folglich in seinem Schreiben vom 26.09.2014 mit der Aufnahme der vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege gewünschten Auflagen einverstanden (vgl. A 3.1).

Wer auf einem Grundstück nach Bodendenkmälern graben oder zu einem anderen Zweck Erdarbeiten auf einem Grundstück vornehmen will, obwohl er weiß, vermutet oder den Umständen nach annehmen muss, dass sich dort Bodendenkmäler befinden, bedarf der Erlaubnis. Die Erlaubnis kann versagt werden, soweit dies zum Schutz eines Bodendenkmals erforderlich ist (Art. 7 Abs. 1 DSchG). Die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis wird durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzt (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Zu den Erdarbeiten in diesem Sinne gehört auch die Anlage einer Straße (Eberl/Martin, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 6. Auflage, Rd.Nr. 4 zu Art. 7). Wenn die beabsichtigten Erdarbeiten eine Gefahr für ein Bodendenkmal darstellen, steht es im pflichtgemäßen Ermessen, die Erlaubnis zu versagen oder eine eingeschränkte Erlaubnis (unter Nebenbestimmungen) zu erteilen. Eine Erlaubnis wird dann zu erteilen sein, wenn nach Abwägung aller Umstände (Bedeutung der beabsichtigten Erdarbeiten einerseits und der durch die Arbeiten gefährdeten Bodendenkmäler andererseits) die Belange der Bodendenkmalpflege im Einzelfall weniger bedeutsam sind als die Belange, die für das Vorhaben sprechen (Eberl/Martin, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 6. Auflage, Rd.Nr. 6 zu Art. 7).

Die für das Vorhaben sprechenden Belange (vgl. C 3.4) gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor. Letzteren kommt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht der Stellenwert zu, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.

Als mögliche Auflage kommt in diesem Zusammenhang v.a. in Betracht, dass der Vorhabensträger eine auf seine Kosten sachgemäß durchzuführende Grabung durch das Landesamt für Denkmalpflege zur wissenschaftlichen Auswertung bzw. Bergung des Bodendenkmals zu dulden hat oder dass er selbst eine solche Grabung durch eine geeignete private Firma durchführen lassen muss. Eine Pflicht zur Tragung der Kosten der fachgerechten Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde (Sicherungsmaßnahmen) ergibt sich zwar nicht aus dem sog. Verursacherprinzip, ist aber im Rahmen

der Verhältnismäßigkeit dann möglich und gerechtfertigt, wenn - wie hier - durch die geplanten Erdarbeiten Bodendenkmäler beeinträchtigt oder zerstört werden könnten (vgl. Eberl/Martin, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 6. Auflage, Rd.Nr. 8 zu Art. 7).

Daher wurden dem Vorhabensträger nach Abwägung aller Umstände die Nebenbestimmungen unter A 3.2.1, 3.8.2 bis 3.8.5 auferlegt. Diese Auflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der Ausführungsplanung oder der Baudurchführung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundenen Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden Belangen. Obgleich die damit angeordnete fachkundige Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde im Rahmen von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit bei der Festlegung des Umfangs der gebotenen Sicherungsmaßnahmen begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle, soweit erforderlich, auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt. Die Grundzüge des Plans werden durch diese Regelung nicht tangiert, weil durch diese Regelung für den Fall, dass - wider Erwarten - keine Einigung zwischen dem Vorhabensträger und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zustande kommt, lediglich über einzelne Schutzauflagen entschieden werden muss, die für das Vorhaben - auch angesichts der gewichtigen Belange, die für die Planung sprechen - nicht von entscheidender Bedeutung sind (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 9. Auflage, Rd.Nr. 138 zu § 74). Damit ist auch dem Postulat der Konfliktbewältigung Rechnung getragen.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Zufallsfunde von Bodendenkmälern mit herausragender kulturhistorischer Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen bzw. die abzuschließende Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden. In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler, der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beach-

tung der durch die Auflagen A 3.2.1, A 3.8.2 bis A 3.8.5 vorgesehenen Maßnahmen.

Im Hinblick auf mögliche Zufallsfunde hat der Vorhabensträger nach der Nebenbestimmung A 3.8.1 überdies alle mit der Durchführung des Projektes beauftragten Personen auf die gesetzliche Verpflichtung hinzuweisen, dass bei den Erdarbeiten auftretende Funde von Bodendenkmälern unverzüglich dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege oder der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde zu melden sind (Art. 8 Abs. 1 DSchG) und die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen sind, wenn nicht die zuständige untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG). Dies gilt nicht für Funde, die im Zuge von Sicherungsmaßnahmen im Sinne der Nebenbestimmungen A 3.8.4 und A 3.8.5 auftreten.

Die Belange der Denkmalpflege sind, vor allem angesichts der Wahrscheinlichkeit einer Betroffenheit eines Bodendenkmals, mit hohem Gewicht gegen die Maßnahme in die Abwägung einzustellen. Dennoch sind die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme sprechenden Gründe so gewichtig, dass die Belange der Denkmalpflege diese nicht zu überwiegen vermögen. Die Ausgewogenheit der Planung ist unter Berücksichtigung der getroffenen Nebenbestimmungen gewahrt.

3.6.11 Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht

Abfälle, die bei Ausführung der gegenständlichen Maßnahme nicht vermieden werden können, sind entsprechend der in § 6 Abs. 1 Nrn. 2 bis 4 KrWG festgelegten Rangfolge zu verwerten oder - als letzte Stufe in der Abfallhierarchie - zu beseitigen (§§ 6 Abs. 1 Nr. 5, 15 Abs. 1 KrWG).

Im Planfeststellungsverfahren kann auch über die Ablagerung von beim Straßenbau anfallenden Erdmassen entschieden werden. Diese sind Teil des planfestzustellenden Vorhabens i.S.d. § 1 Abs. 4 Nr. 4 FStrG (vgl. Marschall/Schroeter/Kastner, FStrG, Rd.Nr. 56 zu § 1). Beim Ausbau der T & R „Spessart Süd“ fällt unbelastetes Erdmaterial im gegenständlichen Abschnitt an, das als Abfall i.S.d. § 3 Abs. 1 Satz 1 KrWG anzusehen ist. Werden diese Überschussmassen dazu verwendet, im Zusammenhang mit dem Ausbauvorhaben rechtlich gebotene oder sachlich notwendige Aufschüttungen vorzunehmen, z.B. für Lärmschutzwälle, die als aktive Lärmschutzmaßnahmen anzusehen sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG), oder für Aufschüttungen von Brückenwiderlagern, handelt es sich um die Verwertung von Abfällen (§ 3 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 1 KrWG). Steht dagegen die Beseitigung im Vordergrund, obwohl mit solchen Seitendeponien auch positive Wirkungen auf den Lärmschutz und gegebenenfalls auf das Landschaftsbild verbunden sein können, wird es sich im Zweifel um Abfälle zur Beseitigung (§ 3 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz

2 KrWG) handeln. In letzterem Fall dürfen diese Abfälle grundsätzlich nur in den dafür zugelassenen Anlagen oder Einrichtungen (Abfallbeseitigungsanlagen) abgelagert werden (§ 28 Abs. 1 Satz 1 KrWG). Ihre Aufbringung auf die vorgesehenen Bereiche würde daher grundsätzlich die Errichtung einer Deponie i.S.v. § 3 Abs. 27 Satz 1 KrWG darstellen, die der Planfeststellung durch die zuständige Behörde bedürfte (§ 35 Abs. 2 KrWG).

Im Rahmen der vorliegenden Planung kommt es bei den Erdarbeiten zu einem Massendefizit von 8.756 m³, da Auftragsmengen von 25.335 m³ Abtragsmengen von 16.579 m³ gegenüberstehen. Dieses Erdmengendefizit wird abgedeckt aus Überschussmengen des Ausbauabschnitts der A 3 zwischen Rohbrunn und Haseltalbrücke. Auf die Unterlage 1, Ziffer 4.11.2.11 wird verwiesen.

Die Errichtung einer Deponie für Erdaushub und Bauschutt ist im gegenständlichen Planfeststellungsverfahren demnach nicht vorgesehen. Es bedarf folglich keiner Entscheidung darüber, ob nach § 28 Abs. 2 KrWG eine Ausnahme von der aus § 28 Abs. 1 Satz 1 KrWG resultierenden Pflicht, die Überschussmassen nur in zugelassenen Abfallbeseitigungsanlagen abzulagern, erteilt werden kann.

Ungeachtet der Frage, ob Abfall verwertet oder beseitigt werden soll, stellen die dem Vorhabensträger unter A 3.6 auferlegten Verpflichtungen sicher, dass die materiell-rechtlichen Voraussetzungen (vgl. §§ 28 Abs. 2, 36 Abs. 1, Abs. 2 und Abs. 4 KrWG) des Kreislaufwirtschafts- und Abfallrechts erfüllt sind. Insbesondere ist sichergestellt, dass das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird und keine nachteiligen Auswirkungen auf das Recht eines anderen zu erwarten sind (vgl. § 36 Abs. 1 KrWG). Ergänzend wird auf die Ausführungen zum Bodenschutz unter C 3.6.6 verwiesen.

Die Belange der Abfallwirtschaft können die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme sprechenden Gründe somit nicht überwiegen, zumal spezielle abfallrechtliche Probleme nicht vorgetragen wurden.

3.6.12

Träger von Ver- und Entsorgungsleitungen

Als öffentliche Belange sind im Rahmen der Abwägung im Planfeststellungsverfahren auch die Interessen der Träger der öffentlichen Ver- und Entsorgung, die im Bereich der Straßenbaumaßnahme Leitungen, Kabel oder Ähnliches betreiben, zu berücksichtigen. Dabei wird hier grundsätzlich nur auf das "Ob" und das "Wie" der Leitungsänderungen eingegangen, nicht jedoch z.B. über die Kostenregelung entschieden, die sich nach bürgerlichem Recht bzw. nach noch zu treffenden vertraglichen Vereinbarungen richtet (vgl. § 8 Abs. 10 FStrG).

Etwas anderes gilt für die Kosten bei Änderungen von Fernmeldeleitungen, die sich nach dem TKG bestimmen.

3.6.12.1 Deutsche Telekom Technik GmbH

Mit E-Mail vom 29.07.2014 hat die Deutsche Telekom Technik GmbH – von der Telekom Deutschland GmbH als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i.S.v. § 68 Abs. 1 TKG beauftragt und bevollmächtigt - zum gegenständlichen Verfahren Stellung genommen und mitgeteilt, dass gegen die Erweiterung der Verkehrsflächen und gegen die Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen keine Einwände bestünden. Es wurde gebeten, auf die vorhandenen Telekommunikationslinien, soweit möglich, entsprechend der im Regelungsverzeichnis beschriebenen Vorgehensweise Rücksicht zu nehmen, um den Aufwand für Anpassungen gering zu halten.

Der Vorhabensträger hat in seinem Antwortschreiben vom 27.08.2014 für bekannte Leitungen zugesagt (vgl. A 3.1), die Baumaßnahme so abzuwickeln, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom so weit wie möglich vermieden werden. Man gehe davon aus, dass in den bisher vorgelegten Bestandsplänen der Deutschen Telekom alle vorhandenen Telekommunikationsanlagen enthalten seien. Soweit notwendig, werde der Deutschen Telekom der Zugang zu ihren Anlagen während der Bauzeit gewährt und im Rahmen der örtlichen Baueinweisung beteiligt. Der Vorhabensträger forderte insoweit, dass die Deutsche Telekom ihre Anlagen vor Ort kennzeichnen bzw. signalisieren möge, damit diese beachtet werden könnten. Hinsichtlich der Kostentragung verwies der Vorhabensträger in seiner Stellungnahme vom 27.08.2014 auf § 72 TKG.

Im Zuge der Planänderung wurde vom Vorhabensträger der Lageplan der Ver- und Entsorgungsleitungen (vgl. Unterlage 16/T) korrigiert und auch seitens der Planfeststellungsbehörde (vgl. Tenor A 1) berücksichtigt. Mit E-Mail vom 10.12.2014 hat die Deutsche Telekom Technik GmbH - von der Telekom Deutschland GmbH als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i.S.v. § 68 Abs. 1 TKG als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i.S.v. § 68 Abs. 1 TKG beauftragt und bevollmächtigt - mitgeteilt, dass gegen das gegen das Erweiterungsvorhaben - unter Beibehaltung der Stellungnahme vom 29.07.2014 - keine Bedenken bestünden.

Den Belangen der Deutschen Telekom ist somit ausreichend Rechnung getragen (vgl. auch A 3.9).

3.6.12.2 Bayernwerk AG (ehemals E.ON Bayern AG)

Mit Schreiben vom 04.08.2014 teilte die Bayernwerk AG mit, dass im Bereich der Tank- und Rastanlage Spessart Süd 20-kV-Mittelspannungs- und 0,4-kV-

Niederspannungskabelleitungen des Unternehmens mit einem Schutzzonenbereich von 1,0 m beiderseits der Leitungssachse verlaufen.

Man habe bei der Überprüfung der Planunterlagen festgestellt, dass die vorhandenen Anlagenteile der Bayernwerk AG größtenteils eingearbeitet bzw. berücksichtigt seien.

Da jedoch nicht alle Kabeltrassen lagerichtig eingezeichnet waren bzw. mittlerweile umgebaut worden waren, hat die Bayernwerk AG ihrer Stellungnahme vom 04.08.2014 sieben Plankopien beigefügt, aus denen die aktuellen 20-kV-Kabeltrassen (rot eingezeichnet) sowie die 0,4-kV-Kabelleitungen (blau eingezeichnet) ersichtlich wurden.

Es bestünden, so die Bayernwerk AG weiter in ihrer Stellungnahme vom 04.08.2014, nach Übernahme bzw. Berichtigung dieser Leitungen keine grundsätzlichen Einwendungen gegen das Planungsvorhaben, wenn dadurch der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen nicht beeinträchtigt würden.

Der Vorhabensträger sagte in seinem Schreiben vom 02.09.2014 die Beachtung der Hinweise der Bayernwerk AG bei der Ausführungsplanung, der Bauvorbereitung und Bauausführung zu (vgl. A 3.1). Soweit erforderlich, würden im Rahmen der Ausführungsplanung die Kabeltrassen im Lageplan nach den vorgelegten Bestandsplänen der Bayernwerk AG ergänzt bzw. berichtigt.

Eine entsprechende Berichtigung wurde im Rahmen der Planänderung vom 29.10.2014 vorgenommen (vgl. Unterlage 16/T) und auch seitens der Planfeststellungsbehörde (vgl. Tenor A 1) berücksichtigt. Mit Schreiben vom 08.12.2014 teilte die Bayernwerk AG mit, dass bei der Überprüfung der vorgelegten Planunterlagen festgestellt wurde, dass eine ihrer 20-kV-Mittelspannungskabelleitungen – lfd. Nr. 3.10 RVZ, Unterlage 11 – immer noch nicht lagerichtig übernommen wurde. Die Bayernwerk AG bat, sofern dieses Kabel auf die eingezeichnete Position verlegt werden sollte, sich direkt mit Herrn Knörzer im Netzcenter Marktheidenfeld, Tel.: 09391 903 137, in Verbindung zu setzen.

Ferner bat die Bayernwerk AG in ihrem Schreiben vom 08.12.2014 darum, sich rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Netzcenter Marktheidenfeld, Tel.: 0941 28 00 33 11, zwecks Unterweisung bzw. Begehung in Verbindung zu setzen.

Der Vorhabensträger teilte hierzu in seiner Stellungnahme per E-Mail vom 19.02.2015 mit, dass die ergänzenden Hinweise der Bayernwerk AG beachtet würden (vgl. A 3.2.6 und A 3.9.2). Man werde die genaue Lage des 20-kV-Kabels (lfd. Nr. 3.10 des Regelungsverzeichnisses) anfordern und im Lageplan (Unterlage 16T) berichtigen.

Den Belangen der Bayernwerk AG ist somit ausreichend Rechnung getragen (vgl. auch A 3.9).

3.6.12.3 Abwägung

Die betroffenen Leitungsträger haben keine grundsätzlichen Bedenken gegen die bestehende Maßnahme vorgebracht, sondern jeweils vielmehr Ausführungsmodalitäten angesprochen. Den Belangen der Träger von Ver- und Entsorgungsleitungen wird durch die festgestellte Planung, die auch die Nebenbestimmungen sowie die genannten Zusagen des Vorhabensträgers Rechnung getragen (vgl. oben A 3.1 und A 3.9). Im Rahmen der Gesamtabwägung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange entwickeln sie daher kein großes Gewicht zulasten der Baumaßnahme. Letztlich wird dadurch die Ausgewogenheit der Planung insgesamt nicht in Frage gestellt.

3.6.13 Belange des Brand- und Katastrophenschutzes

Seitens des Arbeitsbereichs Brand- und Katastrophenschutz bei der Regierung von Unterfranken (Sachgebiet 10) bestehen gegen das gegenständliche Vorhaben keine Einwendungen. Es ist jedoch mit Schreiben vom 17.07.2014 darauf hingewiesen worden, dass die Zufahrt zu den Baustellen und die Betriebsumfahrt sowohl während der Bauzeit als auch nach Abschluss der Bauarbeiten für Feuerwehrfahrzeuge mit mind. 10 t Achslast, einer Breite von 2,5 m und einer Höhe von 3,5 m Höhe ermöglicht werden müsse. Die Kreisbrandinspektion des Landkreises Aschaffenburg und die alarmierende Stelle, die Integrierte Leitstelle Bayerischer Untermain, sind hierzu rechtzeitig zu beteiligen (vgl. A 3.10.1).

Ferner müsse, so das Sachgebiet 10 bei der Regierung von Unterfranken in seiner Stellungnahme vom 17.07.2014, sowohl für die vorhandenen Schutzobjekte (Parkflächen, Raststätte und Hotel) als auch für die neuen Verkehrsflächen (insb. Lkw-Stellplätze) die Löschwasserversorgung sichergestellt sein. Falls Wasserleitungen und damit zusammenhängend auch Hydranten abgesperrt, abgebaut oder verlegt würden, seien dafür Ersatzmaßnahmen vorzusehen. Die Kreisbrandinspektion des Landkreises Aschaffenburg und die alarmierende Stelle, die Integrierte Leitstelle Bayerischer Untermain, müssten über solche Maßnahmen informiert bzw. entsprechend beteiligt werden (vgl. A 3.10.2)

Die Brand- und Unfallmeldung müsse für die Bauzeit sichergestellt sein (vgl. A 3.10.3).

Schließlich forderte der Arbeitsbereich Brand- und Katastrophenschutz bei der Regierung von Unterfranken in seinem Schreiben vom 17.07.2014 eine entsprechende Benachrichtigung bzw. Beteiligung der Kreisbrandinspektion des Landkreises Aschaffenburg und der alarmierenden Stelle (Integrierte Leitstelle

Bayerischer Untermain) für den Fall, dass im Zuge der Baumaßnahmen bestehende Anschlussstellen und Auffahrten oder auch andere Straßen und Verkehrswege gesperrt werden und daher nicht benutzt werden können (vgl. A 3.10.4).

Der Vorhabensträger hat mit Schreiben vom 28.07.2014 mitgeteilt, dass die in dem Schreiben des Arbeitsbereichs Brand- und Katastrophenschutz bei der Regierung von Unterfranken vom 17.07.2014 enthaltenen Punkte bei der Bauausführung beachtet werden (vgl. A 3.1), sodass diese auch angesichts der angeordneten Auflagen kein erhebliches Gewicht gegen die Planung entwickeln.

Hinsichtlich der Planänderung vom 29.10.2014 regte der Arbeitsbereich Brand- und Katastrophenschutz bei der Regierung von Unterfranken mit Schreiben vom 19.12.2014 an, die Diskrepanz zwischen der vom Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.07.2014 akzeptierten Nebenbestimmung A 3.10.2 und der mit Schreiben des Vorhabensträgers vom 01.10.2014 gegenüber der Kreisbrandinspektion beim Landratsamt Aschaffenburg zum Ausdruck gebrachten Ablehnung einer Ausstattung der gesamten Verkehrsanlage mit Hydranten zu klären. Der Vorhabensträger teilte hierauf in seiner Stellungnahme per E-Mail vom 19.02.2015 plausibel mit, dass letztgenanntes Schreiben des Arbeitsbereichs Brand- und Katastrophenschutz bei der Regierung von Unterfranken keine neuen Einwände beinhalte. Mit der Nebenbestimmung A 3.10.2. ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Löschwasserversorgung der Tank- und Rastanlage in ausreichender Weise sichergestellt, so dass das Ansinnen des Arbeitsbereichs Brand- und Katastrophenschutz bei der Regierung von Unterfranken erfüllt ist.

Die Kreisbrandinspektion beim Landratsamt Aschaffenburg nahm zu dem Vorhaben mit Schreiben vom 28.08.2014 ebenfalls Stellung und teilte mit, dass gegen das Vorhaben unter Berücksichtigung folgender Überlegungen keine Bedenken bestünden.

Ausrüstung und Organisation der gemeindliche Feuerwehr Weibersbrunn seien unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit der Gemeinde für die geplante Erweiterung zwar ausreichend, die Freiwillige Feuerwehr der Gemeinde Weibersbrunn könnte jedoch den Brandschutz für diese Rastanlage nicht in einer Hilfsfrist von 10 Minuten gewährleisten. Diese werde bei mehr als 15 Minuten liegen mit der Folge, dass dem vorbeugenden Brandschutz und den einen Feuerwehreinsatz vorbereitenden und unterstützenden Maßnahmen eine noch größere Bedeutung zukomme.

Die Kreisbrandinspektion des Landratsamtes Aschaffenburg stellte daher in ihrer Stellungnahme vom 28.08.2014 klar, dass für die gesamte Tank- und Rastanlage einschließlich ihrer Parkflächen eine Löschwassermenge von

mind. 1.600 l/min über einen Zeitraum von 2 Stunden erforderlich sei. Einzelne Löschwasserentnahmestellen, die für die Gesamtlöschwasserversorgung angerechnet werden müssten, müssten mind. 800 l/min Löschwasser über einen Zeitraum von 2 Stunden abgeben.

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 01.10.2014 zunächst und zutreffend darauf hin, dass die Hilfsfrist für die Freiwillige Feuerwehr der Gemeinde Weibersbrunn bereits heute mehr als 15 Minuten betrage, sodass sich daran durch den Ausbau der Rastanlage Spessart Süd nichts ändere. Zufahrten für die Feuerwehr seien nach wie vor über die A 3 und die St 2312 gegeben.

Ferner führte der Vorhabensträger korrekt aus, dass es die Autobahn Tank & Rast GmbH sei, welche die erforderliche Löschwassermenge über ihre Wasserversorgung gewährleisten müsse. Die Autobahndirektion Nordbayern gehe hierbei davon aus, dass dies derzeit der Fall sei, da zuletzt der Brandschutz für die Hochbauten am Standort Spessart Süd beim Neubau des Motels 2012 mit der Kreisbrandinspektion Aschaffenburg abgestimmt worden sei und die Baufreigabe nach § 4 FStrG erteilt werden konnte.

Ferner forderte die Kreisbrandinspektion in vorgenanntem Schreiben, dass auf dem gesamten Gelände der Tank- und Rastanlage, in einem Abstand von max. 100 m, Hydranten für einen schnellen Feuerwehreinsatz einzubauen seien. Hierbei sei Überflurhydranten gegenüber Unterflurhydranten der Vorzug einzuräumen, da letztere bei Schnee und Eis schwer zu erreichen seien und auch leichter verstellt werden könnten.

Die Hydranten, so die Kreisbrandinspektion in ihrer Stellungnahme vom 28.08.2014, müssten der DIN 3221 oder 3222 entsprechen und mit einem DIN-DVGW-Prüfzeichen versehen sein. Insbesondere sei zu beachten, dass die Hydranten mit selbsttätiger Entleerung, die Überflurhydranten zusätzlich mit einer Sollbruchstelle versehen sind. Bei der Verwendung von Unterflurhydranten sei zu beachten, dass nur solche mit Nennweite DN 80 eingebaut werden. Ferner sollte eine zusätzliche Absperrung der Hydranten nach Möglichkeit vermieden werden.

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 01.10.2014 rechtlich zutreffend darauf hin, dass sich der vorbeugende Brandschutz nach der Bayerischen Bauordnung ausschließlich auf die Hochbauten der Tank- und Rastanlage Spessart beschränke. Für einen Brandschutz von Verkehrsflächen (Parkplätze, Fahrgassen und sonstige Straßen) böten weder die Bayerische Bauordnung noch das Bundesfernstraßengesetz die notwendige Rechtsgrundlage. Die Autobahndirektion Nordbayern wies daher in ihrer Stellungnahme vom 01.10.2014 die gewünschte Ausstattung der gesamten Verkehrsanlage mit Hydranten im Abstand von max. 100 m zurück und rekurrierte auf § 4 FStrG, wonach man die Einhaltung der Brandschutzvorschriften durch den Betreiber der Hochbauten, die Autobahn Tank & Rast GmbH, überwache. Dem Vorbrin-

gen der Kreisbrandinspektion wird überdies durch die Auflage 3.10.2 Rechnung getragen, deren Einhaltung der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.07.2014 zusagte (vgl. A 3.1).

Die Kreisbrandinspektion beim Landratsamt Aschaffenburg stellte überdies in ihrem Schreiben vom 28.08.2014 klar, dass für den Fall, dass die erforderliche Löschwassermenge nicht mit dem vorhandenen öffentlichen Trinkwasserversorgungsnetz in Verbindung mit für die Feuerwehr geeigneten Hydranten ausreichend sichergestellt werden kann, alternativ zur Sicherstellung der Löschwasserversorgung auch unterirdische Löschwasserbehälter im Bereich der Tank- und Rastanlage eingeplant werden könnten. Die Löschwasserbehälter müssten dabei der DIN 14 230 entsprechen. An vorgesehenen Saugstellen für die Löschwasserentnahme sei jeweils in unmittelbarer Nähe eine Feuerwehr-Bewegungsfläche für mind. ein Feuerwehrfahrzeug (Löschfahrzeug) vorzusehen. Der Abstand zwischen Bewegungsfläche und Sauganschluss nach DIN 14244 dürfe 2 m nicht übersteigen, sodass die Löschwasserentnahme mit 4 Feuerwehraugschläuchen mit einer Länge von je 1,6 m möglich sei. Schließlich forderte die Kreisbrandinspektion, dass die Bewegungsflächen über Feuerwehzufahrten vom öffentlichen Verkehrsraum zu erreichen sein müssten und die Benutzung einer Bewegungsfläche durch ein Feuerwehrfahrzeug die Zufahrt zu anderen Bewegungsflächen nicht verhindern dürfe.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf in seinem Schreiben vom 01.10.2014 und legte plausibel dar, dass für den abwehrenden Brandschutz der Hochbauten bereits ausreichend Hydranten vorhanden und unterirdische Löschwasserbehälter bereits heute nicht erforderlich seien. Soweit bestehende Hydranten im Zuge der Erweiterung der Rastanlage Spessart Süd umgebaut bzw. verlegt werden müssen, geschehe dies in Abstimmung mit der Kreisbrandinspektion Aschaffenburg und nach den einschlägigen Richtlinien und DIN-Normen.

Zusätzlich monierte die Kreisbrandinspektion des Landratsamtes Aschaffenburg in ihrer Stellungnahme vom 28.08.2014, dass die Zufahrts- und Abfahrtsmöglichkeiten von der Staatsstraße St 2312 auf die und von der Tank- und Rastanlage nicht ausreichend seien.

Erfahrungen mit dem Verkehr und Parkverhalten, insbesondere des Schwerverkehrs, machten für eine sichere Erreichbarkeit weitere Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge bzw. Polizeifahrzeuge notwendig. Es wird daher seitens der Kreisbrandinspektion eine Durchfahrtsmöglichkeit für Einsatzfahrzeuge durch die 3 m hohe Gabionenwand im Bereich bzw. auf Höhe der Kreuzung St 2312/St 2316 gefordert, um eine Verbindung zwischen der äußeren Zufahrtsstraße zum Rasthaus und der Durchfahrtsbahn der Rastanlage herzustellen. Die Durchfahrt könne mit einem Tor verschlossen sein, das jederzeit, ggf. mit Mitteln der Feuerwehr, aus beiden Richtung zu öffnen sei.

Ferner sei, so die Kreisbrandinspektion, auf dem heutigen Ausfahrast B – E im Bereich der künftigen „Schranke für Betriebsdienst“ eine Überfahrmöglichkeit für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge von außen auf die Fahrbahn der Rastanlage und umgekehrt herzustellen, wobei die bereits vorhanden befestigten Flächen dazu mit einbezogen werden könnten und die zusätzliche Ein- und Ausfahrt ebenfalls mit einer Schranke gesichert werden könne.

Mit Schreiben vom 01.10.2014 teilte der Vorhabensträger nachvollziehbar mit, dass die geplanten Zufahrten für den Brand- und Katastrophenschutz zur Tankstelle und zum Rasthaus mit Motel völlig ausreichend seien, sodass eine zusätzliche Zufahrt von der St 2312 im Bereich der Lkw-Parkplätze östlich des Rasthauses mit Unterbrechung der dort geplanten Gabionenwand nicht notwendig sei. Im Übrigen würden dadurch, wie der Vorhabensträger zu Recht anmerkt, mindestens 2 Lkw-Längsparkplätze entfallen, die dringend am Standort Spessart benötigt würden. Feuerwehrfahrzeuge würden im Einsatzfall durch parkende Lkw behindert.

Im Rahmen der Planänderung vom 29.10.2014 trug der Vorhabensträger dem Ansinnen der Kreisbrandinspektion insoweit und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in ausreichender Weise Rechnung, als er im Zuge der Planänderung vom 29.10.2014 vom heutigen Ausfahrtsast der Anschlussstelle Rohrbunn (vgl. lfd. Nr. 1.3 des Regelungsverzeichnisses – Unterlage 11) in die Rotunde für Pkw und Busse eine Feuerwehrezufahrt in Schotterrasenbefestigung nach den Anforderungen der DIN 14090 "Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken" vorsieht (vgl. lfd. Nr. 1.15 des Regelungsverzeichnisses - Unterlage 11 T - in der Fassung der Planänderung vom 29.10.2014 sowie Lageplan, Unterlage 5, Blatt 1 T, in der Fassung der Planänderung vom 29.10.2014). Soweit Verkehrsflächen und Zufahrten von Feuerwehrfahrzeugen benutzt werden müssten, würden diese mindestens nach den Anforderungen der DIN 14090 ausgeführt. Die Kreisbrandinspektion beim Landratsamt Aschaffenburg teilte darauf mit Schreiben vom 10.12.2014 mit, dass zu den Planänderungen aus Sicht der Feuerwehr keine Bedenken bestünden.

Überdies forderte die Kreisbrandinspektion des Landratsamtes Aschaffenburg in ihrem Schreiben vom 28.08.2014 für die vorhandenen Gebäude in einem Abstand von max. 50 m von den Gebäudeeingängen jeweils eine Feuerwehr-Bewegungsfläche für ein Feuerwehrfahrzeug, wobei diese Bewegungsflächen über Feuerwehr-Zufahrten mit Feuerwehrfahrzeugen erreichbar sein müssten. Der Gebäudeeingang müsste von der nächsten Bewegungsfläche über einen Feuerwehr-Zugang fußläufig in einer Entfernung von max. 50 m erreichbar sein. Die Feuerwehr-Zugänge, -Zufahrten und -Bewegungsflächen müssten hierbei mind. den Forderungen aus der Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr erfüllen.

Ferner stellte die Kreisbrandinspektion des Landratsamtes Aschaffenburg in ihrer Stellungnahme vom 28.08.2014 das Petitum auf, dass Flächen für die Feuerwehr ständig freizuhalten seien, wobei hierfür die Verkehrszeichen „Hal-

teverbot mit entsprechendem Zusatzschild“ zu verwenden seien, Hinweisschilder für Zufahrten die Aufschrift „Feuerwehruzufahrt“ und Schilder für Aufstell- und Bewegungsflächen die Aufschrift „Fläche für die Feuerwehr“ tragen müssten. Sperrpfosten, Sperrbalken, Schranken und Tore usw. im Zuge von Feuerwehruzufahrten oder in sonstigen Verkehrsflächen oder Sperranlagen seien gegen ein widerrechtliches Benutzen von Verkehrsflächen durch den Schwerverkehr mit Verschlüssen zu versehen, die sich mit Dreikant des Überflurhydrantenschlüssels nach DIN 3223, durch ein Feuerweherschloss nach DIN 14925 oder mittels landkreisgleicher Feuerweherschließung öffnen ließen und die Durchfahrt für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge freigeben.

Der Vorhabensträger teilte hierzu mit Schreiben vom 01.10.2014 zutreffend mit, dass notwendige Feuerwehrebewegungsflächen bereits 2012 im Zusammenhang mit dem Neubau des Motels am Rasthaus, auch im Hinblick auf die künftige Rastanlagenerweiterung, mit der Kreisbrandinspektion Aschaffenburg abgestimmt wurden. Vor den Eingängen der bestehenden Tankstelle seien, so die Autobahndirektion Nordbayern weiter in ihrer Stellungnahme vom 01.10.2014, geeignete Bewegungsflächen für die Feuerwehr ebenfalls vorhanden. Der Vorhabensträger sagte zu, diese im Rahmen der Ausführungsplanung im Detail in Abstimmung mit der Kreisbrandinspektion festzulegen (vgl. A 3.1), die Autobahn Tank & Rast GmbH habe die vorhandenen Feuerwehrläne bis spätestens zur Fertigstellung des Ausbaus der Rastanlage entsprechend anzupassen. Hierbei werde die Beschilderung der für die Feuerwehr vorgesehenen Flächen im Rahmen der Erstellung der Markierungs- und Beschilderungspläne angeordnet. Schranken im Bereich von Zufahrten, die auch als Feuerwehruzufahrt genutzt werden, erhielten die gewünschte Schließanlage (vgl. A 3.1 und A 3.10.5).

Die vorhandene Sirenenanlage, so die Kreisbrandinspektion beim Landkreis Aschaffenburg weiter in ihrer Stellungnahme vom 28.08.2014, sei, insbesondere zur Warnung der Bevölkerung, für das vergrößerte Gelände der Tank- und Rastanlage ggf. zu erweitern, wenn die bisherige Beschallung dafür nicht ausreiche.

Der Vorhabensträger führte in seinem Schreiben vom 01.10.2014 aus, dass nach dem Bayerischen Katastrophenschutzgesetz in Verbindung mit der Verordnung über öffentliche Schallzeichen für den Betrieb und die Unterhaltung von Sirenen- und Beschallungsanlagen die Gemeinden zuständig seien. Die vorhandene Sirenenanlage sei auf Wunsch der Katastrophenschutzbehörde vom Landratsamt Aschaffenburg in Abstimmung mit der Autobahndirektion Nordbayern im Herbst 2005 errichtet worden, jedoch zur Erfüllung der Aufgaben nach § 4 FStrG (Gewährleistung von Sicherheit und Ordnung) für den Bund als Straßenbaulastträger für die Autobahn und die Rastanlage nicht erforderlich. Weder existierten eine Betriebserlaubnis nach § 8 FStrG noch ein Gestattungsvertrag, der Betrieb, Unterhaltung und Verkehrssicherungspflicht

der Anlage regle. Entsprechende vertragliche Regelungen seien mit der Gemeinde Weibersbrunn in Abstimmung mit dem Landratsamt Aschaffenburg zu treffen. Der Vorhabensträger wies zu Recht darauf hin, dass die bestehende Sirenen- und Beschallungsanlage durch den Ausbau der Tank- und Rastanlage nicht berührt werde und sich auch nach dem Ausbau in einer Grüninsel befinde.

Im Zuge der Planänderung vom 29.10.2014 wurde die Sirenen- und Beschallungsanlage vom Vorhabensträger explizit in die Pläne eingearbeitet und mit Schreiben vom 01.10.2014 deren Beachtung bei der Bauausführung zugesagt (vgl. A 3.1). Anzumerken ist überdies, dass die Sirenen- und Beschallungsanlage kein Straßenbestandteil i.S.v. § 1 Abs. 4 FStrG, mithin auch kein Bestandteil der Tank- und Rastanlage ist und somit nicht der Planfeststellungspflicht nach § 17 Satz 1 FStrG unterliegt mit der Folge, dass eine potenzielle Erweiterung dieser, welche hier zudem gar nicht in Rede steht, auch nicht dem Vorhabensträger als Aufgabe zuzurechnen wäre.

Es wurde seitens der Kreisbrandinspektion beim Landkreis Aschaffenburg die Forderung gestellt, dass das Absetz- bzw. Regenrückhaltebecken der Entwässerungsanlage mit Fahrzeugen der Feuerwehr und Spezialentsorgungsfahrzeugen jederzeit über eine geeignete Feuerwehrezufahrt erreichbar und zugänglich sein müsse. Absperrvorrichtungen im Abwassersystem, insbesondere zur Kläranlage, müssten von der Feuerwehr bzw. mit Mitteln der Feuerwehr bedient werden können.

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 01.10.2014 mit Recht darauf hin, dass die Zufahrt zum geplanten Absetzbecken mit Regenrückhaltebecken (ASB und RRHB 238-2L) sowie die Ausstattung der Beckenanlage bereits mit Beschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008 genehmigt worden seien. Die darin enthaltenen Auflagen und Bedingungen bezüglich der Belange der Feuerwehr würden beachtet (vgl. A 3.1, vgl. auch A 3.4.1). Anzumerken ist, dass der genannte Planfeststellungsbeschluss bestandskräftig ist und die Entwässerungsanlage ASB und RRHB 238-2L bzw. Änderungen an dieser nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind.

Zuletzt verlangte die Kreisbrandinspektion des Landratsamtes Aschaffenburg, dass für die gesamte Tank- und Rastanlage Feuerwehrpläne einschließlich Abwasserpläne nach DIN 14 095 erstellt und diese in ausreichender Anzahl der Feuerwehr zur Verfügung gestellt werden. Hierbei sei zur Berücksichtigung örtlicher Belange das gemeinsame Merkblatt der Feuerwehren im Bayerischen Untermain zu berücksichtigen.

Der Vorhabensträger stellte in seinem Schreiben vom 01.10.2014 korrekt dar, dass die geänderten Feuerwehrpläne von der Autobahn Tank & Rast GmbH zur Verfügung zu stellen seien. Die gewünschte Anzahl von Planunterlagen

von der neuen Oberflächenentwässerung und den neuen Abwasserkanälen für die Kreisbrandinspektion und die zuständigen Feuerwehren sagte der Vorhabensträger zu (vgl. A 3.1).

Den Belangen des Brand- und Katastrophenschutz ist nach alledem in hinreichendem Maße Rechnung getragen.

3.6.14 Kommunale Belange

3.6.14.1 Gemeinde Weibersbrunn

Mit Schreiben vom 29.08.2014 nahm die Gemeinde Weibersbrunn Stellung zum Vorhaben und teilte mit, dass gegen die Maßnahme keine Einwände erhoben würden.

Die Gemeinde Weibersbrunn richtete in ihrem Schreiben vom 29.08.2014 an den Vorhabensträger mangels örtlicher Zuständigkeit der Freiwilligen Feuerwehr Weibersbrunn für den Brandschutz im Bereich der Rastanlage die Bitte, die Planung mit der Kreisbrandinspektion des Landratsamtes Aschaffenburg sowie der örtlichen Wehr abzustimmen. Auf die Gemeinde dürften aus der Maßnahme keine Kosten im Hinblick auf den Ausrüstungsstand der Wehr zukommen.

Der Vorhabensträger erwiderte mit Schreiben vom 02.10.2014 und teilte zu-
treffend mit, dass sich mit Schreiben vom 28.08.2014 die Kreisbrandinspektion am Landratsamt Aschaffenburg zum geplanten Ausbau der Tank- und Rastanlage Spessart Süd geäußert habe. Die Autobahndirektion Nordbayern sagte insoweit die Beachtung der in vorgenanntem Schreiben der Kreisbrandinspektion vorgebrachten rechtlichen Verpflichtungen für die Bundesrepublik Deutschland hinsichtlich des abwehrenden Brandschutzes bei der Bauausführung zu (vgl. A 3.1). Der Vorhabensträger legte korrekt dar, dass die Kreisbrandinspektion Aschaffenburg in ihrer Stellungnahme vom 28.08.2014 festgestellt habe, dass Ausrüstung und Organisation der gemeindlichen Feuerwehr von Weibersbrunn unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit der Gemeinde für die geplante Erweiterung der Tank- und Rastanlage ausreichend seien, sodass sich aus der geplanten Maßnahme keine Kosten im Hinblick auf die Ausrüstung der gemeindlichen Feuerwehr ergäben. Die Dienststelle Würzburg der Autobahndirektion Nordbayern werde sich, was vertraglich zu treffende Regelungen bezüglich der vorhandenen Sirenen- und Beschallungsanlage betreffe, mit der Gemeinde Weibersbrunn in Verbindung setzen.

Zur Vermeidung von Redundanzen wird, was den Brandschutz im Übrigen betrifft, auf die Ausführungen unter C 3.6.13 verwiesen.

Gegen die Planänderungen vom 29.10.2014 hat die Gemeinde Weibersbrunn in ihrem Schreiben vom 08.12.2014 keine Einwände vorgebracht.

Insgesamt ist festzuhalten, dass das in die Abwägung einzustellende Vorbringen der Gemeinde Weibersbrunn die Ausgewogenheit der Planung nicht in Frage stellt. Die kommunalen Belange der Gemeinde Weibersbrunn werden – soweit sie überhaupt berührt sind – in die Abwägung eingestellt, ohne dass ihnen entscheidendes Gewicht gegen die Planung zukommt.

Die Einwendung ist, soweit ihnen nicht ohnehin entsprochen worden ist oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt hat, zurückzuweisen.

3.6.14.2 Landkreis Aschaffenburg

Das Landratsamt Aschaffenburg hat mit Schreiben vom 27.08.2014 – insbesondere in seiner Zuständigkeit als untere Wasserrechts- und Immissions-schutzbehörde – verschiedene Punkte zum gegenständlichen Verfahren vorgetragen. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen im jeweiligen systematischen Zusammenhang (vgl. C 3.6.7.3, C 3.6.4.2.3 und C 3.6.4.4) verwiesen.

Weitere Belange des Landkreises wurden nicht vorgetragen.

3.6.14.3 Abwägung

Den Belangen der durch das Straßenbauvorhaben betroffenen Kommunen trägt die Planung soweit wie möglich Rechnung. Positiv ist insbesondere die durch die vorgesehenen Lärmschutzanlagen bewirkte Verbesserung der Lärmsituation im Ortsteil Rohrbrunn der Gemeinde Weibersbrunn.

Insgesamt gesehen entwickeln die verbleibenden Beeinträchtigungen kommunaler Belange kein solches Gewicht, dass sie die positiven Aspekte der Planung aufzuwiegen vermögen.

3.6.15 Sonstige Belange

3.6.15.1 Wehrbereichsverwaltung

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistung der Bundeswehr, Kompetenzzentrum Baumanagement München, hat mit Schreiben vom 25.07.2014 erklärt, dass gegen das Vorhaben keine Einwände bestünden. Es wurde jedoch darauf hingewiesen, dass im Bereich der vorliegenden Planung die A 3 als Axialstraße 761 Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes sei und daher für derartige das MSGN berührende Baumaßnahmen die Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahr-

zeuge RABS (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau 22/1996) einzuhalten seien.

Der Vorhabensträger hat zu diesen Hinweisen des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistung der Bundeswehr mit Schreiben vom 27.08.2014 mitgeteilt, dass zum einen die Mindestfahrbreite von Fahrgassen für Lkw, wo auch militärische Schwerstfahrzeuge fahren, 5,50 m beträgt und zum anderen für die Befestigung der Fahrbahn und der Lkw-Parkplätze in diesen Bereichen die Belastungsklasse 10 der RStO-12 gewählt wurde, sodass Fahrbahnbreite und Fahrbahnbefestigung damit in vollem Umfang den Regelungen der RABS entsprechen (vgl. auch A 3.11).

Insofern ist dem Belang der Wehrbereichsverwaltung ausreichend Rechnung getragen.

3.6.15.2 Polizei

Das Polizeipräsidium Unterfranken hat in seiner Stellungnahme vom 26.08.2014 die Erweiterung der Verkehrsflächen der T&R "Spessart Süd" wegen der bekannten Parkraumnot für den Schwerverkehr begrüßt und ausdrücklich im Grundsatz keine Einwände erhoben.

Nach Rücksprache mit der zuständigen Verkehrspolizeiinspektion Aschaffenburg-Hösbach und unter Einbindung der Polizeiinspektion Aschaffenburg sollten aber nach Ansicht des Polizeipräsidiums Unterfranken, folgende Aspekte in die Planung aufgenommen und berücksichtigt werden.

Das Polizeipräsidium führte hierzu in seinem Schreiben vom 26.08.2014 aus, dass für die auf der Rastanlage bestehende Beschallungsanlage, welche aus Gründen des Katastrophenschutzes installiert wurde, um im Einsatzfall alle Personen, die sich auf den Rastanlagen Nord und Süd aufhalten, informieren und warnen zu können, in den Planunterlagen ein Bestandsschutz und Funktionsschutz aufgenommen werden sollte.

Diesbezüglich kann auf die Ausführungen unter C 3.6.13. dieses Beschlusses verwiesen werden, Die vorhandene Sirenenanlage wurde im Zuge der Planänderung vom 29.10.2014 explizit in den Plänen dargestellt (vgl. im Einzelnen die Unterlagen 5, Blatt 1 T, 7 T, 10, Blatt 1 T und 16 T in der Fassung der Planänderung vom 29.10.2014). Mit Schreiben vom 17.12.2014 teilte das Polizeipräsidium Unterfranken daher auch mit, dass gegen die vorgesehene Planänderung keine Einwände bestünden. Das Vorbringen des Polizeipräsidiums Unterfranken hat sich somit insoweit erledigt.

Das Polizeipräsidium Unterfranken begrüßte in seiner Stellungnahme vom 26.08.2014 ausdrücklich die Tatsache, dass die im Randbereich der Pkw-

Rotunde angelegten Stellplätze für Busse, Pkw mit Anhänger und Caravans per Schranke vor einem Zuparken durch Lkw geschützt werden.

Jedoch wird aus verkehrspolizeilicher Sicht an weiteren folgenden Stellen das wirkungsvolle Absperren einzelner verkehrsrechtlich beschränkter Bereiche zum Schutz vor unberechtigter Nutzung für notwendig erachtet.

Soweit es um den Andienungsverkehr geht, führte das Polizeipräsidium Unterfranken mit Schreiben vom 26.08.2014 aus, dass die bestehende Anschlussstelle Rohrbrunn-Nord mit ihren Aus- bzw. Einfahrtsästen in Richtung Staatsstraße 2312 (Äste P-S und S-Y) teilweise zurückgebaut werden und künftig nur noch dem Motelverkehr aus Richtung Nürnberg, dem BAB-Betriebsdienst und dem Brand- und Katastrophenschutz dienen soll, mithin öffentlich und ohne Selektion nutzbar sei.

Das Polizeipräsidium Unterfranken befürwortet vielmehr, die zurückgebaute Strecke zur Verhinderung einer widerrechtlichen Benutzung durch den Individualverkehr wirkungsvoll abzusperren bzw. zu verbauen, da wegen der örtlichen Gegebenheiten damit gerechnet werden müsse, dass Verkehrsteilnehmer aus der Umgebung den Umweg über die neue Anschlussstelle Rohrbrunn meiden, die verkehrsrechtlich beschränkte Strecke als Abkürzung nutzen und dadurch ein nicht hinnehmbares Verkehrsaufkommen über die ehemalige Ab- bzw. Zufahrt entsteht. Das Polizeipräsidium Unterfranken schlug daher in seinem Schreiben vom 26.08.2014 vor, an der Einmündung der Staatsstraße 2312 in den Einfahrtsast S-Y eine Schranke zu installieren. Zur Selektion des Benutzerkreises durch das Betriebspersonal biete sich die Ausrüstung mit einer Kamera und mit einer Sprechverbindung zu einer ständig besetzten Einrichtung der Rastanlage (z. B. Tankstelle oder Rasthaus) an. Dem BAB-Betriebspersonal, der Polizei und den Behörden mit besonderen Sicherheitsaufgaben sollte dabei eine Möglichkeit gegeben werden, die Schranke z. B. per Handsender oder Zahlencode eigenverantwortlich zu bedienen. Der Abstand der Schranke zur Staatsstraße 2312, so das Polizeipräsidium Unterfranken weiter in seiner Stellungnahme vom 26.08.2014, sollte so bemessen sein, dass durch eine ausreichende Stellfläche für den wartenden Lieferverkehr eine Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs auf der Staatsstraße 2312 ausgeschlossen ist.

Der Vorhabensträger antwortete darauf mit Schreiben vom 01.10.2014 und stellte darin zunächst richtigerweise klar, dass die Ein- und Ausfahrtsäste der bestehenden Anschlussstelle Rohrbrunn (P-S und S-Y) erhalten bleiben und nicht, wie vom Polizeipräsidium angenommen, zurückgebaut werden. Lediglich der Einmündungstrichter der Rampen in die St 2312 werde entsprechend den künftig geringen Verkehrsbedürfnissen verkleinert. Der Ast P-S sei für Gäste des Motels auf der Südseite aus Richtung Nürnberg, für den Autobahnbetriebsdienst, für Brand- und Katastrophenschutz sowie die Polizei frei, während der Ast S-Y hingegen grundsätzlich für den öffentlichen Verkehr mit Verkehrszeichen VZ 250 der StVO gesperrt sei, wobei Brand- und Katastrophenschutz

schutz, Autobahnbetriebsdienst sowie die Polizei wegen ihrer Sonderrechte die Rampe nach wie vor benutzen könnten. Moteltäste mit Ziel Frankfurt müssten nach ihrer Übernachtung im Motel auf der Südseite über die St 2312 und die neue Anschlussstelle an der St 2317 auf die A 3 auffahren und nicht mehr wie bisher über die bestehende Anschlussstelle Rohrbrunn. Wie der Vorhabensträger in seiner Stellungnahme vom 01.10.2014 zu Recht anführt, kann dies dem Erläuterungsbericht in Ziffer 1.2.2.2 (Unterlage 1) zweifelsfrei entnommen werden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hat das Polizeipräsidium Unterfranken insoweit in seiner Stellungnahme vom 26.08.2014 die Ausfahrtsrampe der ehemaligen Anschlussstelle (vgl. Unterlage 11, lfd. Nr. 1.3 der aktuellen Planung) mit der Unterführung der Nord-Süd-Verbindungsstraße (Bauwerk 237a, Unterlage 7.2, lfd. Nr. 6 der Planfeststellung vom 28.11.2008) verwechselt. Die Autobahndirektion Nordbayern führt weiter überzeugend aus, dass die geforderte Beschränkung nicht sinnvoll sei, da diese Rampe für die Moteltäste aus Richtung Nürnberg zur Südseite hin ungehindert befahrbar sein müsse. Aufgrund der geringen Entfernung zur neuen Anschlussstelle an der St 2317 von 700 m ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde dem Vorhabensträger zu konzederen, dass nicht mit erheblichem „schwarz auffahrendem Verkehr“ über den Ast S-P auf die A 3 zu rechnen ist.

Das Polizeipräsidium Unterfranken führte weiter in seinem Schreiben vom 26.08.2014 in Bezug auf Großraum- und Schwerverkehrsplätze aus, dass ob der Tatsache, dass die an der linken Durchgangsfahrbahn angelegten Stellplätze für Großraum und Schwerverkehr zusammen mit der linken Durchgangsfahrbahn eine freie und ebene Fläche bildeten mit einer Gesamtbreite von 11,50 m, die am Beginn der Rastanlage liege, zu befürchten sei, dass Lkw-Fahrer in die regelmäßig gut besetzte Rastanlage einfahren und die oben genannte Freifläche in Unkenntnis über die Auslastung der Stellplätze im hinteren Bereich der Rastanlage widerrechtlich zur Einbringung der Ruhezeiten benutzen. Die Verkehrspolizeiinspektion Aschaffenburg-Hösbach sah deshalb als Lösungsansatz nur eine bauliche Abtrennung dieser Stellfläche mittels einer durch Schranken unterbrochenen starren Wand/Betongleitwand. Gegebenenfalls sei die Schrankenanlage mit der oben dargestellten technischen Ausstattung zu bestücken, wobei Schranke, Kamera und Gegensprechanlage in diesem Fall evtl. - in Absprache mit dem Pächter der Rastanlage - vom Personal der nahegelegenen Tankstelle (in Sichtweite) bedient bzw. eingesehen werden könnten. Die Schrankendurchlässe entlang der baulichen Absperrung des 185 m langen und 5 m breiten Sonderparkstreifens für den Großraum- und Schwerverkehr könnten dabei hintereinander stehenden Transporten das Ausfahren aus der Parkbucht ermöglichen. Alternativ zur Schrankenregelung sei auch der Einbau von versenkbaren Pollern in Erwägung zu ziehen.

Der Vorhabensträger wies in seinem Schreiben mit Recht darauf hin, dass nach Ziffer 5.2.3 der "Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen" - ERS

2011 - Fahrzeuge, die nur tanken, auf kurzem Weg wieder auf die Autobahn gelangen und wegen einer möglichen Gefährdung von Fußgängern nicht durch Parkbereiche geführt werden sollen. Die autobahnnah Durchfahrtsgasse, wo linksanliegend der Längsparkstreifen für Großraum- und Schwertransporte (GST) geplant ist, sei hierfür vorgesehen. Die ERS 2011 sieht, wie der Vorhabensträger zutreffend anführt, die Anordnung des Verkehrszeichens VZ 286 nach der StVO vor, damit der GST-Längsparkstreifen nicht von anderen Fahrzeugarten genutzt wird. Die vorliegende Planung entspricht somit dem anzuwendenden technischen Regelwerk. Eine Straßenplanung, die sich an diesen Vorgaben orientiert, wird nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen (BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, Az. 9 A 33.02, NVwZ 2003, 1120). Solche besonderen Umstände sind hier nicht ersichtlich.

Der Vorhabensträger führte weiter aus, man werde die Zufahrt zu den Parkplätzen für den Großraum- und Schwerverkehr durch das Verkehrszeichen VZ 250 mit Zusatzzeichen „Großraum- und Schwerverkehr frei“ und einer entsprechenden Markierung für den öffentlichen Verkehr sperren, da wegen des erheblichen Parkdrucks im Lkw-Bereich nicht auszuschließen sei, dass auch andere Lkw den Parkraum für GST nutzen. Der reine Tankverkehr zurück zur BAB werde dann über die Mitteldurchfahrtsgasse der parallel laufenden „Fischgrät-Parkharfe“ des Lkw-Parkbereichs geführt. Eine Längsabspernung sei in der Praxis nicht durchführbar, fahrgeometrisch problematisch und platztechnisch unmöglich.

Ferner regte das Polizeipräsidium Unterfranken in seinem Schreiben vom 26.08.2014 an, nicht lediglich die Zufahrt zur Rotunde der Pkw- und Busstellplätze mit einer Schranke zu sperren, sondern die gleiche Sperreinrichtung, ggf. mit der oben genannten Ausstattung, auch an der Ausfahrt aus der Rotunde anzubringen, da erfahrungsgemäß Fahrer des Schwerverkehrs im Bedarfsfall rückwärts oder auch entgegengesetzt zur Fahrtrichtung fahren, um bauliche Hindernisse zu umgehen und die freien Parkflächen trotz Einfahrbeschränkungen zu erreichen.

Der Vorhabensträger teilte diese Bedenken in seinem Schreiben vom 01.10.2014 nicht. Jedoch bestehe die Gefahr, dass Lkw direkt aus dem Tankstellenbereich über die rot als Gehweg gekennzeichnete Fläche in die Pkw- und Bus-Rotunde einfahren. Man werde deshalb im Rahmen der Ausführungsplanung einen mit Dreikantschlüssel umzulegenden Sperrpfosten vorsehen, den der Betriebsdienst und der Pächter von Rathaus und Tankstelle entfernen könnten, wenn dies notwendig sei (vgl. A 3.13.2).

Überdies sollte nach Auffassung des Polizeipräsidium Unterfranken (vgl. Schreiben vom 26.08.2014) auch bei der Zufahrt zum Parkplatz des Motels über die St 2312 gewährleistet sein, dass kein Individualverkehr unselektiert einfahren kann.

Der Vorhabensträger entgegnete dem mit Schreiben vom 01.10.2014 plausibel, dass nicht mit verstärkt „schwarz auffahrendem Verkehr“ zu rechnen sei, da eine Auffahrt auf die A 3 von der St 2312 über die Motelparkplatzzufahrt, die Pkw-Bus-Rotunde und die autobahnanliegende Durchfahrtsgasse sehr kompliziert und zeitraubender sei als über die neue Anschlussstelle an der St 2317.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bleibt anzumerken, dass die Verlegung der bestehenden Anschlussstelle Rohrbrunn nach Westen mit Anbindung an die St 2317 im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der A 3 im Abschnitt westlich AS Rohrbrunn bis Haseltalbrücke mit Beschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008 bereits bestandskräftig planfestgestellt ist. Diese vom Polizeipräsidium Unterfranken in seiner Stellungnahme vom 26.08.2014 unter dem Stichwort „Wirkungsvolle Trennung der Verkehrsarten“ angeführten Aspekte, soweit es um den Andienungsverkehr und die Zufahrt zum Motelparkplatz über die St 2312 geht, sind nicht mehr Gegenstand dieses Verfahrens und können daher auch nicht mehr berücksichtigt werden.

Das Polizeipräsidium Unterfranken regte in seiner Stellungnahme vom 26.08.2014 in Anbetracht der oben angesprochenen Problematik der Auslastung des Parkplatzes für Fahrer des Schwerverkehrs ein Parkleitsystem an. Dieses sollte den Parkplatzsuchenden bereits auf der Strecke vor dem Einfahren in die Rastanlage signalisieren, ob noch freie Kapazitäten vorhanden und in welchem Bereich der Anlage freie Parkplätze zu finden seien. Im Rahmen des Neubaus sollten die dabei die neuesten technischen Möglichkeiten eines Parkleitsystems genutzt werden.

Der Vorhabensträger legte in seinem Schreiben vom 01.10.2014 nachvollziehbar dar, dass die Frage, ob künftig Parkleitsysteme flächendeckend vom Bund angeordnet und installiert würden, von den Erfahrungen eines derzeit auf der A 9 Nürnberg – München getesteten Pilotprojekts, das noch keine Ergebnisse zeitige, abhänge. Hierbei sei im Rahmen aller Neu- und Ausbauten von Rastanlagen in Nordbayern standardmäßig vorgesehen, die notwendigen baulichen Voraussetzungen (z. B. Leerrohranlage im Bereich von Fahrgassen) für die spätere Nachrüstung von Parkleitsystemen zu schaffen.

Zu beachten ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde, dass es hierbei vorrangig um Verkehrspolitik geht, während das hier in Rede stehende Planfeststellungsverfahren ein gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit dieser konkreten Einzelmaßnahme ist, das keinen Raum bietet für gegenwärtige oder künftige Verkehrspolitik.

Das Polizeipräsidium Unterfranken hielt in seiner Stellungnahme vom 26.08.2014 mit Blick auf die Größe der Rastanlage und auf die große Anzahl

der Parkflächen eine zweite Zu- bzw. Abfahrtsmöglichkeit von der St 2312 für dringend erforderlich, um im Einsatzfall beide Gebäudeseiten von Rasthaus und Motel zeitgerecht und schnellstmöglich mit Einsatz- und Rettungsfahrzeuge zu erreichen. Insbesondere bei voller Auslastung der Parkflächen wäre eine Anfahrt von Einsatz-Großfahrzeugen der Feuerwehr und der Rettungsdienste über die geplante Zufahrt mit einem nicht vertretbaren Zeitverzug verbunden und das Auffahren auf die Rastanlage von der St 2312 aus könnte durch nur ein einziges störendes Ereignis an der einzigen Zufahrt unmöglich gemacht werden. Da eine direkte Zu- bzw. Abfahrt von den Lkw-Parkflächen nicht vorgesehen sei, habe die Polizei keine Möglichkeit, gefolgt von einem Schwerverkehrsfahrzeug, das z. B. sicherzustellen oder verkehrsunsicher sei oder verwogen werden müsse, den Bereich der Schwerverkehrsfläche in Richtung St 2312 zu verlassen. Es sei nicht zu verantworten, dass die Streife und das betreffende Schwerverkehrsfahrzeug, dessen Verkehrssicherheit unter Umständen in Frage zu stellen sei oder bei dem eine erhebliche Überladung im Raum stehe, erst einen weiten Umweg über die AS Marktheidenfeld machen müssten, um in den Großraum Aschaffenburg zurückzukehren. Das Polizeipräsidium schlug daher mit Schreiben vom 26.08.2014 vor, eine den Ansprüchen des Schwerverkehrs entsprechende Öffnung in der 3 m hohen Gabionenwand zwischen der Rastanlage und der St 2312 zu schaffen, wobei man diese Durchfahrt mit einem Tor oder einer sonst geeigneten Vorrichtung verschließen könnte. Nach Ansicht des Polizeipräsidiums Unterfranken befindet sich die am besten geeignete Stelle an der Zufahrt zum Parkplatz des Motels, unmittelbar neben dem Rasthaus. Da es sich um die engste Stelle zwischen der Fahrbahn und der Gabionenwand handle, sei der finanzielle Aufwand am geringsten.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf, indem er in seinem Schreiben vom 01.10.2014 auf die beiden Zufahrten verwies, über welche im Brand- und Katastrophenfall Tankstelle und Rasthaus von der St 2312 auf kurzem Weg erreicht werden könnten. Die Kreisbrandinspektion beim Landratsamt Aschaffenburg hat mit Schreiben vom 28.08.2014 eine inhaltlich weitgehend gleichlautende Einwendung erhoben, sodass auf die Ausführungen unter C 3.6.13 verwiesen werden kann. Im Rahmen der Planänderung vom 29.10.2014 trug der Vorhabensträger dem Ansinnen des Polizeipräsidiums insoweit und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde in ausreichender Weise Rechnung, als er vom heutigen Ausfahrtsast der Anschlussstelle Rohrbrunn (vgl. lfd. Nr. 1.3 des Regelungsverzeichnisses – Unterlage 11) in die Rotunde für Pkw und Busse eine Feuerwehrezufahrt in Schotterrasenbefestigung nach den Anforderungen der DIN 14090 "Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken" baut (vgl. lfd. Nr. 1.15 des Regelungsverzeichnisses - Unterlage 11 T - in der Fassung der Planänderung vom 29.10.2014 sowie Lageplan, Unterlage 5, Blatt 1 T, in der Fassung der Planänderung vom 29.10.2014). Soweit Verkehrsflächen und Zufahrten von Feuerwehrfahrzeugen benutzt werden müssten, würden diese mindestens nach den Anforderungen der DIN 14090 ausgeführt. Das Polizei-

präsidium teilte darauf mit Schreiben vom 17.12.2014 mit, dass gegen die Planänderungen keine Bedenken bestünden.

Zuletzt hat das Polizeipräsidium Unterfranken in seinem Schreiben vom 26.08.2014 die eingeschränkte Mobilität innerhalb der Rastanlage thematisiert. Besonders in den Abend- und Nachtstunden sei meist eine Überlastung der Parkflächen für den Schwerverkehr gegeben und für die Zukunft sei nach den Verkehrsentwicklungsprognosen bereits heute eine regelmäßige Vollauslastung zu erwarten. Bedingt durch die Anordnung der Lkw-Stellplätze im Fischgrätenmuster sei bei Vollauslastung der Parkplätze ein Überwechseln von der linken auf die mittlere und ebenso von der mittleren auf die rechte Durchgangsfahrbahn für ein Schwerverkehrsfahrzeug gar nicht und für Pkw (z. B. Dienstfahrzeug) nur erschwert möglich. Müsse nun ein Schwerverkehrsfahrzeug, der Polizei folgend, an der oben beschriebenen Öffnung in der Gabionenwand die Rastanlage verlassen, bestehe keine Möglichkeit, von der linken über die mittlere auf die rechte Fahrbahn und dort zum Durchlass in der Wand zu gelangen. Die spitzwinklige Ausgestaltung der beiden begrünten Verkehrsinseln am Ende der Lkw-Parkplätze, so das Polizeipräsidium Unterfranken weiter in seiner Stellungnahme vom 26.08.2014, lasse hier ein Abbiegen für den Schwerverkehr nach rechts nicht zu (Schleppkurve/Wendekreis). Sollte beispielsweise ein Schwertransport, der auf dem ausgewiesenen Parkplatz an der linken Durchgangsfahrbahn stehe, der Polizei aus den oben genannten Gründen in Richtung Aschaffenburg folgen, so müsse dieser bei Vollbelegung zunächst auf der linken Durchgangsfahrbahn bis zur Einmündung der von rechts kommenden Verbindung zur mittleren und rechten Durchgangsfahrbahn fahren. Dort sei angedacht, mit dem Transport an der Einmündung nach rechts abzubiegen. Unter Polizeibegleitung und Inanspruchnahme von Sonderrechten könnte der Transport dann auf dieser Querverbindung entgegen der Fahrtrichtung zum Durchlass in der Gabionenwand gelangen und dort die Rastanlage verlassen, was in der aktuellen Planung wegen der Ausgestaltung der Verkehrsinseln nicht möglich sei.

Das Polizeipräsidium schlägt daher in seinem Schreiben vom 26.08.2014 die Anlage einer höhengleichen befestigten Fahrbahn schräg über den beiden Inseln vor, wobei diese auf der oberen Insel in Gegenrichtung zur Parkrichtung der Lkw und in der unteren Insel in gleicher Richtung zur Anordnung der Lkw-Parkplätze ausgestaltet und von einem Schwerverkehrsfahrzeug befahrbar sein soll. Die Sperrung für den Individualverkehr wäre dann durch Verkehrszeichen vorzunehmen. Als Alternative schlug das Polizeipräsidium Unterfranken vor, die beiden Verkehrsinseln derart auszugestalten, dass ein Rechtsabbiegen für Schwerverkehr möglich sein,

Der Vorhabensträger legte in seinem Schreiben vom 01.10.2014 in Erwiderung zum Vortrag des Polizeipräsidiums Unterfranken überzeugend dar, dass die befürchtete Vollbelastung in den Abend- und Nachtstunden bei der geplanten Verdopplung der Lkw-Stellplätze von 59 auf 132 rückläufig sein wird. Ein

Durchlass in der Gabionenwand sei nicht nachvollziehbar. Bisher gebe es in keiner Tank- und Rastanlage eine rückwärtige Ausleitungsmöglichkeit für den Schwerverkehr. Sofern die Polizei verkehrsunsichere Lkw feststelle, die ihre Fahrt auch mit Polizeibegleitung nicht über die BAB bis zur nächsten Anschlussstelle fortsetzen könnten, so die Autobahndirektion Nordbayern plausibel in ihrer Stellungnahme vom 01.10.2014, treffe dies auch für eine Fahrt auf der Staatsstraße zu, sodass hier nur über eine Notreparatur vor Ort eine verkehrssicherer Zustand herstellbar sei. Außerdem sei eine vom Polizeipräsidium geforderte Ausfahrt fahrgeometrisch unmöglich und biete zudem die Gefahr, dass diese „Überfahrten“ und „Durchstiche“ auch von anderen Lkw genutzt werden, was zu Falschfahrten und Gegenverkehr auf der Verkehrsanlage führen könne. Insgesamt wäre dadurch die Verkehrssicherheit auf der Rastanlage erheblich beeinträchtigt.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Belange der Polizei die Ausgewogenheit der Planung in ihrer Gesamtheit nicht in Frage stellen, auch soweit deren Forderungen bzw. Anregungen nicht alle erfüllt werden können.

3.6.15.3 Belange anderer Straßenbaulastträger

Das Staatliche Bauamt Aschaffenburg hat mit Schreiben vom 08.08.2014 sein grundsätzliches Einverständnis mit der vorliegenden Planfeststellung erklärt.

Hinsichtlich der Hinweise des Staatlichen Bauamtes Aschaffenburg zum Erfordernis einer Schutzeinrichtung im Bereich der Gabionenwand entlang der Staatsstraße St 2312 zwischen Station 0,135 und Station 0,427 sowie der Anregung, die neue Zufahrt von der verlegten Staatsstraße St 2312 zum Motelparkplatz für den öffentlichen Verkehr mit einer technischen Einrichtung zu sperren, wird auf die Ausführungen unter C 3.6.3 verwiesen.

Außerdem sagte der Vorhabensträger zu (vgl. A 3.1 und A 3.13.1), die Ausführungsplanung für die St 2312 betreffenden Anlagenteile rechtzeitig mit dem Staatlichen Bauamt Aschaffenburg abzustimmen.

3.6.15.4 Weitere Belange

Weitere Träger öffentlicher Belange haben sich nicht geäußert oder haben mitgeteilt, dass Einwendungen nicht veranlasst bzw. ihre Belange nicht beeinträchtigt oder von ihnen wahrzunehmende Aufgaben überhaupt nicht berührt sind. Der Umstand, dass diese sonstigen öffentlichen Belange durch die Planung nicht beeinträchtigt werden, spricht für die Ausgewogenheit der Planung.

3.7 Würdigung und Abwägung privater Belange

Das im Rechtsstaatsprinzip verwurzelte planerische Abwägungsgebot verlangt von der Planfeststellungsbehörde, neben den vom Vorhaben berührten öffentlichen auch die privaten Belange mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung einzustellen. Herausragende Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang dem Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG) im Hinblick auf den Schutz der Gesundheit (z. B. vor Lärm oder Abgasen) sowie dem verfassungsrechtlich garantierten Schutz des Eigentums (Art. 14 GG) zu.

Im Planfeststellungsbeschluss können neben Auflagen zum Wohl der Allgemeinheit auch solche Schutzvorkehrungen und Schutzauflagen festgesetzt werden, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer, das heißt, zum Schutz privater Belange, erforderlich sind (vgl. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Sind solche Vorkehrungen oder die Festsetzung von Schutzauflagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (vgl. Art. 75 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, das heißt, eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind, und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen. Unter mehreren geeigneten Maßnahmen kann - mit der gebotenen Rücksichtnahme - im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit entschieden werden. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 voraus (Surrogat-Prinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, Az. 4 A 39.95, NJW 1997, 142).

3.7.1 Private Belange von allgemeiner Bedeutung

3.7.1.1 Gesundheitsschutz, Immissionsschutz

Der Staat darf keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen, die im Ergebnis einen nicht zu rechtfertigenden Eingriff in die durch die Grundrechte nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 und Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG geschützten Rechtsgüter Gesundheit und Eigentum auslösen. Die Grenze für Lärmimmissionen, bei der ein solch schwerwiegender Eingriff in Betracht kommt, liegt dort, wo die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Bundesgerichtshofes übereinstimmend von einer sog. "enteignenden Wirkung" ausgeht; dieses ist für ein allgemeines Wohngebiet bei Werten von 70 bis 75 dB(A) tagsüber und von 60 bis 65 dB(A) nachts anzusetzen. Als Anhaltspunkt können hier insoweit auch die in den VLärmSchR 97 festgelegten Lärmsanierungswerte

herangezogen werden. Gegebenenfalls sind in diesem Zusammenhang auch Ansprüche auf Übernahme von Anwesen durch den Straßenbaulastträger zu prüfen.

Im vorliegenden Fall werden die von der Rechtsprechung angemahnten Grenzwerte nach der plangegegenständlichen schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 17, Blatt 1) nicht erreicht. Ein mittelbar enteignender bzw. gesundheitsschädigender Eingriff ist nicht anzunehmen. Dadurch, dass sich die Lärmsituation durch den Ausbau der Tank- und Rastanlage „Spessart Süd“ an allen relevanten Immissionsorten im Vergleich zum Bestand verbessert, kann die gegenständliche Maßnahme nicht dazu führen, dass durch sie die von der Rechtsprechung zugrunde gelegten Beurteilungspegel in bewohnten Bereichen erreicht oder gar überschritten werden. Hinsichtlich der auch in Bezug auf Gesundheitsschutz und Eigentum zu berücksichtigenden Aspekte kann im Einzelnen auf die Ausführung bei der Behandlung der einschlägigen öffentlichen Belange unter dem Stichwort Lärmschutz verwiesen werden (vgl. C 3.6.4.2).

3.7.1.2 Entzug von privatem Eigentum

Bei Realisierung der verfahrensgegenständlichen Baumaßnahme werden Flächen eines privaten Grundeigentümers dauern oder vorübergehend beansprucht. Im Einzelnen wird hierzu auf den Grunderwerbsplan (Unterlage 10, Blatt 1T) und das Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10, Blatt 3) Bezug genommen. Die Auswirkungen der Baumaßnahme lassen sich nicht weiter durch eine schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung oder Ähnliches verringern.

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

Es ist nicht zu verkennen, dass die vorübergehende oder dauerhafte Inanspruchnahme von Eigentumsflächen in der Abwägung mit erheblichem Gewicht gegen die Planung zu Buche schlägt. Dennoch haben es die Betroffenen hinzunehmen, dass in der Gesamtabwägung aufgrund der Argumente, die für das Projekt sprechen, zugunsten des Bauvorhabens, das im öffentlichen Wohl steht, entschieden wird und die Betroffenen gezwungen sind, gegen Entschädigung vorübergehend bzw. endgültig auf ihren Besitz oder ihr Eigentum bzw.

die Bewirtschaftung von Pachtflächen zu verzichten, soweit es die mit diesem Beschluss festgestellten Planunterlagen vorsehen.

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (§ 19 FStrG i.V.m. Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Vorhabensträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

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

3.7.1.3 Sonstige (mittelbar eigentumsrelevante) Planfestsetzungen

3.7.1.3.1 Zufahrten, Umwege

In diesem Zusammenhang ist sowohl die Frage der Beeinträchtigung von Zufahrten zu den von diesem Vorhaben betroffenen Grundstücken ein bei der Abwägung zu berücksichtigender Belang als auch - gerade bei landwirtschaftlichen Betrieben - mögliche Nachteile durch die planbedingte Entstehung von Umwegen.

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen so weit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen.

Zur Beurteilung der in Bezug auf Umwege bzw. Mehrwege zu prüfenden Ansprüche ist zunächst festzustellen, dass die Planfeststellungsbehörde nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG entsprechende Auflagen dann zu erteilen hat, wenn diese zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Grundsätzlich besteht jedoch kein Rechtsanspruch auf den unveränderten Bestand öffentlicher Straßen und Wege. Betroffenen, die vorhabensbedingt größere Umwege in Kauf nehmen müssen, steht insofern kein Rechtsanspruch auf Abhilfe oder Entschädigung zu (vgl. Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG). § 8 a FStrG garantiert nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Allerdings sind Anliegerinteressen auch unterhalb der Schwelle des § 8 a FStrG, sofern sie nicht als geringfügig ausnahmsweise außer Betracht zu bleiben haben, in die Abwä-

gung einzustellen; sie können jedoch durch überwiegende Gemeinwohlbelange zurückgedrängt werden (BVerwG, Beschluss vom 11.05.1999, Az. 4 VR 7.99, BayVBl. 1999, 634).

Im Übrigen sieht die verfahrensgegenständliche Planung vor, mögliche Nachteile durch Umwege von vornherein gering und im zumutbaren Rahmen zu halten. Durch die angeordnete Nebenbestimmung (A 3.12.1) ist die Erschließung der Grundstücke generell sichergestellt und zudem gewährleistet, dass die vom Vorhaben betroffenen Grundstücke vor allem auch während der Bauzeit eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Straßen- und Wegenetz erhalten. Im Einzelfall dennoch entstehende Umwege bzw. Mehrwege sind mit Blick auf individuell unterschiedlich gewünschte oder bevorzugte Wegebeziehungen unvermeidbar und schlagen auch zulasten des Vorhabens zu Buche, ohne jedoch die für das Vorhaben sprechenden Belange zu überwiegen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass durch den verfahrensgegenständlichen Ausbau der Tank- und Rastanlage „Spessart Süd“ keine wesentliche nachteilige Veränderung zur aktuell bestehenden Situation eintritt.

Daher entwickeln Gesichtspunkte kein Gewicht, das die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage stellen könnte.

3.7.1.3.2 Nachteile durch Bauwerke und Bepflanzung für Nachbargrundstücke

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A 3.12.2 klargelegt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt nicht nur für die Bauwerke, sondern auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

Die Straßenbepflanzung gehört gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 3 FStrG zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich.

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayerischen Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB gelten nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt (Art. 50 Abs. 1 AGBGB). Eine Entschädigung kommt erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht (§ 8a Abs. 7 FStrG). Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar, solange sie sich im Rah-

men des Zumutbaren bewegt (Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Mangels anderer Maßstäbe kommt es auf die Umstände des Einzelfalls an. Die Grenze der Zumutbarkeit dürfte erst erreicht sein, wenn sich etwa durch eine Verschattung die Besonnung eines Wohnhauses in den sonnenarmen Wintermonaten um mehr als 20 % bis 30 % vermindert (BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 4.04, DVBl. 2005, 914 sowie juris PraxisReport 18/2005 vom 29.08.2005, Anm. 2; vgl. im Einzelnen Zeitler, BayStrWG, Rd.Nr. 52 ff. zu Art. 17 und Rd.Nrn. 1 ff. und 12 ff. zu Art. 30).

3.7.1.3.3 Grundwasserverhältnisse

Ungeachtet dessen, dass das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg in seiner Stellungnahme vom 21.08.2014 nicht auf entsprechende Gefährdungen hingewiesen hat, ist nicht völlig auszuschließen, dass die Bauarbeiten zu Veränderungen der Grundwasserverhältnisse führen können. Dies kann zur Folge haben, dass Nachbargrundstücken möglicherweise weniger Grundwasser zufließt oder der Grundwasserhorizont weiter absinkt oder Hausbrunnen spürbar beeinträchtigt werden. Straßendämme hingegen können zu Aufstauungen o.ä. führen.

Das Vorhaben entspricht nach dem derzeitigen Kenntnisstand dem objektivrechtlichen ausgestalteten wasserrechtlichen Rücksichtnahmegebot (§ 5 Abs. 1 WHG). Mit einem Versiegen oder einer wesentlichen Beeinträchtigung von Wasserversorgungsanlagen oder erheblichen Auswirkungen auf die Nutzbarkeit von Grundstücken infolge der Veränderung von Grundwasserverhältnissen ist nicht zu rechnen.

Ein rechtlicher Schutz gegen diese Auswirkungen besteht über das Rücksichtnahmegebot. Das öffentliche Wasserrecht vermittelt über §§ 10 und 13 WHG und Art. 15 BayWG eingeschränkte Berücksichtigungspflichten, weil das Grundwasser keinen eigentumsrechtlichen Schutz genießt (§ 4 Abs. 2 und 3 WHG). Weder Erlaubnis oder Bewilligung noch erlaubnisfreie Benutzung (§ 46 WHG) vermitteln ein Recht auf Zufluss von Wasser bestimmter Menge und Beschaffenheit (§ 10 Abs. 2 WHG).

Durch eine vertretbare Änderung der Straßenbaukonzeption könnten etwaige Veränderungen der Grundwasserverhältnisse auch nicht mit letzter Sicherheit ausgeschlossen werden.

Ergänzend wird auf die Ausführungen zum Gewässerschutz unter C 3.6.7 dieses Beschlusses verwiesen.

3.7.1.4 Abwägung

Insgesamt sind die angesprochenen privaten Belange - vor allem aber der private Belang des Eigentumsschutzes, der durch die Flächeninanspruchnahme unmittelbar und erheblich beeinträchtigt wird - mit sehr hohem Gewicht auf Seiten der gegen das Vorhaben streitenden Belange in die Abwägung einzustellen, ohne jedoch angesichts der überwiegenden für das Vorhaben sprechenden Belange die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage zu stellen.

3.7.2 Einzelne Einwendungen

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet über die Einwendungen (und die gegebenenfalls dazu gestellten Anträge) derer, deren Belange durch das Vorhaben berührt werden. Dies bedeutet jedoch nicht, dass über jede einzelne Einwendung im Tenor des Planfeststellungsbeschlusses gesondert und mit konkreter Bezeichnung des Einwendungsführers ausdrücklich und förmlich entschieden werden muss.

Die von privater Seite erhobenen Einwendungen werden aus Datenschutzgründen in anonymisierter Form - und mit einer bestimmten Einwendungsnummer - abgehandelt. Den Einwendungsführern wird der Beschluss schriftlich zugestellt und Ihnen wird mitgeteilt, unter welchem Gliederungspunkt bzw. welcher Einwendungsnummer des Planfeststellungsbeschlusses ihre Einwendung abgehandelt ist.

3.7.2.1 Einwendung Nr. 1

Die Einwenderin Nr. 1 hat mit einem als „Widerspruch“ deklarierten Schreiben vom 23.07.2014 zu der Maßnahme Stellung genommen und die geplanten Lärmschutzmaßnahmen als unvollständig gerügt.

Ihr sei bei dem Kauf seines Anwesens vom Freistaat Bayern schriftlich in der Kaufurkunde Nr. 691/2011 vom 28.04.2011 des Notariats Klotz in Aschaffenburg zugesichert worden, dass, falls erwünscht, auf dem kaufgegenständlichen Grundstück ein 3 Meter hoher und 10 Meter breiter Lärmschutzwall von der Autobahndirektion Nordbayern kostenfrei errichtet werde. Man habe der Dienststelle Würzburg der Autobahndirektion Nordbayern schriftlich mitgeteilt, dass man einen derartigen Lärmschutzwall vom nordöstlichen bis zum nordwestlichen Ende des Grundstückes auf einer Länge von 200 Metern wünsche. Auf diesen Lärmschutzwall, so die Einwendungsführerin in ihrem Schreiben vom 23.07.2014, sei bereits in dem Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008 auf Seite 143 hingewiesen worden, in den aktuellen Planungen sei er aber nicht enthalten.

Ferner habe man es versäumt, ihn rechtzeitig in das Verfahren mit einzubeziehen.

Der Vorhabensträger hat zu den vorgebrachten Aspekten mit Schreiben vom 29.09.2014 Stellung genommen und richtigerweise dargelegt, dass die Ansprüche auf Schutzmaßnahmen vor Verkehrslärm für die Wohnbebauung im Bereich des Jagdschlusses Luitpoldhöhe bereits mit Beschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008 für den sechsstreifigen Ausbau planfestgestellt wurden. Demnach seien zum einen keine aktiven Maßnahmen in Form von Wänden oder Wällen vorgesehen, sondern rein passive Schutzmaßnahmen, sofern die vorhandenen Umfassungsbauteile der schutzwürdigen Wohnräume keinen ausreichenden Lärmschutz böten sowie zum anderen bestehe Anspruch auf Geldentschädigung, wenn noch die Tag-Immissionsgrenzwerte für schutzbedürftige Außenwohnbereiche überschritten werden.

Der Vorhabensträger führt in seiner Stellungnahme vom 29.09.2014 weiter zutreffend aus, dass seinerzeit im Planfeststellungsverfahren seitens der Autobahndirektion Nordbayern – ohne Anerkennung einer rechtlichen Verpflichtung – die Errichtung eines 3 m hohen Lärmschutzwalles auf den Grundstücken der Jagdschlossverwaltung in Aussicht gestellt worden war, falls zum einen ausreichend Erdüberschussmengen beim sechsstreifigen Ausbau dafür anfallen und zum anderen die Herstellung des Walles für den Bund dergestalt kostenneutral erfolgen kann, dass die Herstellungskosten durch ersparte Abtransportkosten und Deponiegebühren kompensiert werden können. Da bis heute, so die Autobahndirektion Nordbayern weiter in ihrem Schreiben vom 29.09.2014, nicht bekannt sei, ob für den genannten Lärmschuttwall ausreichend Erdmaterial anfalle, bleibe seine Realisierung einstweilen fraglich. Die Autobahndirektion Nordbayern sagte in ihrer Stellungnahme vom 29.09.2014 zu (vgl. A 3.1), sich mit der Jagdschlossverwaltung in Verbindung zu setzen, um das weitere Vorgehen abzustimmen, sobald im Rahmen der Bauvorbereitung für den Ausbau der A 3 Klarheit herrsche über die Erdmengenbilanz und ausreichend Erdmengen für den Wall zur Verfügung gestellt werden könnten.

Überdies wies der Vorhabensträger in seiner Stellungnahme vom 29.09.2014 in rechtlicher zutreffender Weise darauf hin, dass der angesprochene optionale Lärmschuttwall nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sei und daher in den Planfeststellungsunterlagen auch nicht dargestellt sei.

Schließlich legte die Autobahndirektion Nordbayern in ihrem Schreiben vom 29.09.2014 rechtlich korrekt dar, dass der Anwendungsbereich der 16. BImSchV durch das gegenständliche Vorhaben nicht eröffnet ist (vgl. hierzu schon unter C 3.6.4.2.2 dieses Beschlusses). Denn, so der Vorhabensträger weiter zutreffend, der Planfeststellungsunterlage 17.1 sei zu entnehmen, dass durch die nördlich und südlich der A 3 zwischen Hauptfahrbahn und Durchfahrtsstraße der Verkehrsanlagen vorgesehenen Lärmschutzwände mit

einer Höhe von 2,50 m bis 4,50 m und die 3 m hohen Gabionenwände im Bereich der Bus- und Lkw-Stellplätze auf der Südseite der Rastanlage Spessart Süd für die benachbarte Wohnbebauung eine Reduzierung der planfestgestellten Immissionsgrenzwerte um bis zu 3 dB(A) tags und 2 dB(A) nachts erreicht werde mit der Folge, dass keine Anspruch auf ergänzende Lärmschutzmaßnahmen bestehe, sondern gegenüber den bereits planfestgestellten Immissionsbelastungen für den Forsthof Rohrbrunn mit dem Ausbau der Tank- und Rastanlage Spessart Süd eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation einhergehe.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist anzumerken, dass es sich bei dem in Aussicht gestellten "Lärmschutzwall", wie sich aus o.g. Beschluss (S. 143) ergibt, nicht um eine Lärmschutzmaßnahme handeln soll, sondern um eine den passiven Lärmschutz ergänzende Maßnahme zur optischen Abschirmung, deren Umsetzung (lt. eines Besprechungsvermerks vom 25.09.2008) einer gesonderten, außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu schließenden Vereinbarung zwischen dem Vorhabensträger und dem damaligen Einwendungsführer vorbehalten bleiben sollte, zumal Bauarbeiten in Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses vom 28.11.2008 bis dato noch gar nicht im Gange sind.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.7.2.2

Einwendung Nr. 2

Der Einwendungsführer hat mit Schreiben vom 24.07.2014 „Widerspruch“ gegen die Erweiterung der Rastanlage eingelegt und die geplanten Lärmschutzeinrichtungen als unvollständig gerügt.

Ihm sei beim Kauf seines Anwesens ein Auszug des unter C 3.7.2.1 genannten Kaufvertrages mit dem Freistaat Bayern vorgelegt worden, wonach dieser bescheinige, dass, falls erwünscht, ein Lärmschutzwall auf dem Nachbargrundstück errichtet werde, was für ihn entscheidend gewesen sei. Der Verkäufer habe ihm damals bestätigt, dass er einen derartigen Lärmschutzwall wünsche. Auf den Lärmschutzwall, so der Einwendungsführer in seinem Schreiben vom 24.07.2014, sei bereits in dem Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Unterfranken vom 28.11.2008 auf Seite 143 hingewiesen worden, in den aktuellen Planungen sei er aber nicht enthalten.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 29.09.2014. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird insoweit auf die Ausführungen unter C 3.7.2.1 verwiesen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.7.2.3 Einwendung Nr. 3

Mit Schreiben vom 24.07.2014 hat sich der Einwendungsführer gegen die gegenständliche Maßnahme gewandt.

Die Einwendung entspricht inhaltlich der des Einwendungsführers Nr. 2, dessen Argumentation er sich anschloss, sodass, um Wiederholungen zu vermeiden, vollumfänglich auf diese verwiesen (vgl. C 3.7.2.2) wird.

Hinsichtlich der Replik des Vorhabensträgers vom 29.09.2014 wird auf die Ausführungen unter C 3.7.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.7.2.4 Einwendung Nr. 4

Mit Schreiben vom 24.07.2014 hat sich der Einwendungsführer gegen die gegenständliche Maßnahme gewandt.

Die Einwendung entspricht inhaltlich der des Einwendungsführers Nr. 2, dessen Argumentation der Einwender Nr. 4 sich anschloss, sodass, um Wiederholungen zu vermeiden, vollumfänglich auf diese verwiesen (vgl. C 3.7.2.2) wird.

Hinsichtlich der Replik des Vorhabensträgers vom 29.09.2014 wird auf die Ausführungen unter C 3.7.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.7.2.5 Einwendung Nr. 5

Der Einwender Nr. 5 hat mit Schreiben vom 25.08.2014 dargelegt, dass er Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 52/2, 52/3, 52/4, 52/5, 52/10, 61, 65 und 73 der Gemarkung Rohrbrunner Forst ist und auf diesen Flächen eine Tankstelle sowie eine Raststätte und ein Motel betreibt.

Die Autobahn Tank & Rast GmbH konzidierte eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit durch den geplanten Ausbau, bemängelte jedoch die

Anordnung insbesondere der Pkw-Parkstände als suboptimal. Hierzu führte die Einwendungsführerin aus, dass die zur Vermeidung einer Fehlbelegung durch Lkw vorgesehene Bus-Schranke zwischen der Pkw-Rotunde und den am äußeren Rand dieser Pkw-Rotunde geplanten Bus-Parkständen durch Wartungsaufwand erhöhte dauernde Unterhaltungskosten für den Baulastträger verursache, zumal eine Beschädigung durch Vandalismus nicht ausgeschlossen werden könne. Es wurde daher angeregt, diese Bus-Schranke durch einen Höhenbegrenzer auszutauschen, der in entsprechender baulicher Ausführung eine mögliche Fehlbelegung der Bus-Parkstände durch Lkw ebenfalls verhindern könne.

Ferner wurde zum einen im Hinblick auf die starke Frequentierung der Tank- und Rastanlage Spessart Süd mit Reisebussen und wegen der Anordnung dieser Parkstände in Sägezahnaufstellung sowie zur Vermeidung einer Doppelbelegung für Caravans und Pkw mit Anhängern vorgeschlagen, die Parkstände für Caravans sowie für Pkw mit Anhängern durch entsprechende Beschilderung auf den vorderen 8 Lkw-Parkständen anzuordnen sowie andererseits wegen der fußläufig weiten Distanz der Pkw-Rotunde zur Raststätte angeregt, den geplanten Längsparkstreifen seitlich des Raststättengebäudes dergestalt umzuplanen, dass anstelle der Lkw- hier Pkw-Parkstände in Schrägaufstellung errichtet werden. Weiterhin könnten auf diese Weise noch Verkehrsteilnehmern, die die Zufahrt zur Pkw-Rotunde verpasst hätten, Pkw-Parkstände nach Vorbeifahrt am Raststättengebäude angeboten werden, um eine Fehlbelegung der Lkw-Parkstände durch Pkw zu verhindern.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 29.08.2014 und tat zutreffend kund, dass das vorliegende Verkehrsflächenkonzept im Vorfeld der Planfeststellung mehrfach mit der Autobahn Tank & Rast GmbH abgestimmt wurde, zumal die Konzeption stark durch den Ersatzneubau des Motels der Autobahn Tank & Rast GmbH und dessen Anschluss an das vorhandene Rasthaus beeinflusst war. Wegen der beengten Verhältnisse am Standort Spessart Süd, so die Autobahndirektion Nordbayern weiter in ihrer Stellungnahme vom 29.08.2014, sei es erst mit der Verlegung des Motels möglich gewesen, nach Fahrzeugarten getrennte zusammenhängende Parkbereiche zu planen, wobei die Parkstände für Pkw und Busse so angeordnet werden konnten, dass eine Falschbelegung durch Lkw, welche bisher an der Tagesordnung sei, weitestgehend verhindert wird. Der Vorhabensträger legte überzeugend dar, dass das vorliegende Konzept ein tragbarer Kompromiss ist zwischen klarer Trennung der Fahrzeugarten zur Vermeidung von Fehlbelegungen und vertretbarer Entfernungen der Verkehrsteilnehmer zum Rasthaus.

Hinsichtlich der von der Autobahn Tank & Rast GmbH kritisierten Bus-Schranke zur Zufahrtsbegrenzung für Lkw in den Pkw- und Busbereich konzidierte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 29.08.2014, dass man – auf Wunsch der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr – vorerst auf diese verzichten und das Parkgeschehen beobachten werde. Sollte sich zeigen, dass alleine durch die neue Verkehrskonzeption eine Fehlbelegung der Pkw- und Busparkstände durch

Lkw vermieden wird, könnte man gänzlich auf die Schranke verzichten bzw. im gegenteiligen Falle diese oder eine Höhenbegrenzung nachrüsten.

Der Vorhabensträger hat ferner die von der Autobahn Tank & Rast GmbH vorgeschlagene Anordnung der Parkstände für Pkw mit Anhänger und Caravans im Bereich der Lkw-Parkstände nachvollziehbar aus Gründen der Verkehrssicherheit abgelehnt. Verkehrsteilnehmer mit solchen Gespannen bzw. Fahrzeugen seien, wie die Autobahndirektion Nordbayern mit Schreiben vom 29.08.2014 zu Recht darlegt, oft mit Kindern unterwegs, welche sich dann zwischen parkenden Lkw bewegen müssten und leicht von ein- und ausparkenden Lkw übersehen werden könnten. Die Parkstände für Pkw mit Anhänger und Caravans sind deshalb am linken Fahrbahnrand der Busdurchfahrts-gasse vorgesehen, was wesentlich zur Verkehrssicherheit in diesem Parkbereich beiträgt.

Überdies wies der Vorhabensträger (vgl. Schreiben vom 29.08.2014) die von der Autobahn Tank & Rast GmbH angeregte Anordnung von Pkw-Parkplätzen auf dem Längsparkstreifen der Lkw-Ausfahrtsgasse östlich des Rasthauses plausibel zurück, denn zum einen wären dann zwei getrennte Pkw-Parkbereiche vorhanden, was den ERS 2011 widerspreche, wonach bei der Durchfahrt durch die Rastanlage alle verfügbaren Parkplätze für die jeweilige Fahrzeugart erreicht werden müssen, zumal dies auch nicht begreifbar beschildert werden könne, sowie zum anderen könnten Fehlbelegungen durch Lkw dort nicht verhindert werden.

Die Autobahn Tank & Rast GmbH wies in ihrem Schreiben vom 25.08.2014 darauf hin, dass der bewirtschafteten Tank- und Rastanlage Spessart Süd bei der Wahrnehmung des Versorgungsauftrages zur Sicherung der Erholung der Verkehrsteilnehmer eine erhebliche Bedeutung zukomme und rekurierte daher auf § 14 Abs. 1 der Konzessionsverträge vom 10.03. sowie 18.03.1998, wonach die Tankstelle, die Raststätte und das Motel am Standort rund um die Uhr geöffnet sein müssen, was auch gelte für den Zeitraum der Durchführung der Baumaßnahme. Da nach § 7 Abs. 3 der genannten Verträge die Behinderung der Anbindung der Servicebetriebe so gering wie möglich zu halten ist, müsse bei der Umsetzung des Planungsvorhabens sichergestellt sein, dass die bewirtschaftete Tank- und Rastanlage Spessart Süd zu jedem Zeitpunkt von der BAB aus für alle Fahrzeugarten (Pkw, Lkw, Busse) an- und abfahrbar sein. Dazu müsse die wegweisende Beschilderung auf der bewirtschafteten Rastanlage jederzeit, auch während der Bauzeit, aufrechterhalten werden und auch nachts für alle Verkehrsteilnehmer klar und deutlich erkennbar sein. Die Einwendungsführerin bat unter Hinweis auf § 32 StVO ferner darum, die baustellenbedingten Verschmutzungen der Fahrbahn und damit einhergehende Verkehrsgefährdungen so gering wie möglich zu halten und die unverzügliche Beseitigung der Verschmutzung durch den Verantwortlichen zu veranlassen. Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 29.08.2014 zu (vgl. A 3.1), dass die Bauarbeiten zur Erweiterung der Tank- und Rastanlage Spessart Süd so gesteuert würden, dass die Nebenbetriebe zu jeder Zeit für alle Fahrzeuge

erreicht werden könnten, wobei gelegentliche Behinderungen während des Baus jedoch nicht auszuschließen seien. Hierbei werde die wegweisende Beschilderung auf den Rastanlagen den unterschiedlichen Bauzuständen und Bauphasen angepasst und so unterhalten, dass sie auch nachts von den Verkehrsteilnehmern eindeutig wahrgenommen werden könne. Die Baumaßnahme werde so durchgeführt, dass Beeinträchtigungen der Nebenbetriebe so gering wie möglich gehalten werden. Der Vorhabensträger sagte ferner zu, die bauausführenden Firmen mit Blick auf § 32 StVO im Bauvertrag zu verpflichten, Verschmutzungen der Fahrbahn so gering zu halten, dass dadurch mögliche Verkehrsgefährdungen ausgeschlossen werden können.

Die Einwendungsführerin bemängelte ferner in ihrem Schreiben vom 25.08.2014 einige der im Tankstellenbereich geplanten Veränderungen. So widersprach sie – unter Verweis auf § 9 Abs. 2 des o.g. Konzessionsvertrages, wonach die Kosten für notwendige Änderungs- und Anpassungsmaßnahmen der Veranlasser der Maßnahme, das sei die Bundesstraßenverwaltung, trage – der Regelung in lfd. Nr. 1.4 des Regelungsverzeichnisses (Unterlage 11), wonach die Autobahn Tank & Rast GmbH die Kosten für die Erneuerung der Fahrbahndecke des Stauraumbereichs vor der Tankstelle zu tragen habe, soweit dies auf dem Betriebsgrundstück der Tank & Rast durchgeführt werde. Auch soweit die Ausfahrbereiche des Pkw- Tankbereichs bzw. des Lkw-Tankbereichs (vgl. lfd. Nrn. 1.5 und 1.6 des Regelungsverzeichnisses, Unterlage 11) betroffen sind, verwies die Einwendungsführerin auf § 9 Abs. 2 des Konzessionsvertrages, wonach die Kosten der Verursacher der Maßnahme zu tragen habe. Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 29.08.2014 zutreffend darauf hin, dass die über 40 Jahre alte Fahrbahndecke des Stauraumbereichs vor der Tankstelle Süd bisher noch nicht erneuert wurde und erhebliche Fahrbahnschäden aufweise, die geplante Deckensanierung jedoch ohnehin dringend erforderlich und nicht im direkten Zusammenhang mit der Rastanlagenerweiterung stehe, somit auch nicht planfeststellungspflichtig sei. Die Kostenregelung des § 9 Abs. 2 des Konzessionsvertrages vom 10.03. und 18.03.1998 greife nicht, sodass die Autobahn Tank & Rast GmbH und der Bund die Baukosten für die Deckensanierung getrennt, jeweils bezogen auf das Betriebs- bzw. Autobahngrundstück, zu tragen hätten. Soweit es um die Anpassungsmaßnahmen an den Ausfahrtsbereichen aus der Tankstelle Süd (lfd. Nrn. 1.5 und 1.6. des Regelungsverzeichnisses, Unterlage 11) geht, anerkannte der Vorhabensträger die Kostentragungspflicht des Bundes nach § 9 Abs. 2 des oben genannten Vertrages.

Überdies bat die Autobahn Tank- und Rast GmbH darum zu prüfen, ob das vorgesehene Versetzen der Garagen südlich der Tankstelle (vgl. lfd. Nr. 4.1, Unterlage 11), welche nach der Planung durch die Pkw-Rotunde überbaut und ca. 40 m weiter westlich mit Anschluss an den Stauraumbereich der Tankstelle neu errichtet werden sollen, aufgrund des baulichen Alters dieser Nebengebäude notwendig ist. Weiterhin wurde gebeten zu prüfen, ob die Distanz zum Tankstellenbetrieb von geplanten 40 m durch ein Heranrücken der neuen Ga-

ragen verringert werden könne. Ferner bat die Einwendungsführerin darum, die Neuerrichtung der insgesamt 6 Garagen dergestalt zu unterteilen, dass zwei Garagen direkt auf dem Betriebsgrundstück Fl.Nr. 73 der Gemarkung Rohrbrunner Forst und die restlichen 4 Garagen dort zu errichten, wo es laut Planung vorgesehen sei.

Der Vorhabensträger wies in seinem Schreiben vom 29.08.2014 zutreffend darauf hin, dass der Abstand der bestehenden Garagen auf dem Grundstück Fl.Nr. 52/2 der Gemarkung Rohrbrunner Forst zum Tankstellengebäude Süd derzeit ca. 50 m betrage, während der geplante künftige Ersatzstandort der Garagen nur noch ca. 35 m entfernt liege, was für die Bewirtschaftung eine deutliche Verbesserung bedeute. Eine Anordnung der Garagen sei auch im Bereich der geplanten 8 Personalparkplätze südlich der Tankstelle (Ifd. Nr. 1.7, Unterlage 11) möglich, sofern dies von der Autobahn Tank & Rast GmbH im Rahmen der Ausführungsplanung gewünscht werde. Gegen eine Verlegung von 2 Garagen auf das Grundstück Fl.Nr. 73 der Gemarkung Rohrbrunner Forst bestünden keine Einwände. Seitens der Planfeststellungsbehörde ist hierzu festzuhalten, dass - sollte sich im Zuge der weiteren Detailplanung tatsächlich eine andere Situierung der Garagengebäude ergeben - eine entsprechende Planänderung straßenrechtlich zu beantragen wäre.

Ferner machte die Einwendungsführerin auf die im Bestand vorhandenen Benzinabscheider des Pkw- und Lkw-Tankbereichs aufmerksam, welche durch die Baumaßnahme möglicherweise beeinträchtigt bzw. unter Umständen in ihrer Lage verändert werden müssen. Die Autobahn Tank & Rast GmbH verwies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Leistungsfähigkeit bzw. Kapazität der Leichtflüssigkeitsabscheider für beide Bereiche (Pkw. und Lkw) auch nach einem ggf. erforderlichem Umbau gewährleistet sein und hierzu vor Baubeginn ein qualifizierter Nachweis erbracht werden müsse, ein ggf. erforderlicher Rückbau und eine fachgerechte Entsorgung der o.g. Leichtflüssigkeitsabscheider durch die Bundesstraßenverwaltung auf deren Kosten durchzuführen sei, etwaige Leitungsänderungen, die Anpassungsmaßnahmen darstellen, nach § 8 Abs. 2 des o.g. Konzessionsvertrages durch die Bundesstraßenverwaltung zu tragen seien, die flüssigkeitsdichte Fahrbahn der Tankbereiche durch die geplante Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden dürfe und dass schließlich evtl. neu einzubauende Leichtflüssigkeitsabscheider vom Hersteller der Marke „Mall“ oder gleichwertiger Art zu wählen seien. Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 29.08.2014 die Beachtung dieser Hinweise zu (vgl. A 3.1).

Die Autobahn Tank & Rast GmbH führte in ihrem Schreiben vom 25.08.2014 weiter aus, dass die bisherige provisorische Zufahrt zu den Parkständen des Motels entfällt und nach dem Ausbau für Verkehrsteilnehmer in Fahrtrichtung Nürnberg über die Pkw-Rotunde möglich sein wird, während für Verkehrsteilnehmer in Fahrtrichtung Frankfurt dies nur noch über die verlegte St 2312 möglich sein wird. Die Einwendungsführerin bat hierbei zu prüfen, ob die von der Autobahndirektion mit E-Mail vom 16.06.2010 dargestellte alternative An-

bindung der Pkw-Parkstände direkt an die St 2312 realisiert werden könne anstelle der umständlichen Anbindung über die Zufahrt zum Wirtschaftshof des Raststättegebäudes.

Der Vorhabensträger lehnte mit Schreiben vom 29.08.2014 eine alternative Anbindung der Motelparkplätze über eine gegenüber dem Bestand weitere Zufahrt von der St 2312 aus Gründen der Verkehrssicherheit plausibel ab. Die Anzahl der Zufahrten an der freien Strecke der St 2312 beeinflusse diese nämlich maßgeblich mit der Folge, dass die Autobahndirektion Nordbayern diese reduziert und die Zufahrten zum Wirtschaftshof und Motelparkplatz zusammengefasst habe. Der dadurch bedingte geringe Umweg für Moteltäste sei vor dem Hintergrund einer ausreichenden Verkehrssicherheit zumutbar.

In der Stellungnahme vom 25.08.2014 wies die Einwendungsführerin auch darauf hin, dass der bestehende Spielplatz an der Ostseite der Raststätte am Rande von der Baumaßnahme berührt werde und bat, darauf zu achten, dass eine ungehinderte gefahrlose Benutzung des Spielplatzes möglich ist und Spielgeräte durch die Baumaßnahme nicht beschädigt werden. Mit Schreiben vom 29.08.2014 sagte der Vorhabensträger die Beachtung dieser Hinweise zu (vgl. A 3.1).

Die Autobahn Tank und Rast GmbH hat weiterhin darauf hingewiesen, dass die Kosten für notwendige Verlegungsarbeiten bzw. Anpassungen von Ver- und Versorgungsleitungen im Eigentum und in der Unterhaltungspflicht der Tank & Rast gemäß § 9 Abs. 2 des Konzessionsvertrages vom Vorhabensträger zu tragen seien. Ferner wurde um frühzeitige und vor Beginn der Baumaßnahme zu erfolgende Beteiligung und Abstimmung bezüglich Bauwasser und Abwasser gebeten, da die Wasserversorgung und Abwasserentsorgung im Eigentum der Tank & Rast liegt. Außerdem, so die Einwendungsführerin in ihrem Schreiben vom 25.08.2014, müsse durch geeignete Maßnahmen sichergestellt sein, dass dem ganzjährigen Versorgungsauftrag der Tank- und Rastanlage vollumfänglich Rechnung getragen wird, falls im Zuge der Erweiterung an den Ver- und Versorgungsleitungen weitere Änderungen erforderlich werden, welche die Ver- und Entsorgung der Betriebe der T & R betreffen. Die Autobahn Tank & Rast GmbH bat um entsprechende Information rechtzeitig vor Baubeginn und hinsichtlich der Verlegung von Leitungen um Beteiligung während der Baumaßnahme sowie um Übergabe der aktuellen Bestandslagepläne nach Ausführung der Arbeiten und um Dokumentation der Dichtheit der Leitungen.

In seiner Stellungnahme vom 29.08.2014 führte der Vorhabensträger richtigerweise aus, dass nach den Regelungen der §§ 8 und 9 des Konzessionsvertrages vom 10.03. und 18.03.1998 die Kosten hinsichtlich der Verlegung und Sicherung der Ver- und Versorgungsleitungen die Bundesstraßenverwaltung zu tragen habe. Die Autobahndirektion Nordbayern sicherte überdies eine rechtzeitige Abstimmung mit der Autobahn Tank & Rast GmbH im Rahmen der Ausführungsplanung und Bauvorbereitung zu, sofern Maßnahmen an de-

ren Ver- und Entsorgungsleitungen notwendig seien (vgl. auch A 3.2.5). Man werde bei der Bauausführung darauf achten, dass die Ver- und Entsorgungssicherheit gewährleistet sei. Nach Abschluss der Bauarbeiten werde man Bestandspläne der geänderten Ver- und Entsorgungsleitungen mit Dokumentation der Dichtheit der Leitungen übergeben.

Zuletzt hat die Einwendungsführerin dargetan, dass für die von der Maßnahme dauerhaft oder vorübergehend beanspruchten Grundstücke der Tank und Rast GmbH sowie für die von ihr zu erwerbenden Grundstücke (vgl. im Einzelnen Unterlage 10, Blatt 1) rechtzeitig vor Baubeginn ein notarieller Kaufvertrag abzuschließen sei, der auch die vorübergehende Inanspruchnahme von Teilflächen der Betriebsgrundstücke zu regeln habe, was der Vorhabensträger mit Schreiben vom 29.08.2014 zusagte (vgl. A 3.1).

Zu den mit Schreiben vom 29.10.2014 in das Verfahren eingebrachten Planänderungen hat die Tank & Rast GmbH mit Schreiben vom 15.12.2014 Stellung genommen und mitgeteilt, dass sei von diesen nicht betroffen sei.

Auf Grund der Zusagen des Vorhabensträgers ist den Belangen der Einwendungsführerin ganzheitlich Rechnung getragen, sodass sich ihre Einwendungen insoweit erledigt haben. Eventuell dennoch verbleibende Einwendungen werden zurückgewiesen.

3.8 Gesamtergebnis der Abwägung

Abschließend und zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Vorhaben auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum durch Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann. Den für das Vorhaben sprechenden Belangen wird der Vorrang eingeräumt, denn die beschriebenen positiven Auswirkungen der verfahrensgegenständlichen Baumaßnahme in ihrer Gesamtheit scheinen für das öffentliche Wohl unverzichtbar. Die Belange, die für die Erweiterung der Verkehrsflächen der T&R „Spesart Süd“ sprechen, überwiegen im Rahmen der Abwägung unter Gesamtbeachtung aller einzustellenden öffentlichen und privaten Belange, insbesondere wegen zahlreicher begleitender Maßnahmen, die mit unterschiedlichem Gewicht gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange sowie die Umweltauswirkungen. Diese können durch verschiedene Regelungen, die dem Vorhabensträger aufzuerlegen waren, und durch diverse Zusagen des Vorhabensträgers derart abgemildert werden, dass unter Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes die Planungsentscheidung zugunsten des Bauvorhabens ausgewogen erscheint und die entscheidungserheblichen Konflikte gelöst sind. Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet.

Unter Beachtung aller Umstände ist keine Alternative ersichtlich, die sich bei gleicher Verkehrswirksamkeit gegenüber der gegenständlichen Lösung als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen würde. Damit ist der vorgelegte Plan in der mit diesem Beschluss festgelegten Form auch unter Berücksichtigung der Planungsvarianten unter allen Gesichtspunkten ausgewogen.

4. Straßenrechtliche Entscheidungen

4.1 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Eine Straße erhält die Eigenschaft einer Bundesfernstraße durch Widmung (§ 2 Abs. 1 FStrG). Voraussetzung für die Widmung ist, dass der Träger der Straßenbaulast Eigentümer des der Straße dienenden Grundstücks ist, oder der Eigentümer und ein sonst zur Nutzung dinglich Berechtigter der Widmung zugestimmt hat, oder der Träger der Straßenbaulast den Besitz durch Vertrag, durch Einweisung nach § 18 f Abs. 1 FStrG oder in einem sonstigen gesetzlichen Verfahren erlangt hat (§ 2 Abs. 2 FStrG).

Die Entscheidung über die Widmung kann auch in einem Planfeststellungsbeschluss nach §§ 17 ff. FStrG mit der Maßgabe erfolgen, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe, die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für einen neuen Verkehrszweck und die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird (§ 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG). Wird eine Bundesfernstraße, wozu auch Autobahnen samt deren Bestandteile zählen (§ 1 Abs. 2 Nr. 1, Abs. 4 FStrG), verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt, so gilt der neue Straßenteil durch die Verkehrsübergabe als gewidmet, sofern die Voraussetzungen des Abs. 2 vorliegen (§ 2 Abs. 6 a Satz 1 FStrG). Wird im Zusammenhang mit einer vorgenannten Maßnahme der Teil der Bundesfernstraße dem Verkehr auf Dauer entzogen, so gilt dieser Straßenteil durch die Sperrung als eingezogen (§ 2 Abs. 6 a Satz 2 FStrG). Die aufzulassenden Teile der BAB A 3 werden also mit ihrer Sperrung eingezogen, die neuen Teile mit der Verkehrsübergabe gewidmet.

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung der von der Planung betroffenen im BayStrWG geregelten Straßen folgen aus Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 oder Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

Auf die Ausführungen in den Planunterlagen (vgl. Unterlage 11) sowie die Bestimmungen unter A 7 wird ergänzend verwiesen.

4.2 Sondernutzungen

Die Erschließung des Baufeldes ist über das vorhandene Straßen- und Wegenetz gesichert. Dieses wird erforderlichenfalls auch über den Gemeingebrauch

hinaus genutzt (Sondernutzung). Die für die Sondernutzungen nach öffentlichem Recht erforderliche Sondernutzungserlaubnis (vgl. Art. 18 BayStrWG, § 8 FStrG) wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt (vgl. Zeitler, BayStrWG, Rdnr. 182 zu Art. 38 BayStrWG).

Im Übrigen wurde dem Vorhabensträger aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn den jeweils betroffenen Baulastträgern durch den Vorhabensträger mitzuteilen, welche Straßen und Wege von einer Sondernutzung betroffen sind. Weiterhin wird danach der Zustand der betroffenen Straßen und Wege zum Zweck der Beweissicherung festgehalten. Der Vorhabensträger wird dem jeweiligen Straßenbaulastträger dabei Gelegenheit zur Teilnahme geben. Die betroffenen Straßen und Wege werden schließlich nach Durchführung der Baumaßnahme wieder in den Zustand versetzt, der im Zuge der Beweissicherung festgehalten wurde. Auf die einschlägigen Nebenbestimmungen unter A 8 wird verwiesen.

Die Sondernutzung an öffentlichen Feld- und Waldwegen richtet sich allerdings ausschließlich nach bürgerlichem Recht (Art. 56 Abs. 1 i.V.m. Art. 53 Nr. 1 BayStrWG); ihre Regelung erfolgt daher außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Die betroffenen Wege sind, soweit sie zur Durchführung der Baumaßnahme benötigt werden und die Nutzung über den Gemeingebrauch hinausgeht, in den Grunderwerbsunterlagen (Unterlage 10) als vorübergehende Beanspruchung gekennzeichnet.

Die Gestattung von Sondernutzungen an diesen öffentlichen Feld- und Waldwegen ist Sache desjenigen, der nach bürgerlichem Recht zur Verfügung berechtigt ist. Bei ausgebauten Feldwegen ist dies die Gemeinde (Art. 54 Abs. 1 Satz 1, Art. 13 Abs. 1 BayStrWG), bei nicht ausgebauten Feldwegen die Träger der Straßenbaulast, also diejenigen, deren Grundstücke über die Wege bewirtschaftet werden (Art. 54 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG). Die Nutzung einer Straße nach privatem Recht kann u.U. auch durch Enteignung erzwungen werden, wenn der Zweck der Nutzung dem Allgemeinwohl dient (Kodal/Krämer, Straßenrecht, Rdnr. 6.5 zu Kapitel 27). Dies bleibt jedoch einem gegebenenfalls nachfolgenden Enteignungsverfahren überlassen.

Ungeachtet der Tatsache, dass es für die Sondernutzungen an öffentlichen Feld- und Waldwegen einer gesonderten bürgerlich-rechtlichen Gestattung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens bedarf, werden die soeben genannten Maßnahmen zur rechtzeitigen Information, Beweissicherung und Wiederherstellung (vgl. A 8) dem Vorhabensträger als in jedem Fall mindestens einzuhaltende Schutzvorkehrungen für diese Wege auferlegt, um unzumutbare Nachteile für Rechte anderer bzw. für die Allgemeinheit zu vermeiden, außer im Rahmen der bürgerlich-rechtlichen Gestattung der Sondernutzung wird abweichend hiervon ausdrücklich etwas anderes geregelt.

5. **Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG. Der Freistaat Bayern ist nach Art. 4 Satz 1 Nr. 1 KG von der Zahlung einer Gebühr befreit. Die Regelung bezüglich der Auslagen ergibt sich aus Art. 10 KG. Im Übrigen wird auf die VV zu Art. 61 Abs. 2 BayHO verwiesen.

D

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann **innerhalb eines Monats** nach seiner Bekanntgabe Klage beim

Bundesverwaltungsgericht
Simsonplatz 1
04107 Leipzig

schriftlich erhoben werden. **Sie muss den Kläger, den Beklagten** (Freistaat Bayern) **und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen** und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreites verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 87b Abs. 3 VwGO).

Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfungsverfahren, durch einen Prozessbevollmächtigten vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte, Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, die die Befähigung zum Richteramt besitzen, zugelassen. Behörden und juristische Personen des Öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich auch durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen

Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Ein Beteiligter, der zur Vertretung vor dem Bundesverwaltungsgericht berechtigt ist, kann sich selbst vertreten.

E

Hinweis zur sofortigen Vollziehung

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung (§ 17e Abs. 2 S. 1 FStrG). Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung bzw. Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem o.g. Gericht gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen auf, welche eine Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann ein hierauf gestützter Antrag innerhalb einer Frist von einem Monat gestellt werden. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, an dem der Beschwernte Kenntnis von den Tatsachen erlangt (§ 17e Abs. 4 FStrG).

F

Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans

Der Planfeststellungsbeschluss wird dem Träger des Vorhabens (Straßenbaulastträger), den Trägern öffentlicher Belange, denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, und den Vereinigungen i.S.d. Art. 73 Abs. 4 Satz 5 BayVwVfG, über deren Stellungnahme entschieden worden ist, individuell zugestellt.

Darüber hinaus werden der verfügende Teil des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Auslegung einer Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses und des festgestellten Plans im Amtsblatt der Regierung von Unterfranken sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekannt gemacht.

Je eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses wird mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und einer Ausfertigung des festgestellten Planes zwei Wochen in der Gemeinde Weibersbrunn und dem Landratsamt Aschaffenburg zur Einsicht ausgelegt; Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht und außerdem im Zusammenhang mit der öffentlichen Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss auch gegenüber allen Betroffenen, die keine Einwendungen erhoben haben, und gegenüber den Vereinigungen i.S.d. Art. 73 Abs. 4 Satz 5 BayVwVfG, die sich im Verfahren nicht geäußert haben, als zugestellt (§ 17 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG). Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von diesen Betroffenen und Vereinigungen schriftlich bei der Regierung von Unterfranken angefordert werden. Im Übrigen besteht

die Möglichkeit, den Planfeststellungsbeschluss, die Planunterlagen und die Bekanntmachung auf den Internetseiten der Regierung von Unterfranken (www.regierung.unterfranken.bayern.de) abzurufen.

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses können die unter A 2 dieses Beschlusses genannten Planunterlagen auch bei der Autobahndirektion Nordbayern oder der Regierung von Unterfranken eingesehen werden.

Soweit der Planfeststellungsbeschluss individuell zugestellt wird, richtet sich der Beginn der Rechtsbehelfsfrist nicht nach den Vorschriften über die öffentliche Bekanntmachung, sondern nach Maßgabe der Vorschriften über die individuelle Zustellung.

Würzburg, den 13.07.2015
Regierung von Unterfranken
- Sachgebiet 32 -

Güdelhöfer
Regierungsdirektorin