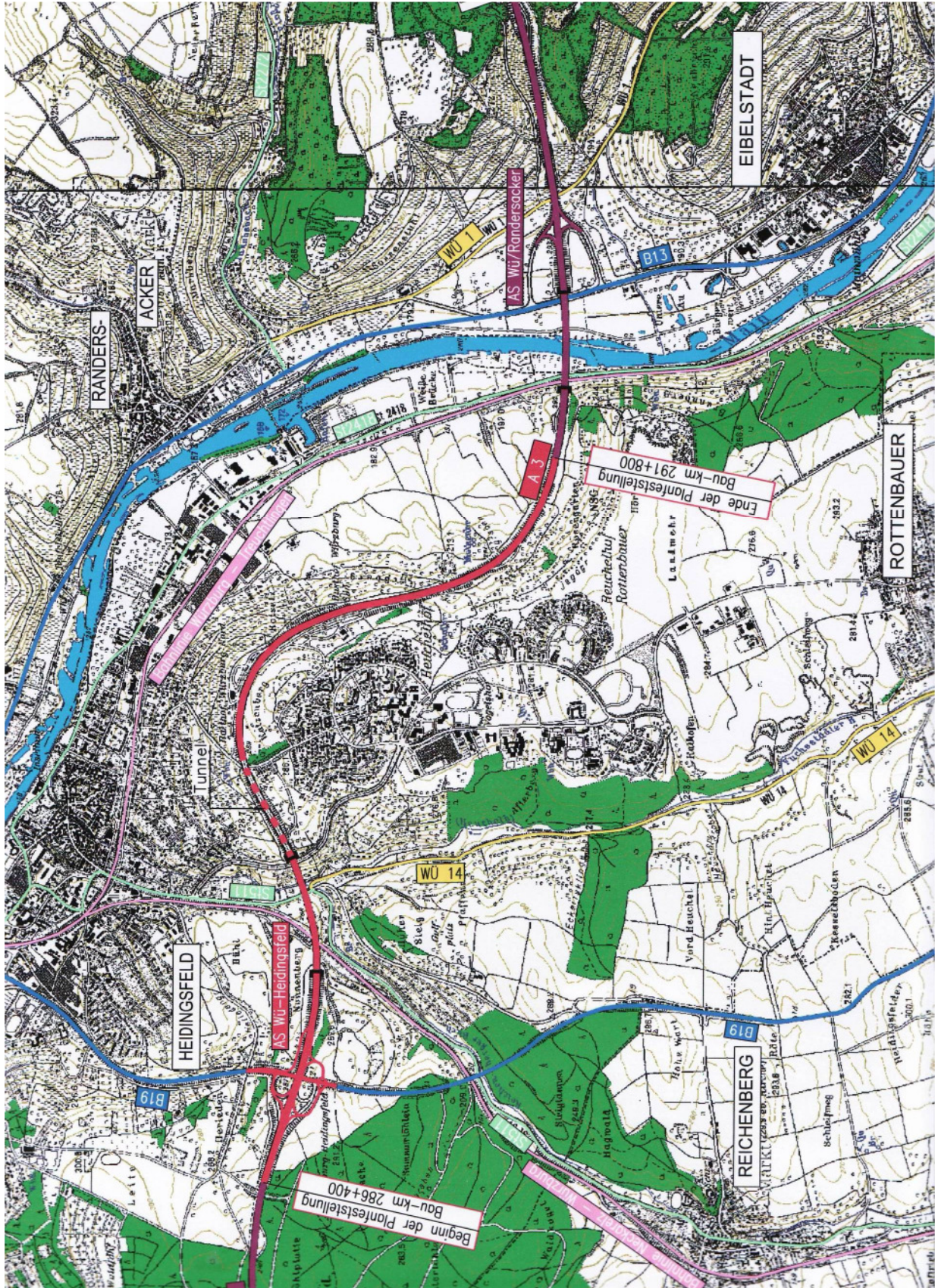


REGIERUNG VON UNTERFRANKEN



**Planfeststellungsbeschluss
für den sechsstreifigen Ausbau der
Bundesautobahn A 3 (Frankfurt - Nürnberg)
im Abschnitt Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld -
westlich Mainbrücke Randersacker
(Bau-km 286+400 bis Bau-km 291+800)**

Würzburg, den 17.12.2009



Inhaltsverzeichnis

Deckblatt
Übersichtsskizze

1
2

Inhaltsverzeichnis	3
Abkürzungsverzeichnis	13

A
Tenor

		17
1.	Feststellung des Plans	17
2.	Festgestellte Planunterlagen	18
3.	Nebenbestimmungen	21
3.1	Zusagen	21
3.2	Unterrichtungspflichten	21
3.3	Immissionsschutz	22
3.4	Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zur Erlaubnis)	24
3.5	Naturschutz und Landschaftspflege	27
3.6	Bodenschutz und Abfallwirtschaft	29
3.7	Land- und Forstwirtschaft sowie Wege	30
3.8	Denkmalpflege	32
3.9	Fischerei	33
3.10	Brand- und Katastrophenschutz	33
3.11	Eisen- und straßenbahnrechtliche Belange	36
3.12	Träger von Versorgungsleitungen	37
3.13	Bauausführung	39
3.14	Mittelbar enteignende Planfeststellungen	41
4.	Entscheidung über Einwendungen	42
5.	Entscheidung über verfahrensrechtliche Anträge	42
6.	Ausnahmen und Befreiungen	42
7.	Gehobene Erlaubnis für Gewässerbenutzung	42
7.1	Gegenstand der Erlaubnis	42
7.2	Beschreibung der Anlagen	44
7.3	Nebenbestimmungen zur gehobenen Erlaubnis	44
8.	Straßenrechtliche Verfügungen	45
8.1	Bundesfernstraßen	45
8.2	Straßenklassen nach Bayerischem Straßen- und Wegegesetz	46
9.	Sondernutzungen	46
10.	Kosten des Verfahrens	47
11.	Anlagen zu den Nebenbestimmungen	47

B
Sachverhalt

		51
1.	Antragstellung	51
2.	Beschreibung des Vorhabens	51
2.1	Planerische Beschreibung	51
2.2	Bauliche Beschreibung	51
3.	Vorgängige Planungsstufen	53
3.1	Bedarfsplan für Bundesfernstraßen	53
3.2	Raumordnung und Landesplanung	53
3.3	Vorausgegangenes Planfeststellungsverfahren	54

		Seite
4.	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	54
4.1	Auslegung	54
4.2	Beteiligung Träger öffentlicher Belange	55
4.3	Erörterungstermin	56
4.4	Planänderung	44

C

Entscheidungsgründe

		60
1.	Verfahrensrechtliche Beurteilung	60
1.1	Zuständigkeit der Regierung von Unterfranken	60
1.2	Erforderlichkeit der Planfeststellung	60
1.3	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	61
1.4	Raumordnungsverfahren	61
1.5	Verträglichkeitsprüfung gemäß der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutz-Richtlinie	61
1.6	Sonstige verfahrensrechtliche Fragen	63
2.	Umweltverträglichkeitsprüfung	65
2.1	Grundsätzliche Vorgaben	65
2.2	Untersuchungsraum	66
2.2.1	Abschnittsbildung	67
2.2.2	Varianten	67
2.2.3	Beschreibung des Untersuchungsraums	68
2.3	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (§ 11 UVPG)	69
2.3.1	Beschreibung der Umwelt im Untersuchungsgebiet	69
2.3.1.1	Lage und landschaftliche Gliederung	69
2.3.1.2	Schutzgut Mensch	70
2.3.1.2.1	Siedlungsstruktur	70
2.3.1.2.2	Land- und Forstwirtschaft	70
2.3.1.2.3	Freizeit- und Erholungsbereiche	71
2.3.1.3	Schutzgut Tiere und Pflanzen	71
2.3.1.3.1	Lebensräume	71
2.3.1.3.2	Lebensraumtypische Tierarten und Tierartengruppen	72
2.3.1.3.3	Austausch- und Wechselbeziehungen zwischen Teil- und Gesamt-lebensräumen	73
2.3.1.3.4	Schutzgebiete und Schutzobjekte sowie weitere Gebiete mit naturschutzfachlichen Festsetzungen	74
2.3.1.4	Schutzgut Boden	75
2.3.1.5	Schutzgut Wasser	76
2.3.1.5.1	Oberflächengewässer	76
2.3.1.5.2	Grundwasser	76
2.3.1.5.3	Vorbelastungen des Schutzgutes Wasser	77
2.3.1.6	Schutzgut Luft	77
2.3.1.7	Schutzgut Klima	77
2.3.1.8	Schutzgut Landschaft	78
2.3.1.9	Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter	78
2.3.1.10	Wichtige Wechselbeziehungen	79
2.3.2	Umweltauswirkungen des Vorhabens	79

	Seite	
2.3.2.1	Schutzgut Mensch	81
2.3.2.1.1	Lärmauswirkungen	81
2.3.2.1.2	Luftinhaltsstoffe	82
2.3.2.1.3	Freizeit und Erholung	83
2.3.2.1.4	Land- und forstwirtschaftliche Nutzung	84
2.3.2.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen	84
2.3.2.2.1	Allgemeines	84
2.3.2.2.2	Beschreibung der Einzelkonflikte	85
2.3.2.2.2.1	Anlagebedingte Beeinträchtigungen	85
2.3.2.2.2.2	Verkehrs- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen	87
2.3.2.2.2.3	Baubedingte Beeinträchtigungen	87
2.3.2.2.2.4	Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung von Eingriffen	87
2.3.2.2.3	Landschaftspflegerisches Maßnahmenkonzept	89
2.3.2.2.3.1	Planerisches Leitbild	89
2.3.2.2.3.2	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	90
2.3.2.3	Schutzgut Boden	93
2.3.2.4	Schutzgut Wasser	100
2.3.2.4.1	Oberflächengewässer	100
2.3.2.4.2	Grundwasser	101
2.3.2.5	Schutzgut Luft	103
2.3.2.6	Schutzgut Klima	104
2.3.2.7	Schutzgut Landschaft	105
2.3.2.8	Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter	106
2.3.2.9	Wechselwirkungen	108
2.4	Bewertung der Umweltauswirkungen	107
2.4.1	Schutzgut Mensch	107
2.4.1.1	Lärmauswirkungen	107
2.4.1.2	Luftschadstoffe	109
2.4.1.3	Freizeit und Erholung	110
2.4.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen	112
2.4.3	Schutzgut Boden	114
2.4.4	Schutzgut Wasser	116
2.4.4.1	Oberflächengewässer	117
2.4.4.2	Grundwasser	118
2.4.5	Schutzgut Luft	119
2.4.6	Schutzgut Klima	120
2.4.7	Schutzgut Landschaft	120
2.4.8	Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter	123
2.5	Gesamtbewertung	124
3.	Materiell-rechtliche Würdigung	124
3.1	Rechtsgrundlage	124
3.2	Rechtswirkungen der Planfeststellung	125
3.3	Planungsermessen	126
3.4	Linienführung	127
3.5	Planrechtfertigung	127
3.5.1	Bedarfsplan	127
3.5.2	Planrechtfertigung nach allgemeinen Grundsätzen	129
3.5.2.1	Notwendigkeit der Maßnahme	129
3.5.2.2	Funktion im Straßennetz, Verkehrsbelastung und Verkehrsentwicklung	131

	Seite	
3.5.2.3	Kosten-Nutzen-Analyse, Finanzierbarkeit	136
3.5.3	Projekialternativen zur Erreichung des Planziels	136
3.5.4	Zusammenfassung	138
3.6	Einhaltung der gesetzlichen Planungsleitsätze	139
3.7	Würdigung und Abwägung öffentlicher Belange	139
3.7.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	139
3.7.2	Planungsvarianten und Abschnittsbildung	140
3.7.2.1	Planungsvarianten	140
3.7.2.1.1	Grundsätzliches	141
3.7.2.1.2	Ermittlung und Bewertung der Trassenkorridore	145
3.7.2.1.3	Vertiefte Untersuchung und Bewertung der Varianten der Korridore 1 bis 3	146
3.7.2.1.4	Vergleich und Bewertung der näher geprüften Varianten	154
3.7.2.1.4.1	Prüfung und Gewichtung des Vorhabensträgers	154
3.7.2.1.4.2	Einwendungen und Stellungnahmen zur Variantenprüfung	157
3.7.2.1.4.2.1	Gewässerschutz und Trinkwasserversorgung	158
3.7.2.1.4.2.2	Naturschutz	162
3.7.2.1.4.2.3	Stadtentwicklung, Stadt- und Landschaftsbild	167
3.7.2.1.4.2.4	Immissionsschutz	169
3.7.2.1.4.2.5	Baukosten und Kosten-Nutzen-Verhältnis	176
3.7.2.1.4.2.6	Bausausführung und Bauzeit	184
3.7.2.1.4.2.7	Tank- und Rastanlagen	188
3.7.2.1.4.2.8	Länge des Katzenbergtunnels	190
3.7.2.1.4.2.9	Zusammenfassende Gegenüberstellung Planfeststellungsvariante - Variante Tunnel Süd 1	191
3.7.2.1.5	Zusammenfassung der Variantenprüfung und Abwägung	194
3.7.2.2	Abschnittsbildung	196
3.7.3	Ausbaustandard	198
3.7.3.1	Trassierung	198
3.7.3.2	Querschnitt	199
3.7.3.3	Anschlussstellen, Anpassungen und Änderungen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz	202
3.7.3.4	Parkplätze und Rastanlagen	216
3.7.3.5	Katzenbergtunnel	220
3.7.4	Immissionsschutz	228
3.7.4.1	Trassierung (§ 50 BImSchG)	228
3.7.4.2	Lärmschutz	229
3.7.4.2.1	Rechtsgrundlagen	230
3.7.4.2.2	Lärmberechnung	232
3.7.4.2.3	Überprüfung der Lärmberechnungen und der Lärmschutzmaßnahmen	234
3.7.4.2.3.1	Lärmberechnung und aktive Lärmschutzmaßnahmen	234
3.7.4.2.3.1.1	Schalltechnische Berechnungen des Vorhabensträgers	235
3.7.4.2.3.1.2	Betroffene Gebiete und deren Schutzcharakter	240
3.7.4.2.3.1.3	Vorgesehene Fahrbahnbeläge	244
3.7.4.2.3.1.4	Sonstige aktive Lärmschutzmaßnahmen	248
3.7.4.2.3.1.5	Veränderungen zum Prognosenullfall bzw. zu den derzeitigen Verhältnissen	254
3.7.4.2.3.1.6	Lärmmessungen	255
3.7.4.2.3.1.7	Beeinträchtigungen während der Bauzeit	261
3.7.4.2.3.2	Passive Lärmschutzmaßnahmen	264
3.7.4.2.3.2.1	Forderungen zur weiteren Verwendung eines offenporigen Belages	265

	Seite	
3.7.4.2.3.2.2	Forderungen nach einer Einhausung bzw. Verlängerung des Katzenbergtunnels	267
3.7.4.2.3.2.3	Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen	270
3.7.4.2.3.3	Notwendigkeit einer Gesamtlärbetrachtung	273
3.7.4.2.3.4	Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der BAB A 3	276
3.7.4.2.4	Abwägung	280
3.7.4.3	Schadstoffbelastung	281
3.7.4.3.1	Schadstoffeintrag in die Luft	281
3.7.4.3.1.1	Rechtliche Vorgaben	281
3.7.4.3.1.2	Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchungen	285
3.7.4.3.1.3	Auswirkungen auf die Hintergrundbelastung und das weitere Stadtgebiet	292
3.7.4.3.1.4	Situation am Katzenbergtunnel	294
3.7.4.3.1.5	Bauzeit und Bauausführung	296
3.7.4.3.2	Schadstoffeintrag in den Boden	299
3.7.4.3.3	Schadstoffeintrag in Gewässer	301
3.7.4.3.4	Abwägung hinsichtlich des Schadstoffeintrags	301
3.7.4.4	Abwägung der Immissionsschutzbelange	301
3.7.5	Naturschutz und Landschaftspflege	302
3.7.5.1	Rechtsgrundlagen	302
3.7.5.2	Eingriffsregelung	302
3.7.5.2.1	Vermeidungsgebot	304
3.7.5.2.2	Beschreibung der Beeinträchtigungen	304
3.7.5.2.3	Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen	308
3.7.5.2.4	Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	310
3.7.5.2.5	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	310
3.7.5.2.5.1	Abgrenzung der Ausgleichsmaßnahmen von Ersatzmaßnahmen	311
3.7.5.2.5.2	Ausgleichbarkeit/Nichtausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen	312
3.7.5.2.5.3	Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichsflächen	315
3.7.5.2.5.4	Zuordnung und gegenüberstellende Bilanzierung von Eingriff und Ausgleichsmaßnahmen	319
3.7.5.2.5.5	Beschreibung, Lage, Umfang und Ausführung der Ausgleichsmaßnahmen	328
3.7.5.2.5.6	Funktion und Eignung der Ausgleichsflächen	333
3.7.5.2.5.6.1	Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in den Naturhaushalt	333
3.7.5.2.5.6.2	Ausgleich für Eingriffe in das Landschaftsbild/Gestaltungsmaßnahmen	340
3.7.5.2.5.7	Ersatzmaßnahmen	343
3.7.5.2.5.8	Erforderlichkeit der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Enteignungsmöglichkeit	354
3.7.5.2.5.9	Biotope streng geschützter Arten	355
3.7.5.2.6	Zwischenergebnis	357
3.7.5.2.7	Gesetzlich geschützte Biotope und Schutz besonderer Lebensstätten	357
3.7.5.3	FFH- und Vogelschutzrichtlinie	358
3.7.5.3.1	Ziele und Vorgaben der FFH-Richtlinie	359
3.7.5.3.2	Aufgaben und Rechtsgrundlagen der FFH-Vorprüfung	360

3.7.5.3.3	Übersicht über die Schutzgebiete und die für ihre jeweiligen Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile	361
3.7.5.3.3.1	FFH-Gebiet "Irtenberger und Guttenberger Wald"	361
3.7.5.3.3.2	FFH-Gebiet "Trockentalhänge im südlichen Maindreieck"	365
3.7.5.3.4	Auswirkungen auf die FFH-Gebiete	368
3.7.5.3.4.1	Auswirkungen auf das FFH-Gebiet "Irtenberger und Guttenberger Wald"	369
3.7.5.3.4.2	Auswirkungen auf das FFH-Gebiet "Trockentalhänge im südlichen Maindreieck"	372
3.7.5.3.5	Zusammenfassung	375
3.7.5.4	Artenschutz	375
3.7.5.4.1	Rechtsgrundlagen	375
3.7.5.4.2	Bestand und Betroffenheit der aufgrund von Gemeinschaftsrecht streng oder besonders geschützten Tierarten	378
3.7.5.4.3	Artenschutzrechtliche Ausnahme	384
3.7.5.5	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	389
3.7.5.6	Abwägung	390
3.7.6	Bodenschutz	391
3.7.7	Gewässerschutz/Wasserwirtschaft	395
3.7.7.1	Gewässerschutz	395
3.7.7.1.1	Trinkwasserschutzgebiet "Winterhäuser Quelle"	395
3.7.7.1.1.1	Rechtliche Vorgaben	395
3.7.7.1.1.2	Ausführung nach RiStWag	396
3.7.7.1.1.3	Beweissicherung an der "Winterhäuser Quelle"	403
3.7.7.1.1.4	Bauausführung und Baustelleneinrichtungen im Wasserschutzgebiet	408
3.7.7.1.1.5	Einzugsgebiet der "Winterhäuser Quelle"	411
3.7.7.1.2	Sonstige Belange des Grundwasserschutzes	412
3.7.7.1.3	Oberflächengewässer	416
3.7.7.2	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	418
3.7.7.3	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnis	421
3.7.7.4	Abwägung	431
3.7.8	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	432
3.7.8.1	Flächeninanspruchnahme	432
3.7.8.2	Landwirtschaftliches Wegenetz	441
3.7.8.3	Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe	443
3.7.8.4	Sonstige Belange der Landwirtschaft	448
3.7.8.5	Abwägung	455
3.7.9	Forstwirtschaft	456
3.7.10	Fischerei	460
3.7.11	Jagdwesen	463
3.7.12	Denkmalpflege	464
3.7.13	Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht	471
3.7.14	Andere Straßenbaulastträger	475
3.7.15	Eisen- und straßenbahnrechtliche Belange	476
3.7.16	Belange des Brand- und Katastrophenschutzes	480
3.7.17	Träger von Versorgungsleitungen	482
3.7.17.1	Deutsche Bahn AG	482
3.7.17.2	Deutsche Telekom AG	483
3.7.17.3	Stadtwerke Würzburg AG	484
3.7.17.4	Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH	492

	Seite	
3.7.17.5	Entwässerungsbetrieb der Stadt Würzburg	507
3.7.17.6	Abwägung	509
3.7.18	Kommunale Belange	509
3.7.18.1	Landkreis Würzburg	509
3.7.18.2	Stadt Würzburg	509
3.7.18.3	Markt Randersacker	517
3.7.18.4	Abwägung	518
3.7.19	Sonstige Belange	518
3.8	Würdigung und Abwägung privater Belange	520
3.8.1	Private Belange von allgemeiner Bedeutung	520
3.8.1.1	Gesundheitsschutz, Immissionsschutz	520
3.8.1.2	Entzug von privatem Eigentum	522
3.8.1.2.1	Flächenverlust bzw. -inanspruchnahme	522
3.8.1.2.2	Übernahme von Restflächen	523
3.8.1.2.3	Ersatzlandgestellung	524
3.8.1.3	Sonstige (mittelbar eigentumsrelevante) Planfestsetzungen	524
3.8.1.3.1	Zufahrten, Umwege	524
3.8.1.3.2	Nachteile durch Bauwerke und Bepflanzung für Nachbargrundstücke	525
3.8.1.3.3	Grundwasserverhältnisse	526
3.8.1.4	Abwägung	527
3.8.2	Einzelne Einwendungen	527
3.8.2.1	Einwendung Nr. 1	528
3.8.2.2	Einwendung Nr. 2	530
3.8.2.3	Einwendung Nr. 3	530
3.8.2.4	Einwendung Nr. 4	533
3.8.2.5	Einwendung Nr. 5	535
3.8.2.6	Einwendung Nr. 6	535
3.8.2.7	Einwendung Nr. 7	536
3.8.2.8	Einwendung Nr. 8	537
3.8.2.9	Einwendung Nr. 9	538
3.8.2.10	Einwendung Nr. 10	539
3.8.2.11	Einwendung Nr. 11	542
3.8.2.12	Einwendung Nr. 12	543
3.8.2.13	Einwendung Nr. 13	544
3.8.2.14	Einwendung Nr. 14	545
3.8.2.15	Einwendung Nr. 15	546
3.8.2.16	Einwendung Nr. 16	547
3.8.2.17	Einwendung Nr. 17	551
3.8.2.18	Einwendung Nr. 18	552
3.8.2.19	Einwendung Nr. 19	557
3.8.2.20	Einwendung Nr. 20	558
3.8.2.21	Einwendung Nr. 21	560
3.8.2.22	Einwendung Nr. 22	560
3.8.2.23	Einwendung Nr. 23	561
3.8.2.24	Einwendung Nr. 24	562
3.8.2.25	Einwendung Nr. 25	563
3.8.2.26	Einwendung Nr. 26	565
3.8.2.27	Einwendung Nr. 27	569
3.8.2.28	Einwendung Nr. 28	569

		Seite
3.8.2.29	Einwendung Nr. 29	572
3.8.2.30	Einwendung Nr. 30	573
3.8.2.31	Einwendung Nr. 31	574
3.8.2.32	Einwendung Nr. 32	575
3.8.2.33	Einwendung Nr. 33	577
3.8.2.34	Einwendung Nr. 34	578
3.8.2.35	Einwendung Nr. 35	579
3.8.2.36	Einwendung Nr. 36	580
3.8.2.37	Einwendung Nr. 37	581
3.8.2.38	Einwendung Nr. 38	583
3.8.2.39	Einwendung Nr. 39	584
3.8.2.40	Einwendung Nr. 40	587
3.8.2.41	Einwendung Nr. 41	588
3.8.2.42	Einwendung Nr. 42	589
3.8.2.43	Einwendung Nr. 43	590
3.8.2.44	Einwendung Nr. 44	591
3.8.2.45	Einwendung Nr. 45	592
3.8.2.46	Einwendung Nr. 46	593
3.8.2.47	Einwendung Nr. 47	600
3.8.2.48	Einwendung Nr. 48	602
3.8.2.49	Einwendung Nr. 49	609
3.8.2.50	Einwendung Nr. 50	611
3.8.2.51	Einwendung Nr. 51	612
3.8.2.52	Einwendung Nr. 52	612
3.8.2.53	Einwendung Nr. 53	613
3.8.2.54	Einwendung Nr. 54	614
3.8.2.55	Einwendung Nr. 55	615
3.8.2.56	Einwendung Nr. 56	618
3.8.2.57	Einwendung Nr. 57	618
3.8.2.58	Einwendung Nr. 58	620
3.8.2.59	Einwendung Nr. 59	620
3.8.2.60	Einwendung Nr. 60	622
3.8.2.61	Einwendung Nr. 61	623
3.8.2.62	Einwendung Nr. 62	624
3.8.2.63	Einwendung Nr. 63	625
3.8.2.64	Einwendung Nr. 64	626
3.8.2.65	Einwendung Nr. 65	627
3.8.2.66	Einwendung Nr. 66	628
3.8.2.67	Einwendung Nr. 67	635
3.8.2.68	Einwendung Nr. 68	639
3.8.2.69	Einwendung Nr. 69	641
3.8.2.70	Einwendung Nr. 70	644
3.8.2.71	Einwendung Nr. 71	645
3.8.2.72	Einwendung Nr. 72	645
3.8.2.73	Einwendung Nr. 73	646
3.8.2.74	Einwendung Nr. 74	647
3.8.2.75	Einwendung Nr. 75	648
3.8.2.76	Einwendung Nr. 76	649
3.8.2.77	Einwendung Nr. 77	650

		Seite
3.8.2.78	Einwendung Nr. 78	651
3.8.2.79	Einwendung Nr. 79	652
3.8.2.80	Einwendung Nr. 80	652
3.8.2.81	Einwendung Nr. 81	654
3.8.2.82	Einwendung Nr. 82	656
3.8.2.83	Einwendung Nr. 83	657
3.8.2.84	Einwendung Nr. 84	658
3.8.2.85	Einwendung Nr. 85	659
3.8.2.86	Einwendung Nr. 86	660
3.8.2.87	Einwendung Nr. 87	663
3.8.2.88	Einwendung Nr. 88	663
3.8.2.89	Einwendung Nr. 89	675
3.8.2.90	Einwendung Nr. 90	677
3.8.2.91	Einwendung Nr. 91	678
3.8.2.92	Einwendung Nr. 92	679
3.8.2.93	Einwendung Nr. 93	681
3.8.2.94	Einwendung Nr. 94	682
3.8.2.95	Einwendung Nr. 95	683
3.8.2.96	Einwendung Nr. 96	684
3.8.2.97	Einwendung Nr. 97	685
3.8.2.98	Einwendung Nr. 98	686
3.8.2.99	Einwendung Nr. 99	687
3.8.2.100	Einwendung Nr. 100	688
3.8.2.101	Einwendung Nr. 101	690
3.8.2.102	Einwendung Nr. 102	691
3.8.2.103	Einwendung Nr. 103	692
3.8.2.104	Einwendung Nr. 104	693
3.8.2.105	Einwendung Nr. 105	694
3.8.2.106	Einwendung Nr. 106	696
3.8.2.107	Einwendung Nr. 107	697
3.8.2.108	Einwendung Nr. 108	698
3.8.2.109	Einwendung Nr. 109	701
3.8.2.110	Einwendung Nr. 110	702
3.8.2.111	Einwendung Nr. 111	703
3.8.2.112	Einwendung Nr. 112	704
3.8.2.113	Einwendung Nr. 113	705
3.8.2.114	Einwendung Nr. 114	706
3.8.2.115	Einwendung Nr. 115	707
3.8.2.116	Einwendung Nr. 116	708
3.8.2.117	Einwendung Nr. 117	709
3.8.2.118	Einwendung Nr. 118	712
3.8.2.119	Einwendung Nr. 119	715
3.8.2.120	Einwendung Nr. 120	715
3.8.2.121	Einwendung Nr. 121	716
3.8.2.122	Einwendung Nr. 122	718
3.8.2.123	Einwendung Nr. 123	720
3.8.2.124	Einwendung Nr. 124	721
3.8.2.125	Einwendung Nr. 125	723
3.8.2.126	Einwendung Nr. 126	723

		Seite
3.8.2.127	Einwendung Nr. 127	727
3.8.2.128	Einwendung Nr. 128	728
3.8.2.129	Einwendung Nr. 129	729
3.8.2.130	Einwendung Nr. 130	730
3.8.2.131	Einwendung Nr. 131	731
3.8.2.132	Einwendung Nr. 132	734
3.8.2.133	Einwendung Nr. 133	735
3.8.2.134	Einwendung Nr. 134	736
3.8.2.135	Einwendung Nr. 135	736
3.8.2.136	Einwendung Nr. 136	737
3.8.2.137	Einwendung Nr. 137	737
3.8.2.138	Einwendung Nr. 138	738
3.8.2.139	Einwendung Nr. 139	739
3.8.2.140	Einwendung Nr. 140	741
3.9	Gesamtergebnis der Abwägung	742
4.	Straßenrechtliche Entscheidungen	743
4.1	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	743
4.2	Sondernutzungen	744
5.	Kostenentscheidung	746
D		
Rechtsbehelfsbelehrung		746
E		
Hinweis zur sofortigen Vollziehung		747
F		
Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans		747

Abkürzungsverzeichnis

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

BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bek	Bekanntmachung
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
22. BImSchV	Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
BJagdG	Bundesjagdgesetz
BMV(BS)	Bundesministerium für Verkehr (Bau und Stadtentwicklung)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung)
BRS	Baurechtssammlung
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
dB(A)	Dezibel (Adjusted/Angepasst - Frequenzbewertung A nach DIN IEC 651, Ausgabe Dezember 1981)
DIN	Deutsche Industrie-Norm(en), Verbandszeichen des Deutschen Instituts für Normung e.V.
DÖV	Die öffentliche Verwaltung (Zeitschrift)
DSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler (Denkmalschutzgesetz)
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt (Zeitschrift)
DWA-A 117	Arbeitsblatt "Bemessung von Regenrückhalteräumen" der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.
DWA-M 153	Merkblatt "Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser" der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V.
EKrg	Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz)
1. EKrV	Verordnung über die Kosten und Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (1. Eisenbahnkreuzungsverordnung)
E/Z/B/K	Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Baugesetzbuch, Loseblatt-Kommentar
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie)
FiG	Fischereigesetz für Bayern
Fl.Nr.	Flurstücksnummer

FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GemBek	Gemeinsame Bekanntmachung mehrerer Staatsministerien
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialblatt
GVBl	Bayerisches Gesetz- und Verordnungsblatt
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
i.d.F.	in der Fassung
IMS	Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums des Innern
i.V.m.	in Verbindung mit
KG	Bayerisches Kostengesetz
Kr.	Kreisstraße
LAGA	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall, Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln - (Mitteilung 20)
LEP	Landesentwicklungsprogramm
lfd.Nr.	laufende Nummer
LfU	Bayerisches Landesamt für Umwelt
LT-Drs.	Landtagsdrucksache (Bayerischer Landtag)
LwG	Landwirtschaftsgesetz
MABl	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002, geänderte Fassung 2005
m. w. N.	mit weiteren Nachweisen
NJW	Neue Juristische Wochenschrift (Zeitschrift)
NuR	Natur und Recht (Zeitschrift)
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht (Zeitschrift)
NVwZ-RR	NVwZ-Rechtsprechungs-Report (Zeitschrift)
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlafR	Planfeststellungsrichtlinien
RABT	Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln, Ausgabe 2006
RAL	Richtlinie für die Anlage von Landstraßen
RAL-K-2	Richtlinie für die Anlage von Landstraßen, Abschnitt 2: Planfreie Knotenpunkte
RAS-Ew	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung, Ausgabe 2005
RAS-L	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Linienführung
RAS-LG 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftsgestaltung, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen
RAS-K-1	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Plangleiche Knotenpunkte
RAS-K-2	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Planfreie Knotenpunkte
RAS-Q 96	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte, Stand 1996
RdL	Recht der Landwirtschaft (Zeitschrift)
Rd.Nr.	Randnummer
RE	Richtlinien für die Gestaltung von einheitlichen Entwurfsunterlagen im Straßenbau
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten, Ausgabe 2002

RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990
RLW 1999	Richtlinien für den ländlichen Wegebau, Stand: 1999
ROG	Raumordnungsgesetz
RQ	Regelquerschnitt
RRB	Regenklär- und Regenrückhaltbecken (Regenrückhalte- und Absetzbecken)
RStO 01	Richtlinien zur Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2001
saP	spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
St	Staatsstraße
StMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern
StMI-OBB	Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern
StMLU	Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen
StraKR	Richtlinien über die Verhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen von Bundesstraßen und anderen öffentlichen Straßen
StraWaKR	Fernstraßen/Gewässer-Kreuzungsrichtlinien
StVO	Straßenverkehrsordnung
TA Luft	Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift)
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie 85/337/EWG des Rates vom 27.06.1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-Richtlinie), ABl. EG Nr. L 175 vom 05.07.1985, S. 40
UVP-ÄndRL	Richtlinie 97/11/EG des Rates vom 03.03.1997 zur Änderung der UVP-Richtlinie, ABl. EG Nr. L 73 vom 14.03.1997, S. 5
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 18.09.1995 (GMBI 1995, S. 671 ff.)
VAwS	Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (Anlagenverordnung)
VDE	Verband Deutscher Elektrotechniker
VDI	Verein Deutscher Ingenieure
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 - (VkBl. 1997, S. 434 ff.)
VoGEV	Verordnung über die Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten sowie den Gebietesbegrenzungen und Erhaltungszielen (Vogelschutzverordnung)
V-RL	Richtlinie 79/409/EWG des Rates über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie)
VV	Verwaltungsvorschrift(en)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
ZTV Ew-StB	Zusätzliche technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Entwässerungseinrichtungen an Straßen
ZTV LW	Zusätzliche technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Befestigung ländlicher Wege
ZUR	Zeitschrift für Umweltrecht (Zeitschrift)

Nr. 32-4354.1-5/07

Vollzug des Bundesfernstraßengesetzes und des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes;

Planfeststellungsverfahren für den sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 (Frankfurt - Nürnberg) im Abschnitt Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld - westlich Mainbrücke Randersacker (Bau-km 286+400 bis Bau-km 291+800)

Die Regierung von Unterfranken, Würzburg, erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A

Tenor

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn A 3 (Frankfurt - Nürnberg) im Abschnitt Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld - westlich Mainbrücke Randersacker (Bau-km 286+400 bis Bau-km 291+800) wird mit den sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss und mit den im Rahmen der förmlichen Planänderung vom 22.06.2009 in Rot dargestellten und mit den durch die Grüneintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Festgestellte Unterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab
<u>Band 1</u>			
1		Erläuterungsbericht	
2	1	Übersichtskarte	1 : 25.000
3 E	1	Übersichtslageplan in der Fassung der Planänderung vom 22.06.2009 <i>ersetzt</i>	1 : 5.000
3	1	<i>Übersichtslageplan</i>	1 : 5.000
6.1	1	Ausbauquerschnitt BAB A 3	1 : 100
6.1	2	Ausbauquerschnitt BAB A 3 in Wasserschutzzone II wird ergänzt durch	1 : 100
6.1	2 a	Ausbauquerschnitt BAB A 3 in Wasserschutzzone II Bau-km 290+640 bis Bau-km 290+950 in der Fassung der Planänderung vom 22.06.2009	1 : 100
6.2	1	Straßenquerschnitt Ein-, Ausfahrten, Rampen	1 : 50
6.3	1	Straßenquerschnitt B 19	1 : 50
6.4	1	Straßenquerschnitt Unterer Kaulweg	1 : 50
6.5	1	Straßenquerschnitt Wirtschaftswege	1 : 50
6.6	1	Kennzeichnender Querschnitt BAB A 3, Bau-km 287+300	1 : 200
6.6	2	Kennzeichnender Querschnitt BAB A 3, Bau-km 288+700	1 : 200
6.6	3	Kennzeichnender Querschnitt BAB A 3, Bau-km 289+500	1 : 200
6.6	4	Kennzeichnender Querschnitt BAB A 3, Bau-km 290+050	1 : 200
6.6	5	Kennzeichnender Querschnitt BAB A 3, Bau-km 291+000	1 : 200
6.6	6	Kennzeichnender Querschnitt BAB A 3, Bau-km 291+300	1 : 200
7.1	1 E	Lageplan Bau-km 286+400 bis Bau-km 288+300 in der Fassung der Planänderung vom 22.06.2009 <i>ersetzt</i>	1 : 2.000
7.1	1	<i>Lageplan Bau-km 286+400 bis Bau-km 288+300</i>	1 : 2.000
7.1	2 E	Lageplan Bau-km 288+300 bis Bau-km 289+900 in der Fassung der Planänderung vom 22.06.2009 <i>ersetzt</i>	1 : 2.000
7.1	2	<i>Lageplan Bau-km 288+300 bis Bau-km 289+900</i>	1 : 2.000
7.1	3 E	Lageplan Bau-km 289+900 bis Bau-km 291+800 in der Fassung der Planänderung vom 22.06.2009 <i>ersetzt</i>	1 : 2.000
7.1	3	<i>Lageplan Bau-km 289+900 bis Bau-km 291+800</i>	1 : 2.000
7.2		Bauwerksverzeichnis in der Fassung der Planänderung vom 22.06.2009	

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab
<u>Band 2</u>			
8.1	1	Höhenplan BAB A 3, Bau-km 286+400 bis Bau-km 288+400	1 : 2.000/200
8.1	2	Höhenplan BAB A 3, Bau-km 288+350 bis Bau-km 290+300	1 : 2.000/200
8.1	3	Höhenplan BAB A 3, Bau-km 290+220 bis Bau-km 291+800	1 : 2.000/200
8.2	1	Höhenpläne AS Würzburg-Heidingsfeld, Rampen nördlich der BAB A 3	1 : 2.000/200
8.2	2	Höhenpläne AS Würzburg-Heidingsfeld, Rampen südlich der BAB A 3	1 : 2.000/200
8.3	1	Höhenplan B 19	1 : 2.000/200
8.4	1	Höhenplan Unterer Kaulweg	1 : 2.000/200
10.2	1	<i>Talbrücke Heidingsfeld, Brückenskizze</i>	<i>1 : 1.000, 1 : 100</i>
10.2	2	<i>Katzenbergtunnel, Bauwerksskizze</i>	<i>1 : 1.000, 1 : 250</i>
11.1		Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen	
11.2	1	Lageplan Lärmsituation, Bau-km 286+400 bis Bau-km 288+300	1 : 2.000
11.2	2	Lageplan Lärmsituation, Bau-km 288+300 bis Bau-km 289+900	1 : 2.000
11.2	3	Lageplan Lärmsituation, Bau-km 289+900 bis Bau-km 291+800	1 : 2.000
11.3		Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen - Luftschadstoffe	
<u>Band 3</u>			
12.1 E		Textteil zum Landschaftspflegerischen Begleitplan in der Fassung der Planänderung vom 22.06.2009 <i>ersetzt</i>	
12.1		<i>Textteil zum Landschaftspflegerischen Begleitplan</i>	
12.2	1 E	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan in der Fassung der Planänderung vom 22.06.2009 <i>ersetzt</i>	1 : 5.000
12.2	1	<i>Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan</i>	<i>1 : 5.000</i>
12.3	0	Legende für landschaftspflegerische Maßnahmenpläne Blatt 1 - 6	
12.3	1 E	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Ausgleichsflächen A 1 und A 2, Bau-km 286+400 bis Bau-km 288+300 in der Fassung der Planänderung vom 22.06.2009 <i>ersetzt</i>	1 : 2.000
12.3	1	<i>Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Ausgleichsflächen A 1 und A 2, Bau-km 286+400 bis Bau-km 288+300</i>	<i>1 : 2.000</i>
12.3	2 E	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Ersatzflächen E 5, E 6, Bau-km 288+300 bis Bau-km 289+900 in der Fassung der Planänderung vom 22.06.2009 <i>ersetzt</i>	1 : 2.000
12.3	2	<i>Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Ersatzflächen E 5, E 6, Bau-km 288+300 bis Bau-km 289+900</i>	<i>1 : 2.000</i>

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab
12.3	3 E	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Ausgleichsfläche A 3/Ersatzflächen E 6, E 7, Bau-km 289+900 bis Bau-km 291+800 in der Fassung der Planänderung vom 22.06.2009 ersetzt	1 : 2.000
12.3	3	<i>Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan Ausgleichsfläche A 3/Ersatzflächen E 6, E 7, Bau-km 289+900 bis Bau-km 291+800</i>	1 : 2.000
12.3	4 E	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan außen liegende Ausgleichsfläche Rottenbaurer Grund A 4 neue Ersatzmaßnahme E 10 in der Fassung der Planänderung vom 22.06.2009 ersetzt	1 : 2.000
12.3	4	<i>Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan außen liegende Ausgleichsfläche Rottenbaurer Grund A 4</i>	1 : 2.000
12.3	5	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan außen liegende Ersatzfläche Am Steinbruch Rottenbauer E 8	1 : 2.000
12.3	6 E	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan außen liegende Ersatzfläche Randersacker E 9 in der Fassung der Planänderung vom 22.06.2009 ersetzt	1 : 2.000
12.3	6	<i>Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan außen liegende Ersatzfläche Randersacker E 9</i>	1 : 2.000
13.1 13.1, Anlagen		Unterlagen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen Darstellung der Bemessungen für Absetz- und Regenrückhaltebecken	
13.2	1	Lageplan Einzugsgebiete	1 : 5.000
13.3	1	Systemplan ASB/RHB 287-1L	1 : 1.000; 500;200;100
13.3	2	Systemplan ASB/RHB 288-1R	1 : 1.000; 500;200;100
13.3	3	Systemplan ASB/RHB 290-1L	1 : 1.000; 500;200;100
14.1	1 E	Grunderwerbsplan, Bau-km 286+400 bis Bau-km 288+300 in der Fassung der Planänderung vom 22.06.2009 ersetzt	1 : 2.000
14.1	1	<i>Grunderwerbsplan, Bau-km 286+400 bis Bau-km 288+300</i>	1 : 2.000
14.1	2 E	Grunderwerbsplan, Bau-km 288+300 bis Bau-km 289+900 in der Fassung der Planänderung vom 22.06.2009 ersetzt	1 : 2.000
14.1	2	<i>Grunderwerbsplan, Bau-km 288+300 bis Bau-km 289+900</i>	1 : 2.000
14.1	3 E	Grunderwerbsplan, Bau-km 289+900 bis Bau-km 291+800 in der Fassung der Planänderung vom 22.06.2009 ersetzt	1 : 2.000
14.1	3	<i>Grunderwerbsplan, Bau-km 289+900 bis Bau-km 291+800</i>	1 : 2.000

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung	Maßstab
14.1	4E	Grunderwerbsplan Rottenbaurer Grund/1 in der Fassung der Planänderung vom 22.06.2009 <i>ersetzt</i>	1 : 2.000
<i>14.1</i>	<i>4</i>	<i>Grunderwerbsplan Rottenbaurer Grund/1</i>	<i>1 : 2.000</i>
14.1	5	Grunderwerbsplan Rottenbaurer Grund/2	1 : 2.000
14.1	6E	Grunderwerbsplan Randersacker in der Fassung der Planänderung vom 22.06.2009 <i>ersetzt</i>	1 : 2.000
<i>14.1</i>	<i>6</i>	<i>Grunderwerbsplan Randersacker</i>	<i>1 : 2.000</i>
14.2		Grunderwerbsverzeichnis in der Fassung der Planänderung vom 22.06.2009	
16		Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung	

Die *kursiv* gedruckten Unterlagen sind lediglich nachrichtlich enthalten!

Hinweis: Die förmlichen Planänderungen vom 22.06.2009 sind in den Unterlagen rot dargestellt. Die sonstigen Änderungen und Ergänzungen sind durch Grüneintragungen gekennzeichnet.

3. Nebenbestimmungen

3.1 Zusagen

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

3.2 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekanntzugeben:

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

3.2.2 Der Stadt Würzburg, Rükermanstraße 2, 97070 Würzburg, dem Landratsamt Würzburg, Zeppelinstraße 15, 97074 Würzburg, und dem Wasserwirtschaftsamt

Aschaffenburg, Servicestelle Würzburg, Tiepolostraße 6, 97070 Würzburg, sind rechtzeitig sowohl Beginn als auch Vollendung der Bauarbeiten anzuzeigen. Werden die Anlagen in mehreren Bauabschnitten ausgeführt, so sind Beginn und Vollendung jedes Bauabschnittes anzuzeigen. Darüber hinaus ist dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg der Beginn der jeweils notwendigen Bauwasserhaltungen anzuzeigen (vgl. auch A 7.3.9).

- 3.2.3 Die Stadtwerke Würzburg AG, die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH und die Würzburger Straßenbahn GmbH, jeweils Haugerring 5, 97070 Würzburg, damit die eventuell erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Einrichtungen der Würzburger Versorgungs- und Verkehrs-GmbH (WVV) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.2.4 Der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH, Schürerstraße 9 a, 97080 Würzburg, damit die Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen koordiniert werden kann. Dabei ist der von der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH benötigte Vorlauf von mindestens drei Monaten zu berücksichtigen.
- 3.2.5 Der DB Netz AG und der DB Systel GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den Anlagen der Deutschen Bahn AG mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.2.6 Dem Staatlichen Bauamt Würzburg, Weißenburgstraße 6, 97082 Würzburg, ist rechtzeitig der geplante Beginn der Bauarbeiten an der B 19 mitzuteilen.

3.3 Immissionsschutz

- 3.3.1 Durch den Einbau eines geeigneten Fahrbahnbelages von Bau-km 288+945 bis Bau-km 292+115 ist sicherzustellen, dass der Immissionspegel $L_{M,E}$ (vgl. Gleichung 6 der RLS-90) gegenüber der Referenzoberfläche "nicht geriffelte Gussasphalte" gemäß RLS-90 (Tabelle 4, Zeile 1) dauerhaft um mindestens 5 dB(A) gemindert wird ($D_{StrO} = -5$ dB(A)).
- 3.3.2 Der Vorhabensträger hat zu gewährleisten, dass der Einbau des unter A 3.3.1 genannten lärmindernden offenporigen Fahrbahnbelages besonders sorgfältig erfolgt und permanent überwacht wird, um die lärmindernden Eigenschaften ($D_{StrO} = -5$ dB(A)) sicherzustellen.
- 3.3.3 Der Vorhabensträger hat durch geeignete Maßnahmen (z.B. Überprüfung, Reinigung, Erneuerung) sicherzustellen und zu dokumentieren, dass der nach A 3.3.1 verwendete Fahrbahnbelag zu einer dauerhaften Lärmreduzierung von 5 dB(A) führt. Falls ein offenporiger Belag 0/8 zum Einsatz kommt, hat der Vorhabensträger nach Ablauf von höchstens sechs Jahren nach dem Aufbringen die lärmindernde Wirkung durch Messung am Immissionsort zu überprüfen. Für den Fall, dass anstatt des offenporigen Belages 0/8 ein anderer lärmindernder Belag gewählt wird, für den eine abweichende Dauerhaftigkeit der lärmindernden Wirkung nachgewiesen ist, hat die erstmalige Überprüfung spätestens nach Ablauf dieses Zeitraums der nachgewiesenen Dauerhaftigkeit zu erfolgen. Danach hat

der Vorhabensträger die Zeitpunkte der Messungen am Immissionsort so zu wählen, dass ein Verlust der lärmindernden Wirkung von $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ sicher festgestellt werden kann.

- 3.3.4 Sollte die unter A 3.3.1 genannte lärmindernde Wirkung des offenporigen Belages nicht mehr gewährleistet sein und sich durch geeignete Maßnahmen (z.B. Reinigung) nicht mehr herstellen lassen und sollten dadurch die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV an einem oder mehreren in der Unterlage 11.1 und 11.2 enthaltenen Immissionsorten überschritten werden, ist ein neuer Fahrbahnbelag einzubauen, der mindestens den unter A 3.3.1 genannten Anforderungen entsprechen muss. Auch für erneuerte Fahrbahnbeläge gelten die o.g. Anforderungen entsprechend.
- 3.3.5 Für die Fahrbahndecke von Bau-km 286+400 bis Bau-km 288+375 ist ein Belag zu verwenden, der den Ansatz eines Korrekturwertes von $-2,0 \text{ dB(A)}$ für dauerhaft lärmindernde Straßenoberflächen (D_{StrO}) bei der Berechnung nach der Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV (Tabelle 4 der RLS-90) rechtfertigt. Der Vorhabensträger hat die lärmindernde Wirkung von -2 dB(A) auf Dauer zu gewährleisten.
- 3.3.6 Die nach den Planunterlagen (vgl. Planunterlagen 11.1 und 11.2) betroffenen Grundstückseigentümer (Immissionsorte 1, 2, 22, 29, 30, 50, 69 - 73, 117 - 119, 122 und 128) sowie die Grundstückseigentümer der Immissionsorte 123, 124 und 125 (vgl. Unterlagen 11.1 und 11.2) haben dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz. Dieser Anspruch richtet sich auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtung in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen bestimmen sich nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Passive Lärmschutzmaßnahmen werden dann erforderlich, wenn keine ausreichende Schalldämmung der Umfassungsbauteile schutzbedürftiger Räume im Sinne der 24. BImSchV vorhanden ist. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zur 24. BImSchV genannten Aufenthaltsräume. Die Betroffenen sind darauf hinzuweisen, dass dieser Anspruch auf entsprechende Entschädigungen nur bis spätestens fünf Jahre nach Unanfechtbarkeit dieses Beschlusses geltend gemacht werden kann, soweit die betroffenen Eigentümer noch nicht entsprechende Forderungen erhoben haben.
- 3.3.7 Der Zulieferverkehr zu Baustellen darf, wenn er durch allgemeine oder reine Wohngebiete geführt werden muss, soweit dies mit dem Bauablauf vereinbar ist, ausschließlich tagsüber (6.00 Uhr - 22.00 Uhr) abgewickelt werden. Massenguttransporte sind über Wege außerhalb von allgemeinen oder reinen Wohngebieten oder die BAB A 3 zu leiten (vgl. auch A 3.13.9).

- 3.3.8 Bei der Errichtung der Talbrücke Heidingsfeld sind im Übergangsbereich von Fahrbahn zur Brücke diejenigen zugelassenen Übergangskonstruktionen zu wählen, bei denen die Überfahrgeräusche so gering wie möglich gehalten werden.
- 3.3.9 Die einschlägigen Vorschriften zum Schutz gegen Bau- und Baumaschinenlärm sowie über die Zulässigkeit von Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeit sind zu beachten.
- 3.3.10 Bei der Bausausführung ist darauf zu achten, dass Staubimmissionen in der Umgebung möglichst vermieden werden. Baustraßen sind dabei entweder zu befestigen oder bei entsprechender Trockenheit anzunässen. Beim Abbruch der Talbrücke Heidingsfeld sind Verfahren mit einer möglichst geringen Staubentwicklung zu wählen (z.B. Nass-Sägung von Beton, Anbringen von Schutzzelten).
- 3.4 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zur Erlaubnis)
- 3.4.1 Soweit sich die BAB A 3 innerhalb des Wasserschutzgebietes "Winterhäuser Quelle" der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH befindet, ist das Vorhaben nach den Anforderungen der RiStWag auszuführen.
- 3.4.2 Schutzmaßnahmen für das geplante Trinkwasserschutzgebiet im Rahmen der Bauausführung
- 3.4.2.1 Zwischen Bau-km 290+640 und Bau-km 290+950 sind die Entwässerungsmulden und die angrenzenden Damm- und Einschnittsbereiche nach dem Abschnitt 6.3.6 der RiStWag und der gesamte Bereich unter den Verkehrsflächen nach den Abschnitten 7.1 und 7.4 der RiStWag (mit Asphalt) abzudichten.
- 3.4.2.2 Im Bereich mit unüberdecktem Muschelkalk mit nur sehr geringer bis geringer Gesamtschutzfunktion sowie im Bereich der südlichen Hauptverwerfung des Katzenberg-Störungssystems, d.h. zwischen Bau-km 290+640 und Bau-km 290+950, ist eine qualitative Beweissicherung in Form einer Kernbohrung bis mindestens 2 m in den Residualschluff des Mittleren Muschelkalks und die Errichtung einer 5"-Grundwassermessstelle als Vorfeldmessstelle im Grundwasserabstrom des o.g. Bereiches mit sehr geringer bis geringer Gesamtschutzfunktion der Grundwasserüberdeckung etwa bei Bau-km 290+870 vorzunehmen. Nach Erstellung der Grundwassermessstelle sind die hydraulischen Verhältnisse mit einem Kurzpumpversuch (Pumpdauer ca. 12 Stunden) abzutesten.
- Während der Baumaßnahmen im Bereich von Bau-km 290+640 bis Bau-km 291+000 sind an der neu errichteten Grundwassermessstelle und an der Winterhäuser Quelle zweiwöchentlich qualifizierte Probenahmen mit Bestimmung der Vor-Ort-Parameter Elektrische Leitfähigkeit, Temperatur, pH-Wert, Redox-Potenzial und Sauerstoff durchzuführen sowie an den entnommenen Wasserproben die Parameter Elektrische Leitfähigkeit, Kalium, Natrium, Magnesium, Kalzium, Chlorid, Sulfat, Nitrat, Hydrogenkarbonat, Mineralölkohlenwasserstoffe, BTEX (Benzol, Toluol, Xylol und Ethylbenzol) und LHKW (Leichtflüchtige Halogenierte Kohlenwasserstoffe) zu untersuchen.

- 3.4.2.3 Während der Baumaßnahme im Bereich zwischen Bau-km 290+640 und Bau-km 291+000 sind die Ausbauarbeiten im Hinblick auf den Grundwasserschutz im Rahmen einer hydrogeologischen Baubegleitung zu überwachen.
- 3.4.2.4 Bei den Baumaßnahmen zwischen Bau-km 291+000 und Bau-km 291+800 ist die Winterhäuser Quelle im zweiwöchentlichen Rhythmus zu beproben und zu untersuchen.
- 3.4.2.5 Im gesamten Zeitraum der Baumaßnahmen sind an der Winterhäuser Quelle kontinuierlich mikrobiologische Untersuchungen durchzuführen.
- 3.4.2.6 Die Ergebnisse der Beweissicherung der laufenden Baumaßnahmen im östlich angrenzenden Planfeststellungsabschnitt Mainbrücke Randersacker – östlich Anschlussstelle Würzburg/Randersacker sind dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg zur Verfügung zu stellen.
- 3.4.2.7 Das Beweissicherungsprogramm während der Bauarbeiten für die Winterhäuser Quelle ist mit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH, dem Gesundheitsamt Würzburg (Landratsamt Würzburg) und dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg einvernehmlich festzulegen und umzusetzen. Falls kein Einvernehmen zustande kommt, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.
- 3.4.2.8 Alle anfallenden Abwässer sind über dichte Kanäle aus der engeren Schutzzone des Wasserschutzgebietes herauszuleiten, wobei die in Nr. 6.3.6 der RiStWag genannten Anforderungen einzuhalten sind. Die Dichtheit der Entwässerungseinrichtungen in der Schutzzone ist nach den dort genannten Vorschriften, insbesondere ATV-DVWK-A 142, vor Inbetriebnahme und regelmäßig wiederkehrend zu prüfen. Die weiterführenden Planungen und die bautechnische Ausführung nach RiStWag sind im Detail mit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH und dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg abzustimmen.
- 3.4.2.9 Fahrbare Geräte (z.B. Rüttelplatten, Stampfer etc.) sind bei Stillstand auf dichte Folien oder in Blechwannen zu stellen und abzudecken, sodass ein Versickern von Öl und Kraftstoffen sicher verhindert wird.
- 3.4.2.10 Baumaschinen dürfen nur auf befestigten und versickerungsfrei entwässernden Flächen betankt, abgeschmiert, repariert, gewartet und gereinigt werden.
- 3.4.2.11 Kraft- und Schmierstoffe sowie wassergefährdende Stoffe jeglicher Art dürfen nur in einem überdachten Bereich in Auffangwannen gelagert werden und sind vor Missbrauch zu schützen.
- 3.4.2.12 An jeder Einsatzstelle von Baumaschinen ist ausreichend Ölbindemittel bereitzustellen. Durch Leckagen, auch in geringem Umfang, verunreinigtes Erdreich ist unverzüglich abzutragen und vorschriftsmäßig zu entsorgen.

- 3.4.2.13 Jeder Vorfall, der geeignet ist, das Grundwasser zu verunreinigen, ist unmittelbar dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg und der zuständigen unteren Wasserrechtsbehörde (Stadt oder Landratsamt Würzburg) oder der nächsten Polizeidienststelle anzuzeigen.
- 3.4.2.14 Innerhalb der Zone II des Wasserschutzgebietes dürfen über die in Unterlage 7.1 eingezeichneten Baustelleneinrichtungen hinaus keine weiteren eingerichtet werden. Die Lagern oder der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen nach § 19 g WHG und die Wartung und Reparatur von Fahrzeugen und Baumaschinen sind innerhalb der Zone II nicht zulässig.
- 3.4.2.15 Die Baustelleneinrichtung für die Errichtung der Unterführung unter der Autobahn ist im Detail mit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH und dem Wasserwirtschaftsamt abzustimmen.
- 3.4.3 Der Vorhabensträger hat für die provisorischen Verkehrsführungen zur Bau-durchführung im Wasserschutzgebiet in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg und der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH ein Konzept zum Schutz des Trinkwassers zu erarbeiten. Bei den Baustraßen innerhalb des Wasserschutzgebietes ist auf Einschnitte in den gewachsenen Boden zu verzichten, lediglich der Oberboden kann zur Erhaltung der belebten Bodenzone abgetragen werden.
- 3.4.4 Zur Überwachung der Bauarbeiten innerhalb der engeren Schutzzone des Wasserschutzgebietes "Winterhäuser Quelle" ist ein mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg abgestimmtes Konzept zu entwickeln und zu beachten.
- 3.4.5 Die Vorschriften der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe (Anlagenverordnung - VAwS) in der jeweils gültigen Fassung sind zu beachten.
- 3.4.6 An Gewässern oder zuführenden Gräben dürfen weder wassergefährdende Stoffe gelagert noch Fahrzeuge betankt werden.
- 3.4.7 Verlegung des Zwischengemäuerbaches
- 3.4.7.1 Der Verlegungsabschnitt des Zwischengemäuerbachs ist im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahmenpläne (Unterlage 12.3) möglichst naturnah zu gestalten. Die planerischen Details sind mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg abzustimmen.
- 3.4.7.2 Bei der Verlegung des Zwischengemäuerbachs (Fuchsstädter Bachs) im Bereich des Neubaus des ASB/RHB 288-1R (BWV lfd.Nr. 162, Unterlage 7.2) ist zu gewährleisten, dass das umverlegte Bachbett - wie im Bestand - zumindest von einer Seite mit einem Kran-Lkw angefahren werden kann, um wiederkehrende Unterhaltungsarbeiten sicherstellen zu können.
- 3.4.8 Während der Bauzeit ist der Schutz der privaten Trinkwasserversorgungsanlagen im Umfeld der BAB A 3, insbesondere der Brunnen auf den Grundstücken Fl.Nrn.

4117, 4185/1, 6575 und 6577 der Gemarkung Heidingsfeld, zu gewährleisten. Nach Maßgabe des Landratsamts Würzburg (Gesundheitsamt) und des Wasserwirtschaftsamts Aschaffenburg sind quantitative und qualitative Beweissicherungen durchzuführen und bei nicht mehr hinnehmbaren nachteiligen Auswirkungen durch den Ausbau der BAB A 3 Ersatzmaßnahmen zur Sicherstellung einer ausreichenden Trinkwasserversorgung durchzuführen.

3.5 Naturschutz und Landschaftspflege

3.5.1 Die nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind spätestens bis zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme (baulich) fertig zu stellen, die übrigen landschaftspflegerischen Maßnahmen baldmöglichst, spätestens jedoch zwei Jahre nach Beendigung der Straßenbauarbeiten. Nach Abschluss der Arbeiten ist der Regierung von Unterfranken ein Verzeichnis in für das Ökoflächenkataster aufbereiteter Form zu übermitteln (Art. 6 b Abs. 7 BayNatSchG).

3.5.2 Bei den Gehölzpflanzungen im Rahmen der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist Pflanzgut aus regionalen forstlichen Herkünften bzw. autochthones Pflanzgut zu verwenden, soweit dies unter Ausschöpfung eines Pflanzzeitraumes von zwei bis drei Jahren möglich ist. Andernfalls ist Pflanzgut aus regionalen Herkünften zu verwenden.

3.5.3 Die einzelnen Schritte der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen einschließlich der Erstellung der Bepflanzungspläne sowie der Festlegung der Entwicklungsziele und Pflegekonzepte im Detail sind vor deren Ausführung mit der jeweils zuständigen unteren Naturschutzbehörde (Stadt Würzburg oder Landratsamt Würzburg) einvernehmlich festzulegen.

3.5.4 Zur Abstimmung bei der Ausführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen sind mit der jeweils zuständigen unteren Naturschutzbehörde (Stadt oder Landratsamt Würzburg) Baustellenbesprechungen durchzuführen.

3.5.5 Bei Ausführung der Baumaßnahme ist durch fachkompetentes Personal sicherzustellen, dass die ausführenden Firmen nicht gegen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege verstoßen (ökologische Bauüberwachung).

3.5.6 Die Rodung von Bäumen und Waldflächen sowie das Roden, Abschneiden, Fällen oder eine sonstige Beeinträchtigung von Hecken, lebenden Zäunen, Feldgehölzen oder -gebüschchen sind nur während der Vegetationsruhe (1. Oktober bis 28. Februar) zulässig.

Abweichungen hiervon bedürfen der Zustimmung der unteren Naturschutzbehörde, soweit nicht eine gesonderte artenschutzrechtliche Ausnahme gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG (ab 01.03.2010: § 45 Abs. 7 BNatSchG) bei der höheren Naturschutzbehörde einzuholen ist.

- 3.5.7 Bei der Fällung von Bäumen mit Verdacht auf Baumhöhlen im Oktober hat die dafür im Vorfeld notwendige Markierung der Bäume in dem der Fällung vorausgehenden Winter bzw. Frühjahr (laubfreier Zustand der Bäume) zu erfolgen.
- 3.5.8 Bei der Ersatzmaßnahme E 6 sind die dort vorgesehenen Maßnahmen nach Vorgabe des noch zu erarbeitenden Pflege- und Entwicklungsplanes für das zu erweiternde Naturschutzgebiet nach vorheriger Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde zu planen und umzusetzen.
- 3.5.9 Nach baulicher Herstellung sowie nach Erbringung der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege für die festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist jeweils in einer gemeinsamen Begehung durch Vertreter des Vorhabensträgers und der Naturschutzbehörden zu prüfen, ob die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ordnungsgemäß ausgeführt sind bzw. die Zielsetzung der landschaftspflegerischen Begleitplanung erreicht ist. Hierüber ist die Planfeststellungsbehörde in Kenntnis zu setzen. Bei festgestellten fachlichen Mängeln in der Bauausführung ist eine Mängelbeseitigung durchzuführen; ggf. ist auch eine qualitative Nachbesserung der bereits hergestellten Maßnahmen vorzunehmen.
- 3.5.10 Beim Straßenbau anfallendes überschüssiges Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen abgelagert werden.
- 3.5.11 In Abhängigkeit vom Baufortschritt sind Pflanzmaßnahmen nach Möglichkeit abschnittsweise unmittelbar in der auf die technische Fertigstellung des Bauabschnitts folgenden Pflanzzeit vorzunehmen, damit die ökologische Ausgleichsfunktion möglichst frühzeitig ihre Wirksamkeit entfalten kann.
- 3.5.12 Die Widerlager der bestehenden Heidingsfelder Brücke und die Gebäude, die im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 abgebrochen werden sollen, sind mindestens ein Jahr vor Abriss durch einen mit der höheren Naturschutzbehörde abzustimmenden Fledermaus-Experten im Sommer und im Winter auf Fledermausbesatz zu kontrollieren. Die höhere Naturschutzbehörde ist vorab über diesen Termin zu informieren. Werden dabei Tiere entdeckt, ist die weitere Vorgehensweise einvernehmlich mit der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen.
- Außerdem ist eine Begehung durch den o.g. Fledermaus-Experten direkt im Vorfeld des Abrisses durchzuführen. Werden dabei Fledermäuse entdeckt, ist die weitere vorgehensweise einvernehmlich mit der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen.
- Sollte wider Erwarten kein Einvernehmen mit der höheren Naturschutzbehörde hergestellt werden, bleibt insoweit eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.
- 3.5.13 Die vorgesehenen Biotopschutzzäune sind so zu errichten, dass ein Mindestabstand von 0,50 m bis 0,75 m zu landwirtschaftlichen Nutzflächen eingehalten wird.

3.5.14 Für den Fall, dass der Vorhabensträger eine gesicherte Zuwegung zur Ersatzmaßnahme E 9.2 nicht durch eine Einigung mit dem Grundstückseigentümer sicherstellen kann, hat er bei der Planfeststellungsbehörde eine Planänderung zu beantragen, die eine ausreichende Kompensation der naturschutzrechtlichen Eingriffe auf Flächen mit gesicherter Wegerschließung sicherstellt.

3.6 Bodenschutz und Abfallwirtschaft

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

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

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

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

3.6.3 Soll Aushubmaterial mit einer Belastung $> Z 0$ und $< Z 2$ (LAGA "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln -", Boden II.1.2) mittels Wiedereinbaus verwertet, zwischengelagert oder abgelagert werden, ist in Abstimmung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt 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 (Brücken, Unter-/Überführungen, Entwässerungseinrichtungen, Durchlässe etc.) ist zur Klärung des möglichen Verwertungs- bzw. Entsorgungsweges den gesetzlichen Vorschriften entsprechend zu deklarieren (Leitfaden "Anforderungen an die Verwertung von Bauschutt in technischen Bauwerken").
- 3.6.6 Bei den Bauarbeiten angetroffene Ablagerungen (Hausmüll, Bauschutt o.ä.) sind in Abstimmung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt ordnungsgemäß zu entsorgen.
- 3.6.7 Oberboden ist grundsätzlich gesondert zu gewinnen und für den Fall, dass er nicht sofort weiterverwendet wird, getrennt vom Unterboden zu lagern. Für Oberboden darf während der Zwischenlagerung eine maximale Schütthöhe von 2 m nicht überschritten werden. Ein Befahren oder eine Verdichtung auf andere Weise ist zu vermeiden (DIN 18 300). Oberboden, der für die gegenständliche Maßnahme einschließlich Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen nicht benötigt wird, ist auf Wunsch der entsprechenden Eigentümer für die angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen zur Verfügung zu stellen.
- 3.6.8 Werden für Baustelleneinrichtungen zeitweise landwirtschaftliche Nutzflächen beansprucht, so ist vor der Inanspruchnahme dieser Flächen der Oberboden abzutragen und zwischenzulagern (vgl. auch A 3.6.7). Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen sind zu rekultivieren. Dabei ist zu beachten, dass eingebrachtes Fremdmaterial bis in eine Tiefe von mindestens 80 cm entfernt werden muss. Die zu rekultivierende Fläche ist vor dem Aufbringen des vorher abgeschobenen Bodens mit einem Tieflockerungsgerät nach DIN 1185, Scharbreite mindestens 20 cm, auf mindestens 70 cm zu lockern und es ist ein Bodenschluss herzustellen. Danach ist der zwischengelagerte Oberboden aufzutragen und ein Bodenschluss zum Untergrund herzustellen.
- 3.6.9 Bei Verunreinigung des Bodens von vorübergehend in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Nutzflächen durch Fette, Öle u.a. ist der verunreinigte Boden nach Maßgabe des zuständigen Wasserwirtschaftsamtes, der zuständigen Kreisverwaltungsbehörde bzw. der betroffenen Gemeinde auszutauschen.
- 3.6.10 Im Bereich des Wasserschutzgebiets der Winterhäuser Quelle darf keine Verwertung von Abfällen erfolgen.
- 3.7 Land- und Forstwirtschaft sowie Wege
- 3.7.1 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.
- 3.7.2 Alle während der Bauausführung in Anspruch genommenen Wege und sonstigen Flächen sind nach Beendigung der Baumaßnahme - in Abstimmung mit dem zuständigen Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und dem jeweiligen

Baulasträger bzw. Unterhaltspflichtigen - entsprechend der vorherigen Nutzung wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen (vgl. A 3.6.8 und A 9).

- 3.7.3 Es ist sicherzustellen, dass die Feld- und Waldwege, die im Rahmen der Bauausführung vorübergehend in Anspruch genommen werden, auch während der Bauphase vom land- bzw. forstwirtschaftlichen Verkehr genutzt werden können.
- 3.7.4 Während der Bauzeit darf, soweit möglich, der land- und forstwirtschaftliche Verkehr nur kurzzeitig unterbrochen werden. Entsprechende Lichtraumprofile sind während der Erntezeit möglichst freizuhalten oder es ist zumindest eine Umfahrung in zumutbarer Entfernung zu ermöglichen. Unvermeidbare kurzzeitige Sperren sind rechtzeitig vorher bekannt zu geben.
- 3.7.5 Zur Feststellung möglicher nachteiliger Auswirkungen durch vorübergehende Inanspruchnahme hat der Vorhabensträger geeignete Beweissicherungen vorzunehmen. Die Beweissicherung der während der Bauausführung vorübergehend in Anspruch genommenen land- und forstwirtschaftlichen Flächen und Wege ist den betreffenden Gemeinden bzw. Eigentümern rechtzeitig vorher bekannt zu geben. Nach Abschluss der Bauarbeiten hat eine entsprechende Übergabe zu erfolgen (vgl. auch A 9).
- 3.7.6 Die Funktionsfähigkeit des Grabensystems in der Flur ist auch während der Bauzeit sicherzustellen.
- 3.7.7 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.
- 3.7.8 Die von den Baumaßnahmen betroffenen Waldbesitzer sind rechtzeitig über den Zeitplan und den Fortgang der Bauarbeiten zu informieren.
- 3.7.9 Der Vorhabensträger hat den Bewirtschaftern von Weinbergen in unmittelbarer Nähe der BAB A 3 (bis 150 m) die wirtschaftlichen Einbußen zu ersetzen, wenn während der Zeit der Bauarbeiten für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 länger anhaltende Staubbelastungen auftreten und es dadurch bedingt zu einem Unterschreiten des für Qualitätsweine erforderlichen Mindestmostgewichtes kommt. Dies ist dann als erfüllt anzusehen, wenn das Mostgewicht aus dem autobahnnahen Wirtschaftsgrundstück den niedrigsten Wert der letzten fünf Jahre unterschreitet und gleichzeitig signifikant unter dem Durchschnittsmostgewicht der entsprechenden Weinsorte bezogen auf die Anbauflächen im Maindreieck liegt. Den Nachweis dafür hat der Antragsteller der Entschädigung gegenüber dem Vorhabensträger für jedes Jahr getrennt zu führen, z.B. durch die Ergebnisse der amtlichen Qualitätsweinprüfung oder der Analyse der Erzeugergemeinschaft.

Die Höhe der Entschädigung richtet sich nach der Art der Vermarktung des Weinbergbewirtschafters. Erfolgte im Jahr vor Beginn der Bauarbeiten eine Direktvermarktung von Flaschenwein, sind 30.000 Euro je Hektar des betroffenen autobahnnahen Weinbergs und Jahr zu zahlen. Erfolgte im Jahr vor Beginn der Bauarbeiten eine Ablieferung an eine Erzeugergemeinschaft, beträgt der Ent-

schädigungssatz 8.000 Euro je Hektar des betroffenen autobahnnahen Weinbergs und Jahr.

- 3.7.10 Sollte es während der Asphaltierungsarbeiten für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 aufgrund der Witterungsbedingungen (trocken, heiß, Inversionswetterlage) zu einer längeren Einwirkungszeit der bei diesen Arbeiten entstehenden Gerüche auf Trauben in der Nähe der Autobahn kommen, hat der Vorhabensträger den Bewirtschaftern von Weinbergen in unmittelbarer Nähe der BAB A 3 (bis 150 m), die ihre Erzeugnisse als Flaschenwein direkt vermarkten und dies auch schon im Jahr vor Beginn der Bauarbeiten für den Ausbau der der BAB A 3 taten, den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Ein Schaden ist nur dann nachgewiesen, wenn Weine von autobahnnahen Wirtschaftsgrundstücken bei der amtlichen Qualitätsweinprüfung im sensorischen Teil lediglich aus Gründen aus dem Bereich "Umwelttöne" abgelehnt werden.

Die Höhe der Entschädigung beträgt 30.000 Euro je Hektar und Jahr, in dem Asphaltierungsarbeiten im Rahmen des Ausbaus der BAB A 3 stattfinden.

- 3.7.11 Der Verbindungsweg (BWV lfd.Nr. 39, Unterlage 7.2) zwischen dem Heidingsfelder Weg und dem Katzenbergtunnel ist im Bereich der Grundstücke Fl.Nrn. 4632 und 4632/2 der Gemarkung Heidingsfeld mit einer bituminösen Tragschicht zu versehen.

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

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

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

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

3.9 Fischerei

3.9.1 Die Bauarbeiten unmittelbar im und am Gewässerbett des Zwischengemäuerbaches im Zuge der Gewässerverlegung sind unter Berücksichtigung der Laichzeit der Bachschmerle sowie der Schonzeit der Bachforelle in den Sommermonaten Juli, August und September durchzuführen (Schonzeit Bachforelle: 1. Oktober - 28. Februar; Laichzeit der Bachschmerle März/April - Mai/Juni), soweit dies mit dem Bauablauf vereinbar ist.

3.9.2 Die Pächter des Fischereirechts im Zwischengemäuerbach (Heigelsbach) sind rechtzeitig, mindestens 14 Tage vor Inbetriebnahme der Baustelle am Gewässer, durch den Vorhabensträger vom Beginn der Arbeiten zur Gewässerverlegung zu benachrichtigen.

3.9.3 Im Zuge der Bauausführung ist darauf zu achten, dass bei Gestaltungsmaßnahmen im Bereich vorhandener Fließgewässer bzw. bei der Anlage von Feuchtfächen keine Fischfallen entstehen. Die Feuchtfächen sind mit durchgehendem Sohlgefälle, d.h. ablaufbar an den Heigelsbach oder an andere Fließgewässer anzubinden. Geländeeintiefungen, wie z.B. Tümpel, Senken usw. dürfen nicht ausgestaltet werden, damit dort nach Rückgang von Hochwasser keine Fische zurückblieben.

3.10 Brand- und Katastrophenschutz

3.10.1 Die Zufahrt für Feuerwehrfahrzeuge zu den einzelnen Schutzobjekten (bestehende Gebäude, Betriebe, Anlagen usw.) oder zu den Baustellen muss sowohl während der Bauzeit als auch nach Abschluss der Bauarbeiten für Feuerwehrfahrzeuge mit mindestens 10 t Achslast, einer Breite von 2,50 m und einer Höhe von 3,50 m möglich sein, beim Heidingsfelder Weg auch unter Einbeziehung der bestehenden Entwässerungsmulde. Die Zufahrt zum Westportal des Katzenbergtunnels ist ab dem Zeitpunkt sicherzustellen, ab dem der Verkehr auf der BAB A 3 in einer der beiden Tunnelröhren geführt wird. Die Zu- und Abfahrten einschließlich der Ausweichstellen sind so zu unterhalten, dass solche Einsatzfahrzeuge jederzeit problemlos befahren werden können. Falls notwendig, sind Flächen für das Aufstellen von Feuerwehrfahrzeugen oder für die Entwicklung von Feuerwehreinsätzen vorzusehen. Dies ist insbesondere bei der Erstellung von Lärmschutzmaßnahmen, Stützmauern, Stegen, Rampen usw. zu beachten. Im Rahmen der Ausführungsplanung ist das Amt für Zivil- und Brandschutz bei der Stadt Würzburg rechtzeitig zu beteiligen (vgl. auch A 3.10.4.4).

- 3.10.2 Die Löschwasserversorgung muss sowohl für die vorhandenen Schutzobjekte als auch für die Baustellen jederzeit sichergestellt sein. Falls Wasserleitungen und damit zusammenhängend auch Hydranten abgesperrt, abgebaut oder verlegt werden, sind dafür Ersatzmaßnahmen vorzusehen. Diese Maßnahmen sind mit dem Amt für Zivil- und Brandschutz der Stadt Würzburg abzustimmen.
- 3.10.3 Falls im Zuge der Baumaßnahmen bestehende Anschlussstellen und Auffahrten oder auch andere Straßen- und Verkehrswege gesperrt werden und nicht benutzt werden können, sind die betroffenen Feuerwehren und die für die Feueralarmierung zuständigen Stellen sowie das Amt für Zivil- und Brandschutz der Stadt Würzburg rechtzeitig zu informieren.
- 3.10.4 Katzenbergtunnel
- 3.10.4.1 Die für den Brand- und Katastrophenschutz erforderlichen Maßnahmen für den vorgesehenen Katzenbergtunnel sind entsprechend den Festlegungen der RABT auszuführen.
- 3.10.4.2 Die beiden Zufahrtswege zu den Tunnelportalen sind in den Winterdienst einzu beziehen. Ebenso sind alle (weiteren) Angriffswege (Zufahrten, Notzufahrten, Bewegungsflächen) in den Winterdienst aufzunehmen.
- 3.10.4.3 Im Bereich der Tunnelportale ist durch entsprechende bauliche Absicherungsmaßnahmen (Schutzzäune oder Schutzwände) sicherzustellen, dass vom begehbaren Dach des Katzenbergtunnels keine Gefährdungen des Verkehrs auf der Autobahn ausgehen.
- 3.10.4.4 Alle Angriffswege für Einsatzfahrzeuge zum Katzenbergtunnel sind nach den Vorgaben der "Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr" auszubauen und zu befestigen (Achslast ≥ 10 t, zulässige Gesamtmasse für Fahrzeuge ≥ 16 t).
- 3.10.4.5 Sperrvorrichtungen in Zufahrten und Notzufahrten zum Katzenbergtunnel sind zur Bedienung mittels eines Dreikants nach DIN 3223 auszulegen.
- 3.10.4.6 Die Türen in der Mittelwand des Katzenbergtunnels sind paarweise mit wechselseitiger Öffnungsrichtung einzubauen, sodass immer eine Tür in Fluchtrichtung zu öffnen sein wird. Alle Rettungstüren müssen von beiden Seiten zu öffnen sein. Die Schlüssel für den Eingang zum Rettungstollen sind dem Feuerweherschlüsseldepot zur Verfügung zu stellen.
- 3.10.4.7 Die Tore in den Abgastrennwänden des Katzenbergtunnels sowie in der Lärmschutzwand am Heidingsfelder Weg sind mit einer lichten Öffnungsfläche von mindestens 4,00 m auszuführen. Die Tore am Westportal in der Abgastrennwand des Tunnels und in der dortigen Lärmschutzwand sind nach Möglichkeit so anzuordnen, dass sie in einer Flucht liegen.
- 3.10.4.8 Der Vorhabensträger hat den Zufahrtsbereich zum Westportal des Katzenbergtunnels (BWV lfd.Nr. 23, Unterlage 7.2) und die Zufahrt zum Betriebsgebäude mit der dazugehörigen Abstellfläche (BWV lfd.Nr. 22.1, Unterlage 7.2) mittels ent-

sprechender Verkehrszeichen nach der StVO als Feuerwehranfahrtszonen zu kennzeichnen.

- 3.10.4.9 Im Katzenbergtunnel ist eine Brandmeldeanlage vorzusehen. Die Berufsfeuerwehr Würzburg ist dabei über drei Hauptmelder anzubinden, wobei ein Hauptmelder Alarme aus der Südröhre, einer aus der Nordröhre und der dritte aus dem Betriebsgebäude überträgt. Die Anbindung der Berufsfeuerwehr Würzburg hat nach dem Info-Blatt BMA-Aufschaltung, Stand 12/2007, bzw. dem zum Zeitpunkt der Herstellung anderweitig eingeführten technischen Standards zu erfolgen.
- 3.10.4.10 Für die Tunnelfunkversorgung der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS-Dienste) sind für die Feuerwehr und für den Rettungsdienst jeweils eigene Kanäle sowohl im 2-m-Band als auch im 4-m-Band vorzusehen. Die Anlagen sind so auszuführen, dass jederzeit eine Umrüstung auf das geplante Digitalfunknetz der BOS erfolgen kann.
- 3.10.4.11 Die Ausführungsplanung der Brandschutzeinrichtungen und deren Bedien- und Anzeigegeräte im/am Katzenbergtunnel ist mit dem Amt für Zivil- und Brandschutz der Stadt Würzburg abzustimmen.
- 3.10.4.12 Im Katzenbergtunnel sind in Abstimmung mit dem Amt für Zivil- und Brandschutz der Stadt Würzburg ausreichend Steckdosen vorzusehen.
- 3.10.4.13 Neben den Notausgangstüren in der Tunneltrennwand sind jeweils DN 80-Rohrdurchführungen mit B-Storzkupplungen und B/C-Übergangsstück und Blindkupplung einzubauen.
- 3.10.4.14 Die Sicherheitseinrichtungen des Katzenbergtunnels (Brandmeldeanlage, Rauch- und Wärmeabzug, Löscheinrichtungen, Sicherheitsstromversorgungen) sind vor Inbetriebnahme sowie anschließend regelmäßig wiederkehrend durch Prüfsachverständige nach der Sicherheitsanlagen-Prüfverordnung auf ihre Wirksamkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen.
- 3.10.4.15 Für den Katzenbergtunnel sind vom Vorhabensträger in Abstimmung mit dem Amt für Zivil- und Brandschutz der Stadt Würzburg Feuerwehrpläne zu erstellen und der Feuerwehr zu übergeben.
- 3.10.4.16 Bauliche, anlagentechnische und organisatorische Sicherheitsmaßnahmen, die sich aus der noch nicht vorgelegten Risikoanalyse und dem Gesamtsicherheitskonzept für den Katzenbergtunnel ergeben, sind mit dem Amt für Zivil- und Brandschutz der Stadt Würzburg abzustimmen.
- 3.10.4.17 Bei Brand- und Rauchversuchen vor Inbetriebnahme des Katzenbergtunnels ist dem Amt für Brand- und Katastrophenschutz der Stadt Würzburg die Teilnahme zu ermöglichen.
- 3.10.5 Die Verkehrsführungen und Zufahrtsmöglichkeiten zu den Fahrbahnen und zu den Baustellen sind während der Baumaßnahmen mit dem Amt für Zivil- und Brandschutz bei der Stadt Würzburg abzustimmen. Gegebenenfalls sind für die

Einsatzvorbereitung der Stadt geeignete Planunterlagen zur Verfügung zu stellen. Für Feuerwehr und Rettungsdienste sind auch während der Bauzeit ausreichende Erreichbarkeiten der Baustellen und der Autobahn gegebenenfalls über Provisorien sicherzustellen.

- 3.11 Eisen- und straßenbahnrechtliche Belange
 - 3.11.1 Über Art, Umfang und Durchführung der Kreuzungsänderung (BAB A 3 und Bahnlinie Neckarelz - Würzburg) sowie über die Verteilung der Kosten ist vom Vorhabensträger mit der DB Netz AG eine Kreuzungsvereinbarung nach § 5 EKrG abzuschließen. Vorteile, die dem anderen Kreuzungsbeteiligten aus der Änderung erwachsen, sind auszugleichen. Betriebserschwerungs- und Kabelverlegungskosten, die der DB Netz AG unmittelbar entstehen, sind vom Vorhabenssträger zu tragen.
 - 3.11.2 Der Vorhabensträger hat mit der DB Netz AG rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten an der Heidingsfelder Brücke eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen, die Regelungen zu den Schutzvorkehrungen für die unter der bestehenden bzw. der künftigen Autobahnbrücke Heidingsfeld liegende Bahnanlage enthält. Dabei ist auch die Art und Weise der vorübergehenden Inanspruchnahme der Bahngrundstücksflächen festzulegen.
 - 3.11.3 Die notwendigen Sicherungsmaßnahmen für die Straßenbahntrasse in der Heuchelhofstraße während der Bau- und Abbrucharbeiten der Talbrücke Heidingsfeld sind rechtzeitig mit der Würzburger Straßenbahn GmbH abzustimmen.
 - 3.11.4 Das Lichtraumprofil und der notwendige Sicherheitsraum nach der BOStrab in der Heuchelhofstraße sind in jedem Fall bei der Planung und bei den Arbeiten an der bestehenden und künftigen Talbrücke Heidingsfeld freizuhalten. Die technischen Details, insbesondere die geometrischen Abmessungen und die Notwendigkeit eventueller Anpassungen an den Betriebseinrichtungen der Straßenbahn, sind rechtzeitig mit der Würzburger Straßenbahn GmbH abzustimmen.
 - 3.11.5 Eventuell im Zuge der Bauarbeiten notwendige Eingriffe in den Betriebsablauf der Straßenbahnlinie zum Heuchelhof sind so früh wie möglich mit der Würzburger Straßenbahn GmbH abzustimmen.
 - 3.11.6 Bei den Abbruch- und Bauarbeiten ist ein Schutzabstand von 1,00 m zur Oberleitungsanlage der Straßenbahnlinie in der Heuchelhofstraße einzuhalten. Dabei ist das Ausschwingen des Leiterseiles zu berücksichtigen. Die im Nahbereich der Heuchelhofstraße zum Einsatz kommenden Baumaschinen und Hebewerkzeuge sind so auszurüsten oder zu positionieren, dass mindestens ein Sicherheitsabstand von 1,00 m zu den spannungsführenden Teilen der Oberleitungsanlage gewährleistet wird.
 - 3.11.7 Die Bauarbeiten sind so auszugestalten, dass der Betrieb der Straßenbahnlinie in der Heuchelhofstraße grundsätzlich jederzeit gefahrungsfrei möglich bleibt. Notwendige kurzzeitige Einschränkungen des Straßenbahnverkehrs (z.B. beim

Abbruch der bestehenden Talbrücke) sind detailliert und rechtzeitig mit der Würzburger Straßenbahn GmbH abzustimmen.

- 3.11.8 Die bauausführenden Firmen sind vom Vorhabensträger zu verpflichten, die mit der Würzburger Straßenbahn GmbH abgestimmten Sicherheitsmaßnahmen während der Durchführung der Bauarbeiten einzuhalten bzw. die nötigen technischen Sicherheitseinrichtungen täglich zu überprüfen, was wiederum im Rahmen der örtlichen Bauüberwachung des Vorhabensträgers ständig zu überwachen ist.
- 3.12 Träger von Versorgungsleitungen
 - 3.12.1 Deutsche Bahn AG
 - 3.12.1.1 Der Vorhabensträger hat mit der DB Systel GmbH zur Einweisung bezüglich der Lage ihrer Kabel und Telekommunikationsanlagen einen Ortstermin durchzuführen. Die jeweiligen Kabelmerkblätter sind zu beachten.
 - 3.12.1.2 Zur Einleitung umfangreichen Vorbereitungsarbeiten und Sicherheitsvorkehrungen zum Schutz des Kabels und der Anlagen der Deutschen Bahn AG ist eine rechtzeitige Beauftragung bei dem jeweils zuständigen vertrieblichen Ansprechpartner vorzunehmen. Dabei ist zu beachten, dass Aufträge für Maßnahmen an Fernmelde- und Telekommunikationsanlagen der DB AG grundsätzlich bei der DB Systel GmbH zu beauftragen sind.
 - 3.12.1.3 Die DB Systel GmbH forderte des Weiteren mit Schreiben vom 07.05.2008, Die Forderungen des Kabelmerkblattes und des Merkblattes der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft "Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel" sind bei den Leitungen der Deutschen Bahn AG strikt einzuhalten. Die Empfangsbestätigung bzw. die entsprechende Verpflichtungserklärung ist rechtzeitig vor Baubeginn und von der bauausführenden Firma unterzeichnet an die DB Systel GmbH zurückzusenden.
 - 3.12.2 Entwässerungsbetrieb der Stadt Würzburg
 - 3.12.2.1 Die Neutrassierung, der Querschnitt und die Materialwahl des Mischwasserkanals BWV lfd.Nr. 120 (Unterlage 7.2) sind mit dem Entwässerungsbetrieb der Stadt Würzburg abzustimmen. Für die Verlegungsstrecke ist die gleiche hydraulische Leistungsfähigkeit des Querschnitts wie im Bestand zu gewährleisten.
 - 3.12.2.2 Außer Betrieb zu nehmende Leitungen und Schächte sind fachgerecht zurückzubauen bzw. zu verdämmen.
 - 3.12.2.3 Vorhandene Anschlussleitungen sind, soweit weiterhin erforderlich, an den neuen Abwasserkanal anzuschließen. Die Materialvorgaben sind mit dem Entwässerungsbetrieb der Stadt Würzburg abzustimmen.
 - 3.12.2.4 Die Neutrassierung und die damit verbundene Lage der Schächte des Mischwasserkanals DN 250 (BWV lfd.Nr. 123, Unterlage 7.2) sind mit dem Entwässerungsbetrieb der Stadt Würzburg abzustimmen.

rungsbetrieb der Stadt Würzburg abzustimmen. Die technischen Eigenschaften der bestehenden Anlage sind auch bei den neuen Teilen zu gewährleisten.

- 3.12.2.5 Sollte eine Umverlegung des unmittelbar südlich des ASB/RHB 288-1R bzw. zwischen diesen Becken und dem zu verlegenden Bachbett liegenden Abwasser-sammlers Rottenbaurer Grund (DN 800, Beton, inklusive einer belüfteten Geschieberückhaltstation, Größe ca. 4,00 m x 4,00 m, mit Unterflurbetriebsstation, die zur Trennung von mineralischen und fäkalen Bestandteilen im Abwasser dient) notwendig werden, ist die Ausführung mit dem Entwässerungsbetrieb der Stadt Würzburg abzustimmen (vgl. Unterlage 7.2, lfd.Nr. 77a).
- 3.12.3 Stadtwerke Würzburg AG
 - 3.12.3.1 Die Stadtwerke Würzburg AG ist rechtzeitig (d.h. vier bis sechs Monate vor Ausführung) schriftlich in Kenntnis zu setzen, wenn es bei Planungen zu Geländeaufträgen mit gravierenden Änderungen der Leitungsüberdeckung (mehr als 0,5 m) bzw. bei Geländeabtrag zur Unterschreitung der Mindestüberdeckung kommt. Die dann gegebenenfalls erforderlichen Maßnahmen sind mit der Stadtwerke Würzburg AG abzustimmen. In diesem Zusammenhang sind die bestehenden Vorschriften-/Sicherheitsmerkbblätter der Stadtwerke Würzburg AG zu beachten (vgl. dazu auch A 11).
 - 3.12.3.2 Versorgungsunterbrechungen sind bei den Anlagen der Stadtwerke Würzburg AG grundsätzlich zu vermeiden. Geplante kurzzeitige Versorgungsunterbrechungen (z.B. bei Einbindung einer neu verlegten Leitung) haben außerhalb der Spitzenlastzeiten zu erfolgen. Verbrauchsstarke Zeiten sind in der Gasversorgung die Heizperiode (Oktober - April) und bei der Wasserversorgung der Zeitraum von April bis September. Alle Versorgungsunterbrechungen sind rechtzeitig mit den entsprechenden Stellen des WVV-Konzerns bzw. deren Tochtergesellschaften (Stadtwerke Würzburg AG, Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH, dem Netzbetreiber Mainfranken Netze GmbH) abzustimmen.
- 3.12.4 Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH
 - 3.12.4.1 Die Zufahrt zum Pumpwerk der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH und der dort vorhandene Stellplatz sind vom Vorhabensträger in der vorhandenen Qualität wiederherzustellen.
 - 3.12.4.2 Vom hangseitigen Abzweig des Weges zum Betriebsgebäude des Vorhabens-trägers (BWV lfd.Nr. 22.1, Unterlage 7.2) ist eine Zufahrt zum Eingang des Pumpenraumes der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH in der derzeit vorhandenen Qualität wiederherzustellen.
 - 3.12.4.3 Die Zufahrt zu den Bediengebäuden der beiden Behälterteile der Trinkwasser-versorgung Würzburg GmbH ist so sicherzustellen, dass hier vom dort vorgese-henen Stichweg eine Zufahrtsmöglichkeit für die beiden auf den Behältern lie-genden Gebäuden in der derzeit vorhandenen Qualität zu schaffen ist. Die vor-handenen Zaun- und Toranlagen sind vom Vorhabensträger an die geänderten Verhältnisse anzupassen.

- 3.12.4.4 Bei den baulichen Maßnahmen sind die statischen Verhältnisse des Trinkwasserbehälters zu beachten. Die hierfür erforderlichen statischen Nachweise sind der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH rechtzeitig vor Baubeginn zur Verfügung zu stellen.
- 3.12.4.5 Die Baumaßnahmen im Bereich des Trinkwasserhochbehälters bzw. des Pumpwerks sind vor der Ausführungsplanung auf der Basis der Planfeststellungsunterlagen und der mit Schreiben des Vorhabensträgers vom 08.10.2009 der Planfeststellungsbehörde und der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH vorgelegten Schnittzeichnungen noch im Detail mit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH abzustimmen.
- 3.12.4.6 Im Bauablaufplan ist zu berücksichtigen, dass Maßnahmen, wie z.B. die Einbindungen von umverlegten Rohrleitungen, die zu einer kurzzeitigen Unterbrechung der Trinkwasserversorgung führen werden, nach Möglichkeit nicht in den verbrauchsreichen Monaten von April bis September durchgeführt werden.
- 3.12.4.7 Auf dem Trinkwasserhochbehälter dürfen keine Baustelleneinrichtungen vorgesehen oder Baumaschinen abgestellt werden.
- 3.12.4.8 Möglichst zeitnah vor Beginn der Arbeiten am Katzenbergtunnel ist eine Beweissicherung im Trinkwasserhochbehälter durchzuführen, die Rückschlüsse auf eventuelle Schäden am Behälter durch die plangegenständliche Maßnahme erlaubt. Der Termin der Beweissicherung ist mit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH abzustimmen.
- 3.12.5 Deutsche Telekom AG
- Die Anlagen der Deutschen Telekom im Bereich des Heidingsfelder Weges und im Bereich des Katzenberges (Nordseite) sind, soweit notwendig, den geänderten Verhältnissen (nach der Planänderung vom 22.06.2009) anzupassen.
- 3.13 Bauausführung
- 3.13.1 Auch geringfügige baubedingte Verkehrsbehinderungen auf der B 19 sind rechtzeitig mit der zuständigen Verkehrsbehörde (Kreisverwaltungsbehörde) und dem Staatlichen Bauamt Würzburg abzustimmen.
- 3.13.2 Für die beiderseits der BAB A 3 verlaufenden Autobahn-Fernmeldekabel, welche die B 19 im Bereich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld kreuzen, sind mit dem Staatlichen Bauamt Würzburg Gestattungsvereinbarungen abzuschließen.
- 3.13.3 Die Teile der Ausführungsplanungen, welche die B 19 betreffen, sind rechtzeitig vorher mit dem Staatlichen Bauamt Würzburg abzustimmen.
- 3.13.4 Eventuelle Verunreinigungen auf den Fahrbahnen der B 19, die durch die plangegenständliche Maßnahme verursacht werden, sind unverzüglich zu beseitigen.

- 3.13.5 Eine ausreichende Entwässerung der B 19 und ihrer Nebenanlagen ist immer zu gewährleisten.
- 3.13.6 Der Zustand der Gebäude auf dem Grundstück Fl.Nr. 6575/3 der Gemarkung Heidingsfeld ist vor Beginn der Bauarbeiten an der Talbrücke gutachterlich zu erfassen.
- 3.13.7 Die im Rahmen der Bauausführung der BAB A 3 zu errichtenden provisorischen Zu- und Abfahrten sowie die unvermeidlichen Unterbrechungen der Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten zu/von den Tank- und Rastanlagen Würzburg-Nord und Würzburg-Süd sind mit der Autobahn Tank & Rast GmbH möglichst frühzeitig abzustimmen.
- 3.13.8 Der Vorhabensträger hat dafür zu sorgen, dass während der Bauausführung Fahrbahnverschmutzungen auf den unter Verkehr befindlichen Zu- und Abfahrten zu den Tank- und Rastanlagen Würzburg-Nord und Würzburg-Süd regelmäßig kurzfristig beseitigt werden.
- 3.13.9 Große Erdmassentransporte zu den geplanten Ablagerungsflächen bzw. Geländemodellierungsbereichen sind ausschließlich über die BAB A 3 durchzuführen. Die detaillierte Festlegung des Bauablaufs ist im Zuge der Auftragsvergaben, getrennt für die einzelnen Baulose und unter Berücksichtigung der tatsächlichen Mittelbereitstellung, mit der Stadt Würzburg abzustimmen (vgl. auch A 3.3.7).
- 3.13.10 Der Vorhabensträger hat in Abstimmung mit der Stadt Würzburg geeignete Maßnahmen zum Schutz der Fußgänger und Radfahrer im Bereich des Radweges nach Winterhausen zu treffen.
- 3.13.11 Der Vorhabensträger hat bei der Bauausführung Verschmutzungen von öffentlichen Straßen durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden (wenn nötig auch durch Reifenwaschanlagen). Falls Verunreinigungen unvermeidbar sind, müssen sie umgehend beseitigt werden. Entsprechende Regelungen sind in die Ausschreibungsunterlagen zu übernehmen.
- 3.13.12 Der Zustand des Gartenhauses auf dem Grundstück Fl.Nr. 4810 der Gemarkung Heidingsfeld ist vor Beginn der Bauarbeiten gutachterlich zu erfassen.
- 3.13.13 Die Ausführungsplanung ist hinsichtlich der Versorgungsleitungen mit der Autobahn Tank & Rast GmbH abzustimmen. Die Stromversorgung der Tank- und Rastanlagen ist, soweit möglich, durch Notstromaggregate sicherzustellen, wenn sie im Rahmen der Änderungsmaßnahmen von Leitungen nicht mehr durch das vorhandene Leitungsnetz gewährleistet werden kann.
- 3.13.14 Wenn durch die Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 2636 der Gemarkung Heidingsfeld die dort vorhandene, als Einfriedung dienende Hecke (teilweise) beseitigt werden muss, hat der Vorhabensträger das Grundstück während der Dauer der vorübergehenden Inanspruchnahme entsprechend gleichwertig einzufrieden.

- 3.13.15 Auf eine dauerhafte oder vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 3322 der Gemarkung Heidingsfeld ist zu verzichten.
- 3.13.16 Auf den dauerhaften Erwerb von Flächen aus dem Grundstück Fl.Nr. 4410 der Gemarkung Heidingsfeld ist zu verzichten. Die Inanspruchnahme der übrigen Grundstücksteile ist auf das absolute Mindestmaß zu beschränken, soweit möglich, sind die baulichen Einrichtungen und der vorhandene Bewuchs zu erhalten.
- 3.13.17 Im Bereich der Grundstücksfläche des Grundstücks Fl.Nr. 3402 der Gemarkung Heidingsfeld, in der zum Unteren Kaulweg eine flach geneigte Geländemodellierung vorgenommen wird, sind die dauerhafte Inanspruchnahme auf 594 m² und die vorübergehende auf 177 m² zu beschränken. Im Bereich des Grundstücks Fl.Nr. 3401 der Gemarkung Heidingsfeld ist die dauerhafte Inanspruchnahme auf 689 m², die vorübergehende auf 187 m² zu beschränken (vgl. Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und Unterlage 14.2).
- 3.13.18 Die dauerhafte Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nrn. 3429 der Gemarkung Heidingsfeld ist auf 137 m² zu beschränken. Die dauerhafte Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 3430 der Gemarkung Heidingsfeld ist auf 28 m², die vorübergehende auf 40 m² zu beschränken (vgl. Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und Unterlage 14.2). Als Ersatz für die Trockenmauer im betroffenen Bereich dieser Grundstücke ist eine Stützkonstruktion aus Gabionen oder vergleichbaren Elementen vorzusehen. Die baulichen Einrichtungen und der vorhandene Bewuchs zu sind so weit wie möglich zu erhalten.
- 3.13.19 Beim Abbruch der bestehenden Talbrücke sind zum Schutz vor Schäden an den umliegenden Gebäuden (bis zu 60 m Abstand von der Außenkante der bestehenden Talbrücke) geeignete und auf die jeweiligen Verfahren für die einzelnen Bauteile abgestimmte Schutzmaßnahmen vorzusehen.
- 3.13.20 Die Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 4408 ist auf das absolute Mindestmaß zu beschränken und die vorhandenen Einrichtungen (Bienenhaus etc.) sind nach Möglichkeit unverändert zu belassen. Die in Anspruch genommenen Flächen sind nach Bauende mit den notwendigen Maßnahmen (z.B. Tiefenlockerung, Erneuerung der Einfriedungen, soweit vorhanden, usw.) wiederherzustellen (vgl. auch A 3.6.8 und A 3.7.2).
- 3.14 Mittelbar enteignende Planfestsetzungen
- 3.14.1 Die im Bereich von 10 m, gemessen ab dem Fahrbahnrand der BAB A 3, gelegenen Teile von Grundstücken, die nach der verfahrensgegenständlichen Maßnahme noch für die landwirtschaftliche Nutzung zur Verfügung stehen, sind auf entsprechende Anforderung des jeweiligen Eigentümers hin gegen entsprechende Entschädigung zu übernehmen. Alternativ ist auf entsprechende Anforderung des jeweiligen Eigentümers hin eine Entschädigung dafür zu gewähren, dass diese Teile der Grundstücke aufgrund der Kontamination des Bodens nicht weiter landwirtschaftlich genutzt werden. Diese Rechte können binnen fünf Jahren nach Verkehrsfreigabe der plangegegenständlichen Maßnahme geltend gemacht werden. Der Vorhabensträger hat die betroffenen Eigentümer auf diese Rechte und

die vorgenannte Befristung spätestens mit der Verkehrsfreigabe der plangegegenständlichen Maßnahme hinzuweisen.

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

4. Entscheidung über Einwendungen

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

5. Entscheidung über verfahrensrechtliche Anträge

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

6. Ausnahmen und Befreiungen

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

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

7. Gehobene Erlaubnis für Gewässerbenutzung

7.1 Gegenstand der Erlaubnis

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

Baugruben anfallenden Niederschlagswasser in oberirdische Gewässer einzuleiten.

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

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

7.1.4 Umfang der erlaubten Benutzung

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

Zusammenstellung der Einleitungen

Einleitung	Bau-km	bei Fl.Nr.	Vorfluter	Gesamteinleitung max. l/s	Vorbehandlung/Rückhaltung
E 1	287+650	6617/2	Langenbachgraben	75	ASB/RHB 287-1L Bemessungszufluss 1.285 l/s Gedrosselte Einleitung 75 l/s
A 1	287+050	6816/1	Langenbachgraben	24	Breitflächige Versickerung bzw. Abfluss über Dammböschung in vorhandenen Graben und Durchlass durch B 19
E 2	288+165	4097/2	Zwischengemäuerbach	75	ASB/RHB 288-1R Bemessungszufluss 684 l/s Gedrosselte Einleitung 75 l/s
E 3	290+300	2958	Main	60	ASB/RHB 290-1R Bemessungszufluss 664 l/s Gedrosselte Einleitung 60 l/s in Transportleitung BAB und Einleitung in RHB 292-1L
A 2	290+500	4721	Main	20	Seiteneinzugsgebiet, keine Vorbehandlung bzw. Rückhaltung Keine Einleitung von Straßenwasser der A 3 und damit keine Abflussverschärfung
A 3	291+500 südl. BAB	1979	Main	304	Seiteneinzugsgebiet, keine Vorbehandlung bzw. Rückhaltung Keine Einleitung von Straßenwasser der BAB A 3 und damit keine Abflussverschärfung
E 4	292+100	1909/1	Main	75	ASB/RHB 292-1L Bemessungszufluss 905 l/s Gedrosselte Einleitung 75 l/s

7.2 Beschreibung der Anlagen

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

7.3 Nebenbestimmungen zur gehobenen Erlaubnis

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

Darüber hinaus gelten folgende Nebenbestimmungen:

- 7.3.1 Der Vorhabensträger hat die gesamten Anlagen der Straßenentwässerung einschließlich Regenrückhalte- und Absetzbecken plan- und sachgemäß unter Beachtung der in diesem Beschluss angeordneten Nebenbestimmungen sowie nach den geltenden Vorschriften und allgemein anerkannten Regeln der Technik auszuführen.
- 7.3.2 Der Vorhabensträger ist für die ordnungsgemäße Überwachung, den ordnungsgemäßen Betrieb und die ordnungsgemäße Unterhaltung der gesamten Entwässerungseinrichtungen verantwortlich.
- 7.3.3 Die vorgesehenen Absetz- und Regenrückhaltebecken sind in einem guten und betriebssicheren Zustand zu halten. Die Becken sind mindestens einmal jährlich zu kontrollieren und bedarfsgerecht zu räumen. Die Entsorgung des Räumgutes hat nach den gültigen abfallrechtlichen Vorschriften zu erfolgen.
- 7.3.4 Das eingeleitete Niederschlagswasser darf keine für die aufnehmenden Gewässer schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen sowie mit dem Auge wahrnehmbare Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen.
- 7.3.5 Die Einleitungsstellen sind in Abstimmung mit dem Gewässerunterhaltungspflichtigen gegen Abschwemmungen und Auskolkungen ausreichend zu sichern.
- 7.3.6 Das von den Banketten und Böschungen abfließende Niederschlagswasser ist am Böschungsfuß in Mulden zu sammeln und in dauerhaft dichten Rohrleitungen oder Rinnen mit dauerelastisch gedichteten Fugen aus der engeren Schutzzone des Wasserschutzgebietes "Winterhäuser Quelle" abzuleiten. Die Entwässerungsleitungen innerhalb der engeren Schutzzone des Wasserschutzgebietes "Winterhäuser Quelle" sind entsprechend den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag), Ziffer 6.3.6, dauerhaft dicht auszubilden. Die Dichtheit der Rohrleitungen und Schächte ist nach ZTV Ew-StB, dem ATV-DVWK-A 142 und der DIN EN 1610 zu prüfen. In Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg sind regelmäßige Wie-

derholungsprüfungen festzulegen und durchzuführen. Vor den Bauarbeiten ist die Ausführung mit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH und dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg abzustimmen.

- 7.3.7 Sollten nachweislich durch die gegenständlichen Einleitungen verstärkt Erosionen oder andere Beeinträchtigungen an den aufnehmenden Gräben und Gewässern auftreten, hat der Vorhabensträger entsprechende Abhilfemaßnahmen in Abstimmung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt zu ergreifen.
- 7.3.8 Sollten nachweislich durch die geplanten Einleitungen Mehrkosten bei der Unterhaltung von Vorflutgewässern entstehen, hat sich der Träger des Vorhabens an der Unterhaltung der Vorflutgewässer entsprechend der Einwirkung des zugeführten Oberflächenwassers zu beteiligen (Übernahme der Unterhaltungsmehrkosten).
- 7.3.9 Die mit der Bauausführung verbundenen Bauwasserhaltungen sind nach folgenden Maßgaben durchzuführen:
- 7.3.9.1 Der Vorhabensträger hat das entnommene Grund- und Niederschlagswasser in nahegelegene, nicht wasserführende Gräben bzw. Mulden oder den Main einzuleiten. Soweit nur eine direkte Einleitung in wasserführende Vorfluter möglich sein sollte, ist eine Absetzeinrichtung (provisorisches Absetzbecken, Container o.ä.) zwischenschalten. Die Ausführung der Bauwasserhaltung ist vorab mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg einvernehmlich festzulegen.
- 7.3.9.2 Die Wasserhaltungen sind so zu betreiben, dass Gewässerverunreinigungen (z.B. durch Zementschlämme, abfiltrierbare Stoffe u. dgl.) ausgeschlossen werden. Gegebenenfalls ist dies durch geeignete Maßnahmen (z.B. Absetzbecken) in Abstimmung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt sicherzustellen.
- 7.3.9.3 Die Benutzungsanlagen der jeweiligen Bauwasserhaltungen sind ordnungsgemäß zu betreiben, zu warten und zu unterhalten.
- 7.3.9.4 Eventuelle Lagerungen wassergefährdender Stoffe in den Baustellenbereichen sind so zu betreiben, dass Grundwasserverunreinigungen ausgeschlossen sind (vgl. auch A 3.4.5).
- 7.3.10 Die Erlaubnis wird unbefristet erteilt.
8. Straßenrechtliche Verfügungen
- 8.1 Bundesfernstraßen
- Hinsichtlich der Bundesfernstraßen wird - soweit nicht § 2 Abs. 6 a FStrG gilt - verfügt, dass
- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu Bundesfernstraßen mit der Maßgabe gewidmet werden, dass die Widmung mit der Verkehrsüber-

gabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen,

- die nach den Planunterlagen umzustufenden Teile mit der Maßgabe umgestuft werden, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird,
- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen werden, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird.

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

8.2 Straßenklassen nach Bayerischem Straßen- und Wegegesetz

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

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

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

9. Sondernutzungen

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

Rechtzeitig vor Baubeginn hat der Vorhabensträger den jeweils betroffenen Bau- lastträgern mitzuteilen, welche Straßen und Wege von dieser Sondernutzung betroffen sind. Gleichzeitig hat der Vorhabensträger den Zustand der betroffenen

Straße und Wege zum Zweck der Beweissicherung unter Beteiligung des jeweiligen Straßenbaulastträgers und - auf dessen Wunsch - unter Beteiligung eines unabhängigen Sachverständigen festzuhalten.

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

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

10. Kosten des Verfahrens

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

11. Anlagen zu den Nebenbestimmungen

Die nachfolgend als Anlage beigefügten Sicherheits-Merkblätter der Stadtwerke Würzburg AG "Merkblatt zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen", "Merkblatt zu Aufgrabungen im Nahbereich von 110-kV-Kabeln" und "Merkblatt für das Einrichten und den Betrieb von Baustellen in der Nähe von elektrischen Freileitungen" sind Bestandteil dieses Beschlusses.

Merkblatt

zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen

Stand: 06/2007

Jahr für Jahr entstehen zahlreiche Schäden bei Erdarbeiten im Bereich von unterirdisch verlegten Versorgungsleitungen. Neben den erheblichen Sachschäden ist im Schadensfall eine Gefährdung von Personen nicht auszuschließen.

Um dies zu vermeiden sind folgende Hinweise zu beachten:

1. Bei grabenlosen Verlegemaßnahmen aller Art (Spülbohrverfahren, Räumböhrverfahren etc.) im Bereich der Versorgungsleitungen (Gas, Wasser, Fernwärme, Strom, Fernmelde) der Stadtwerke Würzburg AG, müssen deren Lage mittels geeigneter Suchschlitze festgestellt werden. Vor Beginn der Bohrarbeiten sind die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen mit den zuständigen Fachgebieten abzustimmen.
2. Versorgungsanlagen werden nicht nur in öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen, sondern ebenso in privaten Grundstücken verlegt. Anschlussleitungen müssen zugänglich sein und dürfen nicht überbaut werden. Eine nachträgliche Überbauung von Versorgungsleitungen ist ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen nicht zulässig.
3. Die Erdüberdeckung von Versorgungsleitungen beträgt in der Regel 50 cm - 150 cm. Abweichende, insbesondere geringere Überdeckungen (selbst 10 cm - 20 cm), aber auch größere Überdeckungen sind aus den verschiedensten Gründen, z.B. nicht angezeigten Niveauänderungen, möglich.
4. **Vor dem Beginn** von Erdarbeiten, insbesondere bei Aufgrabungen, Bohrungen, beim Baggern, Eintreiben von Pfählen und bei sonstigen Arbeiten im Erdreich sowie beim Befahren mit schweren Fahrzeugen, sind im Vermessungs- und Dokumentationszentrum, Telefon (0931) 36 -1699 **grundsätzlich Erkundigungen** über eventuell im Baustellenbereich verlegte Versorgungsleitungen **einzuholen**.
5. Es muss damit gerechnet werden, dass die tatsächliche Lage der Versorgungsleitungen, Schächte oder Anlagen der Stadtwerke Würzburg AG von den Planangaben abweicht. Auch eine messtechnische Leitungsortung kann durch verschiedene Umstände fehlerbehaftet sein. Die genaue Lage der Versorgungsanlagen kann eindeutig nur durch Suchschlitze ermittelt werden, die in kürzeren Abständen von Hand aufzulegen sind.
6. Bagger oder sonstige maschinelle Aufgrabungsgeräte sowie spitze Geräte (Dorne, Schnurpfähle etc.) dürfen im Gefährdungsbereich von **1 m beiderseits der festgestellten Trasse** grundsätzlich nicht ohne Sondergenehmigung der Fachbereiche eingesetzt werden. Bei **110kV-Kabeln** beträgt dieser Gefährdungsbereich mindestens **2,5 m beiderseits der festgestellten Trasse**.
7. Versorgungsanlagen dürfen nur gemäß den Anweisungen des Versorgungsnetzbetreibers freigelegt werden. Entstehen dem Versorgungsnetzbetreiber aufgrund der Missachtung dieser Anweisungen Schäden, trägt der Schädiger die Kosten für deren Beseitigung.
8. Bei jeder unbeabsichtigten **Freilegung oder Beschädigung** von Versorgungsleitungen müssen die Erdarbeiten **sofort eingestellt** werden, um eine Gefährdung von Personen zu vermeiden. Der Versorgungsnetzbetreiber ist unverzüglich zu verständigen, die Fachbereiche sind jederzeit über die Netzleitstelle erreichbar:
Telefon (0931) 36 -1231 oder -1260 oder -1272.
9. Werden bei Aufgrabungen in der Nähe von Stromversorgungsanlagen Erdungsanlagen (meist verzinkte Bandeisen oder Kupferseile) freigelegt, dürfen diese nicht unterbrochen werden, da sie Schutzfunktionen erfüllen. Verlaufen im Baustellenbereich 110 kV-Kabel, ist unbedingt das Merkblatt zu Aufgrabungen im Nahbereich von 110 kV-Kabeln zu beachten.
10. Lageänderungen und/oder Verfüllen von freigelegten Versorgungsanlagen dürfen vom ausführenden Unternehmen nicht selbständig, sondern nur in Anwesenheit eines Beauftragten des Versorgungsnetzbetreibers vorgenommen werden und nur nach dessen Anweisung erfolgen.
11. Die Anwesenheit eines Beauftragten des Versorgungsnetzbetreibers an der Aufgrabungsstelle entbindet das ausführende Unternehmen nicht von seiner Sorgfaltspflicht und von Haftung bei evtl. auftretenden Schäden.
12. Neben Starkstromkabeln betreibt die Stadtwerke Würzburg AG auch Informationskabel, z. B. Telefonkabel. Hierunter befinden sich laserbetriebene Glasfaserkabel. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass Laser in bestimmten Fällen das Augenlicht gefährden können. Setzen Sie sich also im Störfall nicht dem Laserstrahl aus, d. h. halten Sie Abstand und schauen Sie nicht in ein beschädigtes Kabel.
13. Die von dem Versorgungsunternehmen ausgegebenen Bestandspläne sind nur für den benannten Bestimmungszweck zu verwenden. Eine erneute Weitergabe ist nicht gestattet.

Die für die Durchführung der Arbeiten bestehenden einschlägigen Vorschriften und Regeln werden durch diese Hinweise nicht berührt.



Merkblatt

zu Aufgrabungen im Nahbereich von 110 kV-Kabeln

Stand: 05/2007

Generell ist jegliche Bautätigkeit im Nahbereich der 110 kV-Gasaußendruckkabel zu vermeiden. Diese Kabel sind für eine gesicherte Stromversorgung der Stadt Würzburg unabdingbar. Im Falle der Beschädigung eines solchen Kabels kann das nicht nur die Stromversorgung der Stadt Würzburg erheblich beeinträchtigen, sondern auch landesweite Auswirkungen zur Folge haben. Deshalb sollten Alternativlösungen, die mit einem vertretbaren Mehraufwand die Freilegung der Kabeltrasse vermeiden, in jedem Fall favorisiert werden.

Ist es jedoch unvermeidlich diese Kabel freizulegen, sind folgende Hinweise unbedingt zu beachten:

Bei den Gasaußendruckkabeln handelt es sich rein äußerlich um Stahlrohre, die mit einer PE-Isolierung versehen sind. Diese Isolierung dient dem passiven Korrosionsschutz des Rohres und ist demnach für den einwandfreien Betrieb der Anlage von immenser Wichtigkeit. Beschädigungen jeglicher Art sind deshalb unbedingt zu vermeiden bzw. durch geeignete Schutzmaßnahmen im Vorfeld der Bautätigkeit auszuschließen. Darüber hinaus ist die Rohranlage mit einem Kathodenschutz ausgestattet, der als aktives Element den Korrosionsprozess verhindert.

Da es sich bei den 110 kV-Kabeln der STW AG grundsätzlich um Doppelkabel handelt, ist zu berücksichtigen, dass diese zwar wechselseitig freigeschaltet werden können, sich jedoch immer ein Kabel in Betrieb befindet. Aufgrund dieser Tatsache und dem damit verbundenen Gefahrenpotential ist ein Freilegen der Kabel nur mit äußerster Vorsicht und mit geeigneten Schutzmaßnahmen, die im konkreten Einzelfall mit der STW AG abzustimmen sind, möglich.

Folgendes ist dabei in jedem Fall zu beachten:

1. Vor Baubeginn hat eine Einweisung vor Ort zu erfolgen, sie wird gegen Unterschrift bei der STW AG beantragt.
2. Der ausführende Unternehmer ist verpflichtet, seine Mitarbeiter sowie eventuell beauftragte Subunternehmen von dieser speziellen Problematik in Kenntnis zu setzen und sie auf ihre Sorgfaltspflicht hinzuweisen.
3. Die Mindestüberdeckung der Kabelsysteme muss nach Abschluss einer Baumaßnahme gewährt sein, d. h. Niveauänderungen bzw. Geländeabtragungen sind nicht gestattet.
4. Es ist darauf zu achten, dass die PE-Ummantelung der Rohre weder durch Bautätigkeit noch durch Sicherheits- bzw. Schutzmaßnahmen beschädigt wird.
5. Werden schwebende Lasten über die freiliegenden Kabel bewegt, so sind diese durch geeignete Schutzmaßnahmen abzusichern.
6. Die Zweckentfremdung der Rohre, z. B. als Haltekonstruktion zur Sicherung fremder Versorgungsleitungen, als Auflage für Grubenabdeckungen, o. ä. ist untersagt.
7. Bei Leitungsverlegungen anderer Versorgungsträger ist bei Parallelführung ein Mindestabstand von 1,0 m, bei Querungen von 0,5 m einzuhalten.
8. Vor Abschluss der Bautätigkeit, d. h. vor dem Einsenden der Rohranlage, wird eine Isolationsprüfung der PE-Ummantelung durch die STW AG durchgeführt. Die Messung ist mit der STW AG unter der Tel.-Nr. 36-1350 oder 36-1476 frühzeitig ab-zustimmen, um bauliche Verzögerungen zu vermeiden. Wurden Isolationsfehler festgestellt, so werden diese umgehend beseitigt. Die hierbei anfallenden Aufwendungen werden an den jeweiligen Bauunternehmer weiterverrechnet.
9. Abweichungen von den in dem Plan/Skizze eingezeichneten Leitungen, Schächten und Anlagen der STW AG sind hinsichtlich Lage und Maßangaben nicht auszuschließen.
10. Bei Längsaufgrabungen ist aufgrund des hohen Eigengewichts der Kabel eine Freilegung nur bis zu einer Länge von 5 m zulässig.

Weiterführend ist das Merkblatt zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen zu beachten.



Merkblatt

für das Einrichten und den Betrieb von Baustellen in der Nähe von elektrischen Freileitungen

Stand: 07/2006

Bei der Einrichtung und dem Betrieb von Baustellen in der Nähe von elektrischen Freileitungen sind die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften (insbesondere BGV A1 und A2) sowie die Normen EN 50341 und EN 50423 zu beachten.

- Um Unfälle durch unzulässige Annäherung an elektrische Freileitungen zu vermeiden, muß folgender Schutzabstand eingehalten werden:

Nennspannung	Schutzabstand mindestens:
1.000 V bis 110.000 V	3,0 m

Wir empfehlen grundsätzlich einen Schutzabstand von 5,0 m.

Der Schutzabstand darf weder von Personen noch mit Maschinen, Geräten oder Einrichtungen unterschritten werden. Vorsicht bei der Benutzung von Kränen und Betonpumpen.

Dabei ist zu berücksichtigen,

- dass durch Windeinwirkungen die Seile der Leitungen ausschlagen,
- dass Trag- und Lastaufnahmemittel ausschlagen,
- dass Anker- und Zugseile nicht in die Leitung fallen oder schnellen dürfen.

- Im Leitungsbereich sind Aufschüttungen, Lagerung von Baumaterial und -hilfsmitteln sowie das Aufstellen von Baubaracken u. ä. nur nach Abstimmung mit der Stadtwerke Würzburg AG zulässig.
- Bauzäune in der Nähe von Leitungsmasten sind aus nichtleitendem Material (z. B. Holz oder kunststoffummanteltem Maschendraht) herzustellen. Hierbei ist darauf zu achten, dass keine elektrisch leitende Verbindung zu Mastteilen bzw. zur Masterdungsanlage (erdverlegte Bandeisen!) entsteht.
- Sollte dennoch auf Baumaschinen, Fahrzeuge, Gerüste und dergleichen ein Stromüberschlag erfolgen, dürfen diese von Personen weder verlassen, noch vom Boden aus berührt werden.

Beim Verlassen der Baumaschine, des Fahrzeuges oder des Gerüsts und bei Annäherung von außen besteht Lebensgefahr!

Baumaschinen, Fahrzeuge und Gerüste dürfen erst dann verlassen oder vom Boden aus berührt werden, wenn die Abschaltung der Leitung sichergestellt bzw. der erforderliche Schutzabstand wieder hergestellt ist.

- Im Bereich elektrischer Freileitungen dürfen keine leicht brennbaren Stoffe gelagert werden.
- Für weitere Auskünfte wenden Sie sich bitte an:

Stadtwerke Würzburg AG, Haugerring 5, 97070 Würzburg
Technischer Service, Tel.: 0931 / 36-1476 Fax: 0931 / 36-1419

.....
Firma/Herrn: wurde das

Sicherheits-Merkblatt auf der Baustelle Ort:

Str./Hausnummer..... durch Herrn

Stadtwerke Würzburg AG als Original übergeben, mit der Bitte um Beachtung.

Ort / Datum: Unterschrift:

B

Sachverhalt

1. Antragstellung

Die Autobahndirektion Nordbayern, Flaschenhofstraße 55, 90402 Nürnberg (Vorhabensträger), hat mit Schreiben vom 31.03.2008 die Planfeststellung für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 (Frankfurt - Nürnberg) im Abschnitt Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld - westlich Mainbrücke Randersacker (Bau-km 286+400 bis Bau-km 291+800) beantragt.

2. Beschreibung des Vorhabens

2.1 Planerische Beschreibung

Die vorliegende Planung hat den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld - westlich Mainbrücke Randersacker zum Inhalt. Sie ist Teil eines größeren Abschnittes, der sich von der Landesgrenze bei Wertheim-Bettingen bis zum Autobahnkreuz Biebelried erstreckt und in sieben Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt ist. Für die übrigen sechs Planfeststellungsabschnitte wurden die Planfeststellungsbeschlüsse bereits erlassen, in einigen Planfeststellungsabschnitten wurde bereits mit dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 begonnen.

Der Planfeststellungsabschnitt ist 5,4 km lang und beginnt bei Bau-km 286+400 ca. 7,6 km östlich des Autobahndreiecks Würzburg-West und endet bei Bau-km 291+800 ca. 10 km westlich des Autobahnkreuzes Biebelried und rund 320 m westlich der Mainbrücke Randersacker. Hinsichtlich der Regelungen des Fahrbahnbelages tektiert der vorliegende Planfeststellungsbeschluss den Planfeststellungsbeschluss für den sechsstreifigen Ausbau der A 3 im Abschnitt Mainbrücke Randersacker - östlich Anschlussstelle Würzburg/Randersacker vom 30.06.2006, Nr. 32-4354.1-4/05, indem die dortigen Festlegungen hinsichtlich des Fahrbahnbelages bis Bau-km 292+115 geändert werden.

2.2 Bauliche Beschreibung

Die Baulänge der durchgehenden Strecke der BAB A 3 beträgt im verfahrensgegenständlichen Abschnitt 5,4 km. Von Westen kommend verläuft die Ausbaustrecke im Linksbogen zunächst über die Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld, die im Rahmen dieser Planfeststellung ausgebaut wird, und über die neue Talbrücke Heidingsfeld, die im Vergleich zur bestehenden etwas nach Norden abgerückt wird, hinweg. Unmittelbar nach der Talbrücke wird der Nordrand des Katzenberges in einem ca. 570 m langen Tunnel unterfahren. Im Vergleich zur bestehenden Trasse rückt die Autobahn dabei etwas nach Nordwesten, um an die neue Talbrücke Heidingsfeld angebunden werden zu können. An den Tunnel anschließend führt die Trasse im engen Rechtsbogen zwischen den bestehenden Tank- und Rastanlagen Würzburg-Nord und Würzburg-Süd hindurch. Die Trasse wird ab der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld im Ver-

gleich zur bestehenden abgesenkt. Sie liegt ab dem östlichen Widerlager der Talbrücke Heidingsfeld bis zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord bis zu 12 m tiefer als die bestehende Autobahn. In Richtung Mainbrücke Randeracker läuft die Absenkung wieder aus. Der Abstieg ins Maintal verläuft dabei zunächst über einen Linksbogen, der sich bis über das Ende des Planfeststellungsabschnittes hinaus bis zur bereits im Bau befindlichen Mainbrücke Randersacker erstreckt.

Die BAB A 3 erhält einen sechsstreifigen Querschnitt, wobei es sich um einen an den Bestand angepassten Querschnitt analog RQ 35,5 nach RAS-Q 96 handelt. Die vorhandene Mittelstreifenbreite von 4,00 m wird dabei beibehalten. Zur Einhaltung der erforderlichen Haltesichtweite sind außerdem Aufweitungen erforderlich. Somit ergeben sich im Regelfall eine Breite zwischen den Außenkanten der Autobahn von 38,00 m und eine Kronenbreite von 41,00 m. Die Fahrtrichtung Frankfurt erhält des Weiteren über die gesamte Strecke einen Zusatzfahrstreifen (Kriechspur). In Fahrtrichtung Nürnberg wird ein 3,75 m breiter Standstreifen angeordnet, der aus Gründen der Stetigkeit zwischen den beiden Anschlussstellen Würzburg/Randersacker und Würzburg-Heidingsfeld durchgezogen wird. Vom Bauanfang bei Bau-km 286+400 bis zum Westportal des Katzenbergtunnels bei Bau-km 288+375 wird ein Fahrbahnbelag eingebaut, der für die Lärmberechnung einen Korrekturwert (D_{StrO}) von -2 dB(A) gewährleistet. Vom Ostquartal des Katzenbergtunnels bei Bau-km 288+945 bis zum Beginn der Mainbrücke Randersacker bei Bau-km 292+115 wird ein Fahrbahnbelag verwendet, der sogar einen Korrekturwert von $D_{\text{StrO}} = -5$ dB(A) sicherstellt.

Darüber hinaus ist vorgesehen, die Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld, die derzeit die Form eines halben Kleeblattes aufweist und deren Einmündungen in die vierstreifige B 19 mit einer Lichtzeichensignalanlage geregelt werden, auszubauen. Es ist dabei geplant, die Anschlussstellenrampen im Südwest- und Nordwestquadranten zu erneuern und durch Ein- und Ausfahrstreifen mit der B 19 zu verknüpfen. Ergänzend sind im Südostquadranten eine neue Tangentialrampe und eine Kreisrampe vorgesehen. Als Folge dessen muss auf der Südseite der BAB A 3 eine Verteilerfahrbahn neben der Hauptfahrbahn angeordnet werden. Im Nordostquadranten soll die BAB A 3 in Richtung Würzburg über eine neue, eng anliegende Tangentialrampe an die B 19 angebunden werden.

Bei der B 19 ist im Bereich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld geplant, den bestehenden vierstreifigen Querschnitt im Norden auch über den Kreuzungsbereich nach Süden hinwegzuführen. Der zweite Fahrstreifen in Richtung Bad Mergentheim wird nach der Einfädelung der Rampe Frankfurt - Bad Mergentheim auf einen Richtungsfahrstreifen eingezogen. Auf der Westseite der Bundesstraße soll zur Entflechtung der Verkehrsströme zwischen den Rampen im Nordwesten und Südosten eine zusätzliche Fahrspur als Verflechtungsstreifen gebaut werden. Von Süden kommend wird die einstreifige B 19 um einen Ausfahrstreifen in Fahrtrichtung Nürnberg aufgeweitet. In der Forstsetzung ist vorgesehen, ab der Anbindung der Kreisrampe der Anschlussstelle eine Spurdaddition auf zwei Fahrstreifen an der B 19 vorzunehmen.

Der unter der Talbrücke Heidingsfeld kreuzende Schattbergweg wird wegen des dort vorgesehenen Absetz- und Regenrückhaltebeckens 288-1R um ca. 30 m

nach Westen verschoben. Der Untere Kaulweg wird auf einer Strecke von rund 680 m umgebaut und überführt die Autobahn dann im Bereich des Katzenbergtunnels ca. 35 m westlich der bisherigen Unterführung. Das übrige Straßen- und Wegenetz im Bereich der Ausbaumaßnahme wird an die Konzeption des sechsstreifigen Ausbaus angepasst. Die durch den Ausbau unterbrochenen Verbindungen werden wiederhergestellt. Falls dies nicht möglich ist, wird Ersatz geschaffen. Einzelheiten sind in Unterlage 7.2 beschrieben und geregelt.

Im Zuge der Baumaßnahme ergibt sich ein Massenüberschuss von rund 820.000 m³, der im trassennahen Bereich für Flächenmodellierungen benötigt wird. Gelagert werden diese Erdmassen im Bereich der Rampen der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld und östlich davon bis zur Talbrücke Heidingsfeld hin auf der Südseite der BAB A 3. Des Weiteren erfolgt im Bereich des Katzenbergtunnels eine entsprechende Geländemodellierung. Schließlich werden die verbleibenden Massen im Bereich der Rampen der Anschlussstelle Würzburg/Randersacker dauerhaft abgelagert.

Wegen der Einzelheiten wird auf die Planfeststellungsunterlagen Bezug genommen.

3. Vorgängige Planungsstufen

3.1 Bedarfsplan für Bundesfernstraßen

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

3.2 Raumordnung und Landesplanung

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

3.3 Vorausgegangenes Planfeststellungsverfahren

Bereits mit Schreiben vom 25.04.2005 hatte der Vorhabensträger die Planfeststellung für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im gegenständlichen Abschnitt beantragt. Die damals vorgesehene Planfeststellungslösung sah vor, die Höhenlage der bestehenden Autobahn im Wesentlichen zu übernehmen. Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens gab es über 3.000 Einwendungen, die im Wesentlichen anstelle der damaligen Planfeststellungslösung eine Tunnelvariante unter dem Heuchelhof forderten.

Zwischen der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern und der Stadt Würzburg wurde daraufhin vereinbart, eine sog. "Lenkungsgruppe" mit dem Ziel einzusetzen, eine allseits anerkannte Entscheidungsgrundlage zu erarbeiten. Die Lenkungsgruppe setzte sich aus Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern und der Stadt Würzburg zusammen. Von der Lenkungsgruppe wurde die Empfehlung erarbeitet, die plangegenständliche Lösung zu verwirklichen.

Mit Schreiben vom 31.03.2008, mit dem auch das gegenständliche Planfeststellungsverfahren beantragt wurde, nahm der Vorhabensträger den Antrag für die Planfeststellungsvariante aus dem Jahr 2005 zurück. Mit Beschluss der Planfeststellungsbehörde vom 06.05.2008 wurde das Planfeststellungsverfahren, das im April 2005 beantragt wurde, eingestellt.

Im Übrigen wird auf Unterlage 1, Kapitel 2.1, Bezug genommen.

4. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

4.1 Auslegung

Nach Beantragung der Planfeststellung durch den Vorhabensträger mit Schreiben vom 31.03.2008 lagen die Planfeststellungsunterlagen nach öffentlicher und jeweils ortsüblicher Bekanntmachung an folgenden Stellen zur allgemeinen Einsicht aus:

- Stadt Würzburg, Fachabteilung Tiefbau,
Bahnhofstraße 10, 97070 Würzburg
- Markt Randersacker,
Maingasse 9, 97236 Randersacker.

In den ortsüblichen Bekanntmachungen wurde jeweils darauf hingewiesen, dass jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der jeweiligen Auslegungsfrist gegen den Plan Einwendungen erheben kann und dass die nach Naturschutzrecht anerkannten Vereine sowie sonstige Vereinigungen, soweit diese sich für den Umweltschutz einsetzen und nach in gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten vorgesehenen Verfahren anerkannt sind (Vereinigungen), bis zum Ablauf der vorgenannten Frist zu dem Vorhaben Stellung nehmen kön-

nen. Hingewiesen wurde des Weiteren darauf, dass Einwendungen oder Äußerungen schriftlich oder zur Niederschrift bei der Stadt Würzburg, dem Markt Randersacker oder bei der Regierung von Unterfranken zu erheben bzw. abzugeben sind, dass Einwendungen und Stellungnahmen, die elektronisch übermittelt werden (E-Mail), unzulässig sind und dass Einwendungen, aber auch Stellungnahmen von Vereinigungen, nach Ablauf der jeweiligen Einwendungs- bzw. Stellungnahmefrist ausgeschlossen sind.

Durch öffentliche Bekanntmachung gemäß § 17 FStrG i.V.m. Art. 72 Abs. 2 und Art. 17 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG wurde in den einschlägigen regionalen Tageszeitungen und im Amtsblatt der Regierung von Unterfranken auf die Auslegung durch die Stadt Würzburg und den Markt Randersacker hingewiesen.

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

Die namentlich bekannten nicht ortsansässigen Betroffenen wurden, soweit geboten, durch die Stadt Würzburg und den Markt Randersacker vom Anhörungsverfahren benachrichtigt.

4.2

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Mit Schreiben vom 30.04.2008 forderte die Regierung von Unterfranken die nachfolgend genannten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange auf, zu dem Vorhaben Stellung zu nehmen:

1. Stadt Würzburg
2. Markt Randersacker
3. Bayer. Bauernverband
4. Bayerischer Waldbesitzerverband e.V.
5. Regierung von Oberfranken - Bergamt Nordbayern -
6. Bezirk Unterfranken, Fachberater und Sachverständiger für Fischerei
7. DB Services Immobilien GmbH
8. Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH
9. E.ON Bayern AG
10. E-Plus Mobilfunk GmbH & Co. KG
11. Amt für Landwirtschaft und Forsten Würzburg
(seit 01.04.2009 Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten)
12. Amt für Landwirtschaft und Forsten Kitzingen
(seit 01.04.2009 Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten)
13. Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
14. Immobilien Freistaat Bayern, Regionalvertretung Unterfranken
15. Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Referat Z III

16. Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Außenstelle Bamberg
17. Bayer. Landesamt für Umwelt
18. Landratsamt Würzburg
19. Regierung von Mittelfranken, Luftamt Nordbayern
20. Polizeipräsidium Unterfranken
21. Regionaler Planungsverband Würzburg
22. Staatliches Bauamt Würzburg
23. Vermessungsamt Würzburg
24. Wehrbereichsverwaltung Süd
25. Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg, Servicestelle Würzburg
26. Autobahn Tank & Rast GmbH
27. Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg
28. Amt für Ländliche Entwicklung Unterfranken
29. Würzburger Versorgungs- und Verkehrs-GmbH - WVV -
30. Entwässerungsbetrieb Würzburg (Eigenbetrieb der Stadt Würzburg)

Außerdem wurden die Sachgebiete 10 (Sicherheit und Ordnung, Prozessvertretung), 12 (Kommunale Angelegenheiten), 20 (Wirtschaftsförderung, Beschäftigung), 24 (Raumordnung, Landes- und Regionalplanung), 30.1 (Hochbau), 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.

4.3 Erörterungstermin

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden vom 02.02.2009 bis zum 06.02.2009 im Vogel Convention Center, Max-Planck-Straße 7/9, 97082 Würzburg erörtert.

Der Vorhabensträger sowie die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben der Regierung von Unterfranken vom 17.12.2008, die privaten Einwendungsführern durch öffentliche Bekanntmachung der Planfeststellungsbehörde vom 19.01.2009 vom Erörterungstermin benachrichtigt. Im Übrigen erfolgte die vorgeschriebene ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis dieses Termins ist in einer Niederschrift festgehalten.

4.4 Planänderung

Aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen sowie als Ergebnis der Erörterung bzw. aus Anlass von sonst gewonnenen Erkenntnissen hat der Vorhabensträger Planänderungen (Tekturen) vorgenommen und mit Datum vom 22.06.2009 in das Verfahren eingebracht. Diese Planänderungen haben im Wesentlichen zum Inhalt:

1. Reduzierung der Ausgleichsmaßnahme A 1.1
Die Fläche der Ausgleichsmaßnahme A 1.1, die nordwestlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld liegt, wurde um etwa 0,5 ha verkleinert, wodurch mehrere Grundstücke, die landwirtschaftlich genutzt werden,

nicht mehr in Anspruch genommen werden müssen (vgl. insbesondere Unterlage 12.3, Blatt 1 E, und Unterlage 14.1, Blatt 1 E).

2. **Änderung der Gestaltungsmaßnahme G 1 bei Bau-km 287+300**
Eine Teilfläche der Geländemodellierung im Bereich der Gestaltungsmaßnahme G 1 südöstlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld wird nach der Ablagerung von Erdmassen wieder einer landwirtschaftlichen Nutzung zur Verfügung gestellt (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 1 E, und Unterlage 12.3, Blatt 1 E).
3. **Reduzierung des Umgriffs der Ausgleichsmaßnahme A 2.2**
Im Bereich der Ausgleichsmaßnahme A 2.2, die nordöstlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld liegt, wurde auf die Inanspruchnahme eines naturschutzfachlich hochwertigen Grundstückes verzichtet (vgl. insbesondere Unterlage 12.3, Blatt 1 E, und Unterlage 14.1, Blatt 1 E).
4. **Verschiebung des Absetz- und Regenrückhaltebeckens 287-1L**
Um Flächen in privater Hand weniger beanspruchen zu müssen, wird das ASB/RHB 287-1L nach Westen verschoben und gestreckter ausgebildet. Ebenso wurde in diesem Bereich der vorgesehene Umfang für vorübergehende Inanspruchnahmen für Baustelleneinrichtungen verringert (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 1 E, und Unterlage 14.1, Blatt 1 E).
5. **Änderungen im Bereich des Heidingsfelder Weges**
Bei der vorgesehenen Ertüchtigung des Heidingsfelder Weges wurde die bestehende Entwässerungsmulde einbezogen. Außerdem werden am Weg Ausweichstellen in Sichtweite hergestellt, um seine Funktion als Rettungszufahrt zum Katzenbergtunnel zu gewährleisten. Des Weiteren wird der Verbindungsweg vom Heidingsfelder Weg zur Tunneloberfläche verschoben, um die dort in Anspruch zu nehmenden Grundstücke nicht mehr zu durchschneiden (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 2 E, und Unterlage 14.1, Blatt 2 E).
6. **Änderungen auf der Nordseite des Katzenberges**
Erschließung und Gestaltung des Trinkwasserhochbehälters nördlich des Katzenbergtunnels wurden geändert, der Weg zum Betriebsgebäude des Tunnels, der nördlich am Trinkwasserhochbehälter vorbeiläuft, wurde um rund 2 m in Richtung Norden verschoben und die Zufahrt zur Behälteroberfläche auf die Westseite verlegt. Die Trasse des Unteren Kaulweges wurde nach Osten verschoben, wodurch die westlich liegenden bewirtschafteten Grundstücke direkt vom Kaulweg aus erschlossen werden können. Die ursprünglich vorgesehene parallele Wegerschließung kann dadurch entfallen. Auf der Ostseite des Unteren Kaulweges sind entsprechende Böschungssicherungsmaßnahmen vorgesehen. Dadurch und durch weitere Änderungen der Wegführung nördlich des Katzenbergtunnels kann weitgehend auf den ursprünglich vorgesehenen Parallelweg zur Grundstückerschließung nördlich des Katzenbergtunnels verzichtet werden. Zwischen Hochbehälter und Unterem Kaulweg wurde aber nördlich des Weges zum Betriebsgebäude des Tunnels eine Parallelerschließung mit Wendemöglichkeit erfor-

derlich. Im Bereich der Betriebszufahrt zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord wurde der Weg für die Grundstückerschließung direkt an den Unteren Kaulweg angebunden, im östlichen Bereich wurden die Betriebszufahrt und der Erschließungsweg so geändert, dass eine durchgängige Weinbergsbewirtschaftung möglich ist (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 2 E, Unterlage 12.3, Blatt 2 E, und Unterlage 14.1, Blatt 2 E).

7. **Böschungsanpassung bei Bau-km 289+700**
Die dort vorgesehene vorübergehende Inanspruchnahme von Privatgrundstücken an den talseitigen Grundstücken konnte im Bereich des Oberen Kaulweges verringert werden, weil der Parallelweg im Bereich der östlichen Rampe zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord vorab erstellt werden kann (vgl. Unterlage 7.1, Blatt 2 E, und Unterlage 14.1, Blatt 2 E).
8. **Böschungsanpassung beim Absetz- und Regenrückhaltebecken 290-1L**
Die talseitige Böschung im Bereich des Oberen Kaulweges im Umfeld der Beckenanlage ASB/RHB 290-1L konnte so gestaltet werden, dass ein geringerer Grunderwerb notwendig ist und die Grundstücke durch flach ausgezogene Böschungen leichter zu bewirtschaften sind (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 3 E, und Unterlage 14.1, Blatt 3 E).
9. **Zusätzliche Abdichtung unter der Autobahn im Bereich des Trinkwasserschutzgebietes**
Nach den Feststellungen von hydrogeologischen Zusatzuntersuchungen muss die Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung zwischen Bau-km 290+640 und Bau-km 290+950 durch eine Abdichtung unter der gesamten Verkehrsfläche verbessert werden (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 3 E, Unterlage 6.1, Blatt 2 A, und Unterlage 7.2, lfd.Nr. 1).
10. **Erweiterung der Ausgleichsmaßnahme A 3**
Zur Kompensation der Flächenreduzierung anderer Ausgleichsflächen wurde die Ausgleichsfläche A 3 am Ende des Planfeststellungsabschnittes um die Teilfläche A 3.5 erweitert (vgl. insbesondere Unterlage 12.1 E, Unterlage 12.3, Blatt 3 E, und Unterlage 14.1, Blatt 3 E).
11. **Erweiterung der Ausgleichsmaßnahme A 4 und Schaffung einer neuen Ersatzmaßnahme E 10**
Zur Kompensation der Flächenreduzierung anderer Ausgleichsflächen wurde die Ausgleichsfläche A 4 im Rottenbauerer Grund um die Teilfläche A 4.3 erweitert. Ebenfalls im Rottenbauerer Grund wurde eine neue Ersatzmaßnahme E 10 aufgenommen, um die Änderung der Ersatzmaßnahme E 9 in der Fläche ausgleichen zu können (vgl. Unterlage 12.1 E, Unterlage 12.3, Blatt 4 E, und Unterlage 14.1, Blatt 4 E).
12. **Änderung der Ersatzmaßnahme E 9**
Die Ersatzmaßnahme E 9 wurde im Hinblick auf landwirtschaftliche Belange überarbeitet und in der Fläche verkleinert (vgl. Unterlage 12.1 E, Unterlage 12.3, Blatt 6 E, und Unterlage 14.1, Blatt 6 E).

Zu den mit Schreiben vom 02.07.2009 vorgelegten Planänderungen hörte die Regierung von Unterfranken mit Schreiben vom 03.07.2009 die jeweils betroffenen Träger öffentlicher Belange und gab ihnen Gelegenheit, bis zum 07.08.2009 zu den Änderungen Stellung zu nehmen. Die Planänderungsunterlagen wurden außerdem vom 06.07.2009 bis einschließlich 05.08.2009 nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung beim Markt Randersacker und bei der Stadt Würzburg öffentlich ausgelegt. Die Betroffenen und die naturschutzrechtlichen Vereinigungen hatten Gelegenheit, bis einschließlich 19.08.2009 dazu Stellung zu nehmen bzw. Einwendungen zu erheben.

Von einem Termin, die vorgebrachten Stellungnahmen und Einwendungen zur Planänderung zu erörtern, wurde abgesehen (§ 17 a Nr. 6 Satz 3 FStrG).

Die Tekturen der förmlichen Planänderung vom 22.06.2009 sind in den Planunterlagen in roter Farbe kenntlich gemacht. Die sonstigen - der Planfeststellungsbehörde zuzurechnenden - Änderungen und Abweichungen von den ausgelegten Unterlagen sind in den festgestellten Planunterlagen mittels Grüneintragungen (statt der sonst in der Praxis üblichen Roteintragungen) vorgenommen worden (siehe auch C 1.6).

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

1.2 Erforderlichkeit der Planfeststellung

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

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG. Die Regierung kann jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden (§ 14 WHG). Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

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

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

1.4 Raumordnungsverfahren

Ein Raumordnungsverfahren ist gemäß Schreiben der Regierung von Unterfranken (höhere Landesplanungsbehörde) vom 14.02.2003 nicht erforderlich. Das Vorhaben entspricht den Zielen der Raumordnung.

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

Am Westrand reicht in das Untersuchungsgebiet noch die Teilfläche 6225-372.03 des FFH-Gebietes Irtenberger und Guttenberger Wald, das als solches an die EU-Kommission gemeldet wurde. Mit Entscheidung der EU-Kommission vom 12.12.2008 wurde es in die Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach der FFH-RL unter der Bezeichnung DE6225372 - Irtenberger und Guttenberger Wald - aufgenommen. Des Weiteren liegt die Teilfläche 6326-371.06 des FFH-Gebietes "Trockentalhänge im südlichen Maindreieck" gegen Ende des Planfeststellungsabschnittes im Untersuchungsgebiet. Auch dieses FFH-Gebiet wurde an die EU-Kommission gemeldet und mit Entscheidung der EU-Kommission vom 12.12.2008 in die Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach der FFH-RL unter der Bezeichnung DE6326371 - Trockentalhänge im südlichen Maindreieck - aufgenommen (vgl. ABI. EU Nr. L 43 vom 13.02.2009, S. 63).

Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung eines FFH-Gebietes in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind, die ein solches Gebiet jedoch einzeln oder in Zusammenwirkung mit anderen Plänen und Projekten erheblich beeinträchtigen könnten, erfordern eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für dieses Gebiet festgesetzten Erhaltungszielen (Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL). Das Gleiche gilt für Europäische Vogelschutzgebiete, die in der VoGEV aufgeführt sind (Art. 7 FFH-RL). Vor ihrer Zulassung sind solche Projekte auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Gebietes von gemeinschaftlicher

Bedeutung oder eines Europäischen Vogelschutzgebietes zu überprüfen (§ 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG; Art. 49 a Abs. 1 i.V.m. Art. 13 c Abs. 2 BayNatSchG). Projekte sind dabei Vorhaben und Maßnahmen innerhalb (oder außerhalb) eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung oder eines Europäischen Vogelschutzgebietes, soweit sie, einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen, geeignet sind, ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung oder ein Europäisches Vogelschutzgebiet erheblich zu beeinträchtigen (Art. 13 c Abs. 2 BayNatSchG).

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

Phase 1: FFH-Vorprüfung

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

Phase 2: FFH-Verträglichkeitsprüfung

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

Phase 3: FFH-Ausnahmeprüfung

Ergibt die FFH-Verträglichkeitsprüfung, dass das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura-2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist es grundsätzlich unzulässig (§ 34 Abs. 2 BNatSchG, Art. 13 c Abs. 2 BayNatSchG). Es kann nur dann ausnahmsweise bzw. im Wege einer Befreiung zugelassen werden, wenn das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist (§ 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG, Art. 49 a Abs. 2 Sätze 1 und 2 BayNatSchG), zumutbare Alternativen, die den mit dem Vorhaben verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreichen, nicht gegeben sind (§ 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG) und die zur Sicherung des Zusammenhangs des Europäischen ökologischen Netzes Natura 2000 notwendigen Maßnahmen durchgeführt werden (§ 34 Abs. 5 BNatSchG, Art. 49 a Abs. 4 BayNatSchG). Werden prioritäre Lebensräume und/oder Arten erheblich beein-

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

Nach Prüfung der eingereichten Vorabzüge der Planfeststellungsunterlagen kam die Regierung von Unterfranken im Rahmen der FFH-Vorprüfung (Phase 1) zu dem Ergebnis, dass vom sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im gegenständlichen Abschnitt selbst keine Beeinträchtigungen der beiden FFH-Gebiete ausgehen können. Sie können sicher ausgeschlossen werden.

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

1.6 Sonstige verfahrensrechtliche Fragen

Verschiedene Einwendungsführer brachten in gleichförmigen Einwendungen vor (vgl. C 3.8.2.3), dass die ausgelegten Planunterlagen so gestaltet seien, dass es für den Laien, der keine Erfahrungen in Planungen und Verwaltungsverfahren habe, nur erschwert möglich sei, die wesentlichen Informationen zu erfassen. Zentrales Dokument der Beschreibung des Vorhabens und der Bewertung des beantragten Vorhabens sei der Erläuterungsbericht (Unterlage 1). Er verweise aber hinsichtlich wichtiger Fragenkreise auf andere Unterlagenteile, teilweise in pauschaler Form. Dies gelte insbesondere für die Darstellung des Eingriffs in Natur und Landschaft, indem auf die Unterlage 12.1 E, die Unterlagen 11.1 und 11.2 und schließlich die Unterlage 11.3 verwiesen werde. Gleichzeitig finde sich aber in Kapitel 3.4.4 der Unterlage 1 kein Hinweis auf die Unterlage 16, obwohl diese die zentrale Darstellung der Umweltverträglichkeit enthalten solle.

Der Vorhabensträger führte mit Schreiben vom 28.11.2008 zutreffend aus, dass die Planfeststellungsunterlagen den bewährten und bayernweit üblichen Standards für straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren entsprechen. Diese wurden auch bei bisherigen Planfeststellungsverfahren für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 zugrunde gelegt.

Die ausgelegten Planunterlagen bestehen aus den Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen (§ 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 1 Satz 2 BayVwVfG). Weitere Anforderungen an die Planfeststellungsunterlagen stellen § 6 Abs. 3 und 4 UVPg und Art. 6 b Abs. 4 BayNatSchG. Außer

den Planzeichnungen für das Verfahren ist vor allem ein Erläuterungsbericht, der den Anlass des Vorhabens sowie den Ist- und den Soll-Zustand zeigt, wesentlich. Die Unterlagen müssen ihrem Informationszweck entsprechend über alle für die Beurteilung des Vorhabens im Hinblick auf die durch das Vorhaben selbst sowie die dadurch ausgelösten notwendigen Folgemaßnahmen berührten öffentlichen und privaten Belange und subjektiven öffentlichen Rechte und auf die durch die Planfeststellung nach § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG ersetzten Erlaubnisse, Verleihungen, Genehmigungen usw. wesentlichen Gesichtspunkte tatsächliche Art Aufschluss geben. Sie müssen insbesondere die betroffenen Grundstücke, d.h. diejenigen, die von dem Vorhaben ganz oder teilweise in Anspruch genommen werden müssen, und die Nachbargrundstücke, für die sich Auswirkungen des Vorhabens ergeben bzw. ergeben können, hinreichend kenntlich machen, insbesondere einen genauen Lageplan unter Angabe der Flurnummern usw. enthalten. Notwendig ist die Darlegung aller wesentlichen Aspekte des Vorhabens, insbesondere der baulichen, technischen und ökologischen, ohne deren Kenntnis ein verständiges Urteil über die zu erwartenden oder möglichen Auswirkungen, insbesondere auch über Art und Ausmaß der Betroffenheit und der zu erwartenden Nachteile, Gefahren oder Belästigungen nicht möglich ist. Bei Auslegung der Pläne muss sich jeder durch Einsichtnahme darüber unterrichten können, ob und inwieweit seine Belange durch das Vorhaben möglicherweise berührt werden (können), insbesondere mit welchen Gefährdungen und sonstigen Nachteilen er rechnen muss. Im Hinblick auf die Ausschluss- und Duldungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses muss jeder Interessierte aufgrund der Unterlagen zuverlässig beurteilen können, ob es für ihn notwendig ist, zur Wahrung seiner Rechte Einwendungen zu erheben (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 8. Auflage, Rd.Nrn. 14 f. zu § 73). Der Grad der Bestimmtheit planerischer Zeichnungen und Erläuterungen ist nach ihrer Funktion im Planfeststellungsverfahren zu bemessen. Danach müssen sich aus ihm die abwägungserheblichen Belange mit der Deutlichkeit ergeben, die es erlaubt, ihre Bedeutung für die Planung und Betroffenheit Dritter angemessen zu erkennen (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.03.1988, Az. 4 C 1/85, NVwZ 1989, 252).

Die gegenständlichen Unterlagen werden diesen Anforderungen in jeder Hinsicht gerecht. Insoweit ist es unschädlich, dass der Erläuterungsbericht Bezug auf andere Unterlagen nimmt, die in der sachlich gebotenen Ausführlichkeit und Differenziertheit zur landschaftspflegerischen Begleitplanung und zur Immissionsbelastung Ausführungen machen. Im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) auf umfangreiche textliche Darstellungen zur landschaftspflegerischen Begleitplanung (vgl. Unterlage 12.1 E) oder zur Immissionsbelastung (vgl. Unterlagen 11.1 und 11.3) zu verweisen, trägt wesentlich zur Übersichtlichkeit und Verständlichkeit der Unterlagen bei. Ausführliche Erläuterungen zu den umfangreichen und komplexen Fragen des Natur- und Landschaftsschutzes und zur Lärm- und Schadstoffbelastung im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) könnten im Ergebnis nur Wiederholungen dessen sein, was in entsprechenden speziellen Unterlagen dargestellt ist. Insoweit trägt die Vermeidung von Redundanzen zur Übersichtlichkeit und Verständlichkeit der Unterlagen bei. Im Übrigen liegt eine entsprechende Zusammenfassung der Umweltauswirkungen des Vorhabens in der Unterlage 16 den Planfeststellungsunterlagen bei. Nach alledem kann davon ausgegangen werden, dass die notwendige Anstoßfunktion erfüllt ist, weil aus den Planfeststel-

lungsunterlagen, die ausgelegt wurden, für jedermann ersichtlich war, ob und wie er eventuell durch das Vorhaben beeinträchtigt wird. Die Unterlagen entsprechen auch den einschlägigen Richtlinien (vgl. z.B. Nr. 16 PlafeR 2007).

Beim Erörterungstermin am 04.02.2009 stellte ein Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.37) den Antrag, das Planfeststellungsverfahren einzustellen. Zur Begründung wurde auf die Luftschadstoffbelastung, insbesondere die Feinstaubbelastung in Würzburg und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Gesundheit verwiesen. Auf die Ausführungen unter C 3.7.4.3.1 wird Bezug genommen.

Auch dieser Antrag konnte vonseiten der Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen werden. Zum einen ist der Einwendungsführer nicht Antragsteller, insofern fehlt ihm die Befugnis, den Antrag des Vorhabensträgers zurückzunehmen, was zur Einstellung des Verfahrens führen würde. Zum anderen ist nicht erkennbar, inwiefern sich der gegenständliche Antrag auf andere Art und Weise erledigt hätte, sodass das Planfeststellungsverfahren aus diesem Grund einzustellen gewesen wäre. Die wohl vom Antragsteller gemeinte Ablehnung des Antrags auf Planfeststellung konnte nicht erfolgen, da das gegenständliche Vorhaben rechtmäßig ist. Dies ergibt sich aus der weiteren Begründung des Planfeststellungsbeschlusses, im Hinblick auf die Luftschadstoffproblematik insbesondere aus dem Kapitel C 3.7.4.3.1.

Die Kenntlichmachung von Änderungen der erstmals ausgelegten Planunterlagen durch Roteintragungen (im Rahmen der wiederum förmlich ausgelegten Planänderung vom 22.06.2009) bzw. Grüneintragungen der Planfeststellungsbehörde entsprechen der üblichen Praxis und sind nicht zu beanstanden bzw. von der Planfeststellungsbehörde veranlasst (vgl. schon B 4.4).

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

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Grundsätzliche Vorgaben

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld - westlich Mainbrücke Randersacker ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens als unselbständiger Teil des Verfahrens (§ 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG) einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen (§ 3 e Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. § 3 c Sätze 1 und 2 und § 3 b Abs. 1 Satz 1 UVPG sowie Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG; vgl. oben C 1.3 dieses Beschlusses).

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

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

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

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

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

2.2

Untersuchungsraum

Das Untersuchungsgebiet liegt im Bereich der kreisfreien Stadt Würzburg und umfasst das Umfeld des planfestzustellenden Trassenabschnitts der BAB A 3 von ca. 550 m westlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld bis ca. 250 m westlich der Mainbrücke Randersacker. Es ist etwa 5,6 km lang und ca. 800 m breit, wobei die Grenzen je mindestens 300 m bis maximal 500 m beidseitig der Autobahn liegen. Es liegt vollständig innerhalb der Planungsregion Würzburg.

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

ge Abschnittsbildung noch eine unzulässige Einschränkung der zu untersuchenden Varianten dar.

2.2.1 Abschnittsbildung

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

Die Weiterführung des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 über den gegenständlichen Abschnitt in westlicher und östlicher Richtung hinaus wurden bei der Entscheidung berücksichtigt. Sowohl für den westlich als auch für den östlich angrenzenden Abschnitt des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 liegen unanfechtbare Planfeststellungsbeschlüsse vor (Planfeststellungsbeschluss vom 30.12.2005, Nr. 32.4354.1-1/05, für den Abschnitt zwischen dem Autobahndreieck Würzburg-West und der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld und vom 30.06.2006, Nr. 32-4354.1-4/05, für den Abschnitt Mainbrücke Randersacker - östlich Anschlussstelle Würzburg/Randersacker). Das plangegegenständliche Vorhaben orientiert sich an den benachbarten Planungen und berücksichtigt insoweit deren Vorgaben. Daher wurde das Vorhaben auch hinsichtlich des Gesamtkonzepts des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 in seiner Vertretbarkeit untersucht.

Im Übrigen handelt es sich bei dem gegenständlichen Abschnitt um einen für sich verkehrswirksamen Teilabschnitt, der sich mit den neuen Fahrstreifen an die bereits bestehende BAB A 3 anschließt. Ein unzulässiges Präjudiz für die benachbarten Abschnitte würde insoweit auch nicht geschaffen.

2.2.2 Varianten

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

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

ken, 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).

In Unterlage 1, Kapitel 3.1, und Kapitel C 3.7.2.1 dieses Beschlusses haben der Vorhabensträger und die Planfeststellungsbehörde die Möglichkeit von Varianten, insbesondere unter dem Aspekt der Umweltverträglichkeit untersucht. Mit Bezug auf die dortigen Ausführungen lässt sich an dieser Stelle festhalten, dass die Auswahl zugunsten der dieser Entscheidung zugrunde liegenden Trassenführung nicht zu beanstanden ist. Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 UVPG ist damit Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine "Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Verfahrens geprüften Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens" (BVerwG, Beschluss vom 16.08.1995, Az. 4 B 92.95, UPR 1995, 445). Auch § 17 Satz 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG, Urteil vom 25.01.1996, Az. 4 C 5.95, DVBl. 1996, 667).

Im Jahr 2005 wurde vom Vorhabensträger bei der Planfeststellungsbehörde ein Planfeststellungsverfahren zum sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im gegenständlichen Abschnitt beantragt. Die Planfeststellungslösung sah damals einen weitgehend bestandsorientierten Ausbau der BAB A 3 vor. Aufgrund einer Vielzahl von Einwendungen, die allesamt eine Tunnelvariante anstelle der Ausbaulösung zum Inhalt hatten, hat der Vorhabensträger schließlich mit Schreiben vom 31.03.2008 den Antrag aus dem Jahr 2005 zurückgenommen. Im Rahmen eines Lenkungsverfahrens wurden inzwischen in einem umfangreichen Planungsprozess eine Vielzahl von Trassen-Korridoren und -Varianten geprüft. Auf die Ausführungen unter C 3.7.2 und auf Unterlage 1, Kapitel 3.1, wird Bezug genommen. Dabei lässt sich an dieser Stelle festhalten, dass sich auch im Hinblick auf Vermeidung bzw. Minimierung von Umweltauswirkungen Vorhabensalternativen hinsichtlich der Trassenführung nicht eindeutig aufgedrängt haben.

2.2.3

Beschreibung des Untersuchungsraums

Bei der Darstellung des Ergebnisses dieser Umweltverträglichkeitsprüfung und dessen Einbeziehung in die Entscheidungsfindung für das verfahrensgegenständliche Vorhaben konnte sich die Planfeststellungsbehörde im Wesentlichen auf die Auswirkungen, die diesen räumlich begrenzten Bereich betreffen, beschränken. Das Untersuchungsgebiet ist von seinem räumlichen Umfang her so gewählt, dass die Auswirkungen auf die Umwelt hinreichend erfasst werden. Dies gilt insbesondere für die gewählte Breite des Untersuchungsgebietes, das in die Umweltverträglichkeitsprüfung eingestellt wurde. Das Untersuchungsgebiet umfasst einen ca. 5,6 km und ca. 800 m breiten (zwischen 300 m und 500 m beidseitig der Autobahn) breiten Korridor. Die genaue Abgrenzung des Untersuchungsgebietes orientiert sich an den Nutzungsgrenzen in der Landschaft, an den Lebensräumen von Tieren und Pflanzen und an den geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

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

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

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

2.3.1 Beschreibung der Umwelt im Untersuchungsgebiet

2.3.1.1 Lage und landschaftliche Gliederung

Das Untersuchungsgebiet beginnt ca. 550 m westlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld. Das Vorhaben schließt aber unmittelbar an den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt Autobahndreieck Würzburg-West - Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld, festgestellt durch Beschluss der Regierung von Unterfranken vom 30.12.2005, Nr. 32-4354.1-1/05, an. Das Untersuchungsgebiet folgt dort auch südlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld dem Verlauf der B 19 bis zum dortigen Bauende. Nach der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld verlaufen die Autobahn und damit auch das Untersuchungsgebiet über den Reichenberger Grund (Talbrücke Heidingsfeld) und anschließend zwischen den Würzburger Stadtteilen Heidingsfeld und Heuchelhof. Von dort führt das Untersuchungsgebiet dann weiter Richtung Maintal, wo es ca. 250 m vor der Mainbrücke Randersacker endet. Dort schließt der plangegenständige Abschnitt an den östlich anschließenden Ausbauabschnitt der BAB A 3 im Bereich Mainbrücke Randersacker - östlich Anschlussstelle Würzburg/Randersacker, festgestellt durch Beschluss der Regierung von Unterfranken vom 30.06.2006, Nr. 32-4354.1-4/05, an.

Dieses Gebiet liegt innerhalb der naturräumlichen Haupteinheit der "Mainfränkischen Platten" (13). Die Mainfränkischen Platten sind geprägt durch das Relief, die Gunst des Klimas (heiß im Sommer, mild im Winter, mit geringem Jahresniederschlag von ca. 550 mm) und vom geologischen Aufbau. In diesem Bereich der fränkischen Schichtstufenlandschaft liegen rund 200 m mächtige Muschelkalkvorkommen, die teilweise von Lettenkeuper und einer Lößdecke überlagert sind. Der Main ist in die Plattenlandschaft rund 100 m tief eingeschnitten und teilt diese in mehrere naturräumliche Untereinheiten. Das Untersuchungsgebiet zählt im Wesentlichen zur Untereinheit "Mittleres Maintal" (133), im Westen zur "Marktheidenfelder Platte" (132) und südlich der BAB A 3 zum "Ochsenfurter und Gollach-Gau" (130). Zwischen der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld und dem Ende des Planfeststellungsabschnittes durchquert die BAB A 3 den südwestli-

chen Talhang des Mains. Das Relief fällt von der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld (270 m ü.NN) um rund 100 m zum Main hin ab (175 m ü.NN). Die nord- und ostexponierten Hänge, bestehend aus Oberem und Mittlerem Muschelkalk, bilden aufgrund ihres günstigen Klimas für den Weinbau geeignete Standorte. Das Relief ist im Bereich des höher liegenden Oberen Muschelkalks überwiegend steil, im Bereich des tiefer liegenden Mittleren Muschelkalks deutlich flacher.

Die Vegetation im Untersuchungsgebiet wird hauptsächlich bestimmt durch den kleinteiligen Wechsel der Nutzungen. Siedlungsbereiche, landwirtschaftliche Nutzung, Weinbau, Obstanbau, Kleingärten im Außenbereich und naturnahe Magerasen- bzw. Gebüschvegetationen wechseln sich vielfältig ab. Der Gehölzanteil der Landschaft ist hoch, während Waldflächen im Untersuchungsgebiet nur am Rand vorhanden sind.

2.3.1.2 Schutzgut Mensch

2.3.1.2.1 Siedlungsstruktur

Im Planfeststellungsabschnitt verläuft die Autobahn im Würzburger Stadtgebiet. Die Siedlungsbereiche der Stadtteile Heidingsfeld und Heuchelhof reichen bis auf etwa 150 m bis 200 m an die Autobahn heran. Südlich und nördlich der Talbrücke Heidingsfeld sind Wohngebäude fast unmittelbar neben der BAB A 3 vorhanden. Bei den Siedlungsbereichen in den Stadtteilen Heidingsfeld und Heuchelhof handelt es sich überwiegend um Wohngebiete. Einzelne Misch-, Sonder- und Gewerbegebiete liegen im Umfeld der Autobahn.

2.3.1.2.2 Land- und Forstwirtschaft

Der Ackerbau beschränkt sich auf die ebenen bis flach geneigten Bereiche im Untersuchungsgebiet. Diese liegen beiderseits der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld und an den flach geneigten Unterhängen des Maintals. Das Maintal selbst ist dagegen ein klassisches Weinbaugebiet. Auf den steileren oberen Hanglagen des Maintals wird Wein angebaut. Im Untersuchungsgebiet befinden sich Weinberge nördlich der Autobahn entlang im Heidingsfelder Bereich zwischen der Talbrücke Heidingsfeld und dem Ende des Planfeststellungsabschnittes.

Südwestlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld liegt des Weiteren eine Teilfläche des Guttenberger Waldes. Soweit die Waldflächen auf Würzburger Stadtgebiet liegen, werden sie auch als Würzburger Stadtwald bezeichnet. Weitere Waldflächen befinden sich im Untersuchungsgebiet nicht.

Der Großteil der im Untersuchungsgebiet liegenden Waldflächen gehört auch zum FFH-Gebiet Irtenberger und Guttenberger Wald (vgl. C 3.7.5.3).

2.3.1.2.3 Freizeit- und Erholungsbereiche

Auch von den landschaftlichen Gegebenheiten her herrschen Erholungsaktivitäten wie Spaziergehen, Radfahren und - im weiteren Umfeld des Gebietes - Reiten vor. Diese ruhigen und extensiven Erholungsformen bedingen eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Lärmbelastung und Zerschneidung. Im Irtenberger und Guttenberger Wald sind Wanderwege ausgewiesen, die im Zusammenhang mit Feldwegen der Umgebung der Naherholung dienen. Die Wegeführungen nahe der Autobahn sind aufgrund der Verlärmung in ihrem Erholungswert jedoch stark eingeschränkt.

Zwischen den Stadtteilen Heidingsfeld und Heuchelhof bildet das Umfeld der BAB A 3 einen landschaftlich geprägten Freiraum im Würzburger Stadtgefüge, der durch die Autobahn allerdings stark belastet ist. Die vorhandenen Freiflächen am Rand des Stadtteils Heuchelhof werden trotz der Vorbelastung durch die Autobahn für die Naherholung genutzt. Im Bereich Katzenberg bestehen durchaus Konflikte zwischen den dortigen ökologischen Lebensräumen und der Nutzung für Naherholung. Ferner sind in allen Hangbereichen des Gebietes zahl- und umfangreiche Kleingärten vorhanden. Infolge der hohen Siedlungsdichte im Stadtbereich Würzburg haben diese Gärten eine sehr hohe Bedeutung für die Naherholung. Auch entlang der BAB A 3 sind viele Kleingärten vorhanden. Der Naherholung dient schließlich auch ein sog. Weinlehrpfad durch die Weinberge nördlich des Rasthofs Würzburg-Nord.

2.3.1.3 Schutzgut Tiere und Pflanzen

2.3.1.3.1 Lebensräume

Die Tier- und Pflanzenwelt des Untersuchungsgebietes wird tatsächlich durch das kleinräumige Mosaik aus landwirtschaftlichen Nutzungen und naturnahen Biotopflächen bestimmt.

Am Baubeginn reichen Teilflächen des Guttenberger Waldes in das Untersuchungsgebiet. Es handelt sich um nahe der Autobahn gelegene und stark kulturbetonte Laubflächen mit Bergahorn, Winterlinde, Vogelkirsche und Birke sowie stellenweise Kiefer. Südlich anschließend sind die Laubwaldflächen weniger kulturbetont, weisen jedoch außer der hinzukommenden Buche eine ähnliche Baumzusammensetzung auf. Am Südrand des Untersuchungsgebietes ändert sich die Waldzusammensetzung wiederum, dort dominiert die Buche, begleitet von Eiche, Kiefer, Vogelkirsche und Feldahorn.

Im Untersuchungsgebiet sind die großflächigen Vorkommen von Vegetation der trocken-nährstoffarmen Standorte auf den Muschelkalkrendzinen der Maintalhänge sicherlich die charakteristischen und wertvollen Strukturen. Entlang der Hänge des Maintals und der BAB A 3 verläuft zwischen dem Katzenberg (nordwestlich des Stadtteils Heuchelhof) und dem Rosengarten (Maintalrand) ein zusammenhängendes Band von Kalkmagerrasen mit unterschiedlichem Gehölzaufwuchs. Da die Halbtrockenrasen bei geringer Nutzungsintensität bzw. fehlender Pflege mit Gehölzen bewachsen, kommen sie in Verbindung mit den Biotop-

typen Gebüsch, Hecke, Feldgehölze sowie wärmeliebenden Säumen vor. Am Oberhang beim Stadtteil Heuchelhof gehen die Magerrasen in flacheren Bereichen in artenreiches Extensivgrünland über. Durch die kleinteilige Strukturvielfalt steigt die floristische und faunistische Artenvielfalt. Die zunehmende Verbuschung der Magerrasen stellt aus naturschutzfachlicher Sicht eine Bedrohung dar. In Teilen ist die Verbuschung so weit fortgeschritten, dass eine Beweidung durch Schafe nicht mehr möglich ist.

Des Weiteren liegen entlang der BAB A 3 auf der talwärts geneigten Seite relativ kleinteilige Weinberge, die stark von Obstwiesen, Gärten und Brachen durchsetzt sind. Die Dichte an amtlich kartierten und eigenkartierten Biotopen ist dort ungewöhnlich hoch. Die vorkommenden Biotoptypen sind aufgelassene Kulturbestände, d.h. Weinbergsbrachen, Streuobstbestände, Hecken, Gebüsche und Feldgehölze. Außerdem ist im Untersuchungsgebiet eine Vielzahl von Streuobstbeständen am unteren Teil des westlichen Maintalhangs, also nördlich und östlich des Katzenbergs, vorhanden.

Eine weitere Besonderheit an den Hängen im Untersuchungsgebiet ist die Vielzahl von Kleingärten. Dabei handelt es sich um Grundstücke außerhalb des Siedlungsbereiches, die in der Regel früher Weinberge oder Obstwiesen waren und von ihren Eigentümern nun als stadtnahe Gärten genutzt werden. Die Vegetation dort ist in unterschiedlichem Maße von naturnahen Obstbeständen und Gehölzen bis teilweise zu Zierpflanzungen geprägt.

Unterhalb der Talbrücke Heidingsfeld haben sich Vegetationsbestände entwickelt, die eine besondere ökologische Bedeutung aufweisen (wie z.B. magere, trockenheitsbeständige Kraut- und Grasfluren sowie Gehölzbestände).

Mit Ausnahme des Mains, der außerhalb des Untersuchungsgebietes liegt, sind dort nur kleine und zumeist zeitweise trockenfallende Fließgewässer vorhanden. Die kleinen Bäche des Gebietes, nämlich der Zwischengemäuerbach (unter der Talbrücke Heidingsfeld), der aus dem Zusammenfluss von Reichenberger Bach und Fuchsstädter Bach entsteht, sowie der Langenbach im Bereich Herieden (nördlich der BAB A 3), sind in ihrem Verlauf stark kulturbetont, d.h. sie weisen befestigte bzw. begradigte Wasserläufe auf.

Der Grünlandanteil im Untersuchungsgebiet ist insgesamt relativ gering. Wiesenflächen bestehen an den unteren Hängen der Maintalhänge, in den Seitentälern des Heuchelbachs und südlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld.

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

2.3.1.3.2 Lebensraumtypische Tierarten und Tierartengruppen

Für die Vogelwelt im Untersuchungsgebiet ist im Wesentlichen der ökologische Standortkomplex der vielfältigen und kleinteiligen Kulturlandschaft des Maintalhanges von Bedeutung. Dort kommen u.a. Dorngrasmücke, Feldlerche, Feldsperling, Goldammer, Grünspecht, Kuckuck, Nachtigall, Neuntöter und Rebhuhn vor. Diese Arten als Vertreter der kleinteiligen Kulturlandschaften finden in den

überwiegend offenen, aber von einer Vielzahl von Gebüsch, Obstwiesen und Gärten durchsetzten Landschaftsstrukturen ihren Lebensraum. Der Irtenberger und Guttenberger Wald bietet Lebensraum für den Schwarz-, Grau- und Mittelspecht sowie den Halsbandschnäpper, Arten, die im Anhang I der Vogelschutz-Richtlinie aufgeführt sind. Nachweise für diese Arten liegen jedoch für das Untersuchungsgebiet nicht vor.

Dass das Würzburger Stadtgebiet zu den niederschlagsärmsten Gebieten Bayerns gehört und zudem auf wasserdurchlässigem Muschelkalk liegt, führt zu ungünstigen Voraussetzungen für Amphibienlebensräume. Innerhalb des Stadtgebiets hat aber vor allem der Irtenberger Wald eine große Bedeutung als Amphibienlebensraum. Lediglich an zwei Fundorten sind Amphibien in den einschlägigen Unterlagen der Naturschutzbehörden verzeichnet, nämlich westlich und östlich des Heuchelhofs (Teichmolch, Bergmolch, Gelbbauchunke), wobei diese Angaben aus den 80-er Jahren stammen.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes sind im Bereich des Katzenbergs (Naturschutzgebiet "Bromberg-Rosengarten") die Zauneidechse und die Blindschleiche als einzige Reptilien nachgewiesen. Eine Vielzahl von naturschutzfachlich relevanten Insektenvorkommen wurde im funktional zusammenhängenden Lebensraumkomplex Katzenberg/Naturschutzgebiet "Bromberg-Rosengarten" dokumentiert.

Insgesamt stellt das betrachtete Gebiet einen Landschaftsausschnitt mit überwiegend hoher und teilweiser sehr hoher Bedeutung für Pflanzen und Tiere dar. Dabei sind besonders die Maintalhänge hervorzuheben. Die Ausweisung des Rosengartens als Naturschutzgebiet und FFH-Gebiet unterstreicht dessen Bedeutung. Über das Naturschutzgebiet hinaus ist ein zusammenhängendes, funktional verknüpftes Band gleichartiger Flächen vorhanden, die ähnliche Wertigkeit besitzen und für die Vorschläge zur Ausweisung als Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebiet bestehen.

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

2.3.1.3.3

Austausch- und Wechselbeziehungen zwischen Teil- und Gesamtlebensräumen

Entlang der Hänge des Maintals zwischen Katzenberg und Rosengarten besteht ein zusammenhängendes funktional verknüpftes Band naturnaher Biotope auf trocken-warmen Standorten. Dieses Band wird von der bestehenden Autobahn randlich berührt (Immissionen), aber nicht zerschnitten. Dagegen schneidet die vorhandene BAB A 3 die Magerstandorte des Oberhangs von der nördlich der Autobahn gelegenen naturnahen Flächen am Unterhang ab. Die hier bestehenden Weinberge, Streuobstwiesen und Gärten sind den Magerrasen und Gebüsch ökologisch verwandt. Eine Verbindung besteht lediglich im Bereich der Talbrücke Heidingsfeld.

2.3.1.3.4 Schutzgebiete und Schutzobjekte sowie weitere Gebiete mit naturschutzfachlichen Festsetzungen

Am westlichen Hang des Maintals liegt das Naturschutzgebiet "Bromberg-Rosengarten". Es handelt sich um einen Trockenstandort auf Muschelkalk mit wertvollem Kalkmagerrasen und thermophilen Gebüsch. Die Grenze des Naturschutzgebietes ist mindestens 50 m von der BAB A 3 entfernt. Des Weiteren sind Flächen westlich der Tank- und Rastanlage Würzburg-Süd zwischen der BAB A 3 und dem Stadtteil Heuchelhof sowie im Anschluss an das ausgewiesene Naturschutzgebiet "Bromberg-Rosengarten", ebenfalls zwischen der Autobahn und dem Stadtteil Heuchelhof, für die Ausweisung von Naturschutzgebieten vorgeschlagen.

Weiter befinden sich im Untersuchungsgebiet nordwestlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld das Naturdenkmal "Sieben Eichen" und südlich der Tank- und Rastanlage Würzburg-Süd, am Hang östlich des Stadtteils Heuchelhof, das Naturdenkmal "Schafbrunnen".

Festgesetzte Landschaftsschutzgebiete bestehen im Untersuchungsgebiet nicht, aus der aktuellen Stadtbiotopkartierung heraus wurden jedoch Vorschläge für die Ausweisung von neuen Flächen für Landschaftsschutzgebiete erstellt. Dabei wurde südlich der Heidingsfelder Brücke ein Landschaftsschutzgebiet "Rottenbauer Grund" und zwischen der Tank- und Rastanlage Würzburg-Süd und dem Heuchelhof ein Landschaftsschutzgebiet "Heuchelhof-Katzenberg" ins Auge gefasst.

Naturparkflächen sind im Untersuchungsgebiet weder ausgewiesen noch geplant. Der "Magerrasenkomplex am Blosenberg" ist ca. 500 m bis 800 m nordwestlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld als geschützter Landschaftsbestandteil ausgewiesen.

Schließlich fallen eine Vielzahl von Biotopstrukturen im Untersuchungsgebiet unter den Schutz des Art. 13 d BayNatSchG. Dabei handelt es sich um wärmeliebende Säume, wärmeliebende Gebüsch und Magerrasen (basenreich). Diese Flächen sind im Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 12.2) verzeichnet, worauf Bezug genommen wird.

Europäische Vogelschutzgebiete befinden sich im Untersuchungsgebiet nicht. Am westlichen Rand befindet sich aber die Teilfläche 03 des FFH-Gebietes Irtenberger und Guttenberger Wald (Nr. 6225-372). Davon liegt nur eine vergleichsweise geringe Fläche innerhalb des Untersuchungsgebietes. Des Weiteren befindet sich die Teilfläche 06 des FFH-Gebietes "Trockentalhänge im südlichen Mairdreieck" zu großen Teilen innerhalb des Untersuchungsgebietes (Nr. 6326-371). Sie ist mit den Abgrenzungen des Naturschutzgebietes "Bromberg-Rosengarten" identisch und liegt südlich der bestehenden Autobahn. Die übrigen Teilflächen dieses FFH-Gebietes liegen weit von der BAB A 3 entfernt.

Der Bund Naturschutz führte mit Schreiben vom 30.06.2008 dazu aus, dass das Plangebiet sich durch eine sehr hohe naturschutzfachliche Wertigkeit auszeich-

ne. Rund 40 % des Untersuchungsgebietes seien als Biotop kartiert. Betroffen durch den vorgesehenen Ausbau seien u.a. das Naturschutzgebiet "Bromberg-Rosengarten" (Erweiterungsvorschlag), FFH-Flächen mit landesweiter und naturraumübergreifender Bedeutung, Maintalhänge mit hoher Bedeutung für Stadt und Landkreis Würzburg (vorwiegend Flächen, die nach Art. 13 d BayNatSchG geschützt seien, sowie der ökologisch hochwertige "Katzenberg", der als Landschaftsschutz- oder als Naturschutzgebiet vorgeschlagen sei). Die gesamte Landschaft sei reich strukturiert mit Obstwiesen, Magerrasen, Hecken und Kleingärten. Im Gebiet seien Dorngrasmücke, Nachtigall und Neuntöter nachgewiesen. Weite Teile der Autobahn seien durch hoch aufgewachsene Hecken aus dem Maintal kaum einsehbar.

Der Vorhabensträger wies dagegen mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht darauf hin, dass die Wertigkeit des Untersuchungsgebietes in der Unterlage 12 ausführlich dargestellt und gewürdigt wurde. Auf die konkrete Kritik des Bund Naturschutz wird im jeweiligen sachlichen Zusammenhang unter C 3.7.5 eingegangen.

2.3.1.4

Schutzgut Boden

Der Verlauf der BAB A 3 quer zum tief eingeschnittenen mittleren Maintal stellt sozusagen einen Transekt durch die Schichtenfolgen der Mainfränkischen Platten dar. Die hoch liegenden Bereiche zeigen die oft inselartigen Vorkommen von Unterem Keuper und Lößabdeckungen über Muschelkalkplatten. Der Obere Muschelkalk (Wechselfolge aus blau-grauen Kalksteinen und grauem Tonstein) bildet im Untersuchungsgebiet den überwiegenden Anteil der anstehenden Gesteine. Er bildet die Oberhänge des Maintals. Darunter liegen an den Mainhängen die weicheren, gelblich-grauen Gesteine des Mittleren Muschelkalks frei, die aus gipshaltigen Mergelsteinen und Kalksteinen bestehen. Bereichsweise sind die Unterhänge wiederum mit Lößaufwehungen überdeckt. Über Löß entstehen tiefgründige Parabraunerden, also sehr fruchtbare Böden. Auf Oberem Muschelkalk herrschen carbonatreiche Pararendzinen und Rendzinen vor (zum Teil steinig, Abtrag von Löß durch Erosion). Charakteristisch ist, vor allem an Hanglagen, die geringe Mächtigkeit dieser Böden. Die geringmächtigen Rendzinen der Hänge stellen trockene, nährstoffarme und carbonatreiche Böden dar, auf denen landwirtschaftliche Nutzung zurücktritt und Kalkmagerrasen und mit ihnen verwandte Biotopstrukturen vorherrschen. In den landwirtschaftlich genutzten Offenlandbereichen sind auf Oberem Muschelkalk Rendzinen mit höherem Kalk- und geringem Tongehalt zu finden, die aus landwirtschaftlicher Sicht weniger ertragbringend sind als die im Landkreis Würzburg vorkommenden Parabraunerden über Lößabdeckungen. Die Verwitterungsböden des Muschelkalks besitzen eine mittlere Fruchtbarkeit. An den steileren Hängen ist die Ertragsfunktion gering.

Die geringmächtigen Rendzinen der Hanglagen weisen eine geringe Filter- und Speicherwirkung auf und lassen Schadstoffe schnell in den Untergrund gelangen. Für Böden der Gesteine mit höherem Tongehalt (Unterer Keuper, Lößabdeckungen) gilt, dass der höhere Tongehalt und die hohe Basensättigung ein gutes Filtervermögen und damit eine erhöhte Schadstoffakkumulationsfähigkeit des Bodens bewirken.

Die Böden unterliegen einerseits Belastungen durch die Land- und Forstwirtschaft durch den Eintrag von Pestiziden und Düngemitteln, andererseits durch Siedlungsbereiche, Gewerbeflächen und Verkehrswege, indem die Bodenfunktion durch Oberflächenversiegelung und Verdichtung zerstört wird und im Umfeld bestehender Verkehrswege (BAB A 3, B 19) ein vermehrter Schadstoffeintrag stattfindet.

2.3.1.5 Schutzgut Wasser

2.3.1.5.1 Oberflächengewässer

An Oberflächengewässern sind im Untersuchungsgebiet nur kleine Bäche vorhanden, nämlich der Zwischengemäuerbach unter der Talbrücke Heidingsfeld, der aus dem Zusammenfluss von Reichenberger Bach und Fuchsstädter Bach entsteht, sowie der Langenbach im Bereich Herieden, nördlich der BAB A 3. Beide Bäche sind in ihrem Verlauf stark kulturbetont, d.h. sie weisen befestigte bzw. begradigte Wasserläufe auf. Kennzeichnend für das Gebiet sind infolge der überwiegend starken Wasserdurchlässigkeit des Muschelkalks trockene Wasserläufe, die nur bei Regenfällen Wasser führen. Dies trifft insbesondere auf den Langenbach zu, der parallel zur Autobahn vom Naturdenkmal "Sieben Eichen" zum Zwischengemäuerbach verläuft. Der Main liegt außerhalb des Untersuchungsgebietes.

2.3.1.5.2 Grundwasser

Im Bereich des Muschelkalks versickern Niederschläge schnell über Klüfte und Karstbildungen. Die Mainfränkischen Muschelkalkplatten zählen daher zu den Karstgrundwasserleitern. Innerhalb des Festgesteins bewegt sich der Grundwasserstrom in Klüften, Rissen und Spalten. Für den Oberen und Mittleren Muschelkalk bildet der Untere Muschelkalk mit seinen mergeligen Deckschichten den Stauhorizont. Infolge der schnellen Versickerung können Schadstoffe leicht ins Grundwasser gelangen. Für die Trinkwasserversorgung bedeutsam sind die grundwassergefüllten Sand- und Kiesschichten des Maintals. In Mainnähe werden die Talsande und -kiese meist von Auelehm überdeckt. Das Grundwasser stammt aus unterschiedlichen Quellen. So infiltriert Flusswasser des Mains, bevorzugt im Oberstrom von Staustufen, die Quartärsedimente. Das Maintalquartär ist vom unterlagernden Festgestein hydraulisch weitgehend getrennt. Im Zuge der landwirtschaftlichen Nutzung und des Flussausbaus wurde der Grundwasserspiegel der Aue vielerorts abgesenkt. Im Untersuchungsgebiet steht oberflächennah kein Grundwasser an. Die trockenen Standortbedingungen sind prägend für den Naturhaushalt.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes bestand zum Zeitpunkt der Verfahrenseinleitung ein Vorschlag für die Ausweisung des Wasserschutzgebietes "Winterhäuser Quelle". Auf die Darstellung in Unterlage 12.2 wird Bezug genommen. Das Wasserschutzgebiet wurde inzwischen mit Verordnung der Stadt Würzburg vom 20.03.2009 (bekannt gemacht 03.04.2009) festgesetzt.

2.3.1.5.3 Vorbelastungen des Schutzgutes Wasser

Vorbelastungen des Schutzgutes Wassers bestehen durch die land- und forstwirtschaftliche Nutzung, insbesondere durch den Eintrag von Pestiziden und Düngemitteln. Die Oberflächenversiegelung und -verdichtung durch die Siedlungsbereiche, Gewerbeflächen und Verkehrswege führt zu einer Verminderung der Grundwasserneubildung. Des Weiteren ist im Umfeld bestehender Verkehrswege mit einem vermehrten Schadstoffeintrag zu rechnen.

2.3.1.6 Schutzgut Luft

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

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

Die lufthygienischen Verhältnisse im Untersuchungsgebiet sind durch Emissionen im Stadtgebiet Würzburg sowie durch das hohe Straßenverkehrsaufkommen belastet. Der Verkehr auf der BAB A 3 stellt dabei eine wesentliche Belastungsschwelle dar. Betroffen ist vor allem das Umfeld der BAB A 3 und der B 19.

2.3.1.7 Schutzgut Klima

Das Untersuchungsgebiet liegt im Übergangsbereich zwischen ozeanisch beeinflusstem und kontinentalem Klima. Bei relativ trockenem Klima liegt die Jahresdurchschnittstemperatur bei 9 °C. Dies bedeutet heiße Sommer und milde Winter, was einem typischen Weinbauklima entspricht. Im Maintal treten Nebel häufiger als anderswo auf. Mit einer durchschnittlichen Jahressumme der Niederschläge von ca. 550 mm zählt das Gebiet im Vergleich zum mittleren Jahreswert für Bayern von ca. 920 mm zu den trockensten Landesteilen.

Die vorherrschenden Offenlandbereiche besitzen eine klimatische Ausgleichsfunktion in Form von nächtlicher Kaltluftentstehung. Aufgrund des starken Gefälles zum Main hin gerät nächtlich entstehende Kaltluft von den Hochlagen in Bewegung und strömt dem Main bzw. den Ortslagen von Heidingsfeld zu. Darüber hinaus weisen die Wälder in den Randbereichen des Untersuchungsgebietes lufthygienisch positiv wirksame Funktionen auf.

2.3.1.8 Schutzgut Landschaft

Die Landschaft ist durch das bewegte Relief der Maintalhänge, die Weinbaulagen, die kleinteiligen Vegetationsstrukturen und durch die baulichen Anlagen der Würzburger Stadtteile geprägt. Die Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld liegt noch auf einer ebenen Plattenlage, kurz danach quert die Autobahn aber mit der Talbrücke Heidingsfeld in rund 60 m Höhe das Mainseitental der Rottenbaurer Grunds. Von der Brücke aus bietet sich ein Blick auf die Würzburger Innenstadt. Umgekehrt ist aus der Stadt heraus, vornehmlich von der Festung, die Heidingsfelder Talbrücke stark einsehbar. Zwischen der Talbrücke Heidingsfeld und dem Ende des Planfeststellungsabschnittes verläuft die BAB A 3 entlang der Steilhänge des Katzenberges unterhalb des Stadtteiles Heuchelhof. Das Landschaftsbild ist hier geprägt vom stark erlebbaren Relief und vom Strukturreichtum der Nutzungen. Gleichzeitig prägt der Stadtteil Heuchelhof mit seiner markanten Bebauungsstruktur, insbesondere durch die Hochhäuser, und der thronenden Lage auf dem Berg das Landschaftsbild.

Insgesamt gesehen kommt dem Landschaftsbild im betrachteten Abschnitt der BAB A 3 eine hohe bis sehr hohe Bedeutung zu. Durch die tiefen Einschnitte des Mains und seiner Nebentäler liegt ein bewegtes Relief vor, in dem die ganze Vielfalt des Naturraums zutage tritt. Die enge räumliche Abfolge von Hochlage, Steilhang und Tal mit ihren zugeordneten Landschaftsbildern erzeugt eine hohe Eigenart der Vielfalt. Sowohl die natürlichen Landschaftselemente (Main, Weinberge, Trockenhänge) als auch die benachbarten und gut einsehbaren Kulturgüter der Stadt Würzburg zeugen von großer Schönheit.

Durch die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere die BAB A 3, die B 19 und die Bahnlinie Neckarelz - Würzburg, durch die visuelle Zerschneidung des Talraums des Rottenbaurer Grundes durch die Talbrücke Heidingsfeld und durch die dominierende Lage des Stadtteils Heuchelhof auf der Kuppe mit der dort vorhandenen Hochhausbebauung treten Vorbelastungen des Landschaftsbildes auf. Weiter werden die Zerschneidungen des Hanges westlich dieses Stadtteils durch die Heuchelhofstraße mit den dort dominierenden technischen Elementen (Stützmauern und Oberleitung für die Straßenbahn) negativ wahrgenommen.

2.3.1.9 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Am Naturdenkmal "Sieben Eichen" nordwestlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld bilden große Stieleichen an einer Weggabelung eine Baumgruppe um einen Bildstock. Als weiteres Einzeldenkmal ist nördlich des Rasthofs Würzburg-Nord inmitten der Weinberge eine sog. Weinbergskapelle vorhanden.

Das gesamte Untersuchungsgebiet ist ein altes Siedlungsgebiet, in dem der Mensch bereits in vorgeschichtlicher Zeit begann, den Wald zu roden bzw. zu verändern. Nördlich der BAB A 3 und des Naturschutzgebietes "Bromberg-Rosengarten" sind in den Ackerlagen des mittleren bis unteren Hanges Siedlungsfunde vermutlich aus der Hallstadtzeit sowie umfangreiche Siedlungsspuren

unbekannter Zeitstellung bekannt (Fundstellen-Nr. 6225/0209). Auf Unterlage 12.2 wird Bezug genommen.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege wies in seiner Stellungnahme vom 09.06.2008 darauf hin, dass im Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme bekannte Bodendenkmäler nicht betroffen sind. Dies schließt aber die Existenz von Bodendenkmälern, die erst beim Oberbodenabtrag oder während der Baumaßnahme angetroffen würden, keineswegs aus. Im Nahbereich der BAB A 3 befindet sich dagegen eine ausgedehnte hallstattzeitliche Siedlung (Fundstellen-Nr. 6225/0209) am Hörlesgraben. Der Fundplatz erstreckt sich von der Unterführung des Hörlesgrabens östlich der Autobahn als breiter Streifen bis zur Bahnlinie. Dieser Denkmalsbereich werde aber durch zwei Baustraßen gequert und hier wohl auch in seiner Substanz betroffen sein. Die kartierten Bodendenkmäler stellen lediglich den derzeitigen Kenntnisstand dar und gingen meist auf zufällige Entdeckungen zurück, die bei Baumaßnahmen, Prospektionen aus der Luft oder bei Begehungen auf bewirtschafteten Feldern gemacht worden seien. Es sei davon auszugehen, dass die Zahl der vorhandenen Bodendenkmäler wesentlich höher sei. Die Verteilung der Lößflächen, die topographische Situation sowie die Konzentration von Fundplätzen auf der Mainniederterrasse und Mainhochterrasse lasse vor allem zwischen Bau-km 290+900 und Bau-km 291+700 weitere Bodendenkmäler entlang der Trassenführung vermuten.

2.3.1.10 Wichtige Wechselbeziehungen

Die Funktionen des Naturhaushalts und das Erscheinungsbild einer Landschaft werden maßgeblich durch die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern und durch die menschlichen Nutzungsformen bestimmt. Im Bereich der Mainhänge haben die geologischen, klimatischen und topographischen Bedingungen flachgründige Böden mit nährstoffarmen Bedingungen hervorgebracht. Hier entwickelte sich ein kleinteiliges Nutzungsmosaik aus Weinbergen, Obstanbau und naturnahen Biotopen. Diese ließen eine reichhaltige und naturschutzfachlich wertvolle Pflanzen- und Tierwelt entstehen. Gewässer spielen dagegen eine untergeordnete Rolle im Naturhaushalt des Untersuchungsgebietes. Das Landschaftsbild ist durch das Relief, die Nutzungsvielfalt und die naturnahen Vegetationsstrukturen geprägt.

Im westlichen Teil des Untersuchungsgebietes und am Rande des Maintals im östlichen Untersuchungsgebiet begünstigen fruchtbare Böden eine intensive Landbewirtschaftung (überwiegend Ackerbau). Die naturschutzfachliche Bedeutung dieser Bereiche ist durchschnittlich. Das Landschaftsbild ist stärker von den landwirtschaftlichen Nutzflächen bestimmt.

2.3.2 Umweltauswirkungen des Vorhabens

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

- Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenüberbauung und Flächenversiegelung, verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation

und freilebender Tierwelt sowie von Flächen für land- und forstwirtschaftliche Zielsetzungen, Barriere- und Zerschneidungseffekte, 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).

Verschiedene Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.3) brachten mit gleichförmigen Einwendungen vor, dass eine allgemeinverständliche Zusammenfassung der Umweltauswirkungen i.S.d. § 6 Abs. 3 Satz 2 UVPG in den Unterlagen nicht enthalten sei.

Hierzu entgegnete der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zutreffend, dass die Darstellung der Umweltbelange nach § 6 UVPG sich in der Unterlage 16 befindet. Die Erstellung dieser Unterlage erfolgt nach den "Hinweisen zu den Unterlagen gemäß § 6 UVPG für Bundesfernstraßen, BMV, Ausgabe 1997". Diese versteht sich als allgemeinverständliche Zusammenfassung aller für eine Umweltverträglichkeitsprüfung notwendigen Angaben.

Die den Planfeststellungsunterlagen beiliegenden Angaben zur Umweltverträglichkeitsprüfung (Unterlage 16) erfüllen die Anforderungen, die vonseiten ver-

schiedener Einwendungsführer gestellt wurden (vgl. auch C 1.6). Das Vorbringen hat sich insoweit erledigt. Im Übrigen wird den Forderungen auch durch die folgenden Ausführungen in diesem Beschluss Rechnung getragen.

2.3.2.1 Schutzgut Mensch

2.3.2.1.1 Lärmauswirkungen

In Bezug auf das Schutzgut Mensch sind zunächst die Lärmauswirkungen zu nennen. Durch den geplanten sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 wird in einem von Verkehrslärm bereits vorbelasteten Bereich eine vorhandene Geräuschquelle intensiver vom Verkehr genutzt. Der durchschnittliche tägliche Verkehr zwischen den Anschlussstellen Würzburg-Heidingsfeld und Würzburg/Randersacker steigt laut Verkehrsprognose von 69.100 Kfz/24 h auf 79.300 Kfz/24 h bzw. westlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld von 83.300 Kfz/24 h auf 84.600 Kfz/24 h unter der Voraussetzung, dass bis zum Jahr 2020, dem Prognosehorizont, die B 26 neu als Westumgehung Würzburg bereits fertiggestellt ist. Bei der Lärmberechnung wurde jedoch zugunsten der Betroffenen davon ausgegangen, dass bis zum Jahr 2020 die B 26 neu noch nicht unter Verkehr ist. Unter dieser Annahme ergeben sich durchschnittliche tägliche Verkehre westlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld von 103.000 Kfz/24 h bzw. zwischen den Anschlussstellen Würzburg-Heidingsfeld und Würzburg/Randersacker von 93.000 Kfz/24 h. Der geplante sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt und der damit verbundene Verkehrszuwachs bis zum Jahr 2020 bewirkt grundsätzlich (ohne Berücksichtigung aktiver Lärmschutzmaßnahmen) eine Erhöhung des Lärmimmissionspegels. Die Verkehrsgeräusche werden auch noch in weiterer Entfernung wahrnehmbar sein und sich damit auf die Wohn- und Lebensqualität auswirken. Die BAB A 3 verläuft zwischen den Stadtteilen Heuchelhof und Heidingsfeld der Stadt Würzburg. Nördlich der Autobahn grenzen die Lehmgrubensiedlung und der südliche Teil von Heidingsfeld an. Unter der Talbrücke Heidingsfeld befinden sich das Siedlungsgebiet "Am Schattbergweg" sowie südlich der Talbrücke die Siedlungsgebiete "Schellengraben", "Hohe Steige" und "Reichenberger Grund". Der Stadtteil Heuchelhof liegt südlich bzw. südwestlich der Autobahn auf dem Katzenberg. Die Autobahn tangiert den Stadtteil auf einer Länge von ca. 2,5 km in einem Abstand von mehr als 200 m. Außerdem sind im Bereich des Mainabstiegs am Mittleren Geisbergweg Einzelgebäude im Außenbereich vorhanden. Der nördlich liegende Stadtteil Heidingsfeld wird von der Autobahn auf knapp 1 km im Abstand von rund 200 m begleitet.

Die schalltechnischen Berechnungen (Unterlage 11.1) zeigen, dass im Prognose-Null-Fall, d.h. ohne aktive Schallschutzmaßnahmen im Jahr 2020 ca. 1.180 betroffene Wohngebäude Grenzwertüberschreitungen aufweisen würden. Des Weiteren zeigen die schalltechnischen Berechnungen, dass durch die streckenweise Verwendung eines offenporigen Belages vom Ostportal des Katzenbergtunnels bei Bau-km 288+945 bis zur Mainbrücke Randersacker bei Bau-km 292+115, der einen Korrekturwert von $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$, erfüllt und durch die Verwendung eines lärmindernden Fahrbahnbelages, der vom Anfang des Planfeststellungsabschnittes bei Bau-km 286+400 bis zum Westportal des Katzenbergtunnels bei

Bau-km 288+375 zum Einsatz kommt und einen Lärmkorrekturwert von $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$ rechtfertigt, sowie durch weitere umfangreiche aktive Schallschutzmaßnahmen entlang der Autobahn (vgl. Unterlagen 7.1, 7.2, 8 und 12.2) und schließlich durch die Tieferlegung der Trasse samt Errichtung des Katzenbergtunnels nur an 16 Gebäuden Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV verbleiben werden. Gegenüber dem derzeitigen Bestand wird damit eine enorme Lärmentlastung bewirkt. Die Gebäude mit Überschreitungen befinden sich primär im Einflussbereich der Talbrücke Heidingsfeld. Zur Vermeidung der Restüberschreitungen wären theoretisch zwei aktive Maßnahmen wirksam. Zum einen der Einbau eines offenporigen Asphalts auf der Talbrücke oder eine - zumindest teilweise - Einhausung der Talbrücke. Eine Einhausung der Talbrücke scheidet jedoch aus statischen, wirtschaftlichen und städtebaulichen Gründen aus. Offenporiger Fahrbahnbeläge werden auf Brücken grundsätzlich nicht eingebaut, da es sich bei ihnen um nicht um eine für solche Bauwerke anerkannte Bauweise handelt. Ausschlaggebend sind neben den deutlich höheren Kosten insbesondere Verkehrssicherheitsgründe, die problematische Wasserablenkung und die deutlich erhöhte Gefahr von Konstruktionsschäden durch eindringendes Salzwasser.

Daher kann festgehalten werden, dass durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen, sowohl durch die aktiven als auch durch die passiven für die verbleibenden 16 Anwesen, sichergestellt wird, dass Gefahren, Nachteilen und erheblichen Belästigungen für den Menschen wirksam vorgebeugt wird.

2.3.2.1.2

Luftinhaltsstoffe

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

Auch bei den folgenden Betrachtungen zu den Schadstoffimmissionen wurde im Sinne der Betroffenen vom ungünstigsten Fall, also von einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 103.000 Kfz/24 h westlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld und von 93.000 Kfz/24 h zwischen den Anschlussstellen Würzburg-Heidingsfeld und Würzburg/Randersacker ausgegangen.

Die Siedlungsgebiete haben im Untersuchungsraum stark unterschiedliche Charakteristika. In unmittelbarer Nähe befindet sich vorwiegend lockere Bebauung in Form von einzelnen Kleingartenhäusern und Wohnhäusern im Außenbereich. Dicht bebaute Siedlungsgebiete befinden sich erst in einem Abstand von ca. 200 m von der Autobahntrasse.

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

Im Planfeststellungsabschnitt wurde für die autobahnahe Bebauung ein aufwendiges Berechnungsverfahren nach PROKAS/LASAT/KALM eingesetzt, das

zutreffende Ergebnisse auch bei topographisch bewegten Verhältnissen liefert. Wegen der besonderen Ausbreitungsverhältnisse im Untersuchungsgebiet und den örtlichen Gegebenheiten mit dem ausgeprägten Relief ist in diesem Bereich die Anwendung des MLuS 02 nicht mehr sinnvoll. Vielmehr müssen in den Berechnungen die unterschiedlichen örtlichen Windverhältnisse berücksichtigt werden. Für diesen Bereich wurde deshalb das Berechnungsverfahren PROKAS/LASAT in Kombination mit Kaltluftsimulationen (Modell KALM) eingesetzt. Bezieht man die Immissionen auf ihren jeweiligen Grenzwert, dann stellt sich der NO_2 -Jahresmittelwert als die Schadstoffkomponente heraus, deren Immissionen den jeweiligen zugehörigen Grenzwerten nach der 22. BImSchV am nächsten kommen. Dabei wurde festgestellt, dass der Jahresmittelwert für NO_2 der 22. BImSchV von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ am Heuchelhof nicht überschritten wird. Hier treten maximal $39 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auf. Dagegen sind maximal $54 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bei der Bebauung im Außenbereich, nämlich bei fünf Gebäuden am Heriedenweg und bei vier Gebäuden im Bereich Geisbergsiedlung zu erwarten. Daher kann festgestellt werden, dass die Jahresmittelwerte von NO_2 im Planfall 2020 an den relevanten Immissionspunkten innerhalb der zusammenhängend bebauten Bereiche eingehalten werden. Lediglich im Außenbereich wird an neun Gebäuden der Grenzwert für den Jahresmittelwert überschritten.

Der maximal zulässige Jahresmittelwert der 22. BImSchV für PM_{10} von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird für das plangegenständliche Vorhaben im Prognosefall 2020 an allen relevanten Immissionsorten der bebauten Bereiche nicht überschritten.

Die Stundenmittelwerte der NO_2 -Immissionen sind im Prognosefall 2020 an den relevanten Immissionsorten innerhalb der zusammenhängend bebauten Gebiete und im Außenbereich geringer als die Grenzwerte der 22. BImSchV. Das Gleiche gilt für die Tagesmittelwerte für PM_{10} . Im Übrigen wird auch auf C 3.7.4.3.1 verwiesen.

Damit werden voraussichtlich bis auf neun Gebäude im Außenbereich die geltenden Grenzwerte der 22. BImSchV für die angrenzende Bebauung eingehalten. Die Überdeckung im Bereich des Katzenbergtunnels und die umfangreichen aktiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwälle und -wände entlang der Trasse) wirken sich positiv auf die Luftschadstoffbelastungen aus. Hierdurch wird eine generelle Verbesserung der Luftschadstoffbelastung zum Prognosehorizont 2020 gegenüber dem Bestand 2000 erreicht.

2.3.2.1.3 Freizeit und Erholung

Durch den geplanten Ausbau der BAB A 3 gehen im plangegenständlichen Abschnitt anlagebedingt siedlungsnah Freiflächen verloren. Eine Vielzahl privater Kleingartenflächen wird anlage- und baubedingt dauerhaft bzw. vorübergehend ganz oder teilweise in Anspruch genommen.

Durch die Ausbildung eines Tunnels entlang des Katzenbergs soll dieser Bereich eine Wiederannäherung an die ursprüngliche Landschaftsstruktur erfahren. Unterbrochene Wegebeziehungen zwischen Heidingsfeld und Heuchelhof können so wiederhergestellt werden. Durch den Tunnel wird dieser Freiraum entlastet

und kann verstärkt Funktionen als Naherholungsraum übernehmen. Hier beabsichtigt die Stadt Würzburg (außerhalb der gegenständlichen Planfeststellung), Flächen mit Spiel-, Sport- und Freizeitfunktion zu schaffen. Dadurch soll u.a. der Nutzungsdruck auf den ökologisch wertvollen Bereich Katzenberg-Rosengarten reduziert werden, indem geeignete alternative Flächenangebote geschaffen werden.

Vorhandene Rad- und Wanderwegbeziehungen, die Querungsbauwerke der BAB A 3 nutzen, werden wiederhergestellt. Die am Rande des Stadtteils Heuchelhof ausgewiesenen Grünflächen werden nicht in Anspruch genommen. Infolge der Lärmschutzeinrichtungen werden diese Bereiche künftig weniger von Verkehrslärm betroffen sein als bisher.

Es treten des Weiteren baubedingte, aber nur temporäre, Beeinträchtigungen während der Baumaßnahme auf, die vom Vorhabensträger so weit wie möglich beschränkt werden.

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

2.3.2.1.4 Land- und forstwirtschaftliche Nutzung

Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch hat das Bauvorhaben ferner insoweit, als land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen werden, die damit als Produktionsflächen ausfallen. Das Vorhaben wirkt sich dabei auf den Menschen als Nutzer von Naturgütern aus, indem an landwirtschaftlich genutzten Flächen für das Vorhaben selbst 1,322 ha durch Versiegelung benötigt werden, an forstwirtschaftlich genutzten Flächen durch Versiegelung bzw. Überbauung 0,27 ha. Von den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden nach den Feststellungen des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg über 20 ha landwirtschaftliche Fläche in Anspruch genommen, davon ca. 15,5 ha Ackerfläche, ca. 3,5 ha Wiesen und ca. 1,25 ha Weinberge (vgl. Schreiben vom 09.07.2008, Stand vor der Planänderung vom 22.06.2009). Bei den landwirtschaftlichen Flächen handelt es sich überwiegend um Ackerflächen mit guten Erzeugungsbedingungen. Die Böden im Wald besitzen eine relativ ungestörte Entwicklung und sind in ihrer Ertragsfunktion für die Forstwirtschaft in Abhängigkeit von Nutzungsanspruch und Nutzungskonzept als mittel bis hoch einzustufen.

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 Flächenumwand-

lung und Bodenversiegelung sowie Durchschneidungs- und Trenneffekte. Hinzu kommen (mittelbare) Auswirkungen auf angrenzende Flächen.

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

a) Anlagebedingte Beeinträchtigungen

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

b) Verkehrs- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen

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

c) Baubedingte Beeinträchtigungen

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

2.3.2.2.2 Beschreibung der Einzelkonflikte

2.3.2.2.2.1 Anlagebedingte Beeinträchtigungen

Durch das Ausbaurvorhaben werden - unter Berücksichtigung der Planänderung - Offenlandlebensräume und in sehr geringem Umfang Waldlebensräume versiegelt und überbaut. Bei den betroffenen Beständen handelt es sich großteils um Flächen in der Beeinträchtigungszone. Bei den betroffenen Offenlandlebensräumen handelt es sich sowohl um wiederherstellbare Bestände mit längerer Entwicklungszeit als auch um nicht wiederherstellbare Bestände. Magerrasen und wärmeliebende Säume werden in einem Umfang von 1,867 ha überbaut bzw. versiegelt, Hecken, Feldgehölze und Gebüsche in einem Umfang von 6,775 ha, Extensivgrünland und Waldgrasfluren auf einer Fläche von 2,255 ha, strukturreiche Kleingärten in einem Umfang von 3,184 ha, wertvolle Obstwiesen in einer

Größenordnung von 0,507 ha und des Weiteren 0,109 ha bestehende, aber kulturbetonte Fließgewässer. Schließlich werden 0,270 ha Wald mit naturnahen Elementen überbaut bzw. versiegelt.

Bei den im Ausbauabschnitt betroffenen Beständen handelt es sich größtenteils um Flächen in der bestehenden Beeinträchtigungszone der BAB A 3 mit entsprechenden Vorbelastungen. An den großen Dammböschungen beidseits der Talbrücke Heidingsfeld und nördlich des Tunnels sowie an den Standorten der Regenrückhaltebecken reichen die Eingriffe auch über die bestehende Beeinträchtigungszone hinaus. Angesichts der hohen naturschutzfachlichen Wertigkeit trassennaher Flächen im Bereich des Maintalhangs zwischen Katzenberg und Rosengarten ergeben sich vielfältige und umfangreiche Eingriffe. Auf Unterlage 12.1 E wird in diesem Zusammenhang Bezug genommen. Die Offenlandbiotope sind aufgrund ihres Alters und ihrer Ausprägung großteils als wiederherstellbar einzustufen, ebenso die Waldflächen. Die Magerrasen sowie wärmeliebende Säume und Gebüsche sind hingegen als nicht wiederherstellbar zu bewerten.

Anlagebedingte Beeinträchtigungen benachbarter Biotope durch Veränderungen des Grundwasser- und Bodenhaushalts sind nicht zu erwarten. Nicht auszuschließen ist aber, dass sich durch die Tieferlegung der Strecke, verbunden mit der Herstellung von Steilböschungen, aber auch infolge von Dammbauwerken und Lärmschutzeinrichtungen, die mikroklimatischen Standortbedingungen benachbarter Biotope leicht verändern. Die Wirkung ist auf Flächen beschränkt, die innerhalb des bestehenden Beeinträchtigungskorridors (50-m-Korridor) liegen. Durch die Ausbildung des Tunnels und die umfangreichen Lärmschutzeinrichtungen werden allerdings die Lärm- und Schadstoffimmissionen, die von der Autobahn ausgehen, deutlich verringert. Für die angrenzenden Lebensräume ergibt sich daraus eine Reduzierung der Vorbelastung.

Im Bereich des Katzenberges gehen durch den Ausbau der Trasse und die Errichtung von Lärmschutzeinrichtungen nach Art. 13 d BayNatSchG geschützte Magerrasen in größerem Umfang verloren. Dies betrifft trassennahe Standorte, die im bestehenden Beeinträchtigungskorridor liegen. In den übrigen Streckenabschnitten werden nur relativ kleinflächig wärmeliebende Säume überbaut bzw. versiegelt. Zu Lage und Art der Flächen wird auf Unterlage 12.2 Bezug genommen.

Die bestehende Trasse der Autobahn bedeutet eine Barriere für flugunfähige, aber auch für viele flugfähige Arten. Die oberen Hangbereiche des Maintalhangs sind von den unteren abgeschnitten. Die Talbrücke Heidingsfeld erlaubt eine Austauschbeziehung zwischen den Artenvorkommen am Maintalhang und denen des Reichenberger Tals und des Rottenbaurer Grunds. Durch den Bau des Tunnels und die Anordnung von ökologischen Kompensationsflächen auf der Tunneldecke werden in gewissem Umfang Austauschbeziehungen wiederhergestellt.

Des Weiteren ergeben sich durch den Ausbau der BAB A 3 anlagenbedingte Flächenverluste in den Gebieten am Katzenberg bzw. am Heuchelhof-Katzenberg, die für eine Ausweisung als Naturschutz- bzw. Landschaftsschutzgebiet vorgeschlagen ist.

Hinsichtlich der Beeinträchtigung der FFH-Gebiete wird auf die Ausführungen unter C 3.7.5.3 Bezug genommen.

2.3.2.2.2 Verkehrs- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen

In den Streckenabschnitten der BAB A 3 ohne Lärmschutzeinrichtungen wird der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor für die Tier- und Pflanzenwelt durch den Ausbau entsprechend verbreitert. In den Streckenabschnitten mit aktiven Lärmschutzeinrichtungen und im Tunnelbereich erfolgt eine deutliche Abschirmung der benachbarten Bestände. Dabei werden sowohl die Ausbreitung von Luftschadstoffen als auch die Ausbreitung von Schallemissionen deutlich reduziert. Die Tieferlegung der Gradienten führt gerade im Bereich des Katzenbergs zu einer weiteren Entlastung. Durch die seitliche Verlegung der Trassenachse im Bereich der Talbrücke Heidingsfeld werden naturnahe Biotope teilweise neu belastet, andere werden entlastet.

2.3.2.2.3 Baubedingte Beeinträchtigungen

Während der Bauzeit müssen vorübergehend Offenlandbiotopflächen in Anspruch genommen werden. Schutzzäune und die Darstellung als Tabuflächen (vgl. Unterlage 12.3) dienen der Sicherung dieser wertvollen Flächen während der Bauzeit.

Die Randbereiche der BAB A 3 sind während der Baumaßnahme erhöhten Immissionen (Stäube, Abgase, Verlärmung), visuellen Störreizen und Erschütterungen ausgesetzt. Die wertvollen Lebensräume weisen aufgrund der vorhandenen Zerschneidung und Vorbelastung nur eingeschränkte Lebensraumfunktionen auf. Eine erhebliche Beeinträchtigung ist deshalb im Ausbauabschnitt während der Bauzeit nicht zu erwarten.

Im Bereich der seitlichen Abrückung sind beidseits der Talbrücke Heidingsfeld umfangreiche Erdbewegungen erforderlich, die zu großflächigen Beeinträchtigungen durch Immissionen, Störreize und Erschütterungen über die bestehende Beeinträchtigungszone hinaus führen können. Durch die Redzierung der als Bau-feld vorgesehen Flächen auf die unbedingt erforderlichen Bereiche können die Beeinträchtigungen begrenzt werden.

2.3.2.2.4 Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung von Eingriffen

Zur Minimierung der Eingriffe sind insbesondere folgende Maßnahmen vorgesehen (vgl. im Übrigen Unterlage 12.1 E, Kapitel 4.2, und Unterlage 16, Kapitel 6.1):

Die geplante Trasse der Autobahn einschließlich des Katzenbergtunnels orientiert sich am Bestand der BAB A 3 und vermeidet dadurch erhebliche Eingriffe in bisher unbelasteten Räumen.

Durch die Ausbildung einer 570 m langen Teilstrecke der BAB A 3 als Tunnel werden die Auswirkungen auf das Landschaftsbild erheblich minimiert. Die Einsehbarkeit der Autobahn von Würzburg aus ist auf den Abschnitt der Talbrücke reduziert. Es besteht die Möglichkeit zur Wiederherstellung unterbrochener räumlich-funktionaler Beziehungen zwischen den Stadtteilen Heidingsfeld und Heuchelhof. Des Weiteren kommt die Neutrassierung des Unteren Kaulwegs außerhalb des geplanten Naturschutzgebiets "Katzenberg" zu liegen. Im Bereich des Katzenbergs wird darüber hinaus die bestehende enge Kurvenführung mit lediglich geringfügiger Aufweitung beibehalten. Durch diese Trassierung und die Ausbildung der Einschnittsböschungen in Form von Felsböschungen werden noch weitergehendere Eingriffe in die sehr wertvollen Biotopflächen am Katzenberg vermieden.

Zwischen der Tank- und Rastanlage Würzburg-Süd und der Mainbrücke bei Randersacker erfolgt die Verbreiterung zur westlichen Bergseite, da andernfalls die breiten und waldähnlichen Gehölzbestände auf der talseitigen Böschung vollständig verlorengehen. Diese dichten Gehölzbestände schirmen die Autobahn gegenüber dem Talraum optisch weitgehend ab. Dadurch soll die BAB A 3 trotz Verbreiterung so gut wie möglich vom Maintal her abgeschirmt bleiben. Außerdem werden so erhebliche Eingriffe in das Landschaftsbild des Maintals vermieden. Schließlich vermeidet die Trassierung Eingriffe in das FFH- und Naturschutzgebiet "Bromberg-Rosengarten" und in dessen vorgesehene Erweiterungsfläche.

Die Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld wird ausgebaut, um die derzeitigen Staus in den Spitzenstunden am Abend und am Morgen zu vermeiden. Wegen des bereits heute vorhandenen hohen Dammes und zur Vermeidung noch massiverer Überschüttungen des Seitentals und wertvoller Vegetationsbestände wird im nordöstlichen Quadranten auf ein volles Kleeblatt verzichtet. Hierzu werden eine enganliegende Rampe und eine Linksabbiegespur auf der B 19 vorgesehen.

In den sensiblen Bereichen beiderseits der Autobahn werden schmale Bänder von jeweils ca. 5 m Breite als Baustraßen zur Verfügung gestellt werden. Als Lager- und Arbeitsflächen werden eine Reihe geeigneter Flächen entlang dieser Bänder herangezogen. Hierfür werden Flächen des bestehenden Straßenkörpers und landwirtschaftliche Nutzflächen genutzt, zum Teil auch Flächen, auf denen nach Ende der Bauarbeiten Ausgleichs- bzw. Ersatzflächen angelegt werden. Die durch den Baubetrieb in Anspruch genommenen Flächen, wie Baustellenwege und -straßen, Baustelleneinrichtungen, provisorische Fahrbahnen etc., werden nach Beendigung der Baumaßnahme wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt. Für besonders wertvolle und empfindliche Biotopflächen werden Tabuflächen während der Bauzeit ausgewiesen und durch entsprechende Schutzzäune gesichert (vgl. Schutzmaßnahme S 1, Unterlage 12.1 E).

Schließlich werden zum weitgehenden Schutz bestimmter Arten die Rodungsarbeiten außerhalb der Wochenstubezeit von Fledermäusen und der Brutzeit von Vögeln im Zeitraum von Anfang Oktober bis Ende Februar durchgeführt. Bäume mit Verdacht auf Baumhöhlen oder andere Fledermausquartiere werden vorab im

Oktober gefällt, was dem weitgehenden Schutz von Fledermäusen dient, die in Baumquartieren überwintern.

2.3.2.2.3 Landschaftspflegerisches Maßnahmenkonzept

2.3.2.2.3.1 Planerisches Leitbild

Unter Berücksichtigung des Regionalplans für die Region Würzburg, der Stadtbiotopkartierung Würzburg, des Arten- und Biotopschutzprogramms des Landkreises Würzburg, der FFH-RL, der kommunalen Landschaftsplanung und der Ergebnisse der Bestandserfassung des Vorhabensträgers lassen sich folgende Vorgaben für das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept formulieren (vgl. Unterlage 12.1 E, Kapitel 3.3 und Kapitel 5.2.1):

Grundsätzliches Ziel ist die Anlage bzw. Wiederherstellung von Offenland-Biotopen. So weit wie möglich werden trocken-magere Standorte mit flachgründiger Bodenentwicklung über Muschelkalk gewählt mit dem Ziel, landschaftstypische Biotopstrukturen wie Kalkmagerrasen, Extensivgrünland, Streuobstbestände und Hecken neu zu entwickeln oder wiederherzustellen. Weiterhin werden dazu vorrangig Flächen ausgewählt, die an vorhandene ökologisch wertvolle Flächen angrenzen und als Lebensraumerweiterung sowie zur Pufferung unerwünschter Einträge dienen. Die Flächen verbessern außerdem die Biotopvernetzung im Untersuchungsgebiet, insbesondere entlang des Maintalhangs.

Des Weiteren wurde für den geplanten Katzenbergtunnel ein Maßnahmenkonzept hinsichtlich seiner Oberflächengestaltung entwickelt, das der Wiederannäherung an die ursprüngliche Landschaftsstruktur dienen soll. Die Landschaftsstruktur des Maintalhangs ist geprägt durch die Topographie und das Nutzungsgefüge, wobei die Hanglagen von den Lagen auf der Kuppe zu unterscheiden sind. Am Hang befindet sich eine Weinbergslandschaft mit schmalen, handtuchförmigen Flurstücken in Fallrichtung und einem schräg zum Hang verlaufenden Wegenetz. Auf der Kuppe dagegen befindet sich ein flach geneigtes bis ebenes Gelände, eine Weidelandschaft mit großen, offenen Grünlandflächen mit Magerrasencharakter. Durch den Bau der Autobahn wurde diese Landschaftsstruktur überprägt und die Wegebeziehungen unterbrochen. Durch die Ausbildung der Tunneldecke soll der Bereich eine Wiederannäherung an die ursprüngliche Landschaftsstruktur erfahren. Des Weiteren dient die Neugestaltung der Fläche über der Tunneldecke der Aufwertung des städtischen Freiraums. Das Umfeld der BAB A 3 bildet im Würzburger Stadtgefüge zwischen den Stadtteilen Heidingsfeld und Heuchelhof einen landschaftlich geprägten Freiraum, der bisher durch die Autobahn stark belastet war. Durch den nun vorgesehenen Tunnel wird dieser Freiraum entlastet und kann verstärkt Funktionen als Naherholungsraum übernehmen. Daher sieht das Konzept der Stadt Würzburg vor, in Verbindung mit der Tunnelgestaltung auch Flächen mit Spiel-, Sport- und Freizeitfunktion zu schaffen (außerhalb der gegenständlichen Planfeststellung). Dadurch soll u.a. der Nutzungsdruck auf dem ökologisch wertvollen Gebiet Katzenberg-Rosengarten reduziert werden, indem den Besuchern geeignete alternative Flächenangebote gemacht werden. Da der Tunnel talseitig über das Gelände herausragt, wird auf der Nordseite eine Anschüttung an den Tunnel erfolgen. Diese

Anschüttung wird als weit ausgezogene flache Böschung ausgebildet. Dabei soll die Neigung den Steigungsverhältnissen, den Steilhängen des Maintals entsprechen. Der Tunnel selbst wird mit Erdreich flach überdeckt, sodass eine Begrünung erfolgen kann. Das Gefälle ist weitgehend eben. Im Umfeld des Kaulwegs und auf den ebenen bis flach geneigten Standorten sind Freizeit-Einrichtungen vorgesehen. Dieser Bereich wird von der Stadt Würzburg in eigener Verantwortung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens gestaltet. Weiter nach Westen werden die ebenen Bereiche als große und weite Wiesenfläche ausgebildet. Hier sollen magere, extensive Wiesen mit naturschutzfachlichem Wert entwickelt werden, die zugleich eine extensive Erholung in Form von Spazierengehen etc. ermöglichen. Die nordseitigen und steilen Hangbereiche sollen ähnlich einer Weinberglandschaft in Streifen gegliedert eine Mischung aus Weinbergen, Heckenstreifen und Obstwiesen aufnehmen.

Des Weiteren wurde angesichts der übermäßigen Verbuschung von Magerrasen im Band zwischen Katzenberg und Rosengarten aus naturschutzfachlicher Sicht eine Beseitigung von Gehölzaufwuchs mit nachfolgender Beweidung als sinnvoll angesehen, um eine weitere Degradation der Magerrasen zu verhindern. Diese Flächen sind in das Kompensationskonzept des Vorhabensträgers einbezogen. Sie können eventuell zu einem späteren Zeitpunkt als Naturschutzgebiet ausgewiesen werden.

Die mit der geplanten Baumaßnahme verbundenen Auswirkungen auf den Naturhaushalt sollen kompensiert werden. Dies bedeutet einerseits, dass die betroffenen Lebensräume - soweit aufgrund standortlicher Gegebenheiten des Naturraums möglich - wiederhergestellt oder neu geschaffen werden, andererseits aber auch betroffene Flächen, Funktionen und räumliche Beziehungsgefüge (Lebensraumabfolgen, Verbundsysteme) wiederhergestellt oder neu geschaffen werden. An Kompensationsflächen für die Beeinträchtigung von Offenlandbiotopen entsteht ein Bedarf von 22,90 ha, für landwirtschaftliche Nutzflächen von 0,396 ha und von Wald mit naturnahen Elementen von 0,325 ha, also in der Summe 23,622 ha. Dem stehen 10,54 ha Ausgleichsmaßnahmen und 14,859 ha Ersatzmaßnahmen gegenüber, jeweils bezogen auf die anrechenbare Fläche. Die tatsächlichen Flächen der Kompensationsmaßnahmen sind höher (vgl. dazu auch Ausführungen unter C 2.3.2.2.3.2). Auf die Unterlagen 12.1 E und 12.3 wird Bezug genommen.

2.3.2.2.3.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Folgende Ausgleichsmaßnahmen sind vorgesehen (vgl. Unterlage 12.1 E, Kapitel 5.2):

- A 1: Offenlandbiotop "Herieden": Für die Überbauung von Laubwald mit naturnahen Elementen, die Überbauung und Versiegelung von Teilflächen von Gebüsch, Hecken, Feldgehölz, Extensivwiesen, Altgrasflur und strukturreichen Kleingärten sowie für die Versiegelung von Ackerflächen und Ackerbrache werden als Ausgleich standortheimische Gehölzflächen als Abschirmung zur Autobahn, zum Teil als dichte, feldgehölzartige Abpflanzung, teilweise durch Sukzession, und Hecken aus standortheimischen Baum- und Strauchar-

ten gepflanzt, nährstoffarme Extensivwiesen und blütenreiche Altgrasfluren entwickelt und Obstbaum-Hochstämme regionaltypischer Sorten gepflanzt. Ziel ist die Stärkung der Biotop- und Verbundsituation am Südrand des geschützten Landschaftsbestandteiles "Blosenberg", die Strukturanreicherung auf bisherigen Ackerflächen durch Extensivwiesen, blütenreiche Kraut- und Grasflure, Streuobst und Hecken sowie die Neugestaltung des Landschaftsbildes. Durchgeführt werden soll die Maßnahme nordwestlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld auf mehreren Grundstücken, deren Gesamtgröße 3,471 ha beträgt, wovon 2,528 ha (Abschlag wegen vorhandener Biotope) anrechenbar sind.

- A 2: Offenlandbiotop "Nonnenberg": Für die, wenn auch überwiegend nur temporären, Eingriffe durch den Neubau der Talbrücke Heidingsfeld in Streuobstbereiche, Hecken, Gebüsche, feldgehölzartige Bestände und Altgrasfluren sowie in wärmeliebende Säume, die gesetzlichen Schutz nach Art. 13 d BayNatSchG genießen, sowie für die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, soll durch die Pflanzung von Hecken aus standortheimischen Baum- und Straucharten, die Entwicklung nährstoffarmer Extensivwiesen und blütenreicher Altgrasfluren, die Pflanzung von Obstbaum-Hochstämmen regionaltypischer Sorten Extensivgrünland und Altgrasfluren mit Hecken und Streuobst angelegt werden. Ziel ist die Stärkung der Biotop- und Vernetzungsfunktion im Bereich des Nonnenbergs, die Strukturanreicherung auf bisherigen Ackerflächen durch Extensivwiesen, blütenreiche Kraut- und Grasflure, Streuobst und Gebüsche und durch die Vermehrung standortheimischer und landschaftsgliedernder Elemente eine Neugestaltung des Landschaftsbildes. Die Maßnahmen sollen auf einer Fläche von 2,327 ha durchgeführt werden, wovon 2,233 ha anrechenbar sind (Abschlag wegen vorhandener Biotope). Die Grundstücke, auf denen diese Ausgleichsmaßnahmen erfolgen sollen, liegen nordöstlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld.
- A 3: Offenlandbiotop "Rosengarten": Als Ausgleich für die Überbauung und Versiegelung von Feldgehölzflächen, Gebüsch, Gehölzsukzessionen, Hecken, Extensivwiesen und strukturreichen Kleingartenflächen sollen strukturreiche Offenlandbiotope mit Magerstandorten, Extensivgrünland, Hecken und Streuobst angelegt werden, indem durch Oberbodenabtrag und spontane Vegetationsentwicklung Magerstandorte geschaffen werden, arten- und blütenreiches Extensivgrünland und Altgrasfluren entwickelt werden, Hecken aus standortheimischen Baum- und Straucharten sowie Obstbaum-Hochstämme regionaltypischer Sorten gepflanzt werden und schließlich indem eine Fläche für Gehölzsukzession vorgesehen wird. Die Größe der Ausgleichsmaßnahme beträgt 4,329 ha, wovon wegen der dort schon vorhandenen Biotope nur 3,332 ha anrechenbar sind. Die Ausgleichsflächen liegen am Ende des Planfeststellungsabschnittes südlich der BAB A 3.
- A 4: Offenlandbiotop "Rottenbauer Grund": Als Ausgleich für die Überbauung und Versiegelung von Gebüsch, Hecken, strukturreichen Vegetationsbeständen in aufgelassenen und genutzten Kleingärten, Extensivwiesen und Altgrasfluren nördlich der BAB A 3 sowie für die Versiegelung von Acker-, Obst- und Weinanbauflächen sollen strukturreiche Offenlandbiotope mit Extensiv-

grünland, Magerstandorten, Hecken und Streuobst geschaffen werden. Durch Oberbodenabtrag und spontane Vegetationsentwicklung sollen Magerstandorte angelegt werden, arten- und blütenreiches Extensivgrünland und Altgrasfluren sich entwickeln und standortheimische Hecken aus Baum- und Straucharten sowie Obstbaum-Hochstämme regionaltypischer Sorten gepflanzt werden. Die Gesamtgröße der Ausgleichsfläche beträgt 2,447 ha. Die beiden Teilflächen der Ausgleichsmaßnahme liegen zwischen dem Heuchelhof und Reichenberg in der Nähe der Kreisstraße WÜ 14.

Des Weiteren sind folgende Ersatzmaßnahmen vorgesehen (vgl. Unterlage 12.1 E, Kapitel 5.2):

- E 5: Offenlandbiotop "Katzenbergtunnel": Als Ausgleich für die Überbauung und Versiegelung von Magerrasen und wärmeliebenden Gebüschern und Säumen soll Extensivgrünland und Magerrasen mit Hecken und Streuobst angelegt werden. Dazu sollen Magerstandorte durch Oberbodenabtrag und spontaner Vegetationsentwicklung geschaffen werden, arten- und blütenreiches Extensivgrünland entwickelt und standortheimische Hecken aus Baum- und Straucharten sowie Obstbaum-Hochstämme regionaltypischer Sorten gepflanzt werden. Die Maßnahme liegt zum Teil auf dem Katzenbergtunnel selbst, zum Teil in unmittelbar nördlich anschließenden Flächen. Sie hat eine Gesamtgröße von 6,054 ha, wovon wegen der Beeinträchtigungen durch die Autobahn nur 2,464 ha anrechenbar sind.
- E 6: "Katzenberg - Aufwertung Kalkmagerrasen": Als Kompensation für die Überbauung und Versiegelung von Magerrasen, wärmeliebenden Gebüschern und Säumen sollen die vorhandenen Kalkmagerrasen durch Entbuschung, Beweidung, gegebenenfalls Mahd, für die Dauer des Bestandes der BAB A 3 aufgewertet werden. Ziel ist die Kompensation für Lebensraumverluste der Kalkmagerrasen und die Stärkung der Biotop- und Vernetzungsfunktion im trocken-mageren Offenlandbereich im Lebensraumkomplex Maintalhang zwischen Katzenberg und Rosengarten. Die vorgesehenen Flächen dafür liegen zwischen dem Stadtteil Heuchelhof und der BAB A 3 im Anschluss an den vorgesehenen Tunnel. Sie haben eine Gesamtfläche von 10,767 ha, wovon wegen der schon vorhandenen Biotope nur 5,3835 ha anrechenbar sind. Diese Flächen liegen außerdem im Bereich des vorgeschlagenen Naturschutzgebietes "Katzenberg".
- E 7: Offenlandbiotop "Heuchelhof": Als Ersatzmaßnahme für die Überbauung und Versiegelung von Magerrasen, wärmeliebenden Gebüschern und Säumen soll ein Magerstandort durch Oberbodenabtrag und spontane Vegetationsentwicklung angelegt werden. Ziel ist die Stärkung der Biotop- und Vernetzungsfunktion im trocken-mageren Offenlandbereich, die Strukturanreicherung auf bisherigen Ackerflächen durch arten- und blütenreiche Kraut- und Grasflur und die Gestaltung des Landschaftsbildes. Die Fläche hat eine Größe von 1,194 ha, wovon wegen der dort vorhandenen Biotope nur 0,981 ha anrechenbar sind. Sie liegt zwischen dem Stadtteil Heuchelhof und der BAB A 3 nördlich des Naturschutzgebietes "Bromberg-Rosengarten".

- E 8: Offenlandbiotop "Am Steinbruch Rottenbauer": Als Kompensation für die Überbauung und Versiegelung von Teilflächen von Gebüsch, Hecken, Feldgehölz, Extensivwiese, Altgrasflur und strukturreichen Kleingärten, als Ersatzmaßnahme für die Versiegelung von Ackerflächen und Ackerbrache und für die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes soll durch Oberbodenabtrag und spontane Vegetationsentwicklung ein Magerstandort angelegt, arten- und blütenreiches Extensivgrünland und Altgrasfluren entwickelt sowie standortheimische Hecken aus Baum- und Straucharten und Obstbaum-Hochstämme regionaltypischer Sorten gepflanzt werden. Ziel ist die Anlage von strukturreichen Offenlandbiotopen und die Stärkung des Biotopverbunds zwischen Waldrand, bestehenden Biotopen und bestehenden Kompensationsflächen. Die Ersatzmaßnahme hat eine Größe von 1,762 ha, wovon wegen der Beeinträchtigungszone der Kreisstraße WÜ 14 und wegen dort schon vorhandener Biotope nur 1,567 ha anrechenbar sind. Die Maßnahme liegt nordwestlich von Rottenbauer in der Nähe der Kreisstraße WÜ 14.
- E 9: Offenlandbiotop "Randersacker": Als Ersatzmaßnahme für die Überbauung und Versiegelung von Magerrasen und wärmeliebenden Gebüsch bzw. Säumen soll ein Biotopkomplex mit Extensivgrünland, Hecken, Streuobst und Gehölzsukzession entwickelt werden. Arten- und blütenreiches Extensivgrünland wird initiiert, Offenlandbiotope gepflegt, Entbuschungsmaßnahmen durchgeführt und standortheimische Hecken aus Baum- und Straucharten sowie Obstbaum-Hochstämme regionaltypischer Sorten gepflanzt. Ziel ist die Entwicklung eines Biotopkomplexes mit Offenland- und Gehölzstrukturen und die Aufwertung sowie die Verbindung angrenzender Biotope und die Stärkung des Lebensraumbezugs zum FFH-Gebiet "Trockentalhänge im südlichen Maindreieck". Die Maßnahme hat eine Fläche von 2,438 ha und liegt östlich von Randersacker und nordwestlich von Theilheim.
- E 10: Offenlandbiotop "Rottenbauer Grund": Als Ersatzmaßnahme für die Überbauung und Versiegelung von Gebüsch sollen Magerstandorte durch Oberbodenabtrag und spontane Vegetationsentwicklung angelegt werden, arten- und blütenreiches Extensivgrünland entwickelt und Obstbaum-Hochstämme regionaltypischer Sorten gepflanzt werden. Ziel ist die Anlage von strukturreichen Offenlandbiotopen und die Stärkung des Biotopverbunds zwischen Waldrand, bestehenden Biotopen und bestehenden Ausgleichsflächen. Die Ersatzmaßnahme hat eine Größe von 2,026 ha und liegt zwischen dem Heuchelhof und Reichenberg in der Nähe der Kreisstraße WÜ 14 im engen räumlichen Umfeld der Ausgleichsmaßnahme A 4.

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

2.3.2.3

Schutzgut Boden

Zur Beurteilung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf das Schutzgut Boden in seiner Eigenschaft als Speicher und Puffer im Naturkreislauf, als Le-

bensraum 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.

Der Flächenbedarf für das Ausbauvorhaben beträgt inklusive Autobahnbegleitgrün und sonstigen Nebenflächen wie Regenrückhaltebecken etc. 100,37 ha. Davon sind 29,78 ha versiegelte Fläche, während für Autobahnbegleitgrün und sonstige Nebenflächen 70,59 ha benötigt werden. Dabei wurde im Bereich des Katzenbergtunnels die Fläche zwar als Versiegelung gerechnet, die Tunneldecke darüber jedoch als Grünfläche gezählt. Der bisherige Flächenbedarf der Autobahn betrug im Planfeststellungsabschnitt 37,33 ha, davon waren 13,90 ha versiegelt. Somit ergibt sich ein gesamter Flächenbedarf für das Ausbauvorhaben einschließlich aller notwendigen Kompensationsmaßnahmen und Nebenflächen von 56,99 ha. Zudem erfolgt eine zusätzliche zeitweise Flächeninanspruchnahme im Zuge des Baubetriebs. Durch die Anordnung entsprechender Nebenbestimmungen (siehe insbesondere A 3.6 und A 3.7 dieses Beschlusses) ist insoweit sichergestellt, dass diese Flächen möglichst schonend behandelt bzw. rekultiviert werden, sodass sich die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden reduzieren.

Neben der reinen Flächenumwandlung werden durch das geplante Bauvorhaben ca. 8,38 ha neu versiegelt. Dem steht eine Entsiegelung einschließlich des Rückbaus der Talbrücke Heidingsfeld in Höhe von 7,50 ha gegenüber. Die Versiegelung von Boden bedeutet neben dem dauerhaften Verlust aller Bodenfunktionen die Inanspruchnahme eines nicht vermehrbaren Naturgutes und stellt somit eine nachhaltige Beeinträchtigung des Bodenpotenzials dar. Versiegelung, d.h., die Verdichtung bzw. Abdichtung der Bodenoberfläche mit undurchlässigen Materialien, verhindert natürliche Austauschprozesse zwischen Boden, Wasser und Luft (Wasserversickerung, Verdunstung), erhöht den Oberflächenwasserabfluss und hat somit Auswirkungen auf Bodenlebewesen, Wasserhaushalt und Vegetation. Bebauung und Versiegelung führen demnach nicht nur zu einer quantitativen Inanspruchnahme von Freiflächen, sondern auch zu einer qualitativen Verände-

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

Im Rahmen der vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist eine Aufwertung der Bodenfunktionen auf natürlichen Bodenbildungen durch Extensivierung bzw. Aufgabe der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung zu erwarten, insbesondere kann durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen ein Ausgleich für die Bodenversiegelung erreicht werden (C 3.7.5.2.5.6). Außerdem ist zu berücksichtigen, dass einschließlich des Rückbaus der bestehenden Talbrücke Heidingsfeld 7,50 ha entsiegelt werden.

Die Flächeninanspruchnahme für Baustelleneinrichtungen und Baustraßen wird auf ein notwendiges Minimum beschränkt, insbesondere im Bereich der Besonderstandorte. Die baubedingten Beeinträchtigungen der Böden im Baustellenbereich (z.B. Oberbodenabtrag und Bodenversiegelung) werden nach Bauende wieder beseitigt. Belebter Boden wird durch Baufelder, Baustraßen und Geländemodellierung von Erdaushubmassen beansprucht. Die Flächen werden dabei so gestaltet, dass die Speicher- und Reglerfunktion als auch die biotische Lebensraumfunktion nicht nachhaltig verlorengehen.

Die an die Straßentrasse angrenzenden Böden können auch durch Schadstoffeinträge und Luftschadstoffe sowie baubedingt (Bodenverdichtungen, Einsatz von Baumaschinen) beeinträchtigt werden. Der mittelbare Beeinträchtigungskorridor verschiebt sich durch die plangegenständliche Maßnahme entsprechend.

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

Grundsätzlich können die mit den Abgasen und von den Kraftfahrzeugen selbst emittierten Schadstoffe zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen und weitergehend auch negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser entfalten. Dies gilt auch dann, wenn die gesetzlich festgesetzten Immissionsgrenzwerte der einzelnen Kraftfahrzeuge eingehalten werden, weil sich auch in kleinen Mengen emittierte Schadstoffe im Boden anreichern und zwar in der Regel im unmittelbaren Nahbereich der Trasse. Die Schadstoffbelastung im Umfeld von

- zum Teil verkehrlich hoch belasteten - Straßen wurde in der Vergangenheit wiederholt wissenschaftlich untersucht. Dabei erstreckte sich das Untersuchungsprogramm vorwiegend auf Schwermetalle, die Belastung mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen sowie Einträge von Auftausalz. Eine Prognose der von der BAB A 3 ausgehenden Auswirkungen muss sich auf die vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse stützen (vgl. § 6 Abs. 3 Nr. 3 UVPG):

- Nach einer Untersuchung des Verbandes der landwirtschaftlichen Untersuchungs- und Forschungsanstalten in Darmstadt an erdigem Material aus Straßenbanketten lagen die Gehalte an polychlorierten Biphenylen (PCB) und Mineralöl bei den untersuchten Proben im Bereich ubiquitärer Werte. Ein Einfluss des Verkehrs war nicht nachzuweisen. Hinsichtlich der Reste von Auftausalzen konnten bei der Untersuchung der Bankette bei allen Straßenarten leicht erhöhte Gehalte an Natrium ermittelt werden. Anreicherungen des leichter auswaschbaren Chlorids waren nur andeutungsweise in unmittelbarer Straßennähe festzustellen. Die ermittelten Werte lagen überall weit unter der Schädigungsschwelle.

- In der Untersuchung "Schadstoffbelastung von Böden durch Kraftfahrzeugverkehr" in der Reihe "Agrar- und Umweltforschung in Baden-Württemberg", Band 19, ("Augustenberg-Gutachten") wurden zur Schwermetallbelastung von Straßenrändern vor 1988 u.a. folgende Erkenntnisse gewonnen:

"Eindeutig erhöhte Gehalte an Blei und Kadmium in Boden und Aufwuchs haben nur die schmalen Streifen von 1 m beidseits der Autobahn, Bundesstraßen und Kreisstraßen. Am höchsten sind sie an Autobahnen, wo auch die Grenzwerte der Klärschlamm- bzw. der Futtermittelverordnung (nur mit Blei) wiederholt überschritten werden. Weiter nach außen nimmt die Kontamination steil ab und ist bei Kadmium schon in 4 m bis 6 m, beim Blei im Mittel ab 20 m bis 25 m Entfernung in den Böden nicht mehr unmittelbar mit dem Verkehr in Verbindung zu bringen. Im Aufwuchs lässt sich der Bleiausstoß neben Autobahnen noch bis 50 m, neben anderen Straßen noch bis etwa 10 m, nachweisen. Kadmium liegt schon ab 4 m bis 6 m im Normalbereich."

- Eine weitere Untersuchung des Bayerischen Geologischen Landesamtes am Autobahnring A 99 bei München von 1988 kommt zu ähnlichen Ergebnissen:

"Eindeutige Anreicherungen der Elemente Blei, Kadmium, Zink und Kupfer waren im Oberboden nur in Abständen bis 10 m, teilweise nur bis 5 m von der Fahrbahn nachweisbar."

Diese Ergebnisse sind für Straßenneubauten bzw. Straßenerweiterungen dahingehend zu relativieren, dass aufgrund des inzwischen verschwindend geringen Marktanteils bleihaltigen Benzins bei neu gebauten Straßen nicht mehr mit nennenswerten Einträgen in die angrenzenden Böden zu rechnen ist.

- In der Untersuchung "Organische und anorganische Schadstoffe in straßen-nahen Böden unterschiedlich stark befahrener Verkehrswege in Bayern" von Joneck und Prinz in "Wasser & Boden" 1996 wird festgestellt, dass für die

Schwermetalle Blei, Kadmium, Kupfer und Zink mit erhöhten Bodengehalten in Fahrbahnnähe (1,5 m bis 5 m) zu rechnen ist. Die Grenzwerte der Klärschlammverordnung werden für Blei, Kadmium, Kupfer und Zink nur an den stark befahrenen Verkehrswegen in Fahrbahnnähe bis 5 m Entfernung vom Fahrbahnrand, bei Nickel und Chrom gar nicht überschritten. Während PCB in geringen Mengen ohnehin nur bis in 5 m Entfernung vom Fahrbahnrand nachgewiesen werden, steigen die Gehalte polyzyklischer aromatischer Kohlenwasserstoffe (PAK) in straßennahem Bereich bis 5 m deutlich an. Zusammenfassend wird dargelegt, dass die Problemstoffgehalte der Böden in Fahrbahnnähe bis maximal 10 m Entfernung zum Fahrbahnrand in der Regel erhöht sind.

- Hinsichtlich der Schadstoffbelastungen, die im Zusammenhang mit den im Winterdienst erforderlichen Salzstreuungen zu erwarten sind, ist auch hier ein Streifen von etwa 10 m der angrenzenden Böden, vom Rand der befestigten Fahrbahn aus gemessen, relevant. Grundlage dieser Einschätzung ist der Forschungsbericht aus dem Forschungsprogramm des Bundesministers für Verkehr und der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. "Ermittlung und Beurteilung straßenbedingter Auswirkungen auf die Landschaftsfaktoren Boden und Wasser" in "Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik", Heft 626, 1992. Im Übrigen ist durch die ausschließliche Verwendung von Feuchtsalz im Winterdienst eine seitliche Verfrachtung eingeschränkt.
- Ergänzend bleibt anzumerken, dass nach Aussage des Landesamtes für Umwelt polychlorierte Dibenzodioxine und Dibenzofurane (PCDD/F) seit dem Verbot von chlor- und chromhaltigen Scavengern im Ottomotorkraftstoff nicht mehr in nennenswertem Maße straßenverkehrsbedingt emittiert werden. Bezüglich Benzol und Toluol wird davon ausgegangen, dass diese Stoffe bereits in der Atmosphäre fotochemisch zu CO₂ abgebaut werden.
- Für den Schadstoffeintrag von Schwermetallen und organischen Verbindungen liegt auch eine Untersuchung des Instituts für Wasserbau und Kulturtechnik der Universität Karlsruhe im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg über "Verkehrsbedingte Emissionen in Baden-Württemberg - Schwermetalle und organische Fremdstoffe in straßennahen Böden und Aufwuchs" vom Dezember 1992 vor, wobei ausschließlich straßennahe Böden beurteilt wurden, die mehr als 25 Jahre fahrzeugbedingten Immissionen ausgesetzt waren. Sie kommen zu dem Ergebnis, dass durch ausreichend breite (6 m) Straßenrandbepflanzungen bei Schwermetallen und organischen Verbindungen in Böden sowie im Grünlandaufwuchs eine Reduzierung von 30 % des Schadstoffeintrags gegenüber freier Ausbreitungsmöglichkeit der Immissionen erreicht werden kann (vgl. zur Schadstoffbelastung auch unten beim Schutzgut Luft unter C 2.3.2.5).
- Erhöhte Schadstoffkonzentrationen finden sich zudem nur in den oberen Bodenschichten. Durch die dekontaminierende Wirkung belebter Bodenzonen (insbesondere in den begrünten Banketten) ist generell mit einer deutlichen Abnahme der Konzentration mit zunehmender Tiefe zu rechnen, sodass

schon nach 10 cm bis 30 cm Tiefe die einschlägigen Prüfwerte eingehalten werden und der Boden seine natürliche Funktion erfüllen kann. Durch die tiefer liegende Bodenpassage ist auch eine Gefährdung des Grundwassers nicht zu befürchten (Dierkes, Dekontaminierende Wirkungen belebter Bodenzonen, in "Straße + Autobahn", 2/2001, S. 80 ff.).

- Zu Wechselwirkungen bei den Schutzgütern Mensch sowie Tiere und Pflanzen können neben dem durch Versiegelung bedingten Verlust an Lebensraum bzw. Nutzflächen grundsätzlich auch vom künftigen Verkehr auf der BAB A 3 ausgehende Schadstoffimmissionen führen.

Jedenfalls im schadstoffrelevanten Bereich (Abstand bis ca. 10 m von der Trasse) ist ein erheblicher Qualitätsverlust für den Lebensraum der dortigen Fauna zu erwarten. Bezüglich etwaiger Wechselwirkungen der aufgezeigten Schadstoffausträge auf das Schutzgut Mensch und über den Wirkungspfad Boden - Nutzpflanze - (Tier -) Mensch ist festzustellen, dass der oben aufgezeigte schadstoffrelevante Bereich von etwa 10 m beidseits der Fahrbahntrasse nahezu durchgehend innerhalb der künftigen Straßengrundstücksgrenzen liegt und bereits von da her einer landwirtschaftlichen Nutzung, wenn überhaupt, nur noch in sehr geringem Umfang zugänglich sein wird. Eventuelle Wechselwirkungen auf den Menschen über die Nahrungskette sind bereits von da her weitestgehend minimiert.

Darüber hinaus kommt die Bundesanstalt für Straßenwesen in ihrer Studie "Belastung von Nahrungs- und Futtermittelpflanzen sowie landwirtschaftlichen Flächen an Autobahnen durch die PAK, insbesondere Benz(a)pyren" (1995) zu dem Ergebnis, dass sich die Schadstoffbelastung im Wesentlichen auf ein schmales Band entlang der Straße, das in etwa dem Spritzwasserbereich entspricht, beschränkt und der Anbau von Nahrungs- und Futterpflanzen ab einem Abstand von ca. 10 m vom Fahrbahnrand als unbedenklich anzusehen ist. Die Gefahr einer zusätzlichen PAK-Kontamination der Bevölkerung durch den Verzehr von Nutzpflanzen, die zwischen 10 m und 50 m neben stark befahrenen Straßen angebaut werden, ist demnach nicht gegeben. In den in dieser Studie ausgewerteten Veröffentlichungen wurden Straßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung von 13.000 bis 65.000 Fahrzeugen untersucht. Wie frühere Untersuchungen zur Bleibelastung zeigen, besteht bei Schwermetallen ein Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Abstand von Fahrbahnrand einerseits und der Belastung andererseits. Durch die Vermischung von Erntegut aus straßennäheren und straßenentfernteren Bereichen und durch den verstärkten Einsatz von Kraftfahrzeugkatalysatoren kommt es zu einer weiteren Reduzierung des Schadstoffgehalts. Die o.g. Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen weist schließlich 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.

Aufgrund der vorangegangenen Ausführungen lässt sich somit insgesamt feststellen, dass sich die Schadstoffbelastung des Bodens auf den unmittelbaren Trassenbereich und dort auf einen Geländestreifen von höchstens etwa 10 m

beidseits der verbreiterten Trasse konzentriert und mit zunehmender Entfernung von der Trasse abnimmt. Durch die Baumaßnahme wird der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor, in dem ein erhöhter Schadstoffeintrag bereits jetzt stattfindet, entsprechend verbreitert bzw. um die neuen Fahrbahnbreiten verlagert. Prognosen, die unter Berücksichtigung einer Verkehrszunahme in den Jahren 2000 bis 2020 erstellt wurden, ergeben aber, dass aufgrund der in Zukunft verringerten Fahrzeugemissionen nicht mit vermehrten Schadstoffeinträgen zu rechnen ist. Der betriebs- oder unfallbedingte Eintrag von Schadstoffen (Tausalzlösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl, etc.) ergibt sich vor allem im bereits stark belasteten Nahbereich der Trasse.

Dabei ist aber auch zu berücksichtigen, dass durch die umfangreichen Lärmschutzeinrichtungen und die abschnittsweise Ausbildung eines Tunnels über der Autobahn im Bereich des Katzenbergs die Ausbreitung von Schadstoffen reduziert wird.

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

Im gegenständlichen Ausbauabschnitt der BAB A 3 werden in größerem Umfang landwirtschaftliche Nutzflächen bzw. Weinberge in Anspruch genommen. Bei den Äckern liegen in der Gemarkung Heidingsfeld die Bodenwerte nicht unter 50, es handelt sich also um Flächen mit sehr günstigen Erzeugungsbedingungen, die einer landwirtschaftlichen Nutzung dauerhaft entzogen werden (Versiegelung, Bau von Absetz- und Regenrückhaltebecken usw.).

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

Schließlich ist noch die vorgesehene Zwischenlagerung bzw. Deponierung (Geländemodellierung) von möglicherweise belastetem Aushubmaterial (insbesondere Bankettschälgut) zu erwähnen. Durch die vorgesehenen und mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg, Servicestelle Würzburg, abgestimmten Schutzvorkehrungen (vgl. Schreiben des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg vom 03.07.2008) wird jedoch einer Gefährdung hinreichend vorgebeugt. Im Einzelnen wird auf die Nebenbestimmungen unter A 3.6 sowie auf die Ausführungen unter C 3.7.6 und C 3.7.13 verwiesen.

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

2.3.2.4 Schutzgut Wasser

2.3.2.4.1 Oberflächengewässer

Schutzwürdige Oberflächengewässer sind von anlagebedingten Auswirkungen der Baumaßnahme nicht unmittelbar betroffen. Ein Eingriff in festgesetzte Überschwemmungsgebiete findet nicht statt; Retentionsraum geht nicht verloren.

Zwischen Bau-km 288+130 und Bau-km 288+180 muss der Zwischengemäuerbach zur Anlage eines Absetz- und Regenrückhaltebeckens (ASB/RHB 288-1R) auf einer Länge von ca. 180 m verlegt werden. Bei diesem Gewässer handelt es sich um einen kulturbetonen und eher naturfernen Bachlauf. Die Verlegung des Bachs erfolgt so, dass hinsichtlich des Abflussverhaltens keine nachteiligen Auswirkungen entstehen. Die hydraulische Leistungsfähigkeit wird nicht verschlechtert. Um die Verlegungsstrecke des Gewässers naturnaher gestalten zu können, wird auf einen ausreichenden Abstand zur St 511 (Stuttgarter Straße) und zum zu verlegenden Schattbergweg geachtet.

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

Die Erhöhung und Beschleunigung des Oberflächenwasserabflusses infolge der Versiegelung kann zwar zu einer Verschärfung der Hochwassergefährdung führen und Schäden an den für die Straßenentwässerung herangezogenen Vorflutern (Langenbachgraben, Zwischengemäuerbach und Main) hervorrufen. Abhilfe wird jedoch geschaffen durch die Anordnung von Regenrückhaltebecken, durch die das Regenwasser gedämpft und gedrosselt in die drei Vorfluter abgegeben wird. Die in der Planung vorgesehenen Regenrückhaltebecken sind auch ausreichend dimensioniert. Bei einem Anspringen der Notüberläufe der Regenrückhaltebecken kann es zwar zu Ausuferungen und Überschwemmungen des nachfolgenden Vorflut- bzw. Grabensystems kommen; dabei treten jedoch keine Verhältnisse ein, die nicht schon derzeit natürlicherweise bei Starkniederschlägen vorkommen.

Bei der Bauausführung selbst werden die Vorschriften zum Schutz der Gewässer für Fahrzeuge und Baumaschinen sowie für den Baubetrieb und im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (Verhinderung von Schadstoffeinträgen in Grund-

und Oberflächenwasser) eingehalten. Bauzeitlich kann es bei heftigen Regenereignissen zu geringen Einschwemmungen von Boden in die Abflussgräben und damit in die beiden Vorfluter kommen. Erhebliche Beeinträchtigungen für die drei Vorfluter sind damit nicht verbunden.

2.3.2.4.2 Grundwasser

Besondere Aufmerksamkeit ist den bau- und betriebsbedingten Auswirkungen des geplanten Ausbausvorhabens auf das vorhandene Grundwasserpotenzial zu widmen.

Zu negativen Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung führt zunächst die neu hinzukommende Bodenversiegelung von 8,38 ha. In Einschnittslagen werden zudem die das Grundwasservorkommenden schützenden Deckschichten vermindert. Abhängig von den jeweiligen Bauphasen und dem Baufortschritt sind bauzeitliche Wasserhaltungen vorgesehen, im Rahmen derer Grundwasser zutage geleitet werden kann. Auf die Ausführungen unter C 3.7.7.3 wird Bezug genommen.

Von Bau-km 290+640 bis Bau-km 291+800 verläuft die BAB A 3 im gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt im Wasserschutzgebiet der "Winterhäuser Quelle", das der Trinkwasserversorgung für Würzburg dient. Die Autobahn verläuft dort in der engeren Schutzzone des Wasserschutzgebietes. Der Ausbau der BAB A 3 findet auf der vorhandenen Trasse statt, wobei in der Schutzzone II zusätzliche Einschnitte bis zu 4 m stattfinden (bezogen auf die Gradientenhöhe). Des Weiteren wird die BAB A 3 um jeweils eine Fahrspur in beide Fahrtrichtungen verbreitert. Sowohl die Baumaßnahme als auch der laufende Betrieb der Autobahn bedeuten ein erhebliches Gefährdungspotenzial für die Wasserversorgung "Winterhäuser Quelle". Um den Schutz der bedeutenden und für Würzburg nicht ersetzbaren Wasserversorgung "Winterhäuser Quelle" gerecht zu werden, ist der Ausbau der Autobahn entsprechend den Richtlinien für die Anlagen von Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) erforderlich, was ausweislich der Planfeststellungsunterlagen auch vorgesehen ist (vgl. Unterlagen 1 und 6 sowie Schreiben des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg vom 03.07.2008).

Mit Schreiben vom 23.01.2009 legte der Vorhabensträger die Bewertung der Untergrundverhältnisse zwischen Bau-km 290+640 bis Bau-km 291+800 im Hinblick auf den Ausbau nach RiStWag in der engeren Schutzzone der "Winterhäuser Quelle" der Genesis Umwelt Consult GmbH, Schwabach, vor. Danach sind unter Berücksichtigung der ermittelten Schutzwirkung der Gewässerüberdeckung nach Abschnitt 6.3 der RiStWag innerhalb der engeren Schutzzone des (damals noch geplanten) Wasserschutzgebietes "Winterhäuser Quelle" für den Bau der BAB A 3 zwischen Bau-km 290+640 und Bau-km 291+800 zu beachten, dass von Bau-km 290+640 bis Bau-km 290+950 die Richtungsfahrbahn Nürnberg mit den angrenzenden Einschnittsböschungen im Bereich einer sehr geringen bis geringen Schutzfunktion der Gewässerüberdeckung liegt. Ferner ist durch die bei Bau-km 290+740 bis Bau-km 290+775 querende südliche Hauptverwerfung des Katzenberg-Störungssystems als wasserwegsame, tektonische Schwächezone ein erhöhtes Gefährdungspotenzial im gesamten Fahrbahnbereich anzunehmen. In-

sofern muss zwischen Bau-km 290+640 und Bau-km 290+950 neben der nach den Abschnitten 6.3.6 und 7 der RiStWag durchzuführenden Abdichtung der Entwässerungsmulden sowie der angrenzenden Damm- und Einschnittsbereiche auch der gesamte Bereich unter den Verkehrsflächen abgedichtet werden, was der Vorhabensträger im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 berücksichtigt hat bzw. was ihm durch entsprechende Nebenbestimmungen auferlegt wurde (vgl. dazu A 3.4 und C 3.7.7.1).

Des Weiteren wurde in der Bewertung der Genesis Umwelt Consult GmbH (Anlage zum Schreiben des Vorhabensträgers vom 23.01.2009) ausgeführt, dass ein erhöhtes Gefährdungspotenzial durch die Baumaßnahme im Bereich mit unüberdecktem Muschelkalk nur mit sehr geringer bis geringer Gesamtschutzfunktion sowie im Bereich der südlichen Hauptverwerfung des Katzenberg-Störungssystems, d.h. zwischen Bau-km 290+640 und Bau-km 290+950 gegeben sei. Im Hinblick auf eine qualitative Beweissicherung werde daher die Durchführung einer Kernbohrung bis mindestens 2 m in den Residualschluff des Mittleren Muschelkalkes und die Errichtung einer 5''-Grundwassermessstelle als Vorfeldmessstelle im Grundwasserabstrom des o.g. Bereiches mit sehr geringer bis geringer Gesamtschutzfunktion der Gewässerüberdeckung bzw. bei etwa Bau-km 290+870 empfohlen. Während der Baumaßnahmen im Bereich von Bau-km 290+640 bis Bau-km 291+000 sollten an der neu errichteten Grundwassermessstelle und an der Winterhäuser Quelle zweiwöchentlich qualifizierte Probenahmen stattfinden. Im gesamten Zeitraum der Baumaßnahme sollten an der Winterhäuser Quelle außerdem kontinuierlich mikrobiologische Untersuchungen durchgeführt werden. Die von der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH bereits durchgeführten kontinuierlichen Messungen an der Winterhäuser Quelle sollten bei der Beweissicherung mit einbezogen werden, was dem Vorhabensträger auch aufgegeben wurde (vgl. dazu näher A 3.4 und C 3.7.7.1).

Bezüglich des auf den Böschungsflächen außerhalb des Wasserschutzgebietes anfallenden Oberflächenwassers ist zu erwarten, dass durch die Ausnutzung der Filterwirkung der über dem Grundwasser liegende Bodenschichten weitgehend vermieden werden kann, dass eventuell mitgeführte Schadstoffe in das Grundwasser gelangen. Auch durch Sedimentation sowie physikalische, chemische und mikrobiologische Vorgänge im Boden wird der Schadstoffgehalt des Oberflächenwassers auf dem Weg zum Grundwasser verringert.

Insgesamt ist festzuhalten, dass sich die Beeinträchtigungen für das Schutzgut Wasser durch die in der Planung vorgesehenen Absetz- und Regenrückhaltebecken deutlich reduzieren, weil durch die Behandlung des gesammelten Fahrbahnwassers die Belastung der Vorfluter im Vergleich zur bestehenden Situation verringert und auch die mögliche Versickerung belasteter Straßenabwasser in das Grundwasser künftig vermieden wird. Daneben bewirkt auch der Ausbau und Abdichtung der Trasse nach RiStWag im Bereich der künftigen Schutzzone II des Wasserschutzgebietes "Winterhäuser Quelle" und die kontinuierliche Überwachung der Quelle während der Bauarbeiten eine erhebliche Minderung der potenziellen Gefährdung des Grundwassers.

2.3.2.5

Schutzgut Luft

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

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

Für den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt liegt ein Luftschadstoffgutachten vor, das durch das Ingenieurbüro Lohmeyer (Stand 27.11.2007) erstellt wurde. Da im gegenständlichen Abschnitt aufgrund der örtlichen Gegebenheiten auch die unterschiedlichen örtlichen Windverhältnisse berücksichtigt werden müssen, wurde für die Abschätzung der Belastung durch Luftschadstoffe das Berechnungsverfahren PROKAS/LASAT in Kombination mit Kaltluftsimulationen (Modell KALM) eingesetzt. Diese Berechnungen haben ergeben, dass die Grenzwerte der 22. BImSchV für die Jahresmittelwerte von NO₂ im Planfall 2020 an allen relevanten Immissionsorten innerhalb der zusammenhängend bebauten Bereiche eingehalten werden. Lediglich im Außenbereich wird an neun Gebäuden der Grenzwert für den Jahresmittelwert überschritten. Die Jahresmittelwerte für PM₁₀ der 22. BImSchV werden an allen relevanten Immissionsorten der bebauten Bereiche im Jahr 2020 eingehalten. Die Stundenmittelwerte der NO₂-Immissionen sind an den relevanten Immissionsorten innerhalb der zusammenhängend bebauten Bereiche und im Außenbereich geringer als die Grenzwerte der 22. BImSchV. Die Tagesmittelwerte der PM₁₀-Immissionen sind an den relevanten Immissionsorten innerhalb der zusammenhängend bebauten Bereiche sowie im Außenbereich geringer als die Grenzwerte der 22. BImSchV (vgl. auch C 2.3.2.1.2).

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

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

Insgesamt ist festzustellen, dass das Vorhaben zu einer Erhöhung der verkehrsbedingten Luftschadstoffe in einem schmalen Bereich beidseits der verbreiterten bzw. leicht verschobenen Trasse führt, wobei aber die bestehende BAB A 3 und die damit verbundenen Vorbelastungen zu berücksichtigen sind. In verhältnismäßig kurzer Entfernung wird jedoch die vorhandene Grundbelastung wieder erreicht und werden die Immissionswerte, bis auf neun Außenbereichsanwesen, unterschritten. Zur Minderung der Ausbreitung verkehrsbedingter Schadstoffimmissionen können auch die in der Planung vorgesehenen Straßenbepflanzungen, die Lärmschutzwälle und -wände, der Katzenbergtunnel sowie die vorhabensbedingte Verflüssigung des Verkehrs beitragen.

2.3.2.6

Schutzgut Klima

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

Die Errichtung der Lärmschutzeinrichtungen kann Veränderungen des Mikroklimas der unmittelbar angrenzenden Flächen bewirken, z.B. durch Verschattung, Windschutz, Regenschatten. Darüber hinaus ist eine relevante Veränderung der lokalklimatischen Situation, etwa in den Stadtteilen Heuchelhof oder Heidingsfeld, nicht zu erwarten.

Der Bund Naturschutz kritisierte mit Schreiben vom 30.06.2008, dass die geplanten Lärmschutzmaßnahmen sich auf das Kleinklima negativ auswirkten, da der Luftaustausch zwischen Hang und Maintal durch bis zu 15 m hohe Barrieren erschwert werde.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 22.10.2009 nachvollziehbar dar, dass die vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen Veränderungen des Mikroklimas in den unmittelbar angrenzenden Flächen bewirken können. Darüber hinaus ist aber eine relevante Veränderung der lokalklimatischen Situation nicht zu erwarten. Weiter ist darauf hinzuweisen, dass durch die Hanganschnittssituation in den überwiegenden Streckenabschnitten die Lärmschutzeinrichtungen an der

Fahrbahn zum angrenzenden Gelände hin erheblich niedriger sind (vgl. auch Unterlage 16).

2.3.2.7

Schutzgut Landschaft

Das Landschaftsbild ist durch das bewegte Relief der Maintalhänge, die Weinberge, die kleinteiligen Vegetationsstrukturen und die vorhandenen Siedlungen geprägt. Allerdings ist die Situation im gegenständlichen Abschnitt insbesondere durch das bestehende Band der BAB A 3 und die vorhandene Talbrücke Heidingsfeld sowie durch die dominierende Lage des Stadtteils Heuchelhof auf einer Kuppe vorbelastet.

Der Ausbau der Anschlussstelle Heidingsfeld führt zu Verlusten bestehender Gehölzkulissen und zu Veränderungen vor allem im nordöstlichen Quadranten.

Zur Anpassung an die neue Lage der Talbrücke Heidingsfeld muss am westlichen Widerlager der dort vorhandene Damm der Autobahn nach Norden verschoben werden. Der dort bestehende Gehölzbestand wird dadurch entfallen. Dadurch wird der Damm aus Blickrichtung Würzburg zunächst gut einsehbar sein und erst mittelfristig durch Bepflanzungen verdeckt werden. Die neue Talbrücke Heidingsfeld selbst wird im Landschaftsbild grundsätzlich ähnlich wirken wie die bestehende, die Unterschiede in Lage und Höhe machen sich optisch relativ wenig bemerkbar. Infolge der geplanten Lärmschutzmaßnahmen auf der Brücke wird der Brückenüberbau optisch stärker; diese Wirkung wird jedoch dadurch etwas gemindert, dass hier die Lärmschutzmaßnahmen überwiegend transparent ausgeführt werden sollen. Außerdem wirkt sich für das Landschaftsbild günstig aus, dass die Fahrzeugbewegungen auf der Brücke künftig weniger stark sichtbar sein werden.

Im Verlauf in Richtung Osten schirmt der geplante Tunnel die Autobahn optisch vollständig ab. Durch die Tieferlegung der Autobahn und den Bau eines 570 m langen Tunnels, der durch Oberbodenandekung landschaftsgerecht in die Umgebung eingebunden wird, ergeben sich sogar erhebliche Verbesserungen im Vergleich zur bisherigen Situation.

Im weiteren Verlauf der Autobahn zwischen dem östlichen Tunnelportal und dem Rasthof Würzburg-Süd verläuft die Trasse dann ebenfalls im Vergleich zur bisherigen Situation deutlich tiefer gelegt in einer Art Trog, der beidseitig durch Steilböschungen abgefangen wird. Von außen her ist die Autobahn damit in diesem Bereich weitgehend nicht mehr einsehbar. Dem steht wiederum gegenüber, dass aus Sicht der Fahrzeuginsassen auf der Autobahn der Blick auf teilweise sehr massive Baukonstruktionen fällt. Weitere Lärmschutzeinrichtungen, die das Landschaftsbild beeinträchtigen könnten, sind in diesem Bereich kaum noch nötig, sodass von Lärmschutzeinrichtungen keine nennenswerten zusätzlichen Auswirkungen auf das Landschaftsbild in diesem Unterabschnitt zu erwarten sind.

Südlich des Rasthofs Würzburg-Süd ist auf der Westseite eine einseitige Einschnittsböschung, die als Stützkonstruktion ausgebildet werden soll, vorgesehen.

Die bestehenden Gehölze östlich der Bestandstrasse werden dabei erhalten. Vom Maintal aus wird die neue Trasse dann nicht (mehr) einsehbar sein.

In räumlich begrenzten Landschaftsausschnitten kommt es zu Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch die vorübergehende Inanspruchnahme von trassennahen Flächen für Baustraßen und Baufelder und für die Ablagerung von Überschussmassen (Geländemodellierungen).

2.3.2.8 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Im Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme sind bekannte Bodendenkmäler nicht betroffen. Dies schließt aber die Existenz von Bodendenkmälern, die erst beim Oberbodenabtrag oder während der Baumaßnahme angetroffen werden, keineswegs aus. Im Nahbereich der BAB A 3 befindet sich eine ausgedehnte hallstattzeitliche Siedlung (Fundstellen-Nr. 6225/0209) am Hörlesgraben. Der Fundplatz erstreckt sich von der Unterführung des Hörlesgrabens östlich der Autobahn als breiter Streifen bis hin zur Bahnlinie. Der Denkmalsbereich wird durch zwei Baustraßen gequert und kann hier betroffen sein. Außerdem ist davon auszugehen, dass die Zahl der vorhandenen Bodendenkmäler wesentlich höher ist als die der bisher kartierten. Die Verteilung der Lößflächen, die topographische Situation sowie die Konzentration von Fundplätzen auf der Mainniederterrasse und Mainhochterrasse lässt vor allem zwischen Bau-km 290+900 und Bau-km 291+700 weitere Bodendenkmäler entlang der Trassenführung vermuten (vgl. Schreiben des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege vom 09.06.2008).

Diese Bodendenkmäler können bereits durch das Abnehmen des Oberbodens, das die eigentliche Baumaßnahme vorbereitet, oder durch Bodenentnahmen zerstört werden. Diese Beeinträchtigungen entstehen sowohl baubedingt durch die Anlage der Baustraße, der Baustelleneinrichtung als auch anlagebedingt durch die Dammschüttung oder durch die mit der Baumaßnahme in Zusammenhang stehenden Bau- und Ausgleichsmaßnahmen. Für die Anlage der Baustelleneinrichtungen an Baustraßen, die zwischen Bau-km 291+000 und Bau-km 291+500 auf die Autobahntrasse aus nordöstlicher Richtung einmünden, wird durch die Abnahme des Oberbodens das bekannte großflächige Bodendenkmal in Teilen zerstört.

Daher kann in diesem Planfeststellungsabschnitt nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Zerstörungen bzw. Beeinträchtigungen auch bedeutender Bodendenkmäler kommt. Allerdings wird den Belangen des Denkmalschutzes im Rahmen des Möglichen durch entsprechende Auflagen Rechnung getragen (vgl. A 3.2.1, A 3.8 sowie C 3.7.12).

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 wurden direkt oder indirekt bereits im Rahmen der Auswirkung auf die einzelnen Schutzgüter beschrieben.

So kann z.B. das Schutzgut Tiere und Pflanzen durch die Veränderungen des Wasserhaushaltes oder der Bodeneigenschaften ebenfalls verändert werden.

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

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

Mittel

Hoch

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.

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

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

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

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

Die Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV betragen:

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

Soweit diese Grenzwerte überschritten werden, besteht für die betroffenen Anwesen Anspruch auf Schallschutz. Allerdings bleibt in diesen Fällen auch zu prüfen, inwieweit die nicht schützbareren Außenwohnbereiche unzumutbar verlärmert werden bzw. inwieweit die Gesamtlärmsituation am Anwesen die Gefahr einer Gesundheitsschädigung begründet. Die Zumutbarkeitsschwelle, bei der sowohl eine schwere und unerträgliche Beeinträchtigung des Wohneigentums anzunehmen ist und bei der auch etwaige gesundheitliche Gefährdungen nicht ausgeschlossen werden können, lässt sich nach höchstrichterlicher Rechtsprechung zwar nicht exakt in allen Fallgestaltungen an einem bestimmten Geräuschpegel ausdrücken, jedoch wurde z.B. durch den Bundesgerichtshof diese Schwelle bei einem Lärmgrenzwert von 69/64 dB(A) tags/nachts in einem Wohngebiet jedenfalls wegen des Nachtwerts als überschritten angesehen (BGH, Urteil vom 06.02.1986, Az. III ZR 96/84, BayVBl. 1986, S. 537) bzw. ebenso bei einem Wert von 70/60 dB(A) tags/nachts in einem Wohngebiet (BGH, Urteil vom 17.04.1986, Az. III ZR 202/84, DVBl. 1986, S. 998) und bei einem Wert von 72/62 dB(A) tags/nachts in einem Mischgebiet (BGH, Urteil vom 10.12.1987, Az. III ZR 204/86, NJW 1988, 900). Zwischenzeitlich wurde den in den Richtlinien

für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 - festgelegten Grenzwerten für die Lärmsanierung Orientierungsfunktion für die Feststellung unzumutbarer Lärmbelastung zugesprochen (OVG Lüneburg, Urteil vom 21.05.1997, Az. VII K 7705/95, UPR 1998, 40). Diese Werte betragen

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

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

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

Unter Berücksichtigung des streckenweise vorgesehenen offenporigen Belages, der sonstigen aktiven Schallschutzmaßnahmen und des Tunnels im Bereich des Katzenbergs werden durch das plangegenständliche Ausbauvorhaben keine sehr hohen Beeinträchtigungen ausgelöst. Hohe Beeinträchtigungen ergeben sich durch Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV an 16 Anwesen. Mittlere Beeinträchtigungen, also Überschreitungen der Nachtwerte der DIN 18 005 ergeben sich sogar an 181 Anwesen (vgl. Unterlage 11.1). Trotzdem ist zu berücksichtigen, dass sich gegenüber dem Planungsnullfall an allen Immissionsorten eine erhebliche Verbesserung der schalltechnischen Situation ergibt. Im Planungsnullfall, also im Jahr 2020 ohne den sechsstreifigen Ausbau und die damit verbundenen aktiven Schallschutzmaßnahmen, würden ca. 1.180 Gebäude Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV aufweisen. Durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 ergeben sich trotz der damit verbundenen Verkehrszunahme durch die vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahme Minderungen der Beurteilungspegel im Vergleich zum Planungsnullfall von bis zu 10 dB(A).

2.4.1.2

Luftschadstoffe

Für den Bereich der Luftschadstoffe ist in Anwendung des § 50 BImSchG davon auszugehen, dass die Auswirkungen insbesondere dann als hoch bzw. sehr hoch anzusehen sind, soweit gesundheitliche Gefahren zu befürchten sind, d.h., wenn die lufthygienischen Grenzwerte der 22. BImSchV überschritten werden.

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

Aus den Planunterlagen ergibt sich, dass Werte der 22. BImSchV in weiten Bereichen eingehalten werden. Lediglich im Außenbereich wird an neun Gebäuden der Grenzwert für den Jahresmittelwert NO₂ von 40 µg/m³ mit maximal 54 µg/m³ überschritten. Diese Überschreitungen sind hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Menschen als sehr hoch einzustufen, sofern diese Anwesen dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen. Dienen sie nur dem vorübergehenden Aufenthalt, können sie als hoch bis mittel eingeordnet werden. Schadstoffwerte in anderen Bereichen, die unterhalb der entsprechenden Grenzwerte bleiben, sind als mittel einzustufen. Nicht berücksichtigt wurde bei dieser Bewertung, dass durch die plangegenständliche Maßnahme und insbesondere durch die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen generell von einer Verbesserung der Luftschadstoffbelastung zum Prognosehorizont 2020 gegenüber dem Bestand im Jahr 2000 ausgegangen werden kann.

Ansonsten sind nur im Bereich von etwa 200 m um die Trasse Grenzwertüberschreitungen denkbar, erst in Bereichen jenseits davon liegen im Zusammenhang bebaute Gebiete, die keine Grenzwertüberschreitungen aufweisen. In diesem Bereich werden sich Menschen (außerhalb der Außenbereichsanwesen) indes nicht dauerhaft, sondern lediglich vorübergehend aufhalten, etwa um landwirtschaftliche Flächen oder Weinberge zu bewirtschaften bzw. Kleingärten aufzusuchen. Da es sich also nur um vorübergehende Aufenthalte handelt, ist diese Beeinträchtigung in Abhängigkeit von der jeweiligen Entfernung und der Dauer des Aufenthalts als hoch bis mittel zu bewerten.

2.4.1.3

Freizeit und Erholung

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

Durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 gehen anlagebedingt siedlungsnaher Freiflächen verloren, wobei hier eine Vielzahl privater Kleingartenflächen anlagebedingt dauerhaft bzw. für die Zeit der Bauausführung vorübergehend ganz oder teilweise in Anspruch genommen werden müssen. Insoweit ist von einer sehr hohen Beeinträchtigung auszugehen.

Durch die nun vorgesehene Ausbildung eines 570 m langen Tunnels im Bereich des Katzenberges erfolgt eine Neugliederung der Landschaft, die sich an der ur-

sprünglichen Landschaftsstruktur orientiert. Dabei werden unterbrochene Wegebeziehungen zwischen den Stadtteilen Heidingsfeld und Heuchelhof wiederhergestellt. Des Weiteren kann der Bereich auf dem Tunnel verstärkt Funktionen als Naherholungsraum übernehmen. Vonseiten der Stadt Würzburg ist geplant, in einem Teilbereich auf der Tunneldecke Flächen mit Spiel-, Sport- und Freizeitfunktion zu schaffen (was nicht Gegenstand dieser Planfeststellung ist). Dadurch sollen Naherholungsmöglichkeiten zwischen Heidingsfeld und Heuchelhof geschaffen werden, wodurch sich wiederum der Naherholungsdruck auf die ökologisch wertvollen Bereiche im Gebiet des Katzenbergs bzw. des Rosengartens reduzieren wird. Hier kann also sogar von einer Verbesserung der derzeitigen Situation ausgegangen werden.

Vorhandene Rad- und Wanderwegbeziehungen, die bisher Querungsbauwerke der Autobahn nutzen, werden auch nach dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 wiederhergestellt, negativ zu bewertende Auswirkungen sind hier - außerhalb der Bauzeit - nicht zu erwarten.

Die am Rande des Stadtteils Heuchelhof ausgewiesenen Grünflächen werden nicht in Anspruch genommen. Infolge der Lärmschutzeinrichtungen werden diese Bereiche künftig sogar vom Verkehrslärm weniger betroffen sein als bisher.

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

Nach den Planunterlagen ist davon auszugehen, dass Baudenkmäler nicht betroffen sind. Zu den - hier nicht relevanten - Bodendenkmälern wird auf C 2.4.8 verwiesen.

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.

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 Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen werden folgende umweltbezogene Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze sowie sonstiger fachbezogener Unterlagen zugrunde gelegt:

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

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

- a) Sehr hoch
- Überbauung und Beeinträchtigung von naturnahen Laubwaldbiotopen
 - Lebensraumverlust sowie Zerschneidung oder Isolierung von Lebensräumen gefährdeter oder seltener Tier- und Pflanzenarten
 - Verlust wertvoller Biotopstrukturen
 - Funktionsbeeinträchtigung überregional bzw. regional bedeutsamer Vernetzungsachsen
 - erhebliche Beeinträchtigungen von FFH- oder Europäischen

Vogelschutzgebieten

- Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände

b) Hoch

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

c) Mittel

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

Die Bewertung ergibt sehr hohe Beeinträchtigungen durch die Versiegelung und Überbauung von Wald mit naturnahen Elementen, für den Lebensraumverlust im Hinblick auf Lebensstätten von Haselmaus, bestimmten Fledermausarten und bestimmten Vogelarten (vgl. Unterlage 12.1 E, Anlage 5 - saP), insbesondere den Verlust von Höhlenbäumen und Fledermausquartieren in den Widerlagern der Heidingsfelder Brücke bzw. in abzubrechenden Gebäuden unterhalb der Brücke. Des Weiteren ergeben sich sehr hohe Beeinträchtigungen durch den Verlust von Magerrasen, die nach Art. 13 d BayNatSchG geschützt sind. Hohe Beeinträchtigungen ergeben sich durch die Überbauung und Versiegelung von verschiedenen Offenlandbiotopen wie Altgrasfluren, artenreiches Extensivgrünland, Streuobstflächen, Hecken, Gebüsche, Feldgehölze, strukturreiche Kleingärten und aufgelassene Kulturbestände sowie Kalkmagerrasen. Durch die Rodung von Bannwald und die Verschiebung der Beeinträchtigungszone der BAB A 3 in bisher unbelastete Bereiche sowie durch die Zunahme der Zerschneidungswirkung der Autobahn außerhalb des Bereichs des Tunnels ergeben sich des Weiteren hohe Beeinträchtigungen. Mittlere Beeinträchtigungen ergeben sich schließlich durch die Inanspruchnahme von sonstigen Wald- und Gehölzstrukturen, die Versiegelung land- und forstwirtschaftlicher Nutzflächen und die Beeinträchtigungen von sonstigen Biotopstrukturen während der Bauphase. Im Übrigen wird auf die Unterlage 12.1 E, insbesondere Anlage 2E und Anlage 5 (saP), Bezug genommen.

Bei den vorstehend vorgenommenen Bewertungen ist jedoch zu berücksichtigen, dass die betroffenen Flächen bereits erheblichen Vorbelastungen ausgesetzt sind. Zudem fällt gravierend ins Gewicht, dass die vorstehend getroffenen Wertungen noch ohne Berücksichtigung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (vgl. C 2.3.2.2.3 und C 3.7.5.2.5) vorgenommen sind. Aufgrund dieser landschaftspflegerischen Maßnahmen wird in weiten Bereichen ein Ausgleich des Eingriffs erreicht, im Übrigen wird der Eingriff in den Naturhaushalt durch die vorgesehenen Ersatzmaßnahmen kompensiert. Da bei der Darstellung der Umweltauswirkungen u.a. die Maßnahmen einzubeziehen sind, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden (§ 11

Satz 1 UVPG), und diese Darstellung Grundlage der Bewertung ist (§ 12 UVPG), geht obige Bewertung zugunsten der Umwelt von einer schlechteren Bewertungslage aus, als sie bei bzw. nach Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen eintreten wird. Infolgedessen lässt sich unter Einbeziehung aller Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sogar eine deutlich positivere Bewertung rechtfertigen.

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

2.4.3

Schutzgut Boden

Die Bewertung der unter C 2.3.2 dieses Beschlusses aufgezeigten zu erwartenden Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf das Schutzgut Boden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung hat sich primär an den Bestimmungen des Bundes-Bodenschutzgesetzes und der Bundes-Bodenschutzverordnung zu orientieren.

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

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

Betroffen hiervon sind vor allem Rendzinen mit höherem Kalk- und geringerem Tongehalt, in Teilen auch tiefgründige Parabraunerden. Der Verlust dieser Funktionen über weite Strecken des Streckenabschnittes ist daher als sehr hoch zu bewerten.

Die Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die Lebensraumfunktion des Bodens ist ferner an den Gesichtspunkten Verlust durch Versiegelung sowie Schadstoffimmissionen im Trassennahbereich 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 aufgebaut werden können, insbesondere ist bei vorübergehenden Flächeninanspruchnahmen und Rekultivierungen nicht auszuschließen, dass die ursprünglichen Bodenfunktionen nicht in vollem Umfang wieder aufleben können. Es ist somit unter diesem Gesichtspunkt zumindest von einer hohen Beeinträchtigung der Umweltbedingungen auszugehen.

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

Schließlich sind die Auswirkungen des Vorhabens auf den Bereich der land- und forstwirtschaftlichen Produktionsbereiche zu bewerten, wobei die Eingriffe dann als hoch oder sogar sehr hoch anzusehen sind, wenn günstige bzw. sehr günstige Produktionsbedingungen bestehen und in diesen Bereichen Bodenverluste eintreten bzw. ertragsmindernde Schadstoffbelastungen für landwirtschaftliche Betriebsflächen bestehen. Da vom gegenständlichen Vorhaben landwirtschaftliche Flächen mit sehr hohen Bodengütwerten, also mit sehr günstig einzustufenden Erzeugungsbedingungen, in Anspruch genommen werden, ist allein

schon der Verlust an land- und in geringem Umfang forstwirtschaftlichen Nutzflächen aufgrund seines Umfangs sehr hoch zu bewerten. Dies gilt auch und erst recht, wenn - wie hier - Böden mit sehr guter Qualität für landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Anspruch genommen werden.

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

Erhebliche Auswirkungen auf die Nahrung und damit nachteilige Wechselwirkungen auf die Schutzgüter Mensch und Tier sind indes nicht zu erwarten. Die landwirtschaftlichen Nutzflächen liegen, bedingt durch Böschungs- und Einschnittsflächen sowie durch entlang der Trasse verlaufenden Anwandwege in der Regel ohnehin außerhalb des genannten 10-m-Bereiches. Soweit in Einzelfällen noch innerhalb dieses 10-m-Bereiches landwirtschaftliche Bodennutzung betrieben werden sollte, wäre der Anteil der dort produzierten Nahrungspflanzen am Nahrungsgemisch der Bevölkerung zu gering, als dass Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit hervorgerufen werden könnten. Hinzu kommt, dass nach einschlägigen wissenschaftlichen Untersuchungen (vgl. C 2.3.2.3) der Belastungspfad Tierfutter - Tierische Nahrungsmittel - Mensch eine nur untergeordnete Rolle spielt, auf dem Pfad Boden - Pflanze - Tier - Mensch eine Aufnahme von Schadstoffen sogar noch unwahrscheinlicher ist. Schädliche Bodenveränderungen i.S.v. § 2 Abs. 3 BBodSchG sind somit nach derzeitigem Erkenntnisstand insoweit nicht zu erwarten und daher als unerheblich zu bewerten.

2.4.4 Schutzgut Wasser

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

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

Zur Verhütung von Gewässerverunreinigungen steht die Zulässigkeit der Einleitung schadstoffbelasteten Abwassers in Gewässer unter dem Vorhalt einer wasserrechtlichen Erlaubnis, die nur erteilt werden darf, wenn die Schadstofffracht

des Abwassers so gering gehalten wird, wie dies nach dem durch Rechtsverordnung festgelegten Stand der Technik möglich ist (§ 7a Abs. 1 WHG, Art. 41h BayWG). In diesem Zusammenhang regeln die wasserrechtlichen Bestimmungen, wer zur Abwasserbeseitigung verpflichtet ist und welche Unterlagen hierfür vorzulegen sind (§ 18 a WHG i.V.m. Art. 41 b BayWG).

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

Dem besonderen Gewässerschutz dient in diesem Zusammenhang auch die Festsetzung von Wasserschutzgebieten (§ 19 WHG i.V.m. Art. 35 BayWG), nach denen im öffentlichen Interesse der Sicherstellung der bestehenden und künftigen öffentlichen Wasserversorgung in bestimmten Bereichen verschiedene Verbote, Beschränkungen und Duldungspflichten festgelegt werden können.

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

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

Die mit dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Bereich Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld - westlich Mainbrücke Randersacker verbundenen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind unter Heranziehung dieser Prämissen wie folgt zu beurteilen:

2.4.4.1

Oberflächengewässer

Das auf der Fahrbahn anfallende belastete Oberflächenwasser wird gesammelt und über Regenrückhalte- und Absetzbecken den Vorflutern zugeleitet. Durch die geplanten Vorreinigungseinrichtungen und nicht zuletzt aufgrund der Selbstreinigungskraft der Vorfluter wird der Gefahr einer Verschmutzung vorgebeugt, so dass die jedenfalls denkbaren Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser allenfalls als mittel zu bewerten sind.

Positiv schlägt weiterhin zu Buche, dass den Regenrückhaltebecken im Hinblick auf Hochwasserspitzen bei Starkregenereignissen eine nicht zu gering einzuschätzende Pufferwirkung zukommt.

Vorstehende Bewertung gilt daher auch im Hinblick auf die Abflussverhältnisse und die Auswirkungen auf die Vorfluter Langenbachgraben, Zwischengemäuerbach und Main.

Da die Talbrücke Heidingsfeld weitgehend identisch im Wesentlichen an der gleichen Stelle wieder errichtet wird, sind wesentliche Auswirkungen auf tatsächliche Überschwemmungsgebiete bzw. den Retentionsraum von Gewässern unterhalb der Brücke nicht zu erwarten.

Die Anlage des Absetz- und Regenrückhaltebeckens ASB/RHB 288-1R hat eine Verlegung des Zwischengemäuerbaches auf einer Länge von ca. 180 m zur Folge. Dabei wird die hydraulische Leistungsfähigkeit des Gewässers nicht verschlechtert. Die Verlegungsstrecke des Gewässers wird weitgehend naturnah gestaltet, sodass sich hierbei allenfalls mittlere bis hohe Beeinträchtigungen ergeben.

2.4.4.2

Grundwasser

Ein relevantes Gefährdungspotenzial kann sich indes infolge der Durchfahrung eines im Trassenverlauf gelegenen Trinkwasserschutzgebietes ergeben. Die BAB A 3 durchquert im gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt von Bau-km 290+640 bis Bau-km 291+800 die engere Schutzzone II der "Winterhäuser Quelle", die von der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH genutzt wird.

Die Gefahr der Beeinträchtigung von Trinkwasserschutzgebieten durch Überbauung und Verschmutzung wird des Weiteren nicht nur unter dem Aspekt der Durchfahrung festgesetzter Schutzzonen eines Wasserschutzgebietes, sondern auch unter Einbeziehung von außerhalb dieser Schutzzonen liegenden Grundwassereinzugsgebieten und potenziellen Grundwasseranstrombereichen bewertet. Die Gefahr der Beeinträchtigung durch Überbauung und Verschmutzung wird dabei im Bereich der Brunnenstandorte und der Schutzzone II eines Wasserschutzgebietes grundsätzlich als sehr hoch, in der Schutzzone III als hoch und im Grundwassereinzugsgebiet sowie in etwaigen potenziellen Grundwasseranstrombereichen als mittel bewertet. Weitere Beurteilungskriterien sind Durchfahrungsängen, geplante Bauwerke innerhalb der potenziell kritischen Durchfahrungsbereiche, Untergrundverhältnisse, Qualität und mögliche Schädigung der Deckschichten, Durchlässigkeit des Untergrundes sowie mögliche Grundwasserfließgeschwindigkeit.

Ausgehend von diesen Kriterien ist festzustellen, dass sich negative Einflüsse auf das Grundwasservorkommen durch Überbauung insofern ergeben können, als dadurch die Grundwasserneubildung verhindert oder beeinträchtigt wird. Mit dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 auf einer Länge von 5,4 km im gegenständlichen Abschnitt werden versickerungsfähige Flächen von ca. 8,38 ha zusätzlich undurchlässig versiegelt. Dies führt zu einer Verringerung der Grundwasserneubildung. Erschwerend kommt hinzu, dass das Gebiet relativ niederschlagsarm ist. Der mittlere Jahresniederschlag beträgt etwa 550 mm, sodass sich gerade bei dieser Situation Versiegelungen ungünstig auf die Grundwasserneubildung auswirken. Bei dieser Sachlage sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser insoweit als hoch zu bewerten.

Des Weiteren wird durch die Durchfahrung der Schutzzone II des Wasserschutzgebietes "Winterhäuser Quelle" die mögliche Gefahr einer Beeinträchtigung so-

wohl durch Überbauung als auch Verschmutzung als sehr hoch angesehen. Sowohl die Bauarbeiten zur Herstellung des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 als auch der laufende Betrieb der Autobahn bedeuten ein erhebliches Gefährdungspotenzial für die Wasserversorgung "Winterhäuser Quelle". Bei dieser Bewertung wurden der vorgesehene Ausbau nach RiStWag und die weiteren Schutzmaßnahmen (Abdichtung der Fahrbahn, Grundwassermessstelle) noch nicht berücksichtigt.

Dabei ist außerdem zu berücksichtigen, dass Gefährdungen durch betriebs- oder unfallbedingten Eintrag von Schadstoffen (Tausalzlösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl etc.) in das Grundwasser durch die Anlage neuer Absetzbecken und Abscheideranlagen, die dem derzeitigen Stand der Technik entsprechen und die teilweise bestehenden Becken ersetzen, im Vergleich zur bestehenden Situation (weiter) gemindert werden.

2.4.5

Schutzgut Luft

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

Die unmittelbaren Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf das Schutzgut Luft beschränken sich, soweit sie, gemessen an den fachgesetzlichen Bewertungsgrundlagen, als erheblich angesehen werden können, auf einen räumlich eng begrenzten Bereich. Sie werden daher - unter Einbeziehung der Wechselwirkungen mit den Schutzgütern Mensch und Boden (vgl. C 2.3.1.2 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 Fahrbahn angrenzenden Flächen nicht dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, rechtfertigt sich eine mittlere bis hohe Bewertung in Abhängigkeit von der jeweiligen Entfernung und der Dauer des Aufenthalts. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die betroffenen Kleingartengrundstücke. Eine sehr hohe Bewertung ist nach den Abschätzungen des Vorhabensträgers für die neun Anwesen im Außenbereich am Heriedenweg bzw. am Geisberg angebracht, bei denen mit Überschreitungen des Jahresmittelwerts für NO₂ zu rechnen ist, soweit dort Menschen sich nicht nur vorübergehend aufhalten, sondern auch dauerhaft leben.

2.4.6 Schutzgut Klima

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

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

Als erheblich i.S.d. UVPG sind lokalklimatische Veränderungen im Trassenbereich zu bezeichnen. Als hoch zu bewerten wären infolge der Entstehung neuer bzw. größerer Kaltluftstaugebiete eintretende klimatische Veränderungen (erhöhte Frostgefahr, Nebelhäufigkeit und länger andauernde Nebellagen). In die Bewertung fließt dabei mit ein, dass sich diese klimatischen Veränderungen nicht nur auf die Vegetationsbedingungen, sondern auch auf die Bodennutzung landwirtschaftlicher Flächen in diesen Kaltluftstaugebieten auswirken können.

Da durch die vorhandene BAB A 3 bereits erhebliche Vorbelastungen bestehen, kommt es jedoch durch den sechsstreifigen Ausbau in diesem Bereich allenfalls zu Beeinträchtigungen des Lokalklimas, die als mittel einzustufen sind.

2.4.7 Schutzgut Landschaft

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

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

- Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP).

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

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

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

a) Sehr hoch

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

- Beeinträchtigung durch Dämme mit einer Länge von mehr als 25 m und einer Höhe von mehr als 5 m

b) Hoch

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

c) Mittel

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

Als sehr hohe Beeinträchtigung ist im vorliegenden Fall der Flächenverlust im Bereich des geplanten Naturschutzgebietes und die Überbauung von Wald und Feldgehölzen anzusehen. Als hoch ist die Beeinträchtigung eines geplanten Landschaftsschutzgebietes und eines geplanten Naturschutzgebietes durch Wegfall von dafür vorgesehenen Teilflächen einzustufen, die mit dem sechsstreifigen Ausbau der Autobahn verbundenen Einschnitte von mehr als 5 m Tiefe vor und nach dem Tunnel, wo eine Tieferlegung der bestehenden Autobahn um bis zu 12 m erfolgt, während die Einschnitte nach der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld und gegen Ende des Planfeststellungsabschnittes mit einer Tiefe

von mehr als 1,5 m bis zu einer Tiefe von 5 m nur als mittlere Beeinträchtigung anzusehen sind.

Grundsätzlich wären die Neuerrichtung einer Talbrücke zwischen der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld und dem Katzenberg und die Schaffung der damit verbundenen Widerlager in einer nicht vorbelasteten Landschaft als sehr hohe Beeinträchtigung des Landschaftsbildes anzusehen. Durch das plangegegenständliche Ausbauvorhaben wird die bestehende Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zwar in gewisser Hinsicht intensiviert, da auf der Brücke noch zusätzlich Lärmschutzeinrichtungen errichtet werden, es erfährt jedoch angesichts der bestehenden Autobahn, der vorhandenen Heidingsfelder Brücke und der damit verbundenen Beeinträchtigungen keine gravierenden neuen negativen Auswirkungen. Insoweit ist sogar positiv zu sehen, dass durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen auf der Brücke der Fahrzeugverkehr vom Stadtgebiet aus gesehen deutlich weniger wahrnehmbar sein wird. Daher ist der Neubau der Talbrücke Heidingsfeld, der nach Norden versetzt neben der bestehenden Brücke erfolgen wird, nach dem Abbruch der bestehenden Brücke allenfalls noch als mittlere Beeinträchtigung zu werten.

Das Landschaftsbild hat infolge der bestehenden BAB A 3 im Bereich der Stadt Würzburg bereits eine erhebliche Beeinträchtigung erfahren. Grundsätzlich wäre eine Durchschneidung des Stadtgebietes an dieser Stelle durch eine neue Autobahn als sehr hohe Beeinträchtigung anzusehen. Durch das plangegegenständliche Vorhaben wird die bestehende Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die Verbreiterung der Autobahn zwar in Teilen weiter intensiviert, in anderen Teilen, z.B. im Bereich des Tunnels, erfolgt dagegen eine deutliche Rücknahme der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Zwar sind die Geländeeinschnitte an sich als negative Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes anzusehen, im vorliegenden Falle führen sie aber dazu, dass die Einsehbarkeit der Autobahn von den Siedlungsbereichen der Stadt Würzburg deutlich abnimmt, was wiederum dem Landschaftsbild eher zugute kommt. Des Weiteren wirken sich auch die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den Naturhaushalt positiv auf das Landschaftsbild aus. Insgesamt wird das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neu gestaltet. Da die vorhergehende Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen noch ohne Rücksicht auf die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen getroffen ist, geht diese zugunsten der Umwelt von einer schlechteren Bewertungslage aus, als sie bei bzw. nach Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen eintreten wird. Infolgedessen lässt sich unter Einbeziehung der Vermeidungs-, Minimierungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sogar eine deutlich bessere Bewertung rechtfertigen.

2.4.8 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

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

Bodendenkmäler stehen unter dem besonderen Schutz des Denkmalschutzes. Einer besonderen Erlaubnis bedarf derjenige, der auf einem Grundstück Erdar-

beiten 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 so weit wie möglich vermieden werden sollen (§ 1 Satz 3 BBodSchG).

Nach den vorliegenden Erkenntnissen ist eine Beeinträchtigung von Bodendenkmälern nicht auszuschließen. Sie können unmittelbar betroffen und in ihrem Bestand sogar gefährdet sein. Den denkmalpflegerischen Belangen wird jedoch durch die Nebenbestimmungen A 3.2.1 und A 3.8 so weit wie möglich Rechnung getragen. Den unter C 2.3.2.8 dargestellten, aus derzeitiger Sicht absehbaren Auswirkungen kommt deshalb je nach dem tatsächlichen Umfang und der Intensität ihrer Beeinträchtigung mittlere bis hohe Bedeutung zu (vgl. auch C 2.4.1.3).

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 plangegenständlichen Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Rechtsgrundlage

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

- erstens bestimmt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen unter Beteiligung anderer Stellen Planung und Linienführung der Bundesfernstraßen;

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

3.2 Rechtswirkungen der Planfeststellung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 Halbs. 1 BayVwVfG). Weiter werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 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 Gesamregelung 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 Halbs. 2 BayVwVfG).

Im Planfeststellungsbeschluss wird der Plan festgestellt und über Einwendungen entschieden (Art. 74 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG). Dem Träger des Vorhabens sind Vorkehrungen oder die Errichtung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind (Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Unter den Begriff des Allgemeinwohls fallen alle öffentlichen Belange, die von der Rechtsordnung als schützenswerte Interessen anerkannt sind (Kopp/Ramsauer,

VwVfG, Rd.Nr. 113 zu § 74). Nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer liegen nicht nur vor, wenn in geschützte Rechtspositionen oder Rechte Dritter eingegriffen wird oder entsprechende Gefährdungen vorliegen, sondern auch dann, wenn es sich um Belästigungen handelt, die den Betroffenen mit Rücksicht auf die Qualität des Gebiets, die konkreten tatsächlichen Verhältnisse, die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit usw. billigerweise nicht ohne Ausgleich zugemutet werden können. Ob ein solcher Nachteil erheblich ist, ist danach zu beurteilen, ob er angesichts der Schutzbedürftigkeit und Schutzwürdigkeit der Rechte oder Rechtsgüter, auf die er sich auswirkt, den Betroffenen noch zugemutet werden kann, ohne dass Schutzvorkehrungen angeordnet werden oder eine Entschädigung (Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG) erfolgt. Es muss sich um Nachteile handeln, die nach den Grundsätzen der Güterabwägung auch unter Berücksichtigung des Zwecks und der Bedeutung der geplanten Anlage für die Allgemeinheit oder Dritte und der plangegebenen Vorbelastung des Gebiets billigerweise noch zumutbar 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 beinhalten naturgemäß das Problem, dass sie sowohl mit verschiedenen privaten Belangen kollidieren als auch dass die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange mit anderen öffentlichen Belangen nicht vereinbar sind. Aus diesem Grunde muss sich die planende Verwaltung für die Bevorzugung des einen und für die Zurückstellung der anderen Belange entscheiden. Dabei darf von vornherein keinem Belang besonderer Vorrang eingeräumt werden. Sämtliche betroffene Belange sollen durch Abwägung miteinander und gegeneinander zum Ausgleich gebracht und erforderlichenfalls überwunden werden.

Das Abwägungsgebot verlangt, dass

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

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

3.4 Linienführung

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

3.5 Planrechtfertigung

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

3.5.1 Bedarfsplan

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

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

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

Der Bund Naturschutz kritisierte mit Schreiben vom 30.06.2008 den Bundesverkehrswegeplan und das Fernstraßenausbaugesetz als Grundlagen des plangegegenständlichen Ausbaus der BAB A 3, weil sie die von ihm vertretenen Ziele (umweltschonende Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, verkehrsträgerübergreifende Planung, Entlastung der Stadtteile Heuchelhof und Heidingsfeld) nur grundsätzlich teilten, aber ihnen mit den konkreten Maßnahmen, Bewertungen und Mitteleinsätzen widersprächen (falsche verkehrspolitische und investive Weichenstellungen). Schon aus diesen Gründen könne der vorliegenden Planung nicht zugestimmt werden. Der Bund Naturschutz halte eine spürbare Reduzierung der vom Autobahnverkehr verursachten Probleme für dringend geboten und auch kosteneffizient ohne Ausbau der BAB A 3 für möglich. Neben modernen technischen Möglichkeiten der Verkehrssteuerung zur besseren Nutzung vorhandener Kapazitäten (Fahrzeuge, Straßen, Schnittstellen usw.) halte er es für erforderlich, die für den Ausbau der BAB A 3 vorgesehenen Mittel vorrangig für die Verbesserung des regionalen öffentlichen Personennahverkehrs zur Entlastung der Autobahn und der Ortschaften, für eine Verbesserung des Lärmschutzes im Bestandsnetz von Straße und Schiene, fehlende Biotopvernetzung (z.B. Grün- und Tierbrücken) im Bestandsnetz ohne Ausbau, für flächendeckende Konzepte des attraktiven Güterschienenverkehrs und für verkehrsdämpfende Raum-, Siedlungs- und Standortplanung zu verwenden.

Mit Schreiben vom 22.12.2008 verwies der Vorhabensträger im Zusammenhang mit der hier geäußerten Kritik am Bundesverkehrswegeplan zu Recht darauf, dass in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauprojekten den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes, d.h. den verkehrspolitischen Zielen der Bundesregierung, entsprechen. Die Festlegung des Bedarfs dieser Vorhaben ist für die Linienbestimmung und für die Planfeststellung verbindlich (s. oben). Eine Überprüfung der Rechtfertigung im Planfeststellungsverfahren ist insoweit nicht angezeigt. Die Forderung nach einer Umschichtung der Mittel im Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zugunsten anderer Zwecke unterliegt nicht einer Prüfung im Planfeststellungsverfahren (vgl. auch C 3.5.3).

Der Bund Naturschutz brachte mit Schreiben vom 30.06.2008 vor, dass der geplante Ausbau der BAB A 3 im gegenständlichen Abschnitt den gleichen verkehrspolitischen Zielen, Annahmen und Investitionsvorstellungen sowie verkehrlichen Begründungen, Wirkungserwartungen und Prinzipien folge wie der Ausbau der BAB A 3 in den benachbarten Abschnitten im Raum Würzburg und der Autobahn insgesamt.

Dem hielt der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht entgegen, dass der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 im gesamten Abschnitt zwischen Aschaffenburg und Biebelried im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der Dringlichkeitsstufe "Vordringlicher Bedarf" enthalten ist. Die in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauprojekten entsprechen den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes, d.h. den verkehrspolitischen Zielen der Bundesregierung. Die Festlegung des Bedarfs dieser Vorhaben ist für die Linienbestimmung und für die Planfeststellung verbindlich. Eine Überprüfung der Maßnahmenrechtfertigung im Planfeststellungsverfahren ist daher, wie der Vor-

habensträger zu Recht anmerkte und wie bereits oben ausgeführt wurde, nicht angezeigt.

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

3.5.2 Planrechtfertigung nach allgemeinen Grundsätzen

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

3.5.2.1 Notwendigkeit der Maßnahme

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

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

Unter Zugrundelegung dieser Voraussetzung ist die Planung für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld - westlich Mainbrücke Randersacker gerechtfertigt.

Der Bund Naturschutz wandte mit Schreiben vom 30.06.2008 ein, dass im gegenständlichen Abschnitt seine grundsätzlichen Bedenken gegen den Ausbau der BAB A 3 in besonderem Maße zuträfen. Der Ausbau würde hier ein FFH-Gebiet beeinträchtigen, riesigen Landschaftsverbrauch bewirken und die Stadtteile Heuchelhof und Heidingsfeld sowie die gesamte Stadt Würzburg dauerhaft verfestigten Belastungen durch Kfz-Verkehr und die Bauwerke der BAB A 3 ausliefern.

Der Vorhabensträger verwies hier mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht darauf, dass die Auswirkungen des geplanten sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 auf FFH-Gebiete, der Bedarf an Grund und Boden sowie weitere Belastungen in den einzelnen Planfeststellungsunterlagen ausgewiesen sind. In einem aufwendigen Auswahlverfahren durch die Lenkungsgruppe wurden alle denkbaren bzw. sich aufdrängenden Varianten überprüft. Der Trassenfindungsprozess ist in Unterlage 1, Kapitel 3.5, ausführlich beschrieben.

Der Bund Naturschutz brachte mit Schreiben vom 30.06.2008 weiter vor, dass der geplante Ausbau der BAB A 3 die bestehenden Umwelt- und Verkehrsprobleme in der Region Würzburg verschärfe. Er induziere umfangreichen Kfz-Neuverkehr zu Lasten der Region Würzburg und ihrer Städte und Gemeinden (die Prognose 2020 gehe von einem Zuwachs auf der BAB A 3 im Planfeststellungsabschnitt von 65.000 Kfz/24 h im Jahr 2000 auf 93.000 Kfz/24 h im Jahr 2015 bzw. 2020 aus, was einen Zuwachs von 43 % bedeute. Regional erfolge im Straßenbau mit 21 % ein doppelt so hoher Zuwachs des Kfz-Verkehrs bis 2015 wie im Bundesdurchschnitt). Die regionalen Umwelt-Neubelastungen infolge des Ausbaus der BAB A 3 würden im Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt. Die räumlich und sachlich verengte Sicht der Planrechtfertigung auf einen schmalen Korridor von 800 m im Mittel und nur auf den Kfz-Verkehr widerspreche Grundsätzen der nachhaltigen Umweltvorsorge und notwendiger Korrekturen des Verkehrsgeschehens im verkehrlich bereits hoch belasteten Verdichtungsraum Würzburg.

Dem hielt der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 nachvollziehbar entgegen, dass sich im Raum Würzburg transeuropäisch bedeutsame Verkehrswege kreuzen, sodass auch künftig von ständig zunehmenden Warenströmen und damit Güterverkehr ausgegangen werden muss. Die in den Planfeststellungsunterlagen enthaltenen Verkehrsprognosen berücksichtigen diese Umstände. Die vorhandenen Verkehrsprobleme auf der BAB A 3 werden nicht verschärft, sondern entscheidend verbessert. Damit gehen auch Entlastungen des nachgeordneten Verkehrsnetzes von verdrängtem Verkehr einher. Induzierter Verkehr ist dann potenziell in nennenswertem Umfang gegeben, wenn tatsächlich neue Straßenverbindungen zwischen großen Zentren entstehen. Dies ist bei einem bedarfsgerechten Ausbau einer Straße nicht gegeben. Angaben zum durchschnittlichen Wachstum der Verkehrsleistung auf Bundesebene sind mit großen Varianzen behaftet und spiegeln nicht das differenzierte Bild wider, wie es in kleinräumigen Prognosen zum Ausdruck kommt. Alle von der Autobahn ausgehenden Umweltauswirkungen sind nach den entsprechenden rechtlichen Grundlagen aufgezeigt und berücksichtigt.

Gemessen an den o.g. Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes begegnet das Vorhaben keinen Bedenken. Auch im Lichte der konkreten Situation ist die vorliegende Planung vernünftigerweise geboten. Die für das Vorhaben sprechenden Belange sind generell geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte und sonstige Belange zu überwinden. Darauf wird näher erst im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

3.5.2.2

Funktion im Straßennetz, Verkehrsbelastung und Verkehrsentwicklung

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

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

Der durchschnittliche tägliche Verkehr betrug bei der amtlichen Straßenverkehrszählung 2005 im Bereich westlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld 83.300 Kfz/24 h und zwischen den Anschlussstellen Würzburg-Heidingsfeld und Würzburg/Randersacker 69.100 Kfz/24 h. Für diese Belastung ist der vorhandene vierstreifige Autobahnquerschnitt trotz des vorhandenen Zusatzfahrstreifens in Fahrtrichtung Frankfurt nicht mehr leistungsfähig. Nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS, Ausgabe 2001) wird für beide Fahrrichtungen die erforderliche Qualitätsstufe nicht erreicht. Auch nach der RAS-Q ist der Einsatzbereich eines vierstreifigen Querschnitts schon mit den vorhandenen Verkehrsströmen beträchtlich überschritten. Es besteht eine deutliche Streckenüberlastung. Daraus ergeben sich erhebliche Staus, insbesondere an den Freitagen sowie in den Sommermonaten Juli und August. Durch die dauernde Überlastung der BAB A 3 in diesem Abschnitt kommt es zu Ausweichverkehren mit den entsprechenden negativen Auswirkungen, wie z.B. Belastungen der Ortsdurchfahrten. Dem verstärkten Ausweichverkehr durch das Stadtgebiet Würzburg über die B 19 zwischen den Anschlussstellen Würzburg-Heidingsfeld an der BAB A 3 und Würzburg/Estenfeld an der BAB A 7 wurde zwischenzeitlich durch ein entsprechendes Verbot des Mautausweichverkehrs abgeholfen.

Auf der BAB A 3 haben sich in den Jahren 1998 bis 2000 verstärkt Unfälle ergeben, deren Häufigkeit nach Installierung einer Streckenbeeinflussungsanlage gesenkt werden konnte. Trotzdem ist durch die Streckenüberlastung ein erhöhtes Gefährdungspotenzial vorhanden.

Als weitere negative Auswirkungen der bestehenden Verkehrsverhältnisse der BAB A 3 sind die hohe Verlärmung der angrenzenden Wohngebiete Lehmgrubensiedlung, Reichenberger Grund, Rottenbauer Grund, Heidingsfeld und Heuchelhof wegen der fehlenden Lärmschutzeinrichtungen zu nennen. Des Weiteren ist der Gewässerschutz im gegenständlichen Abschnitt entlang der bestehenden Autobahn unzureichend, da das Fahrbahnwasser der BAB A 3 weitgehend unkontrolliert abläuft. Es wird, soweit es nicht auf den Böschungen und in den Mulden versickert, überwiegend ohne Reinigung und Rückhaltung in die vorhandenen Vorfluter eingeleitet. Außerdem liegt durch die Autobahn ebenfalls eine Gefährdung des Grundwassers im Bereich des Wasserschutzgebietes "Winterhäu-

ser Quelle" vor, da die bestehende Autobahn über keinerlei Schutzeinrichtungen nach den RiStWag verfügt.

Schließlich ist die Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld nur als halbes Kleeblatt ausgebaut. Die Einmündungen auf die B 19 sind trotz Lichtsignalregelung, die verkehrsabhängig gesteuert wird, häufig überlastet. Linksabbiegespuren sind auf der B 19 nicht vorhanden.

Aufgrund der nach der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 05.03.2004 ist zum Prognosehorizont 2020 unter der Annahme, dass bis dahin die B 26 neu als Fernstraßenentwicklungssachse westliches Mainfranken (Westumgehung Würzburg) noch nicht fertiggestellt ist, westlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 103.000 Kfz/24 h und zwischen den Anschlussstellen Würzburg-Heidingsfeld und Würzburg/Randersacker von 93.000 Kfz/24 h zu rechnen. Der Schwerverkehrsanteil dürfte dabei zwischen den Anschlussstellen Würzburg-Heidingsfeld und Würzburg/Randersacker bei 22,5 % und westlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld bei 21,8 % liegen. Sollte die B 26 neu jedoch als vierstreifige Straße bis 2020 unter Verkehr sein, wird die BAB A 3 zwischen der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld und dem Autobahnkreuz Biebelried um ca. 20 % entlastet. Dies bedeutet, dass zwischen den Anschlussstellen Würzburg-Heidingsfeld und Würzburg/Randersacker mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 79.300 Kfz/24 h und westlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld von 84.600 Kfz/24 h auszugehen ist. In diesem Zusammenhang ist noch darauf hinzuweisen, dass sich die Trassierung der BAB A 3 im plangegegenständlichen Abschnitt nach den zu erwartenden Verkehrszahlen richtet, die bei einer Fertigstellung der - ebenfalls im vordringlichen bzw. weiteren Bedarf stehenden - B 26 neu bis zum Jahr 2020 zu erwarten sind. In den schalltechnischen Berechnungen wurde jedoch zugunsten der Betroffenen von den Verkehrszahlen ausgegangen, die höher sind, die also hier eine Westumfahrung Würzburg noch nicht berücksichtigen. Festzuhalten bleibt, dass die Planung hinsichtlich des vorgesehenen Ausbaustandorts vernünftigerweise geboten und planerisch gerechtfertigt ist (vgl. C 3.7.3).

Der Bund Naturschutz brachte mit Schreiben vom 30.06.2008 vor, dass die prognostizierten Verkehrszahlen eine Berücksichtigung der demographischen Veränderung vermissen ließen. Auch sei nicht berücksichtigt, dass durch steigende Benzinpreise der Individualverkehr zurückgehen werde. Schon jetzt werde über rückläufige Umsätze an den Tankstellen aufgrund gestiegener Benzinpreise berichtet. Die vorliegenden Verkehrszahlen sprächen jedenfalls eine andere Sprache. So sei noch im Jahr 2000 im Planfeststellungsabschnitt ein DTV von 65.000 Kfz/24 h gezählt worden. Im Jahr 2005 seien es 69.100 Kfz/24 h gewesen. Dies bedeute einen Zuwachs in fünf Jahren von 6,3 %. Würde man trotz der Energieproblematik und demographischer Veränderungen einen weiteren Zuwachs von 6,3 % alle fünf Jahre bis zum 2020 annehmen (also ca. 25 %), dann würde dies 81.250 Kfz/24 h als durchschnittlichen täglichen Verkehr ergeben. Dies wären ca. 12.000 Kfz/24 h weniger als prognostiziert. Bundesweit stagniere der Kfz-Verkehr seit 1999 und der Straßengüterverkehr wachse nur geringfügig.

Der Vorhabensträger entgegnete dem mit Schreiben vom 22.12.2008 nachvollziehbar, dass die Verkehrsprognose im gegenständlichen Abschnitt einem Verkehrsgutachten von Prof. Dr. Kurzak entnommen wurde. Die prognostizierten Verkehrsstärken für den Prognosehorizont 2020 basieren auf übergeordneten Prognoseszenarien, wie z.B. den Güterverkehrsprognosen und den Fernverkehrsprognosen des Bundes. In diesen Szenarien werden selbstverständlich auch die demographischen Veränderungen und die Entwicklung der Kraftstoffpreise berücksichtigt. Die vom Bund Naturschutz aufgezeigte proportionale Fortschreibung der Zunahme des Verkehrsaufkommens im Zeitraum von 2000 bis 2005 ist für eine Prognose des Verkehrsaufkommens im Jahr 2020 ungeeignet. So bleiben z.B. die wegen der ständigen Streckenüberlastungen vorliegenden Verdrängungseffekte vollständig unberücksichtigt. Grundlage von fundierten Prognosen ist es, Analysen der verkehrlichen Verhältnisse der letzten 10 bis 15 Jahre vorzunehmen, die entscheidenden verkehrlichen Entwicklungsindikatoren herauszuarbeiten und über ein fundiertes Analysemodell die prognostizierten Einschätzungen für den hier vorliegenden Prognosehorizont vorzunehmen. Die verkehrlichen Kennwerte, die im Heft "Verkehr in Zahlen" nachzulesen sind, geben bundesweite Trends wieder, die sich nur zum Teil direkt auf den Raum Würzburg übertragen lassen. Es handelt sich hier um Durchschnittswerte mit hohen Varianzen.

Der Bund Naturschutz bemängelte mit Schreiben vom 30.06.2008, dass in den Planfeststellungsunterlagen (Unterlage 1, Kapitel 2.4) eine Verminderung des Abkürzungsverkehrs über die B 19 durch Würzburg als Folge des Ausbaus der BAB A 3 erwartet werde, andererseits jedoch eine Zunahme des Verkehrs an den Anschlussstellen Würzburg-Heidingsfeld und Würzburg/Randersacker mit rund 10 % (vgl. Unterlage 1, Kapitel 3.2.6). Der Widerspruch sei offensichtlich. Es würden sowohl Verminderung als auch Zunahme angekündigt. Es fehlten schlüssige Daten über heutige und zu erwartende Verkehrsmengen (mit und ohne Ausbau im Jahr 2020) auf der B 19 und der B 13 von der BAB A 3 nach Würzburg und in Gegenrichtung.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 22.12.2008 in der Sache gut nachvollziehbar, dass die Angaben zum künftigen Verkehrsaufkommen der Anschlussstellen Würzburg-Heidingsfeld und Würzburg/Randersacker zutreffend sind. Gleiches gilt für den zu erwartenden Rückgang des Abkürzungsverkehrs durch Würzburg. Durch die künftig höhere Verkehrsqualität und Reisegeschwindigkeit auf der Route BAB A 3 - BAB A 7 und den Wegfall der regelmäßigen Staus wird sich die Routenwahl in dieser Relation künftig zugunsten der Autobahnen verändern. Die prognostizierte Verkehrszunahme an der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld berücksichtigt diesen Effekt bereits.

Abgesehen von den vorstehenden Ausführungen zur Verkehrsprognose gilt es zu beachten, dass dem Wesen einer jeglichen Prognose zwingend ein gewisser Grad an Unsicherheit immanent ist. Exakte Maßstäbe für Zukunftsprognosen sind regelmäßig nicht vorhanden. Es kann bei der Überprüfung der vom Vorhabensträger vorgelegten Prognose daher nur darauf ankommen, ob der Sachverhalt zutreffend ermittelt worden ist, also die Daten zutreffend und vollständig erfasst worden sind, die die Grundlage für die Prognose bilden, ob ein Prognose-

verfahren angewandt worden ist, welches die Aussage vermitteln kann und ob dieses Verfahren zutreffend angewandt worden ist. Schließlich muss das Ergebnis schlüssig sein (BVerwG, Urteil vom 07.07.1978, Az. 4 C 79.76, DVBl. 1978, 845).

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

Mit Schreiben vom 30.06.2008 führte der Bund Naturschutz aus, dass er den Wunsch der Bewohner der Stadtteile Heuchelhof und Heidingsfeld im Nahbereich der BAB A 3 und an den Zubringerstraßen im ganzen Stadtgebiet Würzburg teile, von jahrzehntelangen Lärm-, Schadstoff- und Landschaftsbelastungen durch den autobahnbedingten Fahrzeugverkehr befreit zu werden. Es sei ein Skandal, dass es keinerlei Milderung dieser "katastrophalen" Zustände geben solle ohne eine Kapazitätserweiterung, die absehbar zu einer Vermehrung des Kfz-Verkehrs und damit in der regionalen Gesamtwirkung zur Zunahme aller Negativeffekte und aller Belastungen führen werde. Für die notwendige Entlastung von Siedlungen und Landschaft gebe es umweltschonende Alternativen zum Autobahnausbau und insbesondere sei verstärkter Lärm- und Umwelt- und Landschaftsschutz an der BAB A 3 ohne Ausbau dringend notwendig und möglich. Die Mittel des Fernstraßenausbaus müssten vorrangig für diese Zwecke im Bestandsnetz investiert werden.

Hier wies der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht darauf hin, dass die Tieferlegung der Autobahn und insbesondere der rund 570 m lange Katzenbergtunnel mit der vorgesehenen Andeckung und Landschaftsgestaltung zu einer nachhaltigen und aus Sicht der Stadt sowie vieler Bürger zwingend notwendigen Reduzierung der Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes, der Stadtentwicklung und des Stadtbildes führen. Die Landschaftsgestaltung im Umfeld des Tunnels bildet ein einheitliches Gesamtkonzept, das diesen Freiraum zwischen den Stadtteilen Heidingsfeld und Heuchelhof aufwerten soll, sodass er wieder verstärkt Funktionen als Naherholungsraum übernehmen kann. Mit den vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden die Immissionsgrenzwerte für den Tageszeitraum vollständig eingehalten. Für den Nachtzeitraum verbleiben von derzeit rund 1.000 Gebäuden mit bis zu 11 dB(A) Überschreitungen der Grenzwerte nur noch 16 Gebäude mit Überschreitungen von maximal 3 dB(A). Die Forderungen des Bund Naturschutz nach Entlastung der Bürger von Lärm, Schadstoffen und Landschaftsbeeinträchtigungen werden daher durch die vorgesehene Planung im Hinblick auf die BAB A 3 erfüllt. Zur Verwirklichung der Forderungen nach Lärm-, Umwelt- und Landschaftsschutzmaßnahmen ohne den Ausbau der BAB A 3 besteht keine rechtliche Grundlage.

Mit Schreiben vom 30.06.2008 stellte der Bund Naturschutz fest, dass seiner Ansicht nach durch den Ausbau der BAB A 3 und durch weitere, schon bestehende

Maßnahmen der Bau der B 26 neu (Westumgehung Würzburg) überflüssig werde. Die Verkehrsprognose der BAB A 3 für das Jahr 2020 werde in den Unterlagen für die Lärmberechnung ohne B 26 neu mit 93.000 Kfz/24 h und für die verkehrstechnische Bemessung mit B 26 neu mit 79.300 Kfz/24 h angesetzt (vgl. Unterlage 1, Kapitel 2.4). Auch der niedrige Wert verlange den geplanten sechs- bzw. siebenstreifigen Ausbau, werde in den Planfeststellungsunterlagen angeführt. Dass die Kapazität des Autobahnausbaus auch ohne B 26 neu für den entsprechenden Prognoseverkehr ausreiche, werde aber mit der Zusage bestätigt, die zuvor beschriebenen unzureichenden Verkehrsverhältnisse würden durch den Autobahnausbau weiträumig behoben (vgl. Unterlage 1, Kapitel 3.4.2, Kapitel 2.2 und Kapitel 2.4). Diese Entlastungswirkung werde unabhängig von einer B 26 neu angegeben, deren Verwirklichung völlig offen sei. Dass die Entlastung der B 19 vom Abkürzungsverkehr im Stadtgebiet als Wirkung des Autobahnausbaus ausdrücklich versprochen werde und aufgrund bestehender Durchfahrverbote für Lkw-Verkehr schon gegeben sei, zeige, dass eine B 26 neu für diesen Zweck überflüssig bzw. ungeeignet sei. Nach den üblichen fachlichen Annahmen bewirke eine Autobahnerweiterung um zwei durchgehende Fahrstreifen bequem eine Kapazitätssteigerung um 20.000 Kfz/24 h bis 30.000 Kfz/24 h. Tatsächlich reiche die wesentlich erhöhte Leistungsfähigkeit der BAB A 3 nach dem großzügig geplanten Ausbau (meist siebenstreifig) auch für Prognosezahlen im Jahr 2020 ohne B 26 neu aus (rund 90.000 Kfz/24 h bis 100.000 Kfz/24 h). Dafür werde der geplante Querschnitt der BAB ausdrücklich ausgelegt. Dies müsse auch so sein, da laut Professor Kurzak die Prognosedaten bereits im Jahr 2015 zu erwarten seien und bis dahin die B 26 neu absehbar nicht vorhanden sein werde. Der Ausbau der BAB A 3 mache demnach die B 26 neu als Westumgehung Würzburgs überflüssig.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht, dass die B 26 neu als eigenständiges Projekt im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgenommen wurde. Die geplante Westumfahrung Würzburg (B 26 neu) ist derzeit im Bedarfsplan zwischen der BAB A 7 nördlich des Autobahndreiecks Schweinfurt bis etwa Karlstadt mit "vordringlichen Bedarf" im Bereich, zwischen Karlstadt und der BAB A 3 zwischen Kist und Helmstadt als "weiterer Bedarf" dargestellt. Die verbindliche Feststellung, ob nach dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 zwischen Aschaffenburg und Biebelried die geplante B 26 neu über eine Planrechtfertigung verfügt und unter Berücksichtigung aller relevanten Belange zuzulassen sein wird, ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Dies bleibt einem gegebenenfalls folgenden eigenen Planfeststellungsverfahren für die B 26 neu überlassen. Im gegenständlichen Verfahren wurden die Auswirkungen einer möglichen B 26 neu nur insoweit berücksichtigt, als bei den Prognosen zu den Lärm- und Schadstoffbelastungen zugunsten der Betroffenen von den jeweils höheren prognostizierten Verkehrszahlen (ohne B 26 neu) ausgegangen wurde. Dieser Planfeststellungsbeschluss kann schon wegen der Antragsbindung der Planfeststellungsbehörde keine Aussagen zur Zulässigkeit einer künftigen B 26 neu treffen.

3.5.2.3 Kosten-Nutzen-Analyse, Finanzierbarkeit

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

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

Ergänzend kann zur Relevanz des Kosten-Nutzen-Verhältnisses im Rahmen der Variantenprüfung auf die dortigen Ausführungen verwiesen werden (siehe C 3.7.2.1, insbesondere C 3.7.2.1.4.2.5).

3.5.3 Projektalternativen zur Erreichung des Planziels

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

Der Bund Naturschutz brachte mit Schreiben vom 30.06.2008 vor, dass die plangegenständliche Maßnahme eine umweltschonende Verkehrs- und Siedlungsentwicklung behindere. Der Kraftfahrzeugverkehr für Personen und Güter werde durch neue Straßenkapazitäten gefördert. Dadurch würden die Ziele des Klima-, Boden-, Biotop- und Freiraumschutzes mehr als notwendig verletzt. In der Gesamtbetrachtung trete in allen Umweltbereichen eine Verschlechterung der heutigen Situation bzw. der Entwicklung ohne Autobahnausbau ein - trotz punktueller Verbesserungen etwa beim Lärmschutz. Anreize zur Verlagerung von Personen- und Güterverkehr auf Schiene, Schiff und Umweltverbund würden konterkariert, indem Kfz-Verkehr gefördert werde. Zugleich forcieren der Ausbau der BAB A 3 eine wenig zukunftsfähige und ressourcenaufwendige (Zer-)Siedlungsstruktur in der Region, indem er das Pendeln im Auto für größere Distanzen noch attraktiver mache. Dies laufe einer ÖPNV-geeigneten Siedlungs- und Versorgungsstruktur der kurzen Wege zuwider.

Weiter brachte der Bund Naturschutz mit Schreiben vom 30.06.2008 vor, dass eine verkehrsträgerübergreifende Planung und eine optimale und effiziente Mit-

telverwendung fehlten. Es liege eine einseitige Berufung auf das Landesentwicklungsprogramm Bayern vor. Hohes heutiges und stark wachsendes prognostiziertes Verkehrsaufkommen und seine sichere Abwicklung an Knoten sei die zentrale Begründung des Ausbaus der BAB A 3. Hohe Verkehrsmengen bei Würzburg seien jedoch zum großen Teil dem Regional- und Nahverkehr des Verdichtungsraumes und Oberzentrums Würzburg zuzuordnen. Durch einen Ausbau der Anschlussstellen solle die Zuführung regionalen Verkehrs zudem erleichtert werden. Dieser Verkehr klinge mit zunehmender Entfernung von Würzburg deutlich ab und benötige keine Autobahn. Fernstraßen sollten nur dem weiträumigen Fernverkehr dienen. Der wahre Fernverkehr allein rechtfertige den geplanten Ausbau nicht. Weder die desolate ÖPNV-Situation mit ihren enormen Verbesserungsmöglichkeiten im Umland von Würzburg noch Ziele und Herkünfte des Güterverkehrs auf der BAB A 3 und sein Verlagerungspotenzial auf Schiene und Schiff würden in den Planfeststellungsunterlagen als Alternative zum Autobahnausbau aufgezeigt.

Der Bund Naturschutz brachte mit Schreiben vom 30.06.2008 weiter vor, dass der Ausbau der BAB A 3 im Widerspruch zum Raumordnungsgesetz stehe. Das Raumordnungsgesetz lege fest, dass in Räumen, die vom Fahrzeugverkehr und seinen Korridoren hoch belastet seien (wie Würzburg), die Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsmittel wie Schiene und Schiff verbessert werden sollen (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 12 ROG). Der Ausbau der BAB A 3 zementiere, ja verschärfe genau das Gegenteil. Er ignoriere die bundesweite Stagnation der Verkehrsleistung im Straßenpersonenverkehr und die erkennbaren Sättigungserscheinungen des Güterverkehrs. Mit Verweis auf die Anforderung des Raumordnungsgesetzes und der Ministerkonferenz für Raumordnung für verkehrlich hoch belastete Räume und Korridore fordere daher der Bund Naturschutz, die Planung der BAB A 3 verkehrsträgerübergreifend durchzuführen, die Region Würzburg dadurch vom Kfz-Verkehr zu entlasten und die veranschlagten Mittel zugunsten von öffentlichen Personennahverkehr und Schiene umzuschichten. Weiter wandte der Bund Naturschutz mit Schreiben vom 30.06.2008 ein, der Erläuterungsbericht greife einseitig aus dem LEP zur Planfeststellung Passendes heraus (Ziele für Straßenbau) und lasse Unerwünschtes einfach weg (vgl. Unterlage 1, Kapitel 2.3). Ziele des LEP zur nachhaltigen Infrastruktur seien z.B. in BW 1.1.1 eindeutig formuliert. Dort heiße es, dass die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße sowie der öffentliche Personennahverkehr und der Radverkehr bevorzugt gestärkt werden sollten. Der Autobahnausbau entziehe notwendigen Verbesserungen im öffentlichen Verkehr und der (Güter-)Schiene Finanzmittel. Die veranschlagten Gelder sollten effizienter in den öffentlichen Personennahverkehr und den umweltschonenderen Güterverkehr investiert werden.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht entgegen, dass hier geäußerte Kritik an den verkehrspolitischen Zielsetzungen als auch die kritisierte Verteilung der Mittel im Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf die Einzelverkehrsträger nicht der Überprüfung im Planfeststellungsverfahren unterliegt. In den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben entsprechen den Zielsetzungen des Bundesfernstraßengesetzes, d.h. den verkehrspolitischen Zielen der Bundesregierung.

Die Festlegung des Bedarfs dieser Vorhaben ist für die Linienbestimmung und auch für die Planfeststellung verbindlich. Ein Widerspruch zum ROG durch den sechsstreifigen Ausbau ist hier nicht zu erkennen. Der Vorhabensträger verwies vielmehr mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht darauf, dass durch den Ausbau der BAB A 3 die Erreichbarkeit z.B. der Mainhäfen im Raum Würzburg verbessert und damit auch günstigere Voraussetzungen für einen Güterumschlag zwischen den Verkehrsträgern geschaffen werden.

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

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

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

3.5.4

Zusammenfassung

Insgesamt lässt sich festhalten, dass das Vorhaben erforderlich ist, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. In diese Aussage sind auch sämtliche am nachgeordneten Straßennetz oder sonstigen Anlagen erforderlich werdenden Anpassungs- und/oder Verlegungsmaßnahmen (sog. notwendige Folgemaßnahmen) einbezogen. Hierzu zählt der Umbau der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld, die Anpassung der B 19 an die neuen Verhältnisse im Bereich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld, die neue Führung des Unteren Kaulweges über die BAB A 3 hinweg, die Verschiebung des Schattbergweges infolge der Anlage eines

Absetz- und Regenrückhaltebeckens unter der Heidingsfelder Brücke und die Anpassungen des sonstigen Straßen- und Wegenetzes, insbesondere hinsichtlich öffentlicher Feld- und Waldwege. Auf die Unterlage 7.2 wird Bezug genommen.

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld - westlich Mainbrücke Randersacker entspricht somit den allgemeinen Zielsetzungen des Fernstraßengesetzes und ist aus den vorstehend genannten Gründen vernünftigerweise geboten.

3.6 Einhaltung der gesetzlichen Planungsleitsätze

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

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

3.7 Würdigung und Abwägung öffentlicher Belange

3.7.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

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

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

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

Der Regionale Planungsverband Würzburg hat in seiner Stellungnahme vom 27.06.2008 mitgeteilt, dass aus regionalplanerischer Sicht gegen das Vorhaben keine Bedenken bestehen. Der Regionale Planungsverband begrüßte dabei insbesondere den Tunnel am Katzenberg im verfahrensgegenständlichen Abschnitt aus Gründen der verringerten städtebaulichen Beeinträchtigungen sowie Lärm- und Luftschadstoffbelastungen zum Wohl der im Einzugsbereich lebenden Menschen. Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 entspreche ausdrücklich dem Ziel B IX 3.2 (erster Spiegelstrich) des Regionalplans der Region Würzburg. Auch aus der Sicht der höheren Landesplanungsbehörde wurden keine Bedenken und Anregungen zu dem Ausbauprojekt vorgebracht.

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

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

3.7.2 Planungsvarianten und Abschnittsbildung

3.7.2.1 Planungsvarianten

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

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

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

Die Planung einer Maßnahme, die - wie auch die planfestgestellte Lösung - zu einem nicht unerheblichen "Landschaftsverbrauch" führen wird, muss schließlich auch dafür offen sein, dass die sog. "Null-Variante" in Frage kommt, d.h., auf den sechsstreifigen Ausbau der Autobahn ganz verzichtet wird. Ungeachtet der Bedarfsfestlegung durch den Bundesgesetzgeber hat daher die Planfeststellungs-

behörde zu prüfen, ob in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige Belange dazu nötigen, von der Planung insgesamt Abstand zu nehmen (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.04.1997, Az. 4 C 5.96, NVwZ 1998, 508). Gemessen an dieser Vorgabe sind die - zweifelsohne vorhandenen - negativen Auswirkungen auf verschiedene öffentliche und private Belange (insbesondere Bodenversiegelung, Inanspruchnahme land- und forstwirtschaftlicher Eigentums- und Pachtflächen sowie Eingriffe in Natur und Landschaft) jedoch nicht in der Lage, die für das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte zu überwiegen (vgl. C 3.5.2). Die Null-Variante kommt somit mangels vergleichbarer Verkehrswirksamkeit nicht in Betracht, weil damit die Planungsziele nicht erreicht werden können (vgl. auch C 3.5.3).

Die Variantenprüfung erstreckt sich auf die im sog. "Lenkungsverfahren" vorgebrachten und im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) dokumentierten bzw. im Anhörungsverfahren zu dieser Planfeststellung vorgeschlagenen Alternativtrassen.

Das Gebot der Abwägung hinsichtlich der verschiedenen Varianten wird nach höchstrichterlicher ständiger Rechtsprechung verletzt, wenn in die Abwägung ein Belang nicht eingestellt wurde, was "nach Lage der Dinge" in sie eingestellt werden musste. Damit wird vereinfachend darauf aufmerksam gemacht, dass ein Zusammenstellen des Abwägungsmaterials nicht um seiner selbst willen, sondern im Hinblick auf die zu treffende planerische Entscheidung zu erfolgen hat, welche die vielfältigen, auch gegenläufigen Belange nicht aus dem Blick verlieren darf. Eine Fachplanung, insbesondere eine solche wie die der Straßenplanung als einer raumbezogenen Objektplanung, ist in erster Linie ziel- und ergebnisorientiert. Ihre rechtliche Qualität erfährt sie u.a. dadurch, dass vorhandene und von der verwirklichten Planung berührte Belange zutreffend ermittelt und ihrem Gewicht sachgerecht in einem begründungsfähigen und nachvollziehbaren Konzept berücksichtigt werden.

Dass diese Belange im Prozess zur Sachverhaltsermittlung mit unterschiedlicher Intensität untersucht werden, ist kein Nachteil, sondern ein Vorteil zügiger Planung. Ein Rechtsnachteil zu Lasten betroffener Bürger tritt erst ein, wenn Umstände unbeachtet bleiben, die in einer Entscheidungslage - und das ist vielfach nur eine Frage nach Alternativen - ausschlaggebend sein konnten. Ein gestuftes Vorgehen in der Sachverhaltsermittlung bietet sich insbesondere bei der Erarbeitung von Planungsvarianten an.

Alternativen können dabei über die Fälle der fehlenden Zielverwirklichung hinaus in einem frühen Verfahrensstadium ausgeschieden werden, wenn sie sich nach den in diesem Stadium des Planungsprozesses angestellten Sachverhaltsermittlungen hinsichtlich der von ihnen berührten öffentlichen oder privaten Belange als weniger geeignet erweisen als andere Trassenvarianten. Der Planfeststellungsbehörde ist dabei ein gestuftes Verfahren gestattet, bei dem sich die Anforderungen an den Umfang der Sachverhaltsermittlung und -bewertung jeweils nach dem erreichten Planungsstand und den bereits im Laufes des Verfahrens gewonnenen Erkenntnissen richten (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009, Az. 9 B 10.09, NVwZ 2009, 986, Rd.Nr. 6).

Bei der Erörterung von Planungsvarianten erfolgt auf der Grundlage erster grober Bewertungskriterien eine gestufte Vorauswahl. Mit diesem Verfahren einer ersten Vorprüfung, die an sich stets nur vorläufig gemeint ist, werden Varianten aus der weiteren Betrachtung ausgeschieden, die sich als wenig realistisch erweisen. Dieses Vorgehen des Vorhabensträgers ist rechtlich nicht zu beanstanden. Es entlastet den Planungsprozess, der dadurch auch inhaltlich genauer strukturiert werden kann. Das kommt der Klarheit des Abwägungsprozesses zugute. Insofern bedarf es in dieser Phase des Zusammenstellens des Abwägungsmaterials noch keiner exakten Ermittlung. Das jeweilige Abwägungsmaterial muss in diesem Stadium der planerischen Entscheidung "nach Lage der Dinge" eben nur so genau und vollständig sein, dass es jene erste vorauswählende Entscheidung zulässt. Insofern ist die Ermittlung des Sachverhalts und der berührten öffentlichen und privaten Belange relativ zur jeweiligen Problemstellung. Hier mögen im Einzelfall auch private Belange bedeutsam sein. In aller Regel wird dies indes erst der Fall sein, wenn sich ein Planungsansatz aus anderen Gründen konkretisiert hat. Zumeist lässt sich erst jetzt sinnvoll fragen, welche individuellen Betroffenheiten diese Planungsvariante auslösen wird. Dies zu beachten, gebietet auch Art. 14 Abs. 1 GG (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.06.1992, Az. 4 B 1-11.92, NVwZ 1993, 572).

Insofern ist es verfahrensmäßig veranlasst, dass in einer späteren Planungsphase die individuellen Belange dann ebenso wie auch die öffentlichen Belange eine genauere Ermittlung erfordern. Dieser hier skizzierte Planungsverlauf spiegelt nur wider, dass die Planung als Prozess der fortschreitenden Sachverhaltsermittlung und -bewertung von normativen Vorgaben gesteuert wird, die ihrerseits rechtlich nicht abschließend vorgegeben sind und daher im Rahmen der eingeräumten Gestaltungsfreiheit auch vom Vorhabensträger eigenverantwortlich gewählt werden dürfen. Daher begegnet es keinen Bedenken, wenn innerhalb dieses "prozesshaften" Vorgehens je nach Planungsphase öffentliche Belange und private Belange unterschiedlich erfasst werden. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist. Ob sich der Planfeststellungsbehörde dabei eine vertiefte Untersuchung und Bewertung einer Planungsalternative aufdrängen musste, hängt auch davon ab, welche Grobziele mit der Planung verfolgt werden sollen. Diese festzulegen sind Vorhabensträger und nachvollziehend die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der allgemein bestehenden rechtlichen und fachgesetzlichen Bindungen grundsätzlich frei (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.06.1992, Az. 4 B 1-11.92, NVwZ 1993, 572).

Die Erläuterung und Darstellung der vorgeschlagenen Trassenvarianten in Unterlage 1 sowie die im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens gemachten Darlegungen des Vorhabensträgers begegnen dabei in ihrem Umfang und in ihrer Güte keinerlei Bedenken. Eine sachgerechte Abwägung war auch aufgrund dieser Unterlagen und Angaben möglich. Infolgedessen ist das Vorgehen des Vorhabensträgers, zunächst im Rahmen einer Variantengrobauswahl alle sich aufdrängenden Korridore und Trassenvarianten zu erarbeiten, nach einheitlichen Kriterien zu bewerten und eine Auswahl für die weitere Vertiefung getroffen zu haben sowie anschließend für die ausgewählten Varianten eine vertiefte Variantenuntersuchung mit einem Variantenvergleich durchzuführen und abschließend

Optimierungen der verbliebenen Varianten vorzunehmen und die Auswahl der Vorzugsvarianten zu treffen, nicht zu beanstanden.

Da die vorgeschlagenen bzw. geprüften Trassenalternativen sowohl das FFH-Gebiet "Irtenberger und Guttenberger Wald" (Nr. 6225-372) in seiner Teilfläche 03 als auch das FFH-Gebiet "Trockentalhänge im südlichen Maindreieck" (Nr. 6326-371) in seiner Teilfläche 06 berühren, waren bei der Alternativenprüfung auch die Vorgaben der FFH-RL zu beachten. Dabei war davon auszugehen, dass einzelne Alternativen zu erheblichen Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete führen können (vgl. C 3.7.5.3 und C 1.5). Führt eine Trassenalternative dazu, dass ein FFH-Gebiet in den für seinen Schutzzweck und für seine Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile erheblich beeinträchtigt werden kann, ist sie grundsätzlich unzulässig (Art. 13 c Abs. 2 BayNatSchG). Von diesem Verbot darf eine Befreiung nur erteilt werden, wenn das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses eine Befreiung erfordert. Zu den Gründen des öffentlichen Interesses zählen auch solche sozialer und wirtschaftlicher Art (Art. 49 a Abs. 2 BayNatSchG).

Mit dem Begriff "erfordert" ist gemeint, dass zumutbare Alternativen, die den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen für ein FFH-Gebiet erreichen, nicht vorhanden sein dürfen. Da diese Vorschrift europäisches Gemeinschaftsrecht umsetzt, muss eine Alternativenprüfung vorgenommen werden, wie dies in der insoweit zugrunde liegenden Vorschrift des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL bestimmt ist. Dabei war aber zu beachten, dass die Alternativenprüfung, die Art. 6 Abs. 4 FFH-RL vorschreibt, grundsätzlich eine andere Funktion als die Alternativenprüfung, die sich im deutschen Planungsrecht herkömmlicherweise nach den zum Abwägungsgebot entwickelten Grundsätzen richtet, erfüllt. Lässt sich das Planungsziel an einem nach dem Schutzkonzept der FFH-RL günstigeren Standort oder mit geringerer Eingriffsintensität verwirklichen, so muss der Projektträger von dieser Möglichkeit Gebrauch machen. Dabei sind sowohl Standort- als auch Ausführungsalternativen zu berücksichtigen. Ein irgendwie gearteter Gestaltungsspielraum wird dem Vorhabensträger insoweit nicht eingeräumt. Dementsprechend muss im Fall des Vorhandenseins einer das jeweilige FFH-Gebiet nicht beeinträchtigenden Variante diese, andernfalls jede andere Alternative gewählt werden, die mit geringeren Beeinträchtigungen einhergeht. Diese weitreichende Forderung erfährt ihre Begrenzung erst unter dem mit dem Begriff der "Zumutbarkeit" angesprochenen Aspekt der Verhältnismäßigkeit. Die gebotenen Vermeidungsanstrengungen dürfen nicht außerhalb jedes vernünftigen Verhältnisses zu dem damit erzielbaren Gewinn für Natur und Landschaft stehen.

Die sog. Null-Variante, also vollkommen von dem Projekt abzusehen, stellt im Sinne des FFH-Rechts keine Alternativenlösung dar, da der Prüfungsgegenstand ein bestimmtes Projekt sein muss. Auch wenn die Variante auf ein anderes Projekt hinausläuft, kann von einer Alternative nicht mehr gesprochen werden. Die Alternativenprüfung des FFH-Rechts unterliegt nicht der Abwägung. Sind zumutbare Alternativen vorhanden, so ist das Vorhaben unzulässig. Die Alternativenprüfung ist damit der Prüfung, ob etwaige Befreiungsgründe vorliegen, vorgelagert. Der Vorhabensträger muss von zumutbaren Alternativen Gebrauch machen,

ein Ermessen besteht nicht, da es sich um ein strikt zu beachtendes Vermeidungsgebot handelt. Eine Alternative ist mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit dann nicht mehr vereinbar, wenn sie die Grenzen dessen überschreitet, was zur Erfüllung der mit der gemeinschaftlichen Regelung verfolgten Ziele angemessen oder erforderlich ist. Finanzielle Erwägungen und höhere Kosten können zur Unverhältnismäßigkeit führen, wenn der Gewinn für die Natur unbedeutend ist oder jedenfalls in keinem vernünftigen Verhältnis steht. Richtschnur hierfür ist die Schwere der Gebietsbeeinträchtigung, Anzahl und Bedeutung betroffener Lebensraumtypen oder Arten sowie der Grad der Unvereinbarkeit mit den Erhaltungszielen. Es kommt also nicht darauf an, was ein Projekt überhaupt kostet, sondern vielmehr, ob durch eine Alternative, die mit erheblichen Mehrkosten verbunden ist, ein besserer Schutz der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes machbar ist und ob diese Mehrkosten noch verhältnismäßig sind (vgl. VG Würzburg, Beschluss vom 25.07.2007, Az. W 4 S 07.759, NuR 2008, 127, m.w.N.). Bei der gegenständlichen Alternativenprüfung stellte damit - außerhalb der eigentlichen Abwägung - die Frage, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang FFH-Gebiete (neu) erheblich beeinträchtigt werden, ein wesentliches Kriterium für die Auswahl dar.

3.7.2.1.2 Ermittlung und Bewertung der Trassenkorridore

Ausgehend von der Vorgabe, alle denkbaren Trassenvarianten in den Prozess der Entscheidungsfindung einzubeziehen, wurde seitens des Vorhabensträgers in nachvollziehbarer Weise ein Untersuchungsraum festgelegt. In Verbindung mit der Erkenntnis, dass dieser Untersuchungsraum im Norden im Wesentlichen durch die bestehende Autobahntrasse bzw. die anschließende Bebauung von Heidingsfeld begrenzt ist, ergaben sich fünf Trassenkorridore (vgl. Unterlage 1, Anlage 1):

- Korridor 1: Dieser Korridor umfasst im Wesentlichen den Verlauf der bestehenden BAB A 3.
- Korridor 2: Der Korridor umfasst im Wesentlichen diejenigen Varianten, die dem Verlauf der BAB A 3 bis zur Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld folgen, dort aber südlich der bestehenden Autobahn den Stadtteil Heuchelhof unterführen und im Bereich "Bromberg-Rosengarten" auf den Verlauf der bestehenden Autobahn zurückschwenken.
- Korridor 3: Der Korridor 3 umfasst die Varianten, die zwischen den Anschlussstellen Würzburg/Kist und Würzburg-Heidingsfeld die Trasse der bestehenden Autobahn nach Süden verlassen und in nahezu gerader Linie durch den Guttenberger Wald, nördlich an Reichenberg vorbei, durch den mittleren Bereich des Heuchelhofes bis zur Mainbrücke Randersacker verlaufen.
- Korridor 4: Dieser Korridor schwenkt ebenfalls im Guttenberger Wald von der bestehenden Autobahn nach Süden ab, verläuft im Anschluss zwischen dem Reichenberger Grund und dem Ort Reichenberg hindurch in den Bereich zwischen dem Südrand des Heuchelhofes und dem Nordrand des Stadtteils Rot-

tenbauer. Das Maintal wird hier nördlich von Eibelstadt und damit südlich der bestehenden Mainbrücke Randersacker gequert.

- Korridor 5: Dieser Korridor beginnt bereits am Autobahndreieck Würzburg-West und verläuft durch den Irtenberger Wald südlich an Kist vorbei durch den zentralen Bereich des Guttenberger Waldes, südlich an Reichenberg und nördlich an Lindflur nach Osten. Von dort führt dieser Korridor am nördlichen Ortsrand von Rottenbauer entlang und dann in einem Tunnel bis zum steil abfallenden westlichen Mainhang. Auch bei dieser Variante soll das Maintal südlich der bestehenden Mainbrücke Randersacker gequert werden (nördlich von Eibelstadt).

In dieser Planungsphase wurden im Auswahlprozess die Korridore 4 und 5 wegen gravierender Nachteile zutreffend nicht mehr in die weiteren Prüfungen übernommen. Ausschlaggebend war, dass die Autobahn in beiden möglichen Korridoren wegen ihrer großen Nähe zum Fassungsgebiet der "Winterhäuser Quelle" für die Trinkwasserversorgung Würzburgs ein unkalkulierbares Risiko darstellen würde und mit dem Betrieb dieser Wassergewinnung nicht vereinbar wäre. Beim Korridor 4 kommt hinzu, dass aus naturschutzfachlicher Sicht das Naturwaldreservat und Naturschutzgebiet "Waldkugel" angeschnitten worden wäre und es zu einer Verlängerung der Durchschneidung des FFH-Gebietes "Irtenberger und Guttenberger Wald" gekommen wäre. Die Autobahn in Korridor 5 hätte außerdem zu einer Neuzerschneidung und damit zu einer erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebietes "Irtenberger und Guttenberger Wald" südlich von Kist und Reichenberg geführt, was zur Unzulässigkeit dieses Korridors führt (Art. 13c Abs. 2 BayNatSchG). Angesichts der vorhandenen Alternativen könnte eine entsprechende Befreiung von den Vorschriften des Art. 13 c BayNatSchG nicht gerechtfertigt werden (Art. 49 a Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG; Art. 6 Abs. 4 FFH-RL).

Infolgedessen wurden nur die Varianten in den Korridoren 1 bis 3 einer weiteren Bewertung unterzogen.

3.7.2.1.3 Vertiefte Untersuchung und Bewertung der Varianten der Korridore 1 bis 3

Die vertiefte Untersuchung und Bewertung der Varianten der Korridore 1 bis 3 ergab Folgendes:

- Ausbauvariante (Korridor 1): Hier handelt es sich um die Variante, für die im Jahr 2005 das Planfeststellungsverfahren beantragt wurde. Aus Sicht des Vorhabensträgers waren nachvollziehbar auf dieser Ebene der Prüfung auch weiterhin keine unüberwindlichen Belange erkennbar, die gegen diese Variante sprechen würden.
- Modifizierte Ausbauvariante (Korridor 1): Bei dieser Variante schwenkt die Trasse im Bereich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld im Linksbogen vom Bestand ab, sie liegt am Beginn der Talbrücke Heidingsfeld um eine Fahrbahn, am Ende der Brücke um beide Fahrbahnen nach Norden versetzt zum Bestand. Dadurch würde während der Bauausführung der Talbrücke der

Verkehr wenig beeinträchtigt. Im weiteren Verlauf wird der Katzenberg zwischen den Tank- und Rastanlagen Würzburg-Nord und -Süd umfahren. Schließlich schmiegt sich die Trasse an den Hang an und führt zur Mainbrücke Randersacker. Ein Zusatzfahrstreifen für die Fahrtrichtung Frankfurt ist im gesamten Verlauf ebenfalls vorgesehen. Ebenso ist die Erneuerung der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld hier enthalten. Im Vergleich zum Bestand wird hier die Gradienten am östlichen Widerlager der Talbrücke Heidingsfeld um etwa 9 m, im weiteren Verlauf bis zur Rastanlage Würzburg-Nord um rund 10 m abgesenkt. Zum Mainabstieg läuft die Absenkung dann allmählich aus, sie beträgt an der Tankanlage Würzburg-Süd noch rund 8 m gegenüber dem Bestand. Am Ende des Rastplatzes Würzburg-Süd würde die Absenkung der Nord- bzw. Südfahrbahn durch den Wegfall der Höhenstaffelung der Fahrbahnen noch 3 m bis 5 m betragen.

- Einhausung (Korridor 1): Schon vor dem Planfeststellungsverfahren 2005 wurden vom Vorhabensträger mehrere Varianten mit Einhausungen auf der BAB A 3 untersucht. Die für die Lärmbetroffenen günstigste Variante umfasst zwei Einhausungen der Richtungsfahrbahn Nürnberg, nämlich von Bau-km 288+240 bis Bau-km 289+000 (Länge 760 m, davon 160 m auf der Talbrücke Heidingsfeld) und von Bau-km 290+600 bis Bau-km 291+100 (Länge 500 m im Bereich Wiener Ring/Geisbergsiedlung). Als ergänzender Lärmschutz war dabei auf dem Einhausungsbauwerk ein Kragschirm (Höhe und Auskragung je 3 m über die Richtungsfahrbahn Frankfurt) vorgesehen. Zudem waren zwischen den Einhausungen weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen geplant, sodass alle Grenzwerte der 16. BImSchV bei dieser Variante hätten eingehalten werden können.
- Splittinglösung (Korridor 1): Bei dieser Variante war angedacht, die beiden Richtungsfahrbahnen getrennt zu führen. Der Verkehr in Fahrtrichtung Frankfurt sollte auf der Bestandsstrecke, für die Richtungsfahrbahn Nürnberg einem Verlauf in einer Tunnelröhre unter dem Heuchelhof folgen.
- Variante Tunnel Süd 2 (Korridor 2): Im Rahmen dieser Variante soll die Trasse bereits nach der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld nach Süden schwenken, den Reichenberger Grund mit einer Talbrücke überqueren und den Höhenrücken "Hoher Steig" mit einem ersten kürzeren Tunnel durchqueren. Anschließend soll der Rottenbaurer Grund mit einer Talbrücke überspannt werden, bevor die Trasse am Westhang des Heuchelberges in einen langen Tunnel einmündet. Die Tunnelstrecke soll dann weiter nach Osten unter dem Gelände der dortigen Zeitungsverlagsdruckerei sowie unter weiterer Bebauung hindurch verlaufen und in Höhe des nördlichen Randes des Naturschutzgebietes "Bromberg-Rosengarten", das auch eine Teilfläche des FFH-Gebietes "Trockentalhänge im südlichen Maindreieck" ist, enden, wobei dieses Gebiet dabei leicht angeschnitten wird. Nach weiteren 300 m verläuft die Trasse wieder auf der Bestandsstrecke.
- Variante Tunnel Süd 1 in Hochlage (Korridor 2): Die Linie schwenkt von Frankfurt kommend im Bereich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld nach Süden ab, quert anschließend den Reichenberger Grund mit einer Tal-

brücke, wird in einem kurzen Tunnel unter den "Hohen Steig" geführt, um dann den Talraum Rottenbauer Grund mit einer größeren Talbrücke zu queren. Im weiteren Verlauf werden außerhalb der sehr setzungsempfindlichen Zone unterhalb des dortigen Druckmaschinengebäudes eines Zeitungsverlages dessen Lagerhallen und das östlich angrenzende Heuchelhofgelände unterquert. Der Tunnel endet dann in Höhe der Nordecke des Naturschutzgebietes "Bromberg-Rosengarten" (auch FFH-Gebiet). Die Strecke verläuft dann anschließend knapp außerhalb der FFH-Fläche und bindet schließlich in die Bestandsstrecke ein.

- Variante Tunnel Süd 1 in Tieflage (Korridor 2): Die Variante entspricht in ihrem Verlauf der Variante Tunnel Süd 1 in Hochlage, wobei hier jedoch die Tunnelbauwerke tiefer angeordnet werden und daher die Tunnelüberdeckung größer ist.
- Variante Tunnel Nord 1 mit Tunnel in Hochlage (Korridor 2): Bei dieser Variante verläuft die Autobahntrasse vom Beginn des Planfeststellungsabschnittes bis zum Widerlager Nürnberg der Talbrücke Heidingsfeld in gleicher Lage wie die Ausbauvariante in Korridor 1. Anschließend schwenkt sie aber nach Südosten in einer Rechtskurve am nordöstlichen Bebauungsrand des Stadtteils Heuchelhof entlang und unterquert mit geringer Überdeckung die bestehende Trasse der Autobahn und die Tank- und Rastanlage Würzburg-Süd. Danach mündet die Strecke wieder in die Trasse der bestehenden Autobahn.
- Variante Tunnel Nord 1 mit Tunnel in Tieflage (Korridor 2): Diese Variante entspricht in ihrem Verlauf der Variante Tunnel Nord 1 in Hochlage, wobei hier jedoch das Tunnelbauwerk tiefer angelegt wird und daher eine größere Tunnelüberdeckung vorliegen würde.
- Variante Tunnel Nord 2 mit Tunnel in Hochlage (Korridor 2): Bei dieser Variante schwenkt die Trasse im Bereich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld im Linksbogen, also nach Norden, vom Bestand ab. Sie wird nördlich der bestehenden Talbrücke Heidingsfeld als Gerade geführt, um die neue Talbrücke Heidingsfeld unabhängig vom Bestand bauen zu können. Ab dem Widerlager Nürnberg wird dann die Trasse ohne Wendelinie auf der Brücke annähernd in der gleichen Achse wie die Variante Nord 1 weitergeführt.
- Variante Tunnel Nord 2 mit Tunnel in Tieflage (Korridor 2): Die Trasse verläuft wie die Variante Tunnel Nord 2 mit Tunnel in Hochlage, jedoch ist der Tunnel hier tiefer angeordnet, wodurch sich eine größere Tunnelüberdeckung ergibt.
- Variante Tunnel Mitte 1 (Korridor 2): Hier schwenkt die Trasse im Bereich des westlichen Widerlagers der Talbrücke Heidingsfeld in einem leicht gekrümmten Rechtsbogen aus dem bestehenden Verlauf der BAB A 3 in Richtung Süden ab, überspannt nahe bei der bestehenden Talbrücke Heidingsfeld den Talgrund mit einer neuen Talbrücke und tritt vor der Heuchelhofstraße in den Hang ein. Die anschließende Tunnelstrecke unterquert den Kernbereich des Stadtteils Heuchelhof unterhalb des Straßburger Rings mit der dortigen Hochhausbebauung etwa mittig. In der Fortsetzung wird der nördliche Rand des

Naturschutzgebietes "Bromberg-Rosengarten" (auch FFH-Gebiet) am Tunnelausgang tangiert, ehe die Trasse wieder in die bestehende Autobahnstrecke einmündet.

- Variante Tunnel Mitte 2 (Korridor 2): Hier schwenkt die Trasse etwas weiter westlich aus der Bestandsstrecke der BAB A 3 ebenfalls in einem leichten Rechtsbogen nach Süden ab, überspannt weiter südlich als bei Variante Mitte 1 den Talgrund und das Seitental "Am Schellenberg" mit einer Talbrücke, bevor sie westlich - unterhalb der Heuchelhofstraße - in den Hang eintritt. Die Tunnelstrecke verläuft unterhalb des Stadtteils Heuchelhof etwas weiter südlich als bei Variante Mitte 1 und mündet annähernd an der gleichen Stelle wieder in die bestehende Autobahn ein.
- Variante Tunnel Mitte 3 (Korridor 2): Diese Variante schwenkt zwischen der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld und der bestehenden Talbrücke Heidingsfeld von der bestehenden Autobahn nach Süden ab. Etwas südlicher als bei der Variante Tunnel Mittel 2 werden der Reichenberger Grund und der Rottenbaurer Grund jeweils mit einer neuen Talbrücke gequert. Ab dem Osthang des Rottenbaurer Grunds wird die Trasse als Tunnel unter dem Stadtteil Heuchelhof geführt. Zwischen dem Gebäudekomplex des dortigen Zeitungsverlages und der Hochhausbebauung verläuft die Tunnelstrecke unter der Heuchelhofstraße, unterquert anschließend das Kirchengebäude am Heuchelhof, die Grünanlage und am Rande die Wohnbebauung am Wiener Ring. Anschließend schwenkt die Strecke, nachdem sie das Naturschutzgebiet "Bromberg-Rosengarten" (auch FFH-Gebiet) an seiner Nordecke tangiert hat, wieder in die Bestandsstrecke der BAB A 3 ein.
- Variante A (Korridor 3): Diese Variante verlässt zwischen Kist und Heidingsfeld die Trasse der bestehenden BAB A 3 nach Süden und verläuft in nahezu gerader Linie durch den Guttenberger Wald nördlich von Reichenberg. Im weiteren Verlauf wird der Rottenbaurer Grund überquert und der Katzenberg am Südrand der Siedlung "Wiener Ring" untertunnelt. Unmittelbar nach der Tunnelöffnung schwenkt die neue Trasse relativ gestreckt vor der Mainbrücke Randersacker wieder in den Bestand der Autobahn ein.
- Variante B (Korridor 3): Hier schwenkt die Trasse der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld nach Süden aus, tangiert den Guttenberger Wald, um parallel mit der B 19 den Reichenberger Grund zu überqueren. Die nach Süden verlaufende B 19 und der südliche Rand des dort vorhandenen Golfplatzes werden anschließend im Tunnel unterquert. Die weitere Trasse ist mit dem Verlauf der Variante A identisch.

Der Vorhabensträger hat aber in nachvollziehbarer Weise von der Weiterverfolgung der Variante Einhausung (Korridor 1) Abstand genommen, weil die mit ihr verbundenen erheblichen Mehrkosten nicht mehr in einem ausgewogenen Verhältnis zum Nutzen stehen. Außerdem sind mit dieser Variante der größte Ausweichverkehr sowie eine aufwendige bautechnische Herstellung verbunden, und eine Verbesserung der städtebaulichen Situation ist durch sie nicht zu erwarten.

Die Variante Splittinglösung (Korridor 1) hätte in lärmtechnischer Hinsicht lediglich geringere Verbesserungen im Vergleich zur Bestandssituation zur Folge, wohl aber eine erhebliche Verschlechterung der städtebaulichen Situation aufgrund der mehr oder weniger doppelten Durchschneidung des Stadtgebietes. Daher wurde auch sie zu Recht nicht weiterverfolgt.

Da die Variante Tunnel Nord 1 in Tieflage (Korridor 2) im Vergleich zur Variante Nord 2 mit Tunnel in Tieflage in Bezug auf den Immissionsschutz deutlich geringere positive Auswirkungen hatte, wurde sie ebenfalls zu Recht nicht weiterverfolgt.

Beide Varianten Tunnel Nord 1 (Korridor 2) wiesen im Vergleich zu den Varianten Tunnel Nord 2 eine ungünstigere Gesamtbewertung auf, da im ersten Bauabschnitt die Talbrücke Heidingsfeld nur halbseitig errichtet werden könnte und eine Wendelinie auf dem Bauwerk vorliegen würde. Außerdem würde sich diese Variante in Bezug auf den Immissionsschutz nur in geringem Umfang positiv auswirken, weshalb auch sie nachvollziehbar ausgeschieden wurden.

Auch die Varianten Tunnel Mitte 1, 2 und 3 (Korridor 2) wurden im Rahmen sachgemäßer Abwägung nicht weiterverfolgt, da der im ersten Bauabschnitt nur halbseitig mögliche Bau der Talbrücke Heidingsfeld, der Verlauf unter setzungsempfindlicher Hochhausbebauung, die teilweise erheblichen Beeinträchtigungen der von der Trasse überspannten bebauten Bereiche südlich der Talbrücke Heidingsfeld und bei der Variante Tunnel Mitte 3 zusätzlich der Verlauf durch eine geologische Störzone zu einer ungünstigen Gesamtbewertung führten.

Ein Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.37) schlug mit Schreiben vom 02.07.2008 eine Alternativlösung zum plangegenständlichen Projekt vor. Ca. 60 m westlich vom Widerlager Frankfurt der bestehenden Heidingsfelder Brücke solle südlich und außerhalb der bestehenden Trasse die neue sechsspurige Autobahn beginnen. Gleich nach 25 m, in südöstlicher Richtung verlaufend, schließe sich eine neue, 245 m lange und ca. 30 m hohe Talbrücke an. Sie überspanne vom "Seibertslingenweg" beginnend und am "Hohen Steig" endend als Fünf-Feld-Bauwerk den Reichenberger Grund und überführe somit die zwei vorhandenen Wirtschaftswege, die Bahnlinie Neckarelz - Würzburg, die Reichenberger Straße und die Giebelstädter Steige. Nach dieser Talbrücke schneide die Trasse in die Kuppe des "Hohen Steigs" ein und werde auf 255 m Länge als überdecktes Tragbauwerk ausgeführt. Ca. 45 m nach dem Kuppeneinschnitt werde der Rotenbaurer Grund mit zwei im Abstand von 15 m bis 25 m verlaufenden, 145 m langen und 16 m hohen Talbrücken als Drei-Feld-Bauwerk überspannt. Ungefähr 100 m östlich der Kreisstraße WÜ 14 am nach Westen steil abfallenden Hang des Heuchelhofmassivs werde die neue sechsstreifige BAB A 3 in zwei Tunnelröhren mit 25 m Abstand in südöstlicher Richtung weitergeführt. Am steil nach Osten abfallenden Hang "Äußerer Geisberg" endeten mit einer Fahrbahnhöhe von 228 m üNN bzw. 230 m üNN die Tunnelführungen. Anschließend seien die beiden Richtungsfahrbahnen wieder an die bestehende, jedoch sechsstreifig auszubauende, Trasse anzubinden. Die beiden Tunnelröhren mit 1.325 m bzw. 1.370 m Länge und einer lichten Querschnittsbreite von 16,75 m stiegen konstant um 1,6 % an. Die Tunnelbauwerke hätten vom "Reiserhartpfad" bis zum "Schaf-

brunnenweg", also bei der Heuchelhofquerung, eine Überdeckung von 33 m bis 70 m. Als Lärmschutzmaßnahmen seien für die Anwohner im Reichenberger Grund und im Rottenbauer Grund auf beiden Brückenbauwerken nach dem Vorschlag des Einwendungsführers transparente Lärmschutzwände vorgesehen. Diese Alternativlösung zum plangegenständlichen sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 würde während der Bauausführung den Verkehrsstrom auf der jetzigen Autobahn nur geringfügig beeinflussen und einen zügigen ungestörten Bauablauf gewährleisten. Der derzeitige Trassenbereich um den Heuchelhof könnte zurückgebaut werden und in Naturschutzbereiche, Naherholungsgebiete und lukratives Bauland umgewandelt werden. Über eine Ausfahrt vor dem Tunnel (Fahrtrichtung Nürnberg) könnte über die zurückgebaute Trasse der BAB A 3 die jetzige Tank- und Rastanlage Würzburg-Süd angefahren werden. Als Kosten für diese Alternativlösung wurden vom Vorhabensträger 165.651.000 Euro ermittelt. Für den plangegenständlichen modifizierten Ausbau auf 3.500 m Länge würden die Kosten nach den Ermittlungen des Einwendungsführers ca. 139,26 Mio. Euro betragen. Außerdem wies der Einwendungsführer mit Schreiben vom 02.07.2008 darauf hin, dass nach einer Aussage des Vorhabensträgers bei einer Bürgerversammlung am 17.06.2008 in Würzburg wegen der zu erwartenden Schwierigkeiten bei der Baudurchführung die Baukosten bei etwa 155 Mio. Euro lägen. Die von ihm vorgeschlagene Trasse sei 1.427 m kürzer als die plangegenständliche. Der Einwendungsführer ermittelte außerdem einen Mehrverbrauch an Kraftstoff von 8.081.100 Liter/Jahr bzw. 22.140 Liter/Tag für die plangegenständliche Variante gegenüber der von ihm vorgeschlagenen. Dies führe außerdem zu einem Mehrausstoß von CO₂ von 55.008 Tonnen/Tag bzw. 20.081.539 Tonnen/Jahr. Im Übrigen wird auf das Schreiben des Einwendungsführers vom 02.07.2008 einschließlich der dort beigelegten Planskizzen bzw. Berechnungen Bezug genommen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 19.12.2008 zutreffend dar, dass die vom Einwendungsführer dargestellte Alternative eine Kombination aus den in der Variantendiskussion berücksichtigten Tunnelvarianten Mitte 3 und Süd 1 darstellt. Gerade die Variante Mitte 3 hat sich aber aus geologischer Sicht als sehr ungünstig erwiesen, da sie im Bereich einer geologischen Störzone verläuft. Sie wurde frühzeitig aus der Variantendiskussion ausgeschieden, da andere Tunnelvarianten diesbezüglich wesentlich günstiger eingestuft wurden, ohne dass sie bei anderen Kriterien entscheidende Nachteile gegenüber der Variante Mitte 3 aufwiesen.

Die Variante A (Korridor 3) hätte massive Eingriffe in Natur und Landschaft zur Folge, insbesondere in das FFH-Gebiet "Irtenberger und Guttenberger Wald". Diese erheblichen Eingriffe wären unzulässig gewesen (Art. 13 c Abs. 2 BayNatSchG). Hier wäre sogar eine FFH-Ausnahmeprüfung notwendig gewesen (vgl. C 1.5), bei der jetzt schon absehbar war, dass solche erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes nicht zugelassen werden können, weil es angesichts der vorhandenen Alternativen an den zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses fehlt, die eine entsprechende Befreiung von den Vorschriften des Art. 13 c BayNatSchG rechtfertigen könnte (Art. 49 a Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG; Art. 6 Abs. 4 FFH-RL).

Die Ausbauvariante, für die bereits 2005 ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet war, blieb für die weitere Untersuchung von vorneherein gesetzt. Für diese Variante lag schon mit der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen 2005 eine entsprechend fundierte und detaillierte Planung vor.

Die modifizierte Ausbauvariante ermöglicht bei gleichen verkehrstechnischen und lärmtechnischen Wirkungen wie die Ausbauvariante (Planfeststellungsvariante 2005) durch die abgesenkte Gradienten insbesondere eine verbesserte städtebauliche Einbindung der Ausbaustrecke mit geringeren Beeinträchtigungen für das Stadt- und Landschaftsbild.

Die Variante Süd 1 (Hochlage) weist eine sehr hohe Rückbaulänge der Bestandstrasse der BAB A 3 auf, die dann rekultiviert werden könnte. Es ergeben sich bei ihr kaum Beeinträchtigungen durch bauzeitliche Verkehrsführungen und nur sehr geringe Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Des Weiteren führt die gestreckte Linienführung zu einer erheblichen Streckenverkürzung um ca. 760 m und nur bei 15 Gebäuden werden die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten.

Die Variante Nord 2 (Tiefelage) weist ebenfalls eine hohe Rückbaulänge der Bestandstrasse mit der damit verbundenen Möglichkeit ihrer Rekultivierung auf, beeinträchtigt das Landschaftsbild ebenfalls in geringem Maße und führt bei lediglich 20 Gebäuden zu Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV.

Die Vorteile der Variante B (Korridor 3) bestanden in einem von der Bebauung abgerückten Trassenverlauf bis zum westlichen Tunnelportal, einer sehr hohen Rückbaulänge der Bestandsstrecke (Rekultivierung) und darin, dass keine Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV zu erwarten gewesen wären.

Damit verblieben für die nächste Phase der Prüfung neben der Planfeststellungsvariante 2005 die Varianten modifizierter Ausbau, Tunnelvariante Nord 2, Tunnelvariante Süd 1 und Variante B.

Für jede dieser Varianten wurden Vorgaben für Optimierungen definiert, die bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt wurden. Das Ergebnis der vertieften Variantenplanung des Vorhabensträgers ist in Unterlage 1, Kapitel 3.1.3.2, dokumentiert. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass die Variante B nicht mehr weiterverfolgt wurde, weil sie im Hinblick auf das betroffene FFH-Gebiet "Irtenberger und Guttenberger Wald" unzulässig gewesen wäre (Art. 13 c Abs. 2 BayNatSchG). Der Vorhabensträger hat ein Gutachten erstellen lassen, das die Umweltauswirkungen dieser Trasse aufzeigt und die fachlichen Grundlagen zur Beurteilung der FFH-Verträglichkeit liefert. Das Bayerische Landesamt für Umwelt beschied daraufhin mit Schreiben vom 30.05.2006 an den Vorhabensträger, dass wegen der zu erwartenden erheblichen Eingriffe in die Flächen des FFH-Gebietes diese Variante nicht mehr weiterverfolgt werden sollte, da vier andere geeignete und zumutbare Alternativen bestünden. Dieser Sicht hat sich der Vorhabensträger zu Recht angeschlossen (Art. 49 a Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG; Art. 6 Abs. 4 FFH-RL). Zudem würden erhebliche Mehrkosten von rund 60 bis 70 Millionen Euro bei dieser Variante entstehen, da die Tunnel- und Talbrücken-

bauwerke rund 1 km länger wären, die Gesamtstrecke jedoch nur 0,2 km kürzer. Daraus lässt sich ableiten, dass diese Variante auch beim Wirtschaftlichkeitsvergleich bedeutend schlechter als die Tunnelvariante Süd 1, die eine Streckenverkürzung von rund 0,7 km aufweist, abschneiden würde.

Die Variante Süd 1 wurde weiter untersucht. Dabei wurden verschiedene Möglichkeiten des Verlaufs der Variante Süd 1 geprüft, die in Unterlage 1, Anlage 3, verzeichnet sind. Das Ergebnis des Optimierungsprozesses für die Variante Süd 1 bestand darin, dass die zwischen den jeweiligen Gelenkpunkten 5.590 m lange Strecke östlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld nach Süden abschwengt. In der Fortsetzung wird der Reichenberger Grund mit einer rund 270 m langen Talbrücke überspannt. Im Anschluss daran erfolgt die Querung des "Hohen Steigs" in einem rund 290 m langen Tunnelbauwerk. Im weiteren Verlauf überführt die Trasse den Rottenbauer Grund mit einer 260 m langen Talbrücke und verläuft unmittelbar westlich davon in einem Tunnel durch den Heuchelberg. Das Ostportal des 1.460 m langen Tunnelbauwerks liegt hier rund 250 m östlich des Bebauungsrandes des Stadtteils Heuchelhof. In der Fortsetzung führt die Trasse vor der Mainbrücke Randersacker wieder in den Bestand der BAB A 3 ein (vgl. Unterlage 12.1 E, Anlage 3, Variante Süd 1-rot).

Auch die Variante Nord 2 wurde weiter optimiert. Als Ergebnis lässt sich festhalten, dass diese Trasse zwischen den Gelenkpunkten 6.483 m lang ist und ab der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld nach Norden abschwengt und anschließend den Talraum parallel zur bestehenden Autobahnbrücke auf einem 550 m langen Brückenbauwerk quert. Sowohl im Grundriss als auch im Aufriss kann die Linie in einem brückenbautechnisch günstigen einheitlichen Kreisbogen geführt werden. Kurz nach dem östlichen Brückenwiderlager erfolgt die Unterfahrung des Katzenbergs in einem rund 2.000 m langen Tunnelbauwerk. Die Tank- und Rastanlagen Würzburg-Süd und Würzburg-Nord können bei der Variante nicht mehr angebunden werden. Unter Berücksichtigung der Lärmschutzeinrichtungen außerhalb des Tunnels ergeben sich Überschreitungen der Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV an 18 Gebäuden. Die Taggrenzwerte können überall eingehalten werden. Das Tunnelportal auf der Ostseite des Katzenberges liegt dann seitlich der bestehenden Autobahn.

Die Optimierungsuntersuchungen der Variante modifizierter Ausbau ergaben, dass sich für den Trassenverlauf im Grundriss im Vergleich zur 2005 beantragten Planfeststellungslösung keine Verbesserungen finden ließen. Die Gradienten, die westlich der Talbrücke Heidingsfeld mit der Absenkung aus der Bestandsgradienten beginnt und am westlichen Widerlager der Talbrücke Heidingsfeld eine Absenkung zum Bestand von rund 4 m aufweist, liegt dann am östlichen Widerlager rund 9 m im Vergleich zum Bestand niedriger, was bis zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord fortgesetzt wird. Sie beträgt an der Tank- und Rastanlage Würzburg-Süd noch rund 8 m, in Höhe der Einfahrtsrampe der Tank- und Rastanlage zur BAB A 3 noch rund 4 m und läuft im Bereich des Mainabstieges allmählich aus. Die neue Talbrücke Heidingsfeld kann in dieser Variante wegen der tieferen Lage gegenüber der 2005 beantragten Planfeststellungslösung von 740 m auf 630 m verkürzt werden. In der Fortsetzung wird die Variante zwischen der Talbrücke Heidingsfeld und dem Mainabstieg in Troglage geführt. Die Anbindung

der Tank- und Rastanlagen an die tiefer gelegte Trasse kann durch eine Versteilung der Ein- und Ausfahrtsrampen ohne Veränderungen an den Tank- und Rastanlagen gewährleistet werden. Entlang der Strecke sind dann beidseits umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Soweit nicht bereits die Einschnittböschungen für ausreichenden Lärmschutz sorgen, sind auf den Böschungen und Stützkonstruktionen der Troglage Lärmschutzwände geplant. Mit diesen Maßnahmen werden die Grenzwerte der 16. BImSchV lediglich an 20 Gebäuden in der Nacht geringfügig überschritten. Ein weiterer wichtiger Aspekt bei der Planung war die Herstellung der abgesenkten Trasse unter Beibehaltung der Verkehrsführung während der Bauzeit, um Umleitungsverkehre und Ausweichverkehre in die Stadt Würzburg zu vermeiden. Im Bereich zwischen dem Kaulweg und der Tank- und Rastanlage Süd ist bei dieser Variante südlich der Bestandsstrecke der Bau einer Behelfsfahrbahn notwendig, die während längerer Bauphasen den Verkehr der bestehenden BAB A 3 aufnehmen soll.

3.7.2.1.4 Vergleich und Bewertung der näher geprüften Varianten

3.7.2.1.4.1 Prüfung und Gewichtung des Vorhabensträgers

Hauptkriterien für die Beurteilung der verbliebenen Varianten waren die Verkehrstechnik (z.B. Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität bzw. Verkehrsführung), Planung und Bautechnik (z.B. Trassierung, Massenbewegungen oder Bauunterhalt), Naturschutz und Landschaftspflege, Immissionsschutz, Gewässerschutz, städtebauliche Aspekte (z.B. Stadtentwicklung und Stadtbild), Landwirtschaft und Forsten, die Nutzbarkeit bzw. notwendigen Änderungen der Tank- und Rastanlagen Würzburg-Nord und Würzburg-Süd, der mit dem Ausbau verbundene Baustellenausweichverkehr, der Baustellenverkehr für die Bauarbeiten selbst, die Kosten und das mit dem Vorhaben verbundene Kosten-Nutzen-Verhältnis. Diese zwölf Hauptkriterien wurden in 32 Unterkriterien weiter aufgliedert.

Ein Vergleich anhand dieser Kriterien und die damit verbundenen Gewichtungen sowie die daraus fließende Bewertung der unterschiedlichen Varianten ergab, dass die Variante Tunnel Nord 2 eine unverhältnismäßig lange Tunnelstrecke (2 km) ohne nennenswerte Streckenverkürzung aufweist. Zusätzlich verursacht ein solch langer Tunnel hohe Baukosten und führt dazu, dass diese Variante ein ungünstigeres Nutzen-Kosten-Verhältnis als die anderen Varianten aufweist. So sind bei dieser Variante die Herstellungs- und Unterhaltungskosten am höchsten. Des Weiteren würden die vorhandenen städtebaulichen Beeinträchtigungen im Bereich der Talbrücke Heidingsfeld nicht beseitigt, es wäre für diese Variante ebenfalls eine ca. 550 m lange Talbrücke erforderlich. Schließlich besteht bei dieser Variante keine Möglichkeit mehr, die bestehenden Tank- und Rastanlagen an die BAB A 3 anzubinden.

Die Variante Süd 1 weist Vorteile vor allem durch die Streckenverkürzung auf, die trotz Geschwindigkeitsbeschränkung im notwendigen Tunnel zu Reisezeitgewinnen führt. Durch die Linienführung mit Unterquerung des Stadtteils Heuchelhof ergibt sich zwischen den Stadtteilen Heuchelhof und Heidingsfeld ein städtebauliches Entwicklungspotenzial. Die Trennwirkung der bestehenden Autobahntras-

se könnte aufgehoben werden. Die Eingriffe in die Natur würden sich auf Strecken außerhalb der Tunnel beschränken und durch Rekultivierung der dann entbehrlich werdenden bestehenden Autobahntrasse zum großen Teil kompensiert werden. Schließlich würde diese Variante zu einer um ca. ein Jahr kürzeren Bauzeit mit geringeren Verkehrsbeeinträchtigungen führen, da die Hauptbaumaßnahme (Tunnel) unabhängig vom Verkehr der bestehenden Autobahn realisiert werden könnte. Dem steht gegenüber, dass die Tunnelvariante Süd mit 3.200 m die längste Strecke innerhalb von Wasserschutzgebieten aufweist und dort zudem mit den intensivsten Eingriffen der hier näher geprüften Varianten verbunden wäre. Betroffen sind dabei Schutzgebiete für die Winterhäuser Quelle und für die Quellen im Reichenberger Grund. Aus Sicht des Immissionsschutzes blieben bei dieser Variante ca. 25 Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV. Die flächige Verlärmung zwischen Heidingsfeld und Heuchelhof würde zwar erheblich reduziert, andererseits würden neue Betroffenheiten südlich der bestehenden Trasse in den Bereichen Reichenberger und Rottenbauer Grund entstehen. Ebenfalls würde diese Trasse dazu führen, dass die Tank- und Rastanlagen Würzburg-Nord und Würzburg-Süd aufgelassen werden müssten, da keine Möglichkeit bestünde, sie an die Autobahn im Tunnel anzubinden. Im Hinblick auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis ergibt sich ein ähnliches Bild wie bei der modifizierten Ausbauvariante.

Die modifizierte Ausbauvariante, die weitgehend auf der bestehenden Trasse verläuft, wodurch keine Streckenverkürzung möglich ist, führt trotzdem zu Reisezeitgewinnen, da bei ihr bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen entfallen könnten. Allerdings würde die bestehende Zerschneidung und die damit verbundene Trennwirkung zwischen den Stadtteilen Heuchelhof und Heidingsfeld erhalten bleiben. Wohl werden aber durch die Absenkung der Gradienten gegenüber dem Bestand die Fernwirkung und damit die Auswirkung auf das Stadtbild erheblich verbessert. Wassergewinnungsgebiete sind von dieser Variante in vergleichbarem geringem Umfang betroffen, auf einer kurzen Strecke wird das Wasserschutzgebiet "Winterhäuser Quelle" tangiert. Die Länge der Strecke der Autobahn innerhalb von bestehenden oder geplanten Trinkwasserschutzgebieten beträgt hier nicht einmal die Hälfte dessen, was für die Tunnelvariante Süd 1 notwendig wäre. Bei den lärmtechnischen Auswirkungen verbleiben ca. 20 Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV. Die flächige Verlärmung wird aber trotzdem reduziert, weil im gesamten Untersuchungsraum sowohl nördlich als auch südlich der Trasse durchweg erhebliche Verbesserungen auftreten. Für den Verkehr sind während der gesamten Bauzeit Verkehrsführungen notwendig, die über längere Zeiträume auf Behelfsfahrbahnen abzuwickeln sind. Da nur ein Großbauwerk in Form der Heidingsfelder Talbrücke notwendig ist, sind die Baukosten hier wesentlich niedriger als bei den Tunnellösungen. Dies spiegelt sich auch in der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung wider, das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist entsprechend günstig. Des Weiteren können die Tank- und Rastanlagen unverändert weiter genutzt werden.

Bei der Ausbauvariante, die der im Jahr 2005 beantragten Planfeststellung zugrunde lag, ergeben sich durch ihre im Vergleich zur modifizierten Ausbauvariante erheblich höher verlaufende Gradienten bedeutend stärkere Eingriffe in das Stadt- und Landschaftsbild. Die bestehende Trennwirkung und die Beeinträchti-

gungen des Landschaftsbildes würden durch die notwendigen umfangreichen und teilweise hohen Lärmschutzeinrichtungen noch erheblich verstärkt. Dem steht gegenüber, dass die Baukosten für diese Ausbauvariante niedriger als die der modifizierten Variante sind und auch die Verkehrsführungen während der Bauzeit leichter realisierbar sind. Die Nachteile der Ausbauvariante insbesondere in Bezug auf die Beeinträchtigungen des Stadt- und Landschaftsbildes überwiegen ihre Vorteile im Hinblick auf die Kosten und die Verkehrsführungen, weshalb dann die Planfeststellungsvariante 2005 im weiteren Verlauf nicht mehr weiterverfolgt wurde.

Der Vergleich der beiden verbliebenen Tunnelvarianten Nord 2 und Süd 1 ergibt deutliche Vorteile zugunsten der Variante Süd 1. Die Variante Nord 2 konnte ausgeschieden werden, da die Variante Süd 1 eine deutlich bessere Nutzen-Kosten-Relation bei wesentlich geringeren verbleibenden städtebaulichen Beeinträchtigungen aufweist.

Damit verblieben nach der nachvollziehbaren sachgerechten Abwägung des Vorhabensträgers zwischen den Belangen des Landschaftsbildes und der Stadtentwicklung einerseits und den technischen Notwendigkeiten andererseits letztlich zwei Varianten (modifizierte Ausbauvariante und Variante Tunnel Süd 1) im Auswahlprozess.

Die modifizierte Ausbauvariante mildert einerseits durch ihre Troglage die visuellen Beeinträchtigungen im sensiblen städtebaulichen Bereich und weist damit relativ geringe Mehrkosten im Vergleich zur Planfeststellungsvariante 2005 auf, ohne deren Nachteile hinsichtlich der Zerschneidungswirkung zu realisieren. Sie kann andererseits jedoch die trotzdem vorhandenen Durchschneidungseffekte mit ihren Trenn- und Barrierewirkungen sowie den dazugehörigen Funktionsverlusten und Entwicklungshemmnissen kaum mindern oder gar beheben.

Hier war zu berücksichtigen, dass den städtebaulichen Vorteilen der Variante Tunnel Süd 1 die sehr hohen Herstellungskosten, die mit ihr verbundenen neuen Betroffenheiten und die Wasserschutzproblematik entgegenstanden. Daher hat der Vorhabensträger zu Recht weiter untersucht, ob sich die modifizierte Ausbauvariante so weit optimieren lässt, dass ihren städtebaulichen Nachteilen zumindest teilweise abgeholfen werden könnte.

Dies gelingt erst durch einen Tunnel, der optimalerweise 570 m lang ist, und die begleitenden Geländemodellierungen, wie sie die nun gewählte Katzenbergtunneltrasse aufweist.

Im Rahmen dessen wurden als Untervarianten der modifizierten Ausbauvariante, die keinen Tunnel vorsah, neun Varianten mit Tunnellängen zwischen 240 m und 850 m vom Vorhabensträger näher betrachtet. Um die städtebaulichen Auswirkungen der modifizierten Ausbauvariante entlang der bestehenden Trasse zu senken, wurden aus landschaftsplanerischer, visueller, ökologischer und städtebaulicher Sicht insbesondere die Wiederherstellung alter Wegebeziehungen bzw. ehemaliger Wegevernetzungen, die Wiederherstellung eines ursprünglichen Landschafts- bzw. Stadtbildes, die Überwindung der Trenn- und Barrierewirkung

der BAB A 3 und der dadurch verursachte Isolation des Stadtteils Heuchelhof und die Entwicklung neuer städtischer Freiräume als wesentlich angesehen. Aus technischer und betrieblicher Sicht spielten insbesondere die Notwendigkeit und die damit verbundene Größenordnung von baulichen Veränderungen an den Tank- und Rastanlagen, die technisch und wirtschaftlich vertretbare Bauweise eines Tunnelbauwerks und der angrenzenden Bereiche unter Berücksichtigung der Forderungen der Verkehrssicherheit und eine gute Anbindung der Tank- und Rastanlagen an die BAB A 3 eine Rolle. Somit wurden vom Vorhabensträger in nachvollziehbarer Weise im Rahmen der modifizierten Ausbauvariante neben der Untervariante ohne Tunnel Untervarianten mit Tunnellängen von 240 m, 570 m und 850 m Länge geprüft. Durch die Variante mit einem nur 240 m langen Tunnel werden die durch die Autobahntrasse bedingten landschaftspflegerischen, verkehrlichen, ökologischen, visuellen und städtebaulichen Defizite nur partiell behoben. Eine Tunnellänge von 850 m führt dazu, dass die städtebaulichen Entwicklungsziele der Stadt Würzburg nahezu vollumfänglich erreicht werden könnten. Allerdings entstehen durch die damit verbundene Untertunnelung der Tank- und Rastanlage im Tankstellenbereich, die höhengleiche Querung der Betriebszufahrt und die fehlende Mittelstreifenüberfahrt zwischen der Talbrücke Heidingsfeld und dem westlichen Tunnelportal erhebliche verkehrliche und betriebliche Nachteile. Auch das umgebende Landschaftsbild würde dann sehr stark durch die Dammschüttungen der Rampe beeinträchtigt. Demgegenüber kann die Variante mit einer Tunnellänge von 570 m eine insgesamt befriedigende landschaftsplanerische, ökologische, visuelle sowie städtebauliche Entwicklung ermöglichen, bei der die Probleme im Grundsatz gelöst, die zerschneidende Wirkung der Trassenführung der BAB A 3 weitgehend verbessert und darüber hinaus Entwicklungspotenziale der Stadt Würzburg mobilisiert werden können. Die angestrebten Entwicklungsvorstellungen können im Rahmen dieser Variante mit vertretbaren Einschränkungen umgesetzt werden. Ebenso verbleiben für die Tank- und Rastanlagen keine spürbaren Eingriffe. Einschränkungen bestehen dagegen bei den betrieblichen und verkehrlichen Erfordernissen und damit verbundenen Wegfall der Mittelstreifenüberfahrten zwischen Talbrücke Heidingsfeld und Westportal des Tunnels und dem in den Tunnel hineinreichenden Einfädungsstreifen der Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord, für den als Kompensation zusätzliche Sicherungsmaßnahmen notwendig werden. Schließlich wirkt sich für das Stadt- und Landschaftsbild nicht aus, dass der Tunnelbereich unmittelbar östlich an die Talbrücke Heidingsfeld anschließt.

In der Gesamtschau aller relevanter Umstände jedoch stellte die Variante mit einer Tunnellänge von 570 m das Optimum aller Untervarianten der modifizierten Ausbauvariante dar. Bei dieser Lösung wird die aus verkehrlicher, technischer und betrieblicher Sicht maximal vertretbare Tunnellänge ermöglicht und gleichzeitig werden spürbare Eingriffe in die Tank- und Rastanlagen und zusätzliche Beeinträchtigungen des Stadt- und Landschaftsbildes vermieden.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens war die Variantenprüfung Gegenstand vieler Einwendungen. Dabei wurde in den meisten Fällen der Bau der Variante Tunnel Süd 1 anstelle der Planfeststellungsvariante gefordert.

3.7.2.1.4.2.1 Gewässerschutz und Trinkwasserversorgung

Bei der Abwägung war zu berücksichtigen, dass bei den Tunnelvarianten für die Trinkwasserversorgung nicht unbedeutende Störungszonen von den Tunneltrassen geschnitten werden. Angesichts der Klüftigkeit des Untergrunds ist hierdurch das Gefährdungspotenzial für die Quelfassung der "Winterhäuser Quelle" noch deutlich höher als bei der Planfeststellungsvariante. Dadurch bedingt ist während der Bauzeit im verstärkten Maße mit Schadstoffeinträgen in der Winterhäuser Quelle zu rechnen (Eintrübungen). Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg (vgl. Schreiben vom 15.02.2006 an den Vorhabensträger) geht davon aus, dass während der Bauzeit im Trinkwasserschutzgebiet die Winterhäuser Quelle stillzulegen wäre.

Verschiedene Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.3) verwiesen mit gleichförmigen Einwendungen auf die Bewertung der Variante Süd 1 des Vorhabensträgers, wonach wegen der Durchfahrung des Wasserschutzgebietes "Winterhäuser Quelle" und der Beeinträchtigung von Trinkwasserbrunnen im Reichenberger Grund während der Bauzeit die Bewertung im Gewässerschutz ungünstig sei. Dazu wurde angemerkt, dass das Wasserschutzgebiet "Winterhäuser Quelle" noch nicht festgesetzt sei (zum damaligen Zeitpunkt). Schutzmaßnahmen für Wasserschutzgebiete und Trinkwasserquellen seien mit geringem Mehraufwand möglich. Unberücksichtigt bleibe dagegen, dass auch die modifizierte Ausbauvariante zu entsprechenden, sogar noch weitergehenden Beeinträchtigungen für Wasserschutzgebiete und Trinkwasserquellen führe.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht entgegen, dass die RiStWag auch dann gälten, wenn rechtlich noch keine Schutzzonen festgesetzt seien (was aber mit Verordnung der Stadt Würzburg vom 20.03.2009 mittlerweile erfolgte). Es wären demnach bei der Variante Süd 1 auch Maßnahmen nach RiStWag für das Wasserschutzgebiet "Winterhäuser Quelle" vorzusehen. Die Beeinträchtigung von Wasserschutzgebieten und die damit verbundenen Mehrkosten für Schutzmaßnahmen wurden bei der Variantenprüfung berücksichtigt. Die Tunneltrasse Süd 1 verläuft rund 1.800 m mehr im Wasserschutzgebiet als die Planfeststellungsvariante. Laut den Angaben des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg (Servicestelle Würzburg) besteht dabei die Gefahr einer erheblichen Beeinträchtigung der Wassergewinnung insbesondere während der Bauzeit, sodass eine Stilllegung zumindest während der Herstellung des Tunnels als notwendig erachtet wird (vgl. Schreiben des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg vom 15.02.2006 an den Vorhabensträger). Weiterhin stellen sich die rund 30 Privat- bzw. der vorhandene Gemeinschaftsbrunnen im Reichenberger Grund als problematisch dar. Sie liegen zwar nicht in einem ausgewiesenen Wasserschutzgebiet, dienen aber der Trinkwasserversorgung der dortigen Anwohner. Es besteht die Gefahr, dass diese Brunnen durch die baulichen Eingriffe bei der Variante Süd 1 im Bereich Tunnel "Hoher Steig" und der Talbrücke Reichenberger Grund aufgelassen werden müssten.

Das Wasserwirtschaftsamt legte beim Erörterungstermin am 04.02.2009 dar, dass es mehrere Brunnen gebe, die von Einzelnen betrieben werden, es sei aber

auch ein Brunnen vorhanden, der von mehreren Familien genutzt werde. Insofern sei von einer "öffentlichen Trinkwasserversorgung" auszugehen (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 104 ff.).

Ein beim Erörterungstermin am 05.02.2009 anwesendes ehemaliges Mitglied im Vorstand der Siedlergemeinschaft Heidingsfeld-Süd teilte daraufhin mit, dass es im Reichenberger Grund insgesamt 30 Brunnen gebe. Einer davon sei ein Tiefbrunnen, an den 84 Häuser angeschlossen seien. Diese Brunnen seien älter als der Bestand der BAB A 3 (vgl. Niederschrift vom 05.02.2009, Seite 83).

Auf die Nachfrage eines Einwendungsführers (vgl. C 3.8.2.10) hinsichtlich der Herkunft des Wassers für diese Brunnen und für die Winterhäuser Quelle erläuterte das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg beim Erörterungstermin am 04.02.2009, dass das Wasser sich im Wesentlichen in den Schutzzonen IIIA und IIIB inklusive der Schutzzonen II und I, im (damals) geplanten (und inzwischen festgesetzten) Wasserschutzgebiet "Winterhäuser Quelle" sammle (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, S. 105).

Ein Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.10) zog daraufhin beim Erörterungstermin am 04.02.2009 in Zweifel, ob bei der Verwirklichung der Variante Tunnel Süd 1 tatsächlich das Grundwasser für den Rottenbauer und Reichenberger Grund in Mitleidenschaft gezogen werde und die entsprechende Trinkwasserversorgung ausfalle. Wenn ein Tunnel gebaut werde, handle es sich um eine Röhre, das Wasser könne quasi um die Röhre herumfließen und über Spalten, Verwerfungen usw. in den Untergrund weiter versickern (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 107 ff.).

Beim Erörterungstermin am 06.02.2009 brachte ein weiterer Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.37) vor, dass für ihn nicht nachvollziehbar sei, inwiefern durch den Bau von Tunneln bei der Variante Süd 1 eine Beeinträchtigung der Winterhäuser Quelle bzw. der Brunnen im Reichenberger Grund vorliege. Insoweit stelle er in Frage, dass es durch die Variante Süd 1 in wasserwirtschaftlicher Hinsicht neue Betroffenheiten gebe. Sollten tatsächlich solche Beeinträchtigungen zu befürchten sein, könnten sie mit den derzeitigen Baumethoden ausgeschlossen werden. Verwende man beim Tunnelbau Vortriebsmaschinen, könnten sofort dahinter in einem Abstand von 3 m oder 4 m die Rundschalungen betoniert werden, sodass gleich eine Abdichtung vorhanden sei. Eine solche Bauzeit mit Vortriebsmaschinen schätze er auf ein Jahr (vgl. Niederschrift vom 06.02.2009, Seite 9 ff.).

Des Weiteren wurde ergänzend als Einwendung (vgl. C 3.8.2.95) vorgebracht, dass sich eine Beeinträchtigung von Trinkwasserbrunnen im Reichenberger Grund bei der Variante Süd 1 nur auf die Bauzeit erstrecke und dies technisch ausgeschlossen werden könne.

Der Vorhabensträger verwies beim Erörterungstermin am 06.02.2009 (vgl. Niederschrift, Seite 12 ff.) darauf, dass alle fünf Varianten in der engeren Auswahl von erfahrenen und renommierten Ingenieurbüros bis zur Entwurfstiefe ausgearbeitet wurden. Als Vorschlag für das Tunnelbauverfahren bei der Variante Süd 1 sei dabei keine Tunnelbohrmaschine vorgesehen, sondern die sog. "Neue öster-

reichische Tunnelbauweise", weil im Festgestein und Felsgestein diese Bauweise die wirtschaftlichere sei. Dabei würden die Tunnel zunächst aufgeföhren, d.h. der komplette Vortrieb gemacht, und erst zu einem späteren Zeitpunkt der Tunnelausbau mit Betonierung der entsprechenden Tunnelschale. Der Vortrieb erfolge durch Sprengungen und werde nur mit etwas Spritzbeton und Baustahlgewebe gesichert. Der Schutz für das Grundwasser sei erst dann gegeben, wenn der Tunnel vorgetrieben sei und der Ausbau mit der Betonschale stattgefunden habe. Eines der zentralen Elemente dieser Tunnelbauweise sei, dass der Tunnel nicht durch die Betonröhre statisch gesichert werde, sondern dass das Gestein sich selbst stütze und sichere. Dies habe zur Folge, dass zwischen dem Vortrieb des Tunnels und der Betonierung der Schale ein gewisser Zeitraum liegen müsse, damit sich das Gefüge setzen könne und einen stabilen statischen Ring bilde. Erst danach könne die eigentliche Tunnelschale als Sicherung und Abdichtung gebaut werden. Diese Bauweise habe den weiteren Vorteil, dass man die Röhren nicht rund, sondern ovalförmig machen könne. Ein solches Oval sei dann breiter als hoch, wodurch sich nicht unerheblich weniger Überschussmaterial ergebe. Deutlich wirtschaftlicher sei, nicht beide Tunnelröhren gleichzeitig vorzutreiben, sondern nacheinander, weil auf diese Weise nur ein Tunnelbetrieb eingerichtet werden müsse. Entsprechend lang sei dann die Bauzeit. Bis beide Röhren fertig seien und mit einer Betonschalung versehen seien, würde es realistisch gesehen drei Jahren dauern. Tunnelbohrmaschinen würden üblicherweise bei lockerem Gestein eingesetzt, bei dem eine statische Stützung erforderlich sei, wobei sich dort auch das Grundprofil günstig auswirke. Im Felsgestein, so habe die Erfahrung gezeigt, sei offensichtlich die "Neue Österreichische Tunnelbauweise" die wirtschaftlichste, da sie von allen ausführenden Firmen bevorzugt werde, obwohl die Bauweise in den Ausschreibungen in anderen Verfahren nicht vorgegeben worden sei. Im Übrigen wurde vonseiten der Planfeststellungsbehörde schon beim Erörterungstermin auf die Ausführungen des Vertreters des Wasserwirtschaftsamts am 03.02.2009 verwiesen.

Das Wasserwirtschaftsamt führte dazu beim Erörterungstermin am 04.02.2009 aus (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seiten 108 f.), dass bei der Variante Tunnel Süd 1 ein Tunnel 40 m unter der Erdoberfläche gebaut werden müsste. Dabei würde die Schutzfunktion der darüber liegenden Erdoberfläche wesentlich verschlechtert. Es sei weniger damit zu rechnen, dass quantitativ weniger an der Quelle ankomme. Das könne zwar passieren, sei aber nicht wahrscheinlich. Der eigentliche Grundwasserhorizont liege wesentlich tiefer, sei aber dann nicht mehr schützbar. Wenn die Tunnelvariante Süd 1 gebaut werde, geht das Wasserwirtschaftsamt davon aus, dass für die Zeit des Baus und für unbestimmte Zeit danach die Winterhäuser Quelle aus Sicherheitsgründen vom Netz gehen müsste, weil mit Eintrübungen und sonstigen Benachteiligungen zu rechnen wäre. Angesichts der geplanten Bauzeit von fünf Jahren und der Gesamtsituation der Trinkwasserversorgung der Stadt Würzburg - die anderen Wassergewinnungsgebiete sind ebenfalls mit Problemen und mit Risiken behaftet - sei nicht klar, wie auf andere Art und Weise eine ausreichende Versorgung der Stadt Würzburg sichergestellt werden könne. Die vom Einwendungsführer im Erörterungstermin angesprochene Reinigung erfolge über einen Porengrundwasserleiter. Im nun fraglichen Bereich liege aber mit Karst ein klüftiger Grundwasserleiter vor. Wasser, das in Klüften und Karstspalten verlaufe, werde in dem Bereich kaum noch me-

chanisch gereinigt. Beim Schutz des Grundwassers sei man daher auf den Oberboden und die Auflagerung über dem Unteren Muschelkalk angewiesen. Wenn da eingegriffen werde, sei zu erwarten, dass die Quelle zumindest während der Bauzeit nicht betrieben werden könne. Bei den großen Fließgeschwindigkeiten in den Klüften und Karstspalten würden Beeinträchtigungen nicht langsam kommen, sodass man reagieren könnte, sondern sie würden sehr schnell und über einen langen Zeitraum entstehen. Daher sei schon für die plangegegenständliche Variante angesichts der damit verbundenen Eingriffe in den Oberboden ein hydrogeologisches Gutachten in Auftrag gegeben worden, das inzwischen vorliege. Auf die Ausführungen unter C 3.7.7.1 wird ergänzend Bezug genommen.

Des Weiteren verwies ein Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.37) in seiner Erwiderung auf die Antwort des Vorhabensträgers vom 19.12.2008, die am 14.01.2009 bei der Planfeststellungsbehörde einging, dass bei einer Tunnellösung der gesamte Winterdienst entfallen könne, d.h. so werde verhindert, dass das Entstehen von Streusalzwasser mit dem Autoreifenabrieb auf 150.000 m² versiegelter Fläche der modifizierten Variante entstünde und so das Grundwasser und den Main nicht mehr belasten könne. Außerdem sei ein Tunnel ein sich total abgeschottetes Röhrensystem, das in keiner Weise sein Umfeld belaste (siehe Elb-Tunnel Hamburg oder "Bahnunterkellerung Stuttgart").

Der Vorhabensträger machte demgegenüber mit Schreiben vom 08.05.2009 darauf aufmerksam, dass bei der Planfeststellungsvariante nach den RiStWag das Wasser von den Fahrbahnflächen über abgedichtete Gräben und Rohrleitungen aus dem Wasserschutzgebiet herausgeleitet wird (vgl. C 3.7.7.1.2).

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht ist demnach festzustellen, dass bei Tunnelbauten im Wasserschutzgebiet "Winterhäuser Quelle", insbesondere durch den Baubetrieb, Gefährdungen auftreten können, die dazu führen, dass in der Gesamtbewertung aus wasserwirtschaftlicher Sicht die Tunnelvarianten stets ungünstiger abschneiden als die Varianten des Ausbaus der bestehenden BAB A 3. Bei der Umsetzung der Ausbauvariante finden lediglich oberflächennahe Eingriffe in den Untergrund statt, hierbei werden in der Zone II des Wasserschutzgebietes die derzeit unbefriedigende Entwässerungssituation durch die Beachtung der RiStWag bedeutend verbessert.

Die Gradientenführung und der geplante Katzenbergtunnel der Planfeststellungsvariante lassen aus wasserwirtschaftlicher Sicht (vgl. Schreiben des Wasserwirtschaftsamts Aschaffenburg an den Vorhabensträger vom 01.06.2007) keine zusätzlichen und nachteiligen Auswirkungen auf das Trinkwasserschutzgebiet der "Winterhäuser Quelle" erwarten. Bei konsequenter Beachtung der Auflagen und Hinweise zum Grundwasserschutz bei Bautätigkeiten innerhalb eines Wasserschutzgebietes gilt dies auch für die engere Schutzzone, in der nun größere Bodeneingriffe geplant sind. Hauptgrundwasserleiter für die Winterhäuser Quelle ist der mittlere Muschelkalk, der ca. ab 200 m üNN ansteht. Im Bereich, in dem die plangegegenständliche Variante tiefer einbindet, reicht die Gradientenhöhe der Autobahn immer noch von ca. 225 m üNN bis ca. 245 m üNN.

Vonseiten der Planfeststellungsbehörde ist an dieser Stelle ergänzend anzumerken, dass angesichts der derzeitigen Sach- und Rechtslage eine Variante Tunnel Süd 1, ebenso wie die anderen Tunnelvarianten unter dem Heuchelhof, voraussichtlich schon außerhalb der planerischen Ermessensausübung unzulässig wäre. All diese sog. Tunnelvarianten würden innerhalb des mit Verordnung der Stadt Würzburg vom 20.03.2009 festgesetzten Wasserschutzgebietes für die "Winterhäuser Quelle" verlaufen. Nach § 3 Abs. 1 Nr. 1.5 der Trinkwasserschutzgebietsverordnung sind Tunnelbauten sowohl in den weiteren Schutzzonen als auch in der engeren Schutzzone verboten. Von diesem Verbot kann eine Ausnahme nur zugelassen werden, wenn das Wohl der Allgemeinheit die Ausnahme erfordert oder das Verbot oder die Beschränkung im Einzelfall zu einer unbilligen Härte führen würde und das Gemeinwohl der Ausnahme nicht entgegensteht (vgl. § 4 Abs. 1 der Trinkwasserschutzgebietsverordnung). Beide alternativen Tatbestandsvoraussetzungen für eine Ausnahme wären hier voraussichtlich nicht erfüllt. Angesichts der bestehenden und zumutbaren Alternativen, z.B. in Form der Planfeststellungsvariante, führt das Verbot eines Tunnels unter dem Heuchelhof nicht zu einer unbilligen Härte, angesichts der mit den Tunnelbaumaßnahmen verbundenen Beschränkungen für die Winterhäuser Quelle (voraussichtlich Wegnahme vom Netz für die Bauzeit) würde das Gemeinwohl auch einer Ausnahme entgegenstehen (§ 4 Abs. 1 Nr. 2 der Trinkwasserschutzgebietsverordnung). Das Wohl der Allgemeinheit erfordert auch nicht die Ausnahme nach der Trinkwasserschutzgebietsverordnung. Zwar dient die plangegegenständliche Maßnahme auch dem Wohl der Allgemeinheit (vgl. C 3.5.3), jedoch erfordert das Wohl der Allgemeinheit gerade nicht, dass der Stadtteil Heuchelhof mit einem Tunnel unterquert wird. Die Variantenprüfung hat im Übrigen ergeben, dass weitestgehend im Verlauf der bestehenden BAB A 3 ein Ausbau der Autobahn stattfinden kann, der das Trinkwasserschutzgebiet in weitaus geringerem Maße beeinträchtigt, die Immissionsverhältnisse für die Anwohner sich deutlich verbessern und gleichzeitig bei einem ähnlichen Nutzen-Kosten-Verhältnis mit weniger Aufwendungen für den Bau verbunden sind. Ohne dass darüber an dieser Stelle abschließend entschieden werden müsste, spricht doch vieles dafür, dass angesichts dieser Sach- und Rechtslage und der erkennbar vorhandenen zumutbaren Alternativen - sowohl für die Allgemeinheit als auch für den Trinkwasserschutz - Tunnelvarianten unter dem Heuchelhof unzulässig wären.

3.7.2.1.4.2.2 Naturschutz

Der Bund Naturschutz brachte mit Schreiben vom 30.06.2008 vor, dass sich nach den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen die Variante Süd 1 durch zahlreiche Vorteile gegenüber der plangegegenständlichen Variante auszeichne. Sie weise eine sehr hohe Rückbaulänge der Bestandstrasse mit Möglichkeit der Rekultivierung auf, führe kaum zu Beeinträchtigungen durch bauzeitliche Verkehrsführungen, habe nur sehr geringe Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zur Folge, weise mit ca. 7 ha deutlich geringere Eingriffe in Natur und Landschaft auf und ermögliche durch eine gestreckte Linienführung und erhebliche Streckenverkürzung eine verkürzte Reisezeit. Im Blick auf die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege bewirke der geplante Autobahnausbau erhebliche Eingriffe, so der Bund Naturschutz mit Schreiben vom 30.06.2008 weiter, die teilweise nicht ausgleichbar seien. Dies betreffe sowohl Naturschutz- und

FFH-Bereiche als auch weitere ökologisch hochwertige Landschaftsstrukturen. Die ökologische Gesamtsituation werde gegenüber heute durch die Verbreiterung der BAB A 3, durch den so induzierten Mehrverkehr und durch gewaltige Lärmschutzbauwerke verschlechtert (trotz Tunnels am Katzenberg und gewisser Lärmentlastungseffekte). Unter den erwogenen Varianten sei die Variante Süd 1 dem geplanten Ausbau mit Katzenbergtunnel in den Punkten Zerschneidung wertvoller Landschaftsstrukturen, Flächenverbrauch, Minimierung der Klima-, Luft-, Lärm- und Erholungsbeeinträchtigungen überlegen. Diese Punkte würden in der Bewertung des Trassenvergleichs teilweise unterschlagen, teilweise sachlich unzureichend behandelt und gewichtet. Darin werde ein Verstoß gegen das Minimierungsgebot bei Eingriffen und Belastungen nach dem Naturschutz und dem Immissionsschutzrecht gesehen. Der Bund Naturschutz setze sich daher für eine Korrektur dieser Planungsmängel ein und stelle fest, dass nach dem Naturschutzrecht - wenn die BAB A 3 überhaupt ausgebaut werde - eine Tunnellösung mit möglichst geringen Eingriffen und weitgehenden Schutzvorkehrungen (Schadstoffe, Lärm) möglicherweise der geplanten Variante vorzuziehen sei.

Verschiedene Einwendungsführer brachten im Rahmen von gleichförmigen Einwendungen (vgl. C 3.8.2.3) vor, dass seitens des Vorhabensträgers die Trassenvariante Süd 1 zu Unrecht ausgeschieden worden sei. Diese Variante (gegebenenfalls mit modifizierenden Untervarianten) solle den Katzenberg untertunneln. Bei richtiger Bewertung dränge sich auf, dass die Variante Süd 1 gegenüber der plangegenständlichen in allen angeführten Belangen zwingend vorzugswürdig sei. So werde in den Unterlagen (Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Kapitel 3.1.3.2) ausgeführt, dass die Beeinträchtigungen ökologisch wertvoller Bereiche im Rahmen der Optimierung erheblich verringert würden. Dazu werde angemerkt, dass im Vergleich zu den verbliebenen Trassenvarianten die Variante Süd 1 mit Abstand am wenigsten ökologisch wertvolle Bereiche beeinträchtige. Insbesondere im Vergleich zur modifizierten Ausbauvariante erweise sich die Alternative Süd 1 als erheblich überlegen.

Mit Schreiben vom 05.06.2008 trugen verschiedene Einwendungsführer im Rahmen der "Bürgerinitiative Heuchelhof A 3" vor (vgl. auch C 3.8.2.1), dass der plangegenständliche Ausbau der BAB A 3 einen massiven Eingriff in ausgewiesene Landschaftsschutz- und Naturschutzgebiete mit sich bringe.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 28.11.2008 gegenüber den Einwendungsführern und vom 22.12.2008 gegenüber dem Bund Naturschutz zu Recht, dass die angesprochene Verringerung der Eingriffe im Rahmen der Trassenoptimierung der Variante Süd 1 nicht bedeutet, dass damit Beeinträchtigungen ausgeschlossen sind. Die Abschnitte der freien Strecke, die Tunnelportale und die Talbrücken liegen bei der Variante Süd 1 teilweise in sensiblen ökologischen Bereichen. Hinzu kommen bei dieser Variante Beeinträchtigungen durch Rettungs- und Betriebswege, die im schwierigen und großteils ökologisch sensiblen Gelände verlaufen müssten. Zusätzlich sind noch die bauzeitlichen Eingriffe für Zufahrtsstraßen, Baustelleneinrichtungen und für die Ablagerung bzw. den Abtransport des Tunnelausbruchs zu berücksichtigen. Bei der Bewertung der Trassenvarianten werden diese beurteilungsrelevanten Aspekte berücksichtigt.

Der Vorhabensträger führte mit Schreiben vom 22.12.2008 gegenüber dem Vorbringen des Bund Naturschutz nachvollziehbar weiter an, dass in einem aufwendigen Trassenfindungsprozess alle denkbaren bzw. sich aufdrängenden Varianten geprüft wurden. Im Ergebnis hat sich dabei die vorliegende Planfeststellungsvariante als insgesamt ausgewogenste Lösung erwiesen. Die Aspekte des Umweltschutzes, z.B. Eingriffe in Natur und Landschaft, Rekultivierungsmöglichkeiten etc., wurden bei den Variantengegenüberstellungen als bedeutende Auswahlkriterien mit einbezogen. Auf Unterlage 1, Kapitel 3.5, wird Bezug genommen. Im Rahmen des Variantenvergleichs ist auch eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach den Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen (EWS) durchgeführt worden. In diesen Untersuchungen wurden u.a. der volkswirtschaftliche Nutzen durch Fahrzeitenverkürzung und Kraftstoffersparnis berücksichtigt. Außerdem stellt die Variante Süd 1 eine Neutrassierung dar. Auch für die Tunnelvariante Süd 1 bestünde ein Kompensationsbedarf in Form von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen von etwa 10 ha.

Außerdem sind, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht, die landschaftspflegerischen Belange mit den Eingriffen der plangegenständlichen Variante in das Naturschutzgebiet am Heuchelhof in der Gesamtbewertung aller Varianten berücksichtigt worden.

Des Weiteren wurde von verschiedenen Einwendungsführern im Rahmen gleichförmiger Einwendungen (vgl. C 3.8.2.3) vorgebracht, in den Planfeststellungsunterlagen werde ausgeführt, dass die bei der Variante Süd 1 dennoch erhebliche Eingriffe in Offenland- und Waldbiotope sowie in Landschaftsbild und Erholungseignung des bisher wenig belasteten Rottenbaurer Grunds verblieben. Hierbei bleibe jedoch völlig unberücksichtigt, dass im Gegenzug fast die gesamte Trasse der bisherigen Autobahn entlang des Katzenbergs aufgelassen und rückgebaut werden könne. Der Gewinn für die dortigen Natur- und FFH-Gebiete bleibe auch unberücksichtigt.

Verschiedene Einwendungsführer wiesen im Rahmen gleichförmiger Einwendungen ebenfalls darauf hin (vgl. C 3.8.2.3), dass der Vorhabensträger die neuen Eingriffe in die Natur bei der Variante Süd 1 auf Strecken außerhalb der Tunnel beschränkt sehe, die durch Rekultivierung der entbehrlichen Autobahnstrecke zum großen Teil kompensiert werden könnten.

Hierzu wurde vom Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zutreffend angemerkt, dass der Kompensationsbedarf für die Variante Tunnel Süd 1 im Bereich der bestehenden Strecke zwar ohne jedes Problem zu bewältigen sei. Dies ist bei der Abwägung der Varianten aber berücksichtigt worden. Außerdem erwiderte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht, dass auch dieser Aspekt beim Variantenvergleich im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung gewürdigt wurde. Auch die Variante Süd 1 bringt Eingriffe in derzeit noch völlig unbelastete Bereiche, wie z.B. den Reichenberger oder den Rottenbaurer Grund. Bei der Ermittlung des Kompensationsbedarfs für die Variante Süd 1 wurden der mögliche Rückbau der Bestandsstrecke und damit verbunden die entfallende mittelbare Beeinträchtigung trassennaher Biotope berücksichtigt. Genau deshalb würde sich der Kompensationsbedarf bei der Variante Süd 1 auf

rund 10 ha reduzieren. Im Übrigen sind baubedingte Beeinträchtigungen dieser Variante auf das FFH-Gebiet "Trockentalhänge im südlichen Maindreieck" (Teilfläche 06) bzw. das Naturschutzgebiet "Bromberg-Rosengarten" sowie auf den Erweiterungsvorschlag dafür zu erwarten, da gerade in diesem sensiblen Bereich ein Tunnelportal liegen würde. Daher besteht aus Naturschutzgründen kein Anlass zur Änderung der Gesamtbeurteilung dieser Tunnelvariante.

Weiter wurde von verschiedenen Einwendungsführern (vgl. C 3.8.2.3) hinsichtlich der Bewertung des Vorhabensträgers, dass die Eingriffe der Variante Süd 1 in das geplante Naturschutzgebiet "Erweiterung Bromberg-Rosengarten" durch die Trassierung minimiert würden, Eingriffe aber nicht vermeidbar seien, vorgetragen, dass die Eingriffe gegenüber der modifizierten Ausbauvariante jedoch drastisch geringer ausfielen.

Der Vorhabensträger stellte die Behauptung der Einwendungsführer mit Schreiben vom 28.11.2008 überzeugend in Frage. Er wies darauf hin, dass gerade bei der gegenständlichen modifizierten Ausbauvariante der Bereich des Erweiterungsvorschlages zum Naturschutzgebiet Bromberg-Rosengarten deutlich weniger beeinträchtigt wird als dies bei der Variante Süd 1 der Fall wäre.

Weiter wurde von verschiedenen Einwendungsführern in gleichförmigen Einwendungen (vgl. C 3.8.2.3) vorgebracht, dass der Vorhabensträger bei seiner Bewertung der Variante Süd 1 davon ausgehe, dass die Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes und Naturschutzgebietes "Bromberg-Rosengarten" vermieden werden könnten. Hierzu werde angemerkt, dass dies ein zwingender Grund für den Vorzug der Variante Süd 1 nach Art. 6 Abs. 3 und Abs. 4 FFH-RL sei.

Der Vorhabensträger verwies mit Schreiben vom 28.11.2008 zutreffend darauf, dass die gegenständliche Variante mit den Zielen und Grundsätzen der FFH-RL und den zu deren Umsetzung ergangenen Vorschriften (Art. 13 b f., Art. 49 f. BayNatSchG) vereinbar ist. Erhebliche Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten sind damit auszuschließen (vgl. dazu C 3.7.5.3). Ebenso wenig wird unter Verstoß gegen europäisches Recht in Lebensräume einzelner durch die FFH-RL bzw. die V-RL streng bzw. besonders geschützter Arten im Untersuchungsgebiet eingegriffen (vgl. dazu C 3.7.5.4). Insoweit wird auch den europäischen Vorgaben des Art. 6 Abs. 3 FFH-RL Genüge getan. Art. 6 Abs. 4 FFH-RL ist nicht einschlägig, da kein negatives Ergebnis hinsichtlich der Verträglichkeit der plangegegenständlichen Maßnahme mit den in Frage kommenden FFH-Gebieten vorliegt (vgl. dazu im Ganzen C 3.7.5.3). Daher sind keine rechtlichen Gründe ersichtlich, die zur Wahl der Variante Süd 1 zwingen würden.

Im Hinblick darauf, dass der Vorhabensträger bei seiner Bewertung der Variante Süd 1 ausführe (vgl. Unterlage 1), dass die modifizierte Ausbauvariante weitestgehend die bestehende Trasse nutze, brachten verschiedene Einwendungsführer im Rahmen gleichförmiger Einwendungen vor (vgl. C 3.8.2.3), dass dies nicht richtig sei. Es werde dabei nicht berücksichtigt, dass durch die Trassenverbreiterung in Verbindung mit den notwendigen Abböschungen ein erheblicher zusätzlicher Flächenbedarf entstehe. Diese liege fast 200 % höher als bei der Variante Süd 1. Dabei sei noch nicht einmal berücksichtigt, dass bei der Variante Süd 1

durch Rückbau die bisherige Trasse entlang des Katzenberges weitestgehend der Landschaft zurückgegeben werden könne.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht entgegen, dass der Flächenumfang des Ausbauprojekts im Bereich des Katzenbergtunnels sich einerseits aus dem Flächenbedarf für die technische Baumaßnahme und andererseits aus dem Flächenbedarf für Geländemodellierungen zur Wiederherstellung eines weitgehend ursprünglichen Stadt- und Landschaftsbildes sowie für die naturschutzfachlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zusammensetzt. Werden in der Variantenprüfung einander ausschließlich die Flächenanforderungen der technischen Baumaßnahmen gegenübergestellt, fällt die Flächeninanspruchnahme durch die bestandsorientierte Ausbauvariante erheblich geringer aus als bei einer Neutrassierung, wie dies bei der Variante Süd 1 der Fall wäre.

Darauf entgegnete der Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.37) mit einem Schreiben, das am 14.01.2009 bei der Regierung von Unterfranken eingegangen ist, dass eine Tunnelvariante den Wegfall eines siebten Fahrstreifens, also 38.000 m² versiegelter Fläche zur Folge habe.

Der Vorhabensträger wies demgegenüber mit Schreiben vom 08.05.2009 zutreffend darauf hin, dass auch bei einer Tunnelvariante südlich der gegenständlichen im westlichen Streckenabschnitt aufgrund der Steigungsverhältnisse eine Zusatzfahrspur erforderlich wäre.

Mit Schreiben vom 30.06.2008 bzw. vom 01.07.2008 brachten Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.44 und C 3.8.2.118) vor, dass die geplante Trog-Lösung im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 zwar viel besser als die Planfeststellungsvariante aus dem Jahr 2005 sei, es dennoch bei der gegenständlichen Variante mehr Grundstücksbetroffene als bei einer "echten Tunnellösung" gebe. Schon bei der Planung des Jahres 2005 sei für den Ausbau der Trasse ein Bereich von 50 m talwärts im Bereich des Katzenbergs benötigt worden. Die nunmehr gegenständliche Variante verschlinge sogar 100 m Land, sodass die betroffenen Grundstücke gänzlich dem Ausbau der Autobahn zu opfern seien. Eine "echte Tunnellösung" würde demgegenüber nicht so viel Grund und Boden, gegebenenfalls über erzwingbare Enteignungen, zerstören. Es bliebe mehr gewachsener Lebensraum für Vegetation, Tierwelt und Mensch erhalten.

Der Vorhabensträger verwies mit Schreiben vom 28.11.2008 bzw. vom 22.12.2008 auf den einvernehmlichen Empfehlungsbeschluss der Lenkungsgruppe für die Planfeststellungsvariante. Alle relevanten Kriterien für eine Entscheidungsfindung, z.B. die Wirkungen auf die Lebensräume aus ökologischer Sicht, die Durchschneidung bisher unbelasteter Räume, der Lärmschutz oder städtebauliche Belange, wurden dabei, so der Vorhabensträger zu Recht, berücksichtigt. Auf Unterlage 1, Kapitel 3.5, wird Bezug genommen.

Der Bund Naturschutz trug mit Schreiben vom 30.06.2008 vor, dass die geplanten Eingriffe in Lebensräume von Arten des Anhangs IV der FFH-RL nicht mit dieser europäischen Richtlinie konform gingen, solange nicht sichergestellt sei,

dass ein günstiger Erhaltungszustand der Populationen erhalten bleibe. Dies betreffe vor allem die plangegegenständliche modifizierte Ausbauvariante mit Tunnel. Auch verschiedene Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.3) brachten im Rahmen gleichförmiger Einwendungen vor, dass durch die plangegegenständliche Maßnahme zwingende Vorschriften des Artenschutzes missachtet würden und daher die Variante Süd 1 vorzuziehen sei. Auf die Ausführungen unter C 3.7.5.4 wird hier verwiesen.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 22.12.2008 nachvollziehbar, dass die Variante Süd 1 gegenüber der Planfeststellungsvariante auch aus artenschutzrechtlicher Sicht nicht eindeutig vorzugswürdig wäre. Wie sich aus Unterlage 12.1, Anlage 5, ergibt, sind artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nicht erfüllt. Im Übrigen wird auf C 3.7.5.4 Bezug genommen.

3.7.2.1.4.2.3 Stadtentwicklung, Stadt- und Landschaftsbild

Darüber hinaus führten verschiedene Einwendungsführer im Rahmen gleichförmiger Einwendungen aus (vgl. C 3.8.2.3), dass der Vorhabensträger bei der Bewertung der Variante Süd 1 davon ausgehe, dass sich durch die neue Linienführung mit Unterquerung des Stadtteils Heuchelhof zwischen den Stadtteilen Heuchelhof und Heidingsfeld ein städtebauliches Entwicklungspotenzial ergebe. Die Trennwirkung der bestehenden Autobahntrasse könne behoben werden. Hierzu wurde von den Einwendungsführern angemerkt, dass mit der vollständigen Auflösung und dem Rückbau der bisherigen Trasse entlang des Katzenberges diese Fläche sowohl für städtebauliche Entwicklungen als auch für einen Ausbau der dortigen Naturschutz- und FFH-Gebiete genutzt werden könne. Im Hinblick auf Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL ergebe sich daher ein zwingender Vorzug der Variante Süd 1. Eine städtebauliche Entwicklung in diesem Bereich habe auch Vorteile im Sinne des sparsamen Flächenumgangs nach § 1 a BauGB.

Der Vorhabensträger erläuterte darauf in diesem Zusammenhang mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht, dass die angesprochenen Gesichtspunkte bei der Variantenbeurteilung berücksichtigt wurden. Ein zwingender Vorzug für die Südvariante ist nach den Vorgaben des Art. 13 c BayNatSchG (bzw. nach Art. 6 Abs. 3 und Abs. 4 der FFH-RL) nicht gegeben, da die plangegegenständliche Variante das FFH-Gebiet nicht beeinträchtigt (vgl. dazu auch C 3.7.5.3). Mit der Variante Süd 1 würden sich - städtebaulich betrachtet - neue Durchschneidungen ergeben, die zu neuen Eingriffen und neuen Betroffenheiten führen würden. Außerdem sind die bestehenden städtebaulichen Strukturen über 50 Jahre hinweg an die gewachsene Situation im Bereich der bestehenden BAB A 3 angepasst worden. Die 570 m lange Tunnelstrecke in Verbindung mit den Gestaltungsmaßnahmen im Umfeld ist aus städtebaulicher Sicht geeignet, vorhandene Defizite abzufangen. Dadurch werden zum einen keine neuen Durchschneidungen und Beeinträchtigungen erzeugt und zum anderen ein ganzheitlicher Lösungsansatz angeboten, die städtebaulichen Defizite zu mindern.

Des Weiteren führte ein Einwendungsführer mit Schreiben vom 02.07.2008 (vgl. C 3.8.2.37) im Hinblick auf das Landschaftsbild aus, dass es im vorliegenden Planfeststellungsverfahren keine Stellungnahme der "Naturdenkmalbehörde" ge-

be. Er verwies darauf, dass bei der Baugenehmigung für ein Würzburger Hotel Ballons hochgelassen und dann die geplante Bauhöhe reduziert worden sei. Im vorliegenden Fall würden 40 m hohe Böschungen und Brücken mit einer Höhe von 46 m und darauf aufgesetzten, bis zu 12 m hohen Schallwänden ohne Widerspruch geplant. Demgegenüber reduziere die Variante Süd 1 den Eingriff in die Natur. Außerdem seien die riesigen Gabionen-Wände nicht zu vertretende Fremdkörper in der fränkischen Landschaft des Muschelkalks.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 19.12.2008 zu Recht, dass bei der vorliegenden Planung im Rahmen der Bestandserfassung und Bestandsbewertung von Naturhaushalt und Landschaftsbild neben einem FFH-Gebiet, einem bestehenden und einem geplanten Naturschutzgebiet, einem vorgeschlagenen Landschaftsschutzgebiet, einem geschützten Landschaftsbestandteil sowie einer Vielzahl von Biotopstrukturen u.a. auch zwei Naturdenkmale ("Sieben Eichen" und "Schafbrunnen") aufgenommen wurden. Sowohl die höhere als auch die untere Naturschutzbehörde wurden von Anfang an bei der Ausarbeitung der Planung beteiligt. Die landschaftspflegerischen Belange mit den Eingriffen in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild bzw. das Stadtbild von Würzburg wurden in der Gesamtbewertung der Varianten berücksichtigt. Im Übrigen wurden vorliegend die Naturschutzbehörden beteiligt.

Weiter wurde von verschiedenen Einwendungsführern im Rahmen gleichförmiger Einwendungen (vgl. C 3.8.2.3) vorgebracht, dass sich die Daten der modifizierten Ausbauvariante hinsichtlich Länge, Längsneigung, Lärmschutz und Immissionsgrenzwertüberschreitungen in der Gegenüberstellung zur Variante Süd 1 durchweg als ungünstiger darstellten. Der Eingriff in das Landschaftsbild, allein schon durch die gewaltigen Lärmschutzbauten, bleibe in der Abwägung völlig unberücksichtigt.

Ein weiterer Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.37) führte mit einem Schreiben, das am 14.01.2009 bei der Regierung von Unterfranken eingegangen ist, dass die Variante Tunnel Süd 1 den Wegfall der gewaltigen Schallschutzwände, der hohen Böschungen, der riesigen Gabionenwände, den Erhalt einer der schönsten Landschaften in Franken fördere.

Der Vorhabensträger verwies mit Schreiben vom 28.11.2008 bzw. vom 08.05.2009 zutreffend darauf, dass die Unterschiede der Varianten in ihren technischen Daten Grundlage des Variantenvergleichs waren. Auswirkungen auf das Landschaftsbild wurden sehr wohl in die Variantenbeurteilung einbezogen. Anzumerken ist, dass sich die Höhe der Lärmschutzeinrichtungen stark relativiert, wenn die Geländesituation neben der Trasse berücksichtigt wird. Die Höhenangaben beziehen sich auf das Fahrbahnniveau, die durch die Troglage der Planfeststellungsvariante erforderlichen Stützkonstruktionen sind dabei eingerechnet. Diese sind von außen nicht sichtbar und beeinträchtigen das Landschaftsbild daher nicht spürbar. Unter Berücksichtigung dieses Sachverhalts ergeben sich für beide Varianten durch die Lärmschutzwände vergleichbare Beeinträchtigungen.

Ein Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.37) brachte mit einem Schreiben, das am 14.01.2009 bei der Regierung von Unterfranken eingegangen ist, noch an, dass

die Variante Tunnel Süd 1 den Gewinn von ca. 100 ha Fläche in bester Lage Würzburgs, die Aufhebung des "Ghetto-Daseins" des Heuchelhofs und das Zusammenwachsen mit Heidingsfeld ermögliche.

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 08.05.2009 verständlich darauf hin, dass die erwähnte Quadratmeterzahl der versiegelten Fläche (für ihn) nicht nachvollziehbar sei. Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurden auch städtebauliche Aspekte berücksichtigt wurden. Mit dem 570 m langen Katzenbergtunnel und den dazugehörigen Gestaltungsmaßnahmen können die wesentlichen Defizite bereinigt werden, die sich aus der Durchschneidung durch die BAB A 3 zwischen den Stadtteilen Heuchelhof und Heidingsfeld ergeben. Die Unterschiede der Varianten in ihren technischen Daten waren Grundlage des Variantenvergleichs.

Schließlich machten Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.44 und C 3.8.2.118) geltend, dass die Schäden und Kosten, die für die nun gegenständliche Variante des sechsstreifigen Ausbaus entstünden, falls die dazu nötigen Aufschüttungen etwa bei starkem Regen nicht hielten und es zu einem Erdbeben käme, nicht abzusehen seien. Alle Klimaforscher seien sich einig, dass die globale Erwärmung Erdbeben begünstige.

Der Vorhabensträger entgegnete mit Schreiben vom 28.11.2008 bzw. 22.12.2008 nachvollziehbar, dass die vorgesehenen Böschungen und Geländemodellierungen nach den Regeln der Technik unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Baugrunduntersuchungen standfest ausgebildet werden. Hierzu werden geotechnische Fachgutachter beteiligt, eine verbleibende besondere Erosionsgefahr ist daher aus heutiger Sicht vorausschauend nicht zu erwarten.

3.7.2.1.4.2.4 Immissionsschutz

Der Bund Naturschutz brachte mit Schreiben vom 30.06.2008 vor, dass die Lärmauswirkungen der Tunnelvariante Süd 1 unklar seien. So werde in der Unterlage 1 einerseits davon gesprochen, dass an ca. 15 Gebäuden Grenzwertüberschreitungen auftreten würden (S. 29), während an anderer Stelle von 25 Grenzwertüberschreitungen die Rede sei (S. 44). Nirgends in den Unterlagen seien jedoch Angaben über die genauen Werte an betroffenen Gebäuden zu finden, sodass nicht bekannt sei, wie viele Werte genau eingehalten oder nur leicht überschritten würden. Auch fehlten Angaben über die Auswahl der Grenzwerte (49 dB(A) oder 54 dB(A) für die Nacht). Ein vernünftiger Vergleich der beiden Varianten im Hinblick auf die Lärmbelastung sei damit nicht möglich.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 22.12.2008 nachvollziehbar, dass im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Kapitel 3.1.3.3) dargelegt wird, dass bei der Variante Süd 1 etwa 25 Anwesen mit Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV verbleiben würden. Dem stehen bei der Planfeststellungsvariante 16 Anwesen mit Überschreitungen der Grenzwerte gegenüber. Außerdem wird mit der Planfeststellungsvariante die flächige Verlärmung gleichmäßig auf beiden Seiten der Autobahntrasse um bis zu 10 dB(A) reduziert. Bei der Variante Süd 1 ergeben sich hingegen erhebliche Verschiebungen der Im-

missionsbelastungen. Im Süden sind über größere Flächen kaum Veränderungen bzw. Verschlechterungen im Vergleich zur bestehenden Situation zu verzeichnen, während im Norden die Verbesserungen größer ausfallen würden. Die noch größeren Pegelminderungen im Nordbereich wären allerdings kaum bemerkbar, da sie gegenüber den dort vorliegenden Vorbelastungen durch die Bahnlinien oder die städtischen Straßen unmaßgeblich würden.

Mit Schreiben vom 05.06.2008 brachten verschiedene Einwendungsführer im Rahmen der "Bürgerinitiative Heuchelhof A 3" vor (vgl. auch C 3.8.2.1), dass bis Herbst 2006 die Anlieger an der Autobahn mehrheitlich der Auffassung gewesen seien, dass zur Abhilfe von Lärm und Abgasen für die Bewohner die Variante Süd 1 die bessere Lösung sei. Erst nach dem Besuch des Bundesverkehrsministers in Würzburg sei aus Kostengründen der nun gegenständliche Katzenbergtunnel als die beste Lösung angepriesen worden. Dieser Aussage müssten die Einwendungsführer widersprechen.

Dem hielt der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht entgegen, dass der Nordbereich durch die bestehende Trasse eine hohe Lärmvorbelastung aufweist. Durch den Ausbau mit den umfangreichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation erreicht. Die effektive zusätzliche Entlastung durch die Variante Süd 1 wird unter Berücksichtigung der weiteren Lärmemittenten in Heidingsfeld (wie die Bahnlinie Würzburg - Treuchtlingen und die St 2418) als gering eingestuft. Demgegenüber führen die Verlagerungseffekte durch die Variante Süd 1 dazu, dass große Bereiche im Heuchelhof und im Reichenberger Grund nicht bzw. nicht spürbar von den aktiven Lärmschutzmaßnahmen profitieren würden.

Unter Bezugnahme auf die Ausführungen des Vorhabensträgers in Unterlage 1, wonach bei der Variante Süd 1 die flächige Verlärmung im Nordbereich der Autobahn erheblich reduziert würde, führten verschiedene Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.3) im Rahmen gleichförmiger Einwendungen aus, dass im an die Autobahn angrenzenden Nordbereich zahlreiche Wohnhäuser vorhanden seien, so dass der Umweltvorteil im Sinne einer Verringerung der Lärmimmissionen von sehr hohem Gewicht sei. Des Weiteren zeigte der Vorhabensträger bei seiner Bewertung der Variante Süd 1 in der Unterlage 1 auf, dass im Vergleich zur Bestandsstrecke neue Betroffenheiten durch diese Trasse in Bereichen Reichenberger und Rottenbaurer Grund entstünden. Dazu merkten die Einwendungsführer im Rahmen gleichförmiger Einwendungen an, dass die neuen Betroffenheiten in Verhältnis zu den Vorteilen im Nordbereich zu setzen seien. Die neuen Betroffenheiten seien daran gemessen äußerst gering.

Dem entgegnete der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht, dass mit der Planfeststellungsvariante die flächige Verlärmung auf beiden Seiten der Trasse gleichmäßig um bis zu 10 dB(A) reduziert wird. Bei der Variante Süd 1 ergäben sich hingegen erhebliche Verschiebungen. Im Süden wären über größere Flächen kaum Veränderungen bzw. Verschlechterungen im Vergleich zur bestehenden Situation zu verzeichnen, während im Norden die Verbesserungen noch etwas größer ausfallen würden. Die noch größeren Pegelminderungen im Nordbereich wären allerdings kaum bemerkbar, da sie gegenüber den vorlie-

genden Vorbelastungen durch die Bahnlinien oder die städtischen Straßen unmaßgeblich würden. Der Nordbereich weist durch die bestehende Autobahntrasse eine hohe Lärmvorbelastung auf. Durch den Ausbau mit den umfangreichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird bereits eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation erreicht. Die effektive zusätzliche Entlastungswirkung einer Trassenverlegung (durch die Variante Süd 1) wird unter Berücksichtigung der weiteren Lärmemittenten in Heidingsfeld, wie z.B. die Bahnlinie Würzburg - Treuchtlingen und die St 2418, als gering eingestuft. Demgegenüber führen die Verlagerungseffekte durch die Variante Süd 1 dazu, dass große Bereiche im Stadtteil Heuchelhof und im Reichenberger Grund nicht bzw. nicht spürbar von den aktiven Lärmschutzmaßnahmen profitieren würden.

Ein Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.37) führte mit einem Schreiben, das am 14.01.2009 bei der Regierung von Unterfranken eingegangen ist, dass der Vorhabensträger in seiner Erwiderung vom 19.12.2008 ausführe, dass die Heidingsfelder doch bereits einen Lärmemittenten in Form der Bahn hätten und somit die Zusatzbelastung durch die Autobahn gering einzustufen sei. Dies bedeute wohl, dass die Heidingsfelder sowieso nicht schlafen könnten, da mache eine zusätzliche Lärmbelastung auch nichts mehr aus. Dies sei paradox. Heidingsfeld brauche daher dringend seinen ausreichenden Lärmschutz an der Bahnlinie und der Autobahnlärm müsse weg.

Vonseiten der Planfeststellungsbehörde ist hier anzumerken, dass im gegenständlichen Planfeststellungsverfahren die einzelnen Lärmsegmente auch in Heidingsfeld nicht generell einer Gesamtlärbetrachtung unterzogen werden müssen, sondern Straße und Schiene für sich zu beurteilen sind. Die entsprechenden rechtlichen Vorgaben sind durch ein Nebeneinander von Regelwerken gekennzeichnet, die jeweils nur auf bestimmte Lärmarten abstellen, bereichsfremde Geräuschquellen aber aus der Betrachtung ausblenden. Die jeweils maßgeblichen Lärmschwellen gewährleisten für sich genommen bei isolierter Betrachtung der verschiedenen Lärmquellen, dass die kritischen Werte einer Gesundheitsgefahr deutlich unterschritten werden. Die für die unterschiedlichen Lärmsektoren einschlägigen Regelwerke sind indes nicht geeignet zu verhindern, dass trotz Einhaltung der Grenz- oder Richtwerte der tatsächliche Lärmpegel vielfach höher liegt als durch das jeweilige Regelwerk suggeriert wird. Zwar kann bei einer Summierung verschiedener Lärmquellen über die normativ oder administrativ festgelegten Grenzen hinweg die Belastung den kritischen Bereich der Gesundheitsgefährdung durchaus erreichen, Schutzmaßnahmen sind jedoch erst zu ergreifen, wenn diese Schwelle überschritten wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nrn. 389 f.). Eine in der Planfeststellung zu befolgende grundrechtliche Pflicht, Schutzvorkehrungen zu treffen, setzt aber eine Kausalität zwischen dem Bau bzw. der Änderung des Verkehrsweges und der gesundheitsgefährdenden Verkehrsbelastung voraus. Eine Pflicht, selbst gesundheitlich bedenkliche Immissionslagen bei Gelegenheit der Planfeststellung zu sanieren, wird damit hingegen nicht zum Ausdruck gebracht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 15.01.2008, Az. 9 B 7.07, NVwZ 2008, 675, Rd.Nr. 9). Durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 wird die Lärmbelastung durch den Autobahnverkehr in Heidingsfeld trotz Verkehrszunahme zurückgehen. Im Vergleich zum Porgnosenullfall (also Verkehr im Jahr 2020 ohne Ausbau der Autobahn) ergeben sich für Heidingsfeld sogar Minderungen um bis

bau der Autobahn) ergeben sich für Heidingsfeld sogar Minderungen um bis zu 8 dB(A), wie die geprüften schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträger ergeben haben (vgl. Unterlage 11.1, Kap. 4.5). Infolgedessen besteht für den Vorhabensträger ebenso wie für die Planfeststellungsbehörde kein Anlass, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den sechsstreifigen Ausbau der A 3 eine Lärmsanierung in Heidingsfeld durchzuführen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.3.3 Bezug genommen.

Von Einwendungsführern (vgl. C 3.8.2.124) wurde mit Schreiben vom 01.07.2008 außerdem vorgebracht, dass die Variante Süd 1 die bessere Lösung gegen Abgase und Lärm sei. Darüber hinaus stelle sie die volks- und betriebswirtschaftlich bessere Alternative dar. Die Mehrkosten könnten über mehrere Jahre haushaltsrechtlich veranschlagt werden. Die Tunnelvariante Süd 1 sei wirtschaftlich und außerdem zukunftssträchtiger für den Ausbau der BAB A 3.

Der Vorhabensträger verwies mit Schreiben vom 09.12.2008 zutreffend auf den einvernehmlichen Empfehlungsbeschluss der Lenkungsgruppe für die vorliegende Planfeststellungsvariante als insgesamt ausgewogenste Lösung. In der Variantegegenüberstellung wurden die genannten Kriterien wie Lärmbelästigung, Abgase und volkswirtschaftliche Kostenersparnisse berücksichtigt.

Mit Schreiben vom 05.06.2008 brachten verschiedene Einwendungsführer im Rahmen der "Bürgerinitiative Heuchelhof A 3" vor (vgl. auch C 3.8.2.1), dass selbst eine Absenkung um ca. 7 m bzw. die Aufschüttung keine zukunftsfähigen Lösungen seien, da mit einer Steigerung des Verkehrsaufkommens um mindestens 30 % gerechnet werden müsse. Der Lärmpegel werde weiter anwachsen und zur Gesundheitsgefährdung der Bewohner beitragen. Mit der Umsetzung der Variante Süd 1 würde sich der Lärm auf nahezu Null reduzieren, wobei Lärm nachgewiesenermaßen krank mache. Die Anlieger an der BAB A 3 wollten daher eine langfristige Lösung des Lärmproblems in Form der aus ihrer Sicht besseren Variante (Süd 1) im Gegensatz zum plangegenständlichen Vorhaben.

Dem hielt der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht entgegen, dass die künftige Verkehrsentwicklung auf der BAB A 3 zwischen Aschaffenburg und Würzburg im Verkehrsgutachten von Herrn Prof. Dr. Kurzak untersucht wurde. Demnach wird das Verkehrsaufkommen im Bereich des Katzenbergtunnels - unabhängig von der Trassenvariante - um rund 35 % zunehmen. Diese Verkehrsentwicklung ist in den Immissionsuntersuchungen berücksichtigt. Wegen der umfangreichen aktiven Lärmschutzanlagen werden die angrenzenden Siedlungsbereiche trotz dieser prognostizierten Verkehrszunahme von rund 35 % deutlich entlastet. Die ermittelten Lärmpegel liegen künftig durchwegs weit unterhalb der Schwelle der Gesundheitsgefährdung.

Mit Schreiben vom 06.10.2009 wandte sich die Bürgerinitiative Heuchelhof A 3 an den Regierungspräsidenten von Unterfranken und bat ihn, sich für die Variante Tunnel Süd 1 einzusetzen. Bezug nehmend auf einen Zeitungsartikel vom 18.09.2009 führte die Bürgerinitiative dabei aus, dass die Schallschutzmaßnahmen im Planfeststellungsabschnitt Autobahndreieck Würzburg-West – Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld (festgestellt mit Planfeststellungsbeschluss

vom 30.12.2005, Nr. 32-4354.1-1/05) für die Bewohner von Kist keine Verbesserung, sondern eine Verschlechterung des Geräuschpegels gebracht habe. Die gleiche Problematik werde für die Bewohner der Stadtteile Heuchelhof und Heidingsfeld auftreten, wenn die plangegegenständliche Variante realisiert werde. Die Berechnungen des Vorhabensträgers lägen gegenüber den gemessenen Werten der Bürgerinitiative zwischen 10 % und 160 % höher.

Der Vorhabensträger legte in seiner Stellungnahme vom 22.10.2009 dazu zu Recht dar, dass es sich bei den Aussagen zur Situation im Bereich von Kist um ungeprüfte subjektive Einschätzungen einzelner Betroffener handelt. Darüber hinaus können die Verhältnisse im westlichen Bereich von Kist und im Würzburger Bereich nicht in eins gesetzt werden. Anders als in Kist, wo mit dem weitläufigen Autobahndreieck Würzburg-West viele einzelne Schallquellen gegeben sind, die eine gute Gesamtabschirmung schwierig machen, sind im Bereich von Würzburg nur die beiden Fahrbahnen der Autobahn als Schallquelle vorhanden. Demzufolge konnten die aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Würzburg durchgängig und ohne Lücken und unmittelbar am jeweiligen Emissionsort vorgesehen werden. Zur Frage der Lärmmessungen verwies der Vorhabensträger zu Recht auf die Vorschriften der 16. BImSchV. Auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.3.1.6 wird in diesem Zusammenhang Bezug genommen.

In Bezug auf bei der Variante Süd 1 verbleibenden ca. 25 Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte brachten verschiedene Einwendungsführer im Rahmen gleichförmiger Einwendungen vor (vgl. C 3.8.2.3), dass auch die modifizierte Ausbauvariante trotz gewaltiger aktiver Lärmschutzbauwerke zu ca. 20 Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV führe. Hier sei zu prüfen, ob durch Veränderungen des aktiven Lärmschutzes auch die Variante Süd 1 die Zahl der Grenzwertüberschreitungen noch weiter verringert werden könne. Im Übrigen seien solche Grenzwertüberschreitungen kein zwingender Ausschlussgrund, sondern könnten gegebenenfalls durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes und/oder Entschädigungszahlungen ausgeglichen werden.

Der Vorhabensträger entgegnete dem mit Schreiben vom 28.11.2008 nachvollziehbar, dass die erwähnten Gesichtspunkte bei der Variantenprüfung ausreichend berücksichtigt wurden. Eine Optimierung der Lärmschutzeinrichtungen hat bei der vertieften Planung für jede Variante stattgefunden. Weitere Verbesserungen sind jeweils nur noch mit unvertretbaren Maßnahmen bzw. Aufwand zu erreichen. Es wurden keine Varianten allein aufgrund der Anzahl passiv zu schützender Gebäude ausgeschlossen.

Zur Feststellung des Vorhabensträgers bei der Bewertung der Variante Süd 1 in Unterlage 1, dass bei der modifizierten Ausbauvariante keine Streckenverkürzung möglich sei, trotzdem durch die Freigabe der Geschwindigkeit jedoch Reisezeitgewinne verzeichnet werden könnten, merkten verschiedene Einwendungsführer im Rahmen gleichförmiger Einwendungen an (vgl. C 3.8.2.3), dass das Kriterium einer Freigabe der Geschwindigkeiten im Bereich der modifizierten Ausbauvariante kaum tauglich sei. Aufgrund der Steigungen könnten Lkw, insbesondere wenn es zu den jetzt durch das Bundesverkehrsministerium geplanten Lkw-Überholverböten komme, nicht die erlaubten 80 km/h fahren. Soweit mit der

Freigabe der Geschwindigkeiten für Pkw auch Fahrgeschwindigkeiten über 130 km/h gemeint seien, sei das mit den Vorgaben der 16. BImSchV nicht vereinbar. Es könne nicht sein, dass bei der Beurteilung des Lärmschutzes nur Geschwindigkeiten bis 130 km/h zugrunde gelegt, gleichzeitig bei der Rechtfertigung der Trassenwahl aber höhere Geschwindigkeiten bemüht würden.

Der Vorhabensträger verwies hier mit Schreiben vom 28.11.2008 zutreffend darauf, dass sich die Freigabe der Geschwindigkeit hier auf die freie Fahrgeschwindigkeit für Pkw bezieht. Dies steht nicht im Widerspruch zur 16. BImSchV, da die Pkw-Geschwindigkeit von 130 km/h gemäß der RLS-90 keine Geschwindigkeitsbegrenzung im Sinne der StVO darstellt, sondern den Mittelwert aller Pkw über einen längeren Zeitraum betrachtet (vgl. auch C 3.7.4.2.3).

Des Weiteren brachte ein Einwendungsführer mit Schreiben vom 02.07.2008 vor (vgl. C 3.8.2.37), dass die Variante Süd 1 eine verstärkte Umweltbelastung des Würzburger "Kessels" bei einer Inversionswetterlage verhindere. Würzburg liege in einem Kessel. Bei einem Wetter-Hoch entstehe hier eine Inversion. Dies sei eine thermische Umkehr der Luftschichten, d.h. die kalte Luft, durch den Main abgekühlt, sei unten und die warme Luft oben. Fallwinde am Katzenberg bewirkten eine teilweise Mischung der kalten und warmen Luft. Bei einer Verbreiterung der bestehenden BAB A 3 mit den hohen Böschungen und den bis zu 12 m hohen aufgesetzten Schallschutzwänden würden die Fallwinde gestoppt und die Abgase und der Feinstaub - wie mittels einer Sprungschanze - auf die unten liegende kältere Luftschicht katapultiert. Dies würde eine unerträgliche Umweltbelastung für die Uni-Kliniken, für das Frauenland und für alle Weinberge darstellen. Demgegenüber seien bei der Variante Süd 1 Abgase und Feinstaub reduziert. Die Umweltbelastung entstehe unterhalb der Inversionsschicht (im kälteren Bereich). Die Fallwinde am Katzenberg würden nicht gebremst. Der Entstehungsort sei dem Würzburger Kessel abgewandt und die Abgase seien durch Wärme-tausch abgekühlt.

Der Vorhabensträger entgegnete im Schreiben vom 19.12.2008 zu Recht, dass wegen der besonderen Ausbreitungsverhältnisse im Untersuchungsraum bei der Erstellung des Luftschadstoffgutachtens die Verfahren PROKAS (Ausbreitungsrechnung für Kfz-Emissionen) und LASAT (Beurteilung von besonderen Ausbreitungssituationen) in Kombination dem Kaltluftabflussmodell KALM angewandt wurden. Die Trasse befindet sich Bereich des Katzbergs außerdem in einer Troglage. Lärmschirme ragen nur wenige Meter über die Geländeoberfläche hinaus, sodass der Kaltluftabfluss nicht nachhaltig beeinträchtigt wird.

Ein Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.37) führte mit einem Schreiben, das am 14.01.2009 bei der Regierung von Unterfranken eingegangen ist, dass die Variante Süd 1 die Reduzierung der Feinstaubbelastung für den Würzburger Stadtkessel auf Null und damit den Erhalt des wohl ältesten urkundlich genannten Weinbaugebiets Frankens, die Verhinderung einer erhöhten Krebsgefährdung der Würzburger Bürger durch den Feinstaub von 96.000 Kfz-Bewegungen pro Tag und die Verhinderung des von der UNESCO zu erwartenden Einspruchs gegen die hohe Feinstaubbelastung für das Weltkulturerbe der Residenz in Würzburg zur Folge habe.

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 08.05.2009 zutreffend darauf hin, dass die BAB A 3 nur mit einem geringen Teil zur Feinstaubbelastung in Würzburg beiträgt. Der Anteil wird sich, insgesamt betrachtet, auch bei einer um 710 m kürzeren Südvariante nicht entscheidend ändern. Sowohl für die modifizierte Ausbauvariante wie auch für die Tunnelvariante Süd 1 ist ein Luftschadstoffgutachten erstellt worden, um u.a. die Feinstaubbelastung zu ermitteln. Die diesbezüglichen Grenzwerte der 22. BImSchV werden bei beiden Varianten vollständig eingehalten. Durch die gegenständliche Maßnahme verbessert sich die derzeitige Situation bei den Luftschadstoffen durch die umfangreichen Lärmschutzeinrichtungen und den flüssigeren Verkehrsablauf. Bei der Variante Süd 1 liegt der Schadstoffausstoß niedriger, weil die Strecke um 710 m kürzer wäre. Bezogen auf den Gesamtraum sind die Unterschiede jedoch marginal, sodass sich keine relevanten Änderungen ergeben würden.

Der Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.37) brachte daraufhin beim Erörterungstermin am 04.02.2009 vor, dass die plangegegenständliche Variante des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 mit Feinstaubbelastungen einhergehe, die bei der Variante Tunnel Süd 1 nicht vorlägen. Er wies darauf hin, dass aufgrund europarechtlicher Vorgaben alle Kommunen gezwungen seien, Pläne zur Luftreinhaltung zu erstellen. Vonseiten der Europäischen Union werde die Bekämpfung des Feinstaubes an der Quelle gefordert. Er wies darauf hin, dass Feinstaub auch bei kurzfristigen körperlichen Belastungen im Freien zu Erkrankungen der Lunge und des Herz-Kreislauf-Systems führen könne. Bewohner von Bereichen, in denen der Grenzwert von Feinstaub regelmäßig überschritten werde, müssten mit einer zwei bis drei Jahre kürzeren Lebenserwartung rechnen, führte der Einwendungsführer unter Bezugnahme auf eine Studie einer amerikanischen Universität aus, die er beim Erörterungstermin übergab. Auf die Niederschrift und die als Anlage zur Niederschrift beigefügte Studie wird Bezug genommen. Der Einwendungsführer wies des Weiteren darauf hin, dass der Grenzwert für Feinstaub nur maximal 35 Mal im Jahr überschritten werden dürfe. Dies führe dazu, dass auch mit Fahrverboten in Würzburg zu rechnen sei. Aufgrund solcher Verkehrssperrungen sei es dann auch nicht mehr möglich, den Baustellenverkehr durch die Stadt durchzuführen, was wiederum zu einer Verlängerung der Bauzeit führen könnte. Des Weiteren sei davon auszugehen, dass in absehbarer Zeit weitaus strengere Grenzwerte einzuhalten seien, die das Problem noch weiter verschärften (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 59 ff.).

Vonseiten des Sachgebiets Technischer Umweltschutz der Regierung von Unterfranken wurde dazu beim Erörterungstermin erläutert, dass in der 22. BImSchV für PM_{10} ein Tagesmittelwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ festgesetzt sei, wobei dieser Wert 35 Mal im Kalenderjahr überschritten werden dürfe. Ein über das Kalenderjahr gemittelter Immissionswert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sei ebenfalls einzuhalten. Zum letzten Mal seien die maximal zulässigen 35 Überschreitungen des Tagesgrenzwertes von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM_{10} im Jahr 2003 überschritten worden. Daraufhin sei ein Luftreinhalteplan für die Stadt Würzburg erarbeitet worden, wobei davon ausgegangen wurde, dass 16 % der Immissionen aus dem lokalen Verkehr herrühren, also aus der unmittelbaren Umgebung der Messstation, und 60 % aus dem regionalen Hintergrund kämen. Bezogen auf den Jahresmittelwert habe sich die Belastung mit PM_{10} von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahr 2003 kontinuierlich abgesenkt auf $23 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für

das Jahr 2008. Angesichts der Inversionswetterlage Anfang 2009 habe es jedoch schon bis Anfang Februar dieses Jahres 13 Überschreitungen des Tagesmittelwertes für PM₁₀ in Würzburg gegeben. Es könne daher davon ausgegangen werden, dass auch die Wetterverhältnisse entscheidend für die Feinstaubbelastung sei. Die Grenzwerte der 22. BImSchV beruhen auf der EG-Richtlinie 1999/30/EG vom 22.04.1999. Nach dieser Richtlinie sollte die Anzahl der maximal zulässigen Überschreitungen des Tagesmittelwertes von PM₁₀ von 35 Mal auf 7 Mal pro Jahr im Jahr 2010 sinken. Die neue Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft in Europa vom 21.05.2008, die bis 2010 umzusetzen ist, sieht jedoch diese Reduzierung auf maximal 7 Überschreitungen des Grenzwertes für den Tagesmittelwert von 50 µg/m³ nicht mehr vor.

Weiter bemängelte der Bund Naturschutz mit Schreiben vom 30.06.2008, dass im Variantenvergleich und der Abwägung des Vorhabensträgers Angaben zu den unterschiedlichen Auswirkungen auf das Kleinklima (z.B. Unterbrechung von Kaltluftströmen durch hohe Wälle) sowie auf die Belastung mit Schadstoffen keine Rolle spielten. In diesem Zusammenhang werde auf § 50 Satz 2 BImSchG verwiesen. Danach sei auch unterhalb der Schadstoffgrenzwerte die Lösung mit bestmöglicher Luftqualität als besonderer Belang in die Entscheidung einzustellen.

Der Vorhabensträger legte dazu mit Schreiben vom 22.10.2009 zu Recht dar, dass die Lärmschutzeinrichtungen durchaus Veränderungen des Mikroklimas in den unmittelbar angrenzenden Bereichen bewirken können. Darüber hinaus ist jedoch keine relevante Veränderung der lokalklimatischen Situation zu erwarten. Im Übrigen wurden die Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation sowohl bei der allgemeinen Abwägung als auch bei der Variantenprüfung berücksichtigt (vgl. C 3.7.4.3).

3.7.2.1.4.2.5 Baukosten und Kosten-Nutzen-Verhältnis

Mit Schreiben vom 05.06.2008 brachten verschiedene Einwendungsführer im Rahmen der "Bürgerinitiative Heuchelhof A 3" vor (vgl. auch C 3.8.2.1), dass nach den neuen Berechnungen die Kosten für die Variante Süd 1 vom Vorhabensträger nur geringfügig höher geschätzt würden als die für die plangegenständliche. Eine kostenneutrale Einordnung sei zum Teil möglich durch den Wegfall der erheblichen Kosten und Aufwendungen für die längere Baustelle, was auch keinen so massiven Eingriff in das "Natur- und Landschaftsschutzgebiet" Heuchelhof zur Folge hätte. Des Weiteren würden die Kosten für den Kauf von naturschutzrechtlichen Kompensationsflächen entfallen. Der Ausbau der BAB A 3 in der Variante Süd 1 sei nicht nur kurz-, sondern auch langfristig die bessere volks- und betriebswirtschaftliche Lösung für die Zukunft. Daher wären die anfallenden Mehrkosten sinnvoll ausgegebene Steuermittel. Beim Erörterungstermin am 04.02.2009 vertiefte die Bürgerinitiative Heuchelhof A 3 ihr Vorbringen dazu mit einem Statement. Auf die Niederschrift vom 04.02.2009 (S. 89 ff.) wird Bezug genommen.

Den Gehalt des vom Vorhabensträger in der Unterlage 1 angeführten Kriteriums, dass die Variante Süd 1 im Vergleich zu den anderen Varianten sehr hohe Bau-

kosten aufweise, bestritten verschiedene Einwendungsführer im Rahmen gleichförmiger Einwendungen (vgl. C 3.8.2.3). Nach den reinen Baukosten würde die Variante Süd 1 ca. 26 Mio. Euro mehr kosten. Dem aber sei der geringere notwendige Grunderwerb, der wertvolle Grundstücksflächengewinn von ca. 900.000 m³, die Kraftstoffersparnis von ca. 12 Mio. Euro/Jahr, die Einsparungen im Bereich des Winterdienstes, die Verwendung des geschredderten Muschelkalks vom Tunnelaushub zum Straßen- und Brückenbau und die Verlängerung der Haltbarkeit von Brücken, wenn z.B. die Erdwärme im Tunnel zur Erwärmung der Brücken verwendet werde, gegenzurechnen. Berücksichtigte man zusätzlich die volkswirtschaftlichen Kosten, sei die Variante Süd 1 ebenbürtig. Nicht bewertbar und unbezahlbar seien zudem die Vorteile für die Stadtentwicklung sowie für die Umwelt (Naturschutz- und FFH-Gebiet sowie Artenschutz). Die gleichen Anmerkungen gälten auch in der Hinsicht, dass der Vorhabensträger als Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung in der Unterlage 1 ausführe, dass sich wegen der sehr hohen Bau- und Unterhaltungskosten einerseits und der Streckenverkürzung andererseits ein ähnliches Nutzen-Kosten-Verhältnis wie das der modifizierten Ausbauvariante ergebe (vgl. dazu insbesondere C 3.8.2.37).

Der Vorhabensträger führte dagegen zu Recht mit Schreiben vom 28.11.2008 aus, dass im Rahmen des Variantenvergleichs eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach den Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen (EWS) durchgeführt wurde. In diesen Untersuchungen wurden u.a. die Baukosten, der Grunderwerb, der volkswirtschaftliche Nutzen durch Fahrzeitenverkürzung und Kraftstoffersparnis, die Betriebskosten sowie weitere Komponenten berücksichtigt. Es liegen keine Erkenntnisse vor, die eine Änderung der Kosten- und Wirtschaftlichkeitsberechnungen rechtfertigen. Schließlich ergibt sich als Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen wegen der sehr hohen Bau- und Unterhaltungskosten einerseits und der Streckenverkürzung andererseits für die Variante Süd 1 ein ähnliches Nutzen-Kosten-Verhältnis wie für die gegenständliche modifizierte Ausbauvariante. Darüber hinaus wurden in die Abwägung der Varianten auch außermonetäre Ansätze, wie beispielsweise die Stadtentwicklung, aufgenommen. Daher besteht für die Änderung der Gesamtbeurteilung kein Anlass (zur Kosten-Nutzen-Analyse siehe auch schon C 3.5.2.3).

Vonseiten einer Einwendungsführerin (vgl. C 3.8.2.118) wurde in diesem Zusammenhang mit Schreiben vom 01.07.2008 des Weiteren vorgebracht, dass die Länge des Autobahnabschnitts durch einen "echten Tunnel" in Bezug auf den gesamten Bauabschnitt wesentlich kürzer und ein geringerer Pflegeaufwand nötig sei. Es entstünden weniger Abgase und weniger Kohlendioxid-Immissionen, weil ja weniger Treibstoff verbraucht werden müsse. Das wäre auch bei dem nur begrenzt vorhandenen Erdöl und dessen Kosten, die noch weiter steigen würden, von großem, auch volkswirtschaftlichen, Vorteil.

Der Vorhabensträger wiederholte in diesem Zusammenhang mit Schreiben vom 22.12.2008 seine zutreffende Argumentation, dass im Rahmen des Variantenvergleichs eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach den Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen (EWS) durchgeführt wurde. In diesen Untersuchungen wurden u.a. die Baukosten, der Grunderwerb, der volkswirtschaftliche Nutzen durch Fahrzeitenverkürzung, Kraftstoffersparnis und vermin-

dernten Schadstoffausstoß, Betriebskosten sowie weitere Komponenten berücksichtigt. Das gesamtwirtschaftlich betrachtet günstige Nutzen-Kosten-Verhältnis ist dabei in die Bewertung eingegangen. Eine Änderung der Gesamtbeurteilung ist nicht gerechtfertigt.

Von Einwendungsführern wurde (vgl. C 3.8.2.95) in Zweifel gezogen, dass die Kosten für die sog. "modifizierte Ausbauvariante" wesentlich niedriger seien als bei den Tunnellösungen. Beim Erörterungstermin am 04.02.2009 fragte ein Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.37) konkret, wie hoch vom Vorhabensträger die Kosten für die plangegenständliche Variante und für die Variante Tunnel Süd 1 beziffert würden (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 50 f.).

Der Vorhabensträger wies beim Erörterungstermin am 04.02.2009 zunächst einmal darauf hin, dass es beim Vergleich der reinen Baukosten darauf ankomme, jeweils die gleiche Strecke zu betrachten. Dafür müsse man einen Anfangs- und einen definierten Endpunkt, sog. "Gelenkpunkte" festlegen. Zwischen diesen beiden Gelenkpunkten würden dann die Kosten der jeweiligen Variante ermittelt. Die Gelenkpunkte seien nicht identisch mit dem Anfangs- und Endpunkt des Planfeststellungsabschnittes. Da auch andere Varianten geprüft worden seien, die auch vor dem Planfeststellungsabschnitt begonnen bzw. nach dem Planfeststellungsabschnitt geendet hätten, habe man die entsprechenden Gelenkpunkte weiter auseinandergezogen festlegen müssen. Für die plangegenständliche Variante ergäben sich Kosten zwischen den angesprochenen Gelenkpunkten von 152,4 Mio. Euro, für die Variante Tunnel Süd 1 197,6 Mio. Euro. Damit lägen die Kosten für die Variante Tunnel Süd 1 um 45,2 Mio. Euro höher als für die plangegenständliche Variante. Darin seien auch die Kosten für den Grunderwerb und für die Baustelleneinrichtungen enthalten.

Der Vorhabensträger legte dazu ergänzend gegenüber der Planfeststellungsbehörde dar (vgl. Aktenvermerk vom 08.12.2009), dass diese Zahlen die im Rahmen seiner Variantenprüfung ermittelten Werte auf dem Stand vom Ende des Jahres 2006 wiedergäben. Zwar seien Kostensteigerungen z. B. durch die inzwischen erfolgte Erhöhung der Mehrwertsteuer, durch die Baupreisentwicklung sowie durch strengere Anforderungen an die technische Ausstattung von Tunneln möglich, jedoch würden sich diese auch auf die anderen Varianten auswirken, sodass sich der prozentuale Anteil, um den die Variante Süd 1 teurer ist, nicht verringern würde.

Beim Erörterungstermin am 04.02.2009 brachte die Bürgerinitiative Heuchelhof A 3 (vgl. C 3.8.2.1) vor, dass als Hauptargument für die Ablehnung der Variante Süd 1 die höheren Baukosten genannt worden seien. Dies solle aber nach den bisher gewonnenen Erkenntnissen besser nicht das entscheidende Argument sein (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 87).

Der Vorhabensträger wiederholte daraufhin nochmals die entscheidenden Kriterien, welche Variante in welcher Hinsicht die größeren Vorteile aufweist. Auf die Niederschrift vom 04.02.2009 (Seite 87 f.) sowie auf die obigen Ausführungen dazu wird Bezug genommen.

Der Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.37) brachte mit einem Schreiben, das am 14.01.2009 bei der Planfeststellungsbehörde einging, vor, dass die Kosten der modifizierten Ausbauvariante mindestens doppelt so hoch seien wie bei der Tunnellösung. Laut der bei seinem Einwendungsschreiben aufgezeigten Kostenschätzung für die Tunnellösung betrügen die Gesamtbaukosten für die 2.073 m Baulänge ca. 165 Mio. Euro. Die Kosten der modifizierten Ausbauvariante betrügen laut einem Vertreter des Vorhabensträgers ca. 155 Mio. Euro, dazu käme noch die für die Baudurchführung notwendige zweispurige Behelfsautobahn unter schwierigstem Geländeverlauf mit ca. 70 Mio. Euro, Grundstücksverluste von ca. 100 ha in bester Lage Würzburgs von ca. 80 Mio. Euro, die Verluste für den Steuerzahler bzw. Autofahrer hochgerechnet auf einen Finanzierungszeitraum von 15 Jahren Winterdienst sowie der Mehrverbrauch von Kraftstoff durch die längere Ausbaustrecke ca. 100 Mio. Euro. Bei der modifizierten Ausbauvariante sei der Verkehr auf der BAB A 3 mindestens fünf Jahre länger durch Baustellen behindert als bei einer Tunnellösung unter dem Heuchelhof und der volkswirtschaftliche Schaden, der durch die jahrelangen Staus infolge von Baustellen, Unfällen und Verletzten usw. hervorgerufen werde, sei unschätzbar. Gleiches gälte für die Folgeschäden an den Straßen in und um Würzburg. Dabei wies er darauf hin, dass der Bau der Behelfsautobahn zur Baustelleneinrichtung ca. ein Jahr dauern werde und eine Tunnelfräse pro Arbeitsschicht ca. 3,00 m schaffe. Der Bundesverkehrsminister fordere einen Baustellenbetrieb an den Autobahnbaustellen rund um die Uhr. Bei einer Bohrung von Randersacker aus sei das kein Problem. Somit sei die Bohrung nach ca. 300 Tagen fertig gestellt und es könnte mit dem Ausbau des Tunnels begonnen werden.

Demgegenüber wies der Vorhabensträger mit Schreiben vom 08.05.2009 zu Recht darauf hin, dass für die Verkehrsführung während der ersten Phase der Bauzeit, soweit möglich, die südliche Bestandsfahrbahn verbreitert wird. Lediglich auf einer Länge von etwa 800 m, also in einem Bereich, wo eine Verbreiterung nicht möglich ist, muss seitlich abgerückt eine Behelfsfahrbahn errichtet werden. Die Kosten hierfür sind in der Gegenüberstellung der Kosten bereits berücksichtigt. Durch den Ausbau der BAB A 3 sind keine Grundstücksverluste in der erwähnten Größenordnung (100 ha) zu erwarten. Der erforderliche Grunderwerb erfolgt im Nahbereich der Trasse, in dem eine bauliche Nutzung unzulässig und nach der Bauleitplanung der Stadt Würzburg auch nicht vorgesehen ist. Im Rahmen des Variantenvergleichs wurde außerdem eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt, in der auch die Baukosten, der Grunderwerb sowie der volkswirtschaftliche Nutzen durch Fahrzeitenverkürzung und Kraftstoffersparnis usw. berücksichtigt worden ist. Die diesbezüglichen Annahmen und Berechnungen des Einwendungsführers entsprechen nicht den einschlägigen Richtlinien. Die modifizierte Ausbauvariante erfordert eine Bauzeit von 5,5 Jahren. Die Erschließung der Baumaßnahme soll überwiegend über die Richtungsfahrbahnen erfolgen, eine 5+0-Verkehrsführung während der Bauzeit wird ermöglicht. Nach ungefähr der Hälfte der Bauzeit ergeben sich weitere Verbesserungen für den Verkehrsfluss, weil dann die neue nördliche Richtungsfahrbahn für die Verkehrsführung durchgehend genutzt werden kann. Das weitere Straßennetz wird lediglich für punktuelle Zufahrten während der Bauzeit in Anspruch genommen. Bei der Tunnelvariante Süd 1 kann die Baumaßnahme zwar unabhängig vom Autobahnverkehr realisiert werden. Im städtischen Straßennetz würden dagegen ent-

sprechende bauzeitliche Beeinträchtigungen durch Zufahrtsstraßen, Baustelleneinrichtungen und Ablagerungen bzw. den Abtransport des Tunnelausbruchs auftreten. Dies wurde bei der Bewertung der Trassenvarianten berücksichtigt. Schließlich erfolgt die Bauausführung nach den einschlägigen Richtlinien und Sicherheitsstandards. Eine Grundlage für die im Schreiben des Einwendungsführers erwähnten Schäden und Kostengrößenordnungen ist nicht zu erkennen.

Mit Schreiben vom 06.03.2009 wandte der Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.37) u.a. weiter - aber in der Sache unzutreffend (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seiten 51 f.) - ein, dass nach den Angaben des Vorhabensträgers im Erörterungstermin die Baukosten für die Planfeststellungsvariante 155,5 Mio. Euro betragen, die Mehrkosten für die Variante Süd 1 45 Mio. Euro. Nach seinen eigenen Berechnungen betragen die Kosten für die Variante Süd 1 ca. 166,9 Mio. Euro, die Gesamtkosten für die Planfeststellungsvariante dagegen 432,5 Mio. Euro.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 08.05.2009 nachvollziehbar, dass die vom Einwendungsführer als seine "Variante Tunnel Süd" vorgelegte Trasse nicht der Variante Tunnel Süd 1 in den Planfeststellungsunterlagen entspricht, die auch im Variantenfindungsprozess nach mehreren Optimierungsschritten entstanden sei. Die vom Einwendungsführer zugrunde gelegte Variante sei im Variantenauswahlprozess sehr frühzeitig ausgeschieden worden, weil sie entlang einer geologischen Störzone und unter höchst setzungsempfindlicher Bebauung verlaufe. Die Mehrkosten für die Variante Tunnel Süd 1 von 45 Mio. Euro bezögen sich auf die optimierte Variante des Vorhabensträgers, nicht auf die des Einwendungsführers. Außerdem wies der Vorhabensträger zu Recht darauf hin, dass für den Kostenvergleich der Trassenvarianten übereinstimmende Anfangs- und Endpunkte gewählt wurden. Der Anfangspunkt liegt rund 1,4 km westlich der Anschlussstelle Würzburg – Heidingsfeld und der Endpunkt unmittelbar vor der Mainbrücke Randersacker. Die Gesamtkosten setzen sich aus den Kosten aller Bestandteile der Autobahn (wie Freistrecke, Brückenbauwerke, Stützkonstruktionen, Lärmschutzeinrichtungen usw.) zwischen diesen identischen Punkten zusammen. Der Einwendungsführer erwähnt dagegen in seinem Schreiben nur die Brücken- und Tunnelbauwerke mit einer Gesamtlänge von etwa 2,9 km – bezogen auf seine Version einer südlichen Tunnelvariante. Die restlichen Bestandteile der etwa 6,7 km langen Autobahnstrecke zwischen den Kostenbezugspunkten blieben dabei jedoch unberücksichtigt (vgl. dazu auch C 3.7.2.1.3).

Ein Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.37) wies beim Erörterungstermin am 04.02.2009 darauf hin, dass bei der Verwirklichung der Tunnelvariante Süd 1 der Bereich der bisherigen Strecke der BAB A 3 zwischen Heidingsfeld und Heuchelhof einer anderen Nutzung zugeführt werden könnte. Die entsprechende Fläche von etwa 100 ha befindet sich in bester Lage und könnte für einen Preis von etwa 100 Mio. Euro veräußert werden. Die Mehrkosten für die Variante Tunnel Süd 1 würden um etwa 100 % überstiegen (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seiten 50 ff. und Seiten 56 ff.).

Schon beim Erörterungstermin am 04.02.2009 wies die Planfeststellungsbehörde zu Recht darauf hin, dass es nicht Aufgabe des Vorhabensträgers ist, Grundstücke in bester Lage zu kreieren und sie meistbietend zu veräußern. Seine Aufgabe ist es, eine Bundesfernstraße um Würzburg, die bereits besteht, auszubauen. Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist insofern nur der Ausbau der Straße, mögliche Gewinne aus Grundstücksveräußerungen im Bereich der bestehenden BAB A 3, wie sie hier vorgetragen wurden, sind eher als spekulativ anzusehen.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die tatsächlichen Baukosten - ähnlich wie die Kosten-Nutzen-Analyse - nur eines von vielen Kriterien bei der Beurteilung und Abwägung der unterschiedlichen im Raum stehenden Varianten für den Ausbau der BAB A 3 ist. Darüber hinaus ist ebenfalls zu berücksichtigen, wie bereits in den Planfeststellungsunterlagen mehrfach angesprochen wurde, dass im Bereich der bestehenden BAB A 3, selbst wenn die Variante Tunnel Süd 1 verwirklicht werden sollte, umfangreiche naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen stattfinden würden, sodass auch aus diesem Grunde beide Teile der bestehenden BAB A 3 nicht veräußert werden könnten und insofern auch die hier getroffenen Annahmen schon deswegen als unreal erscheinen.

Ein Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.37) führte mit einem Schreiben, das am 14.01.2009 bei der Regierung von Unterfranken eingegangen ist, dass die Variante Tunnel Süd 1 die Reduzierung des Kohlendioxid-Ausstoßes und der Feinstaubbelastung durch die Streckenverkürzung und eine Kraftstoffeinsparung für die Autobahnnutzer durch die Streckenverkürzung möglich mache.

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 08.05.2009 zutreffend darauf hin, dass in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen auch die Baukosten, der volkswirtschaftliche Nutzen durch Fahrzeitenverkürzung, die Reduzierung des Kohlendioxid-Ausstoßes sowie weitere Komponenten berücksichtigt wurden. Die diesbezüglichen Annahmen und Berechnungen des Einwendungsführers in seinem Schreiben vom 06.03.2009 entsprechen nicht den einschlägigen Richtlinien.

Des Weiteren wandten verschiedene Einwendungsführer im Rahmen gleichförmiger Einwendungen ein (vgl. C 3.8.2.3), dass nach den Bewertungen der Variante Süd 1 in den Planfeststellungsunterlagen diese vor allem durch die Streckenverkürzung Vorteile aufweise, die trotz Geschwindigkeitsbeschränkungen im Tunnel zu Reisezeitgewinnen führe. Dabei wurde angemerkt, dass mit der Streckenverkürzung auch eine erhebliche Einsparung an Kraftstoff und Schadstoffemissionen verbunden sei. Dies sei ein beachtlicher volkswirtschaftlicher und ökologischer Vorteil.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht entgegen, dass die erwähnten Gesichtspunkte bei der Variantenbeurteilung in der Unterlage 1 berücksichtigt wurden. Hierzu wurden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen auf der Grundlage der einschlägigen Richtlinien durchgeführt.

Beim Erörterungstermin am 04.02.2009 brachte ein Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.66) vor, dass angesichts der negativen Auswirkung der Planfeststel-

lungsvariante, speziell die Auswirkungen während der Bauzeit, vermieden werden könnten, wenn die Variante Tunnel Süd 1 gebaut werden würde. Tausende von Anwohnern in Heidingsfeld bzw. am Katzenberg würden davon profitieren. Zwar seien dann auch an anderer Stelle wieder negative Auswirkungen durch die Variante Tunnel Süd 1 zu erwarten, aber der positive Aspekte für die in diesem Bereich höheren Einwohnerzahlen in Heidingsfeld bzw. am Katzenberg sei doch gerade hier besonders hervorzuheben. Die mit der Variante Tunnel Süd 1 verbundenen Mehrkosten von ca. 45,2 Mio. Euro sollten gerade in Bezug auf diese Anwohner aufgrund der Vermeidung der negativen Auswirkungen nicht das ausschlaggebende Argument sein. Dabei sei auch zu berücksichtigen, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis zwischen Planfeststellungsvariante und Variante Tunnel Süd 1 fast gleich sei. Deshalb sei die Vermeidung der negativen Auswirkungen gerade beim Bau bzw. hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung ein entscheidendes Argument (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 31 ff.).

Der Vorhabensträger wies in diesem Zusammenhang auf die in den Planfeststellungsunterlagen schon dargelegte Variantendiskussion, die beim Erörterungstermin nochmals vorgestellt wurde. Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeitsberechnungen konkretisierte er, dass diese nach den EWS durchgeführt wurden. In die Wirtschaftlichkeitsberechnung sind einerseits die Komponenten Kfz-Betriebskosten (z.B. Kraftstoffkosten, aber auch Grundwerte), die Fahrzeiten, das Unfallgeschehen, die Schadstoff- und die Klimabelastung, die Lärmbelastung sowie die Investitions- als auch die laufenden Kosten eingeflossen. Aus allen diesen Elementen werden zunächst die sog. physischen Wirkungen gebildet, also für die einzelnen Komponenten die Ist-Werte ermittelt. Diese Komponenten werden anschließend mit einem Wertansatz versehen, d.h. jeder Liter Kraftstoffverbrauch wird mit einem gewissen Wert angesetzt, wodurch man die einzelnen Komponenten dann in Kosten ausdrücken kann. Anschließend wird bei jeder Variante die Differenz zum Null-Fall, also zum Verzicht auf die Maßnahme, gebildet. Daraus ergibt sich entweder ein positiver oder ein negativer Nutzen. Die Summe dieser Nutzen wird durch die Kosten, die sich wiederum aus den Investitionskosten und den laufenden Kosten zusammensetzten, geteilt. Alle Kosten werden annuisiert, also auf gleichbleibende Jahresraten umgerechnet. Außerdem werden bei allen Kosten die Transferzahlungen herausgerechnet, z.B. Steuern. Wenn diese Werte vorliegen, wird der Nutzen durch die Kosten dividiert, was das Nutzen-Kosten-Verhältnis ergibt. Bei einem Ergebnis über 1 ist volkswirtschaftlich betrachtet der Nutzen höher als die Kosten, alle Projekte, deren Wert unter 1 liegt, sollen nicht weiterverfolgt werden. Bei der Variante Süd 1 liegt das Nutzen-Kosten-Verhältnis bei 3,5, bei der plangegenständlichen Ausbauvariante bei 3,2. Dabei handele es sich aber nur um ein Kriterium von den bewerteten zwölf Hauptkriterien. Für denjenigen, der ein Projekt finanzieren muss, ergibt sich daraus kein unmittelbarer Vorteil, weil er die Kosten zunächst einmal aufbringen muss. Daher sind auch die Mehrkosten ein weiterer und sehr wichtiger Aspekt bei der Variantenprüfung. Da die Nutzen-Kosten-Verhältnisse sowohl bei der plangegenständlichen Variante als auch bei der Variante Tunnel Süd 1 in etwa gleich sind, wird in dieser Frage von einer Gleichwertigkeit beider Varianten ausgegangen. Somit sind gerade die Mehrkosten ein sehr wichtiges Argument bei der Variantenprüfung. Das Konjunkturprogramm für 2009/2010 kann demgegen-

über nicht ins Feld geführt werden, da die Mittel für das gegenständliche Projekt in diesem Zeitraum zumindest zu einem großen Teil nicht benötigt werden.

Ebenso brachte ein Einwendungsführer mit Schreiben vom 02.07.2008 vor (vgl. C 3.8.2.37), dass die Variante Süd 1 zu einer Einsparung beim Winterdienst und zu einer Verlängerung der Haltbarkeit der Talbrücke Heidingsfeld führe. Die Reibungs-, Abgas- und Strahlungswärme könne im Tunnel durch wasserführende Rohre in den Wänden und unter der Fahrbahn zurückgewonnen werden. Zusätzlich könne der Temperaturunterschied zwischen Tunnel- und Außentemperatur durch Wärmetauscher zur Wärmeabgewinnung genutzt werden. Mit dieser "kostenlosen" Energie könnten die Fahrbahnen, vor allem beider Brücken, im Winter beheizt und im Sommer gekühlt werden. Da die größten Probleme beim Brückenbau die wärmebedingte Dehnung und Kürzung der Bauteile seien, werde sich somit die Lebensdauer der Brücken vervielfachen. Darüber hinaus würde der Winterdienst auf ca. 15 km Länge entfallen. Die Umwelt werde durch Salz oder Chemikalien nicht mehr belastet. Ein besonderer Vorteil sei dies für die Weinberge in Heidingsfeld. Außerdem würden hohe Kosten eingespart. Der Einwendungsführer legte als Ergänzung dazu ein Schreiben des Diplom-Geologen Dr. Roland Gaschnitz zum Thema Erdwärmennutzung im Straßenbau vor (vom 11.07.2005). Darin wird ausgeführt, dass generell eine Nutzung von Erdwärme in Straßen- und Eisenbahntunneln möglich sei. Dies zeigten Beispiele in der Schweiz. Allerdings seien die Temperaturen und Energiemengen bei kurzen Tunneln, die meist auch nur wenige 10 m oder 100 m unter der Erdoberfläche verliefen, gering. Eine Stromgewinnung sei sicher auszuschließen. Dennoch böten solche Projekte ein Potenzial zur Nutzung regenerativer Energien im Straßenbau. Eis und Schnee führten bundesweit zu Verkehrsbehinderungen, verursachten Staus und seien Ursache von Unfällen. Besonders gefährdet seien Brücken, die dafür aufgrund ihrer freien Bauweise anfälliger als reguläre Straßenabschnitte seien. Das Straßennetz im Winter befahrbar zu halten, erfordere einen hohen Einsatz an Logistik, Personal, Geräten und Material. Jahr für Jahr resultierten hieraus enorme Kosten. Die winterlichen Verkehrsstauungen und der im heutigen Winterdienst unvermeidliche Einsatz von Streusalz belasteten zudem die Umwelt. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Erreichung möglichst reibungsfreier Verkehrsabläufe seien wirtschaftliche und umweltschonende Lösungen zur Verbesserung der Effizienz des Winterdienstes gefragt. Eine innovative und betriebswirtschaftlich sinnvolle sowie umweltfreundliche Chance bietet der Einsatz von Erdwärme (Geothermie). Nationale und internationale Erfahrungen zeigten, dass geothermische Energie zur Schnee- und Eisfreihaltung unter ökonomischen und ökologischen Gesichtspunkten erfolgreich eingesetzt werden könne, indem Straßenbeläge mit der aus dem Untergrund gewonnenen Wärme versorgt würden. Insbesondere wenn Straßen- bzw. Brückenabschnitte grundlegend saniert oder neu gebaut würden, seien die erforderlichen Zusatzkosten einer solchen Fahrbahntemperierung gering gegenüber den mittelfristig zu erwartenden Einsparungen des Winterdienstes. In den Sommermonaten könne die Fahrbahn zudem durch Kälte aus dem Untergrund gekühlt werden. Dies mindere gerade bei Verkehrswegen, die stark durch Schwerverkehr frequentiert würden, die Formungen der Fahrbahndecke in beträchtlichem Umfang. Als Zusatznutzen einer geothermischen Eisfreihaltung bzw. Temperierung der Fahrbahn ergebe

sich somit eine deutliche Minderung der Instandhaltungskosten des Straßenabschnittes.

Der Vorhabensträger verwies mit Schreiben vom 19.12.2008 zutreffend darauf, dass diese vorgeschlagenen Maßnahmen nicht den Stand der Technik im Straßenbau darstellen und daher in der Variantenabwägung nicht berücksichtigt werden können.

Der Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.37) verwies beim Erörterungstermin am 04.02.2009 erneut darauf, dass beim Bau einer Variante Tunnel Süd 1 Erdwärme zur Beheizung der notwendigen Brücken genutzt werden könne, was die Aufwendungen und damit auch die Gefährdungen des Trinkwassers durch Streusalz und Reifenabrieb vermindere (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 135 ff.).

Der Vorhabensträger verwies beim Erörterungstermin am 04.02.2009 erneut zutreffend darauf, dass eine Beheizung von Brücken nicht dem eingeführten technischen Standards im Straßenbau entspricht und daher aus seiner Sicht nicht berücksichtigungsfähig ist. Winterdienst müsste auch bei der Verwirklichung der Tunnelvariante Süd 1 stattfinden. Winterdienstfahrzeuge hätten dann durch den Tunnel teilweise Leerfahrten, da sie auf der Autobahn nicht wenden können. Ein Einspareffekt durch den Bau eines Heuchelhof隧NELS ist daher eher gering einzuschätzen. Zur Entwässerung ist festzuhalten, dass das komplette Fahrbahnoberflächenwasser in Rohrleitungen gesammelt und Absetz- und Rückhaltebecken zugeleitet wird, wo es vorgereinigt in die Vorfluter abgeschlagen wird. Innerhalb des geplanten Wasserschutzgebietes wird es keine Absetz- und Rückhaltebecken geben und das Oberflächenwasser wird in dichten Rohrleitungen, die regelmäßig zu prüfen sind, abgeleitet.

Das Vorgehen des Vorhabensträgers zu dieser Frage ist insoweit nicht zu beanstanden, da eine Straßenplanung, die sich an den Vorgaben der entsprechenden technischen Regelwerke orientiert, nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, Az. 3 A33.02, NVwZ 2003, 1120), die hier jedoch nicht ersichtlich sind.

3.7.2.1.4.2.6 Bauausführung und Bauzeit

Der Bund Naturschutz brachte mit Schreiben vom 30.06.2008 vor, dass sich die Entscheidung zugunsten der gegenständlichen Variante mit Tunnel als wenig schlüssig erweise. Wichtige Kriterien zur Beurteilung fehlten, wie z.B. Schadstoffe und Kleinklimaeffekte, seien nur in ungenügendem Umfang vorhanden (Lärm) oder würden in der Abwägung nicht ausreichend berücksichtigt (Eingriffsminimierung, Streckenverkürzung, kaum Beeinträchtigung während der Bauzeit). Dagegen erhielten Anschluss und Betrieb der Tank- und Rastanlagen anscheinend eine ungerechtfertigt hohe Gewichtung. Der Bund Naturschutz wandte mit Schreiben vom 30.06.2008 darüber hinaus ein, dass gerade auch die erheblichen negativen Auswirkungen auf Mensch und Natur während der langwierigen Bauzeit stärkere Beachtung finden müssten. Schon jetzt leide die Bevölkerung auf den bekannten Umgehungsstrecken (Kist, Höchberg, Würzburg) aufgrund der erheb-

lichen Baustellen-Behinderungen zwischen Würzburg und Kist in einem deutlich höheren Maße als im Vergleich zu den Zeiten vor Baubeginn. Auch seien schon Todesopfer durch staubedingte Auffahrunfälle zu beklagen. Der Bund Naturschutz sehe darin einen schweren Verstoß gegen das Minimierungsverbot der Beeinträchtigung für Natur und Mensch und gegen eine korrekte Abwägung bei der Suche nach der günstigsten Planungsvariante. Der Bund Naturschutz forderte daher eine gründliche Abwägung der Varianten Süd 1 und der modifizierten Ausbauvariante mit Tunnel und dem verlängerten Tunnel (mit einer Länge von 800 m). Hierzu seien umfassende Zahlen zu den Auswirkungen auf die Lärmbelastung und zu den Schadstoffimmissionen vorzulegen und zu berücksichtigen. Den Punkten Eingriffsumfang sowie Belastung der Bevölkerung von Natur und Landschaft während der Bauphase sei hierbei größeres Gewicht beizumessen, dem Erhalt bzw. Betrieb der Tank- und Rastanlagen ein geringeres.

Des Weiteren nahmen verschiedene Einwendungsführer im Rahmen gleichförmiger Einwendungen (vgl. C 3.8.2.3) auf die positive Bewertung des Vorhabenträgers der Variante Süd 1 im Hinblick auf die um ca. ein Jahr kürzere Bauzeit und die geringeren Verkehrsbeeinträchtigungen während der Bauzeit Bezug, da ja die Hauptbaumaßnahme unabhängig vom Verkehr der bestehenden Autobahn realisiert werden könne. Dazu wurde ausgeführt, dass es sich bei prognostizierten Bauzeiten von sieben Jahren nicht nur um vorübergehende Beeinträchtigungen handele. Die Belastungen mit Lärm und Staub seien zu behandeln wie eine Dauerbelastung, da zumal die Belastung hier für ältere Anwohner oftmals länger als die verbleibende Lebenszeit dauern werde. Die Tunnelbaumaßnahme hingegen erfolge für viele Anwohner ohne jede Belastung, insbesondere wenn diese vorrangig von Süden her betrieben würde. Nahezu unberücksichtigt bleibe, dass die Baumaßnahme der modifizierten Ausbauvariante unter fließendem Verkehr zu einem Dauer-Verkehrschaos für sieben Jahre führen würde. Dies laufe den aktuellen verkehrspolitischen Bemühungen des Bundesverkehrsministers zuwider.

Vonseiten anderer Einwendungsführer wurde mit Schreiben vom 28.06.2008 (vgl. C 3.8.2.66) vorgebracht, dass die einzige Alternative, die ihr Recht auf Leben und Gesundheit sowie auf körperliche Unversehrtheit gewährleiste, ein Tunnelneubau unter dem Heuchelhof sei. Dies sei auch für die kommenden Generationen zutreffend. Die vorgenommene Wertung des Vergleichs Tunnellösung (Süd 1) mit Ausbaulösung sei nicht objektiv. Allein die Auswirkungen der Belästigungen auf die Anwohner während der Bauzeit würden nicht gewertet. Hier biete die große Tunnellösung erhebliche Vorteile gegenüber der plangegenständlichen Variante, selbst bei Ansatz von Belästigungen am Tunnelportal. Die große Tunnelvariante sei die landschaftsbild- und stadtentwicklungsverträglichste Lösung, zumal hier der Lärm dauerhaft erheblich reduziert und die Schadstoffe durch entsprechende Einrichtungen herausgefiltert werden könnten. Ein Festhalten am Bestandsausbau verletze die Rechte der Einwendungsführer auf gerechte Abwägung aller für und gegen diese Alternativen sprechenden Gesichtspunkte.

Außerdem machten Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.44 und C 3.8.2.118) darauf aufmerksam, dass bei einer anzunehmenden Bauzeit von mehreren Jahren durch den geplanten Ausbau mehr Umweltbelastungen durch Staus und Aus-

weichverkehr für die Anwohner entstünden. Bei einer Tunneltrasse wäre nur der Baustellenverkehr hinzunehmen.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben verschiedenen Datums nachvollziehbar, dass sowohl bei der Planfeststellungsvariante als auch bei der Tunnelvariante Süd 1 die Belastung der Anwohner entlang der bestehenden BAB A 3 während der Bauzeit annähernd gleich bleibt, da der dominierende Verkehr der Autobahn während der gesamten Bauzeit des Tunnels ohne Lärmschutzmaßnahmen auf der Bestandsstrecke verbleiben müsste. Beim Bau der Planfeststellungstrasse könnten jedoch nach etwa der Hälfte der Bauzeit bereits die Lärmschutzwirkungen durch die Troglage, durch eine Tunnelröhre sowie durch weitere Lärmschutzeinrichtungen ausgenutzt werden. Bei der Tunnelvariante Süd 1 würden sich dagegen bedeutend größere Beeinträchtigungen des städtischen Straßennetzes ergeben, da zumindest die Baustellen für den Tunnel "Hohe Steig" und die beiden Talbrücken über das städtische Straßennetz angefahren und angedient werden müssten. Insgesamt gesehen sind alle genannten Kriterien bei der Variantengegenüberstellung und -auswahl berücksichtigt worden. Eine Verschiebung der Gewichtung ist durch das Vorbringen des Bund Naturschutz bzw. der Einwendungsführer insoweit nicht angezeigt.

Der Vorhabensträger ergänzte im Schreiben vom 28.11.2008 zum Vorbringen der Einwendungsführer zu Recht, dass auch diese Gesichtspunkte bei der Variantenbeurteilung berücksichtigt wurden. Die Angabe einer siebenjährigen Bauzeit ist jedoch nicht richtig, vielmehr wurde in den Planfeststellungsunterlagen realistisch eine Bauzeit von 5,5 Jahren angegeben (vgl. Unterlage 1, Kapitel 8).

Der Vorhabensträger ergänzte mit Schreiben vom 19.12.2008 zum Vorbringen einiger Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.66) auf den einvernehmlichen Empfehlungsbeschluss der Lenkungsgruppe für die nun gegenständliche Planfeststellungsvariante als insgesamt ausgewogenste Lösung verabschiedet. Die Aspekte Baustellenverkehr und Immissionsschutz wurden bei der Variantengegenüberstellung als Auswahlkriterium mit einbezogen. Auf Unterlage 1, Kapitel 3.5, wird Bezug genommen.

Der Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.37) brachte beim Erörterungstermin am 04.02.2009 vor, dass für den Ausbau der BAB A 3 in der Planfeststellungsvariante bergseits parallel zwei "Notautobahnspuren" gebaut werden müssten, die später wieder abzubauen seien. Er verwies dabei auf den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 zwischen den Anschlussstellen Aschaffenburg-Ost und Aschaffenburg-West und legte dar, dass solche Behelfsfahrbahnen thematisch seien und viele Unfälle mit Verletzten oder gar Toten nach sich ziehen könnten. Die ganze Autobahn solle bei laufendem Verkehr 9 m tiefer gelegt werden, dies stelle eine erhebliche Behinderung dar, wobei er von einer Bauzeit von acht Jahren ausgehe. Wenn im ersten Bauabschnitt die Nordtangente 9 m tiefer gelegt werden solle, seien mindestens vier Fahrstreifen nötig. Zu den vorhandenen zwei Fahrstreifen, die von Frankfurt nach Nürnberg führten, seien noch zwei weitere hinzuzufügen. Während der Bauzeit falle schließlich auf der Richtungsfahrbahn Frankfurt die sog. Kriechspur weg. Der Einwendungsführer wies darauf hin, dass diese

Probleme mit den Verkehrsführungen bei dem Bau der Variante Tunnel Süd 1 nicht zum Tragen kämen (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 52 ff.).

Der Vorhabensträger wies beim Erörterungstermin am 04.02.2009 nachvollziehbar darauf hin, dass die angesprochene Behelfsfahrbahn lediglich eine Länge von etwa 800 m aufweisen und in einem Bereich zu liegen kommen wird, in dem es vom Bauablauf her nicht möglich sei, den Verkehr auf eine der bestehenden Fahrbahnen zu führen. Alle anderen Streckenbereiche sollen so gebaut werden, dass der Verkehr auf eine bestehende Richtungsfahrbahn geleitet wird und die andere Richtungsfahrbahn entsprechend ausgebaut wird. Vorgesehen sind im gegenständlichen Abschnitt fünf Fahrstreifen, wobei in Fahrtrichtung Frankfurt drei und in Fahrtrichtung Nürnberg zwei Fahrstreifen vorgesehen seien, wie das auch derzeit im Bestand der BAB A 3 der Fall ist. Die vorhandenen Fahrbahnen sind breit genug, um vier in der Breite gekürzte Fahrstreifen aufzunehmen, für den fünften Fahrstreifen wird seitlich noch ein Bereich hinzugefügt. Der Vorhabensträger kündigte jedoch an, hier nicht nur die Mindestbreiten der entsprechenden technischen Regelwerke vorzusehen, was auch auf Erfahrungen aus dem Aschaffener Raum beruht. Schließlich wies der Vorhabensträger darauf hin, dass er nicht dafür garantieren könne, dass es auf den Autobahnen innerhalb der Baustellenbereiche zu keinen Unfällen komme. Es sei jedoch seine Aufgabe und liege in seiner Verantwortung, die Verkehrsführung entsprechend sicher auszubilden. Hinsichtlich der Bauzeit sei anzumerken, dass beim Neubau der BAB A 71 in fünfzehn Jahren 56 km Neubaustrecke mit zwölf Großbrücken errichtet worden seien. Im Nachbarabschnitt des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 könne der Verkehr nach einer Bauzeit von etwa drei Jahren auf einer Länge von 8 km oder 9 km sechsstreifig freigegeben werden.

Demgegenüber zog ein Einwendungsführer (C 3.8.2.37) in Zweifel, dass der Vorhabensträger die sog. neuen Betroffenheiten richtig gewertet habe. Dies sei eine Täuschung der Grundstückseigentümer im Reichenberger Grund, die durch die modifizierte Variante um ein Vielfaches mehr belastet würden als bei einer Tunnellösung. Der Vorhabensträger habe in seiner Erwiderung vom 19.12.2008 darauf hingewiesen, dass die Erschließung bei der plangegegenständlichen Variante überwiegend über die Richtungsfahrbahnen erfolgen solle. Ein Vertreter des Vorhabensträgers habe dazu bei einer Bürgerversammlung in Heidingsfeld, im Bau- und Umweltausschuss der Stadt Würzburg und vor dem Stadtrat der Stadt Würzburg erklärt, dass hierfür ein "technisches Monster", d.h. eine zweispurige Behelfsautobahn mit einer Behelfsbrücke längs der jetzigen Heidingsfelder Autobahnbrücke erbaut werden müsse. Nach Fertigstellung der Autobahnarbeiten werde diese bis auf die Strecke oberhalb des Reichenberger Grundes wieder abgebaut. Der verbleibende Streckenabschnitt oberhalb des Reichenberger Grundes solle dann als Winterdienstausweichstrecke genutzt werden. Ein Antrag eines Stadtratsmitglieds, diese Strecke zu reduzieren und die neue Heidingsfelder Talbrücke einzuhausen, sei im Bau- und Umweltausschuss der Stadt abgelehnt worden. Für die Bewohner im Reichenberger Grund bringe die modifizierte Ausbauvariante (also die plangegegenständliche Variante) im Norden neun Fahrspuren auf der Autobahn, ein riesiges "Anschlusskreuz" an der B 19, eine 670 m lange und über 40 m hohe Autobahnbrücke, im Winterdienst schon in der Nacht beginnenden Lärm der Winterdienstfahrzeuge und die Auswirkung, dass durch den auf

diesen riesigen Flächen entstehenden Feinstaub und das dort anfallende Streusalz im Winterdienst es nicht ausbleiben werde, dass die Brunnen im Reichenberger Grund geschlossen werden müssten. Die vom Einwendungsführer dagegen aufgezeigte und seinem Schreiben, das am 14.01.2009 bei der Planfeststellungsbehörde einging, beigelegte Skizze über eine 245 m lange Brücke über den Reichenberger Grund bei einer Tunnellösung, die eingehaust werden könne, wirke dagegen wie eine Spielzeugbrücke und belaste den Reichenberger Grund auf ein Minimum.

Der Vorhabensträger erläuterte dazu mit Schreiben vom 08.05.2009 zutreffend, dass die neue Autobahntrasse nach der Planung im Bereich des Reichenberger Grundes in Richtung Norden abgerückt wird. Die bestehende Strecke und Talbrücke werden zurückgebaut. Es verbleiben keine weiter genutzten Provisorien.

3.7.2.1.4.2.7 Tank- und Rastanlagen

Verschiedene Einwendungsführer brachten mittels gleichförmigen Einwendungen vor (vgl. C 3.8.2.3), dass die Alternativenprüfung für verschiedene Ausbauvarianten fehlerhaft durchgeführt worden sei. So werde bei der Vorauswahl von Trassenvarianten u.a. als Bewertungskriterium die Anbindung der bestehenden Tank- und Rastanlagen angeführt (vgl. Unterlage 1, Kapitel 3.1.2.3). Hierfür sei ein fachlicher oder rechtlicher Grund nicht ersichtlich. Sich aufdrängende Alternativen für die Neuerrichtung oder Verlegung der Tank- und Rastanlage würden von vornherein ausgeschlossen, obwohl es sich bei dieser Frage um einen Belang der Gesamtabwägung handele. Zur Feststellung des Vorhabensträgers in der Unterlage 1, dass bei der Variante Süd 1 keine Möglichkeit bestünde, die Tank- und Rastanlagen Würzburg-Nord und Würzburg-Süd vom Tunnel aus anzubinden und daher diese Anlagen aufgelassen werden müssten, brachten die Einwendungsführer vor, dass bereits das Junktim der Anbindung der bestehenden Tank- und Rastanlagen verfehlt sei. Hierfür gebe es keinen rechtlich oder tatsächlich zwingenden Grund. Es bestehe im Übrigen die Möglichkeit, gegebenenfalls im Bereich des südlichen Anknüpfungspunktes eine neue Tank- und Rastanlage als Ersatz zu errichten. Auch stelle sich die Frage, ob angesichts der weiter in dichter Folge wachsenden Zahl von sog. Autohöfen entlang der BAB A 3 die Tank- und Rastanlage zwingend erhalten bleiben müsse. Hierbei sei auf den Autohof "Mainfrankenpark" zu verweisen. Zudem bestehe die Möglichkeit, die Anschlussstelle Würzburg/Kist zu einem Autohof zu entwickeln.

Der Vorhabensträger erwiderte dem mit Schreiben vom 28.11.2008 nachvollziehbar, dass die Anbindung der Tank- und Rastanlagen sehr wohl ein wichtiges Kriterium bei der Bewertung der Varianten ist. Die Anlagen dienen den Belangen der Verkehrssicherheit, da sie für die Pkw- und Lkw-Fahrer rechtzeitiges Tanken ermöglichen und zur Gewährleistung der vorgeschriebenen Ruhezeiten beitragen. An der BAB A 3 zwischen Aschaffenburg und Nürnberg besteht ein erhebliches Stellplatzdefizit, das sich durch ein Auflösen der Tank- und Rastanlagen Würzburg-Nord und Würzburg-Süd noch deutlich weiter verschärfen und die Versorgungssituation verschlechtern würde. Dem an der BAB A 3 vorliegenden gravierenden Stellplatzdefizit soll einerseits durch den Bund in Form von Parkplätzen mit WC-Anlagen sowie durch Tank- und Rastanlagen und andererseits von

privaten Betreibern durch Autohöfe abgeholfen werden. Außerdem würde die Auflassung der bestehenden Tank- und Rastanlagen den Verlust zahlreicher Arbeitsplätze und den Verlust von Anlagen im Wert von rund 15 Mio. Euro darstellen. Alternativen zu den beiden bestehenden Standorten wurden im Zuge der Variantenabwägung untersucht. Es hat sich kein geeigneter Alternativstandort gefunden. Der Verweis auf den bestehenden Autohof im Mainfrankenpark und den möglichen Autohof an der Anschlussstelle Kist ändert nichts an der Notwendigkeit, die Tank- und Rastanlagen bei Würzburg möglichst zu erhalten.

Daraufhin brachte der Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.37) mit einem Schreiben, das am 14.01.2009 bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen ist, vor, dass bei der Frage des möglichen Wegfalls der beiden Tank- und Rastanlagen Würzburg-Nord und Würzburg-Süd als Nachteil der Tunnellösung Privatinteressen bei der Beurteilung in einem Planfeststellungsverfahren irrelevant seien. Die Anlage könne durch Umbau in ein Hotel mit Freizeitanlagen oder als Reha-Zentrum sinnvoller genutzt werden. Außerdem seien die Tank- und Rastanlagen, wenn notwendig, auch bei einer Tunnellösung anfahrbar. Ein Alternativstandort für eine neue Rastanlage mit ausreichend vielen und heute dringend benötigten Ruheplätzen für Lkw bestünde. Der Einwendungsführer brachte hier vor, dass er sich seit über 20 Jahren darum bemühe, am Autobahnkreuz Biebelried ein Logistikzentrum mit Raststätte, Tankstelle und ausreichend Lkw-Stellplätzen sowie der Möglichkeit zur Bahnverladung für Pkw und Lkw und eines Anschlusses an den Hafen Dettelbach sowie mit Hotels und vielem mehr entstehen zu lassen. Alle seine Objektstudien und Berichte über seine Kontaktaufnahmen zur Wirtschaft, Politik und Finanzwirtschaft lägen der Raumordnungsbehörde vor. Ein entsprechendes Raumordnungsverfahren sei eröffnet worden. Gescheitert seien diese Vorhaben über all die Jahre jedoch an dem Veto des Vorhabensträgers, der sich immer wieder geweigert habe, dem dazu notwendigen Ausbau der bestehenden Behelfsausfahrt an der BAB A 3 bei Mainstockheim zuzustimmen. Durch ein Logistikzentrum am Autobahnkreuz Biebelried und durch die Tunnellösung unter dem Heuchelhof werde die Stadt Würzburg nicht durch die Abgase von 96.000 Kfz/24 h stark beeinträchtigt. Das dadurch freiwerdende Areal in Heidingsfeld sei für die Zukunftsentwicklung Würzburgs unverzichtbar.

Der Vorhabensträger entgegnete darauf mit Schreiben vom 08.05.2009 zutreffend, dass die hier vom Einwendungsführer beschriebenen Projekte nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind. Außerdem machte er darauf aufmerksam, dass die Tank- und Rastanlagen im öffentlichen Interesse errichtet wurden. Sie dienen den Belangen der Verkehrssicherheit, da sie für die Pkw- und Lkw-Fahrer rechtzeitiges Tanken ermöglichen und zur Gewährleistung der vorgeschriebenen Ruhezeiten beitragen. An der BAB A 3 zwischen Aschaffenburg und Nürnberg ein erhebliches Stellplatzdefizit, das sich durch ein Auflassen der Tank- und Rastanlagen Würzburg-Nord und Würzburg-Süd noch deutlich weiter verschärfen und so die Versorgungssituation sich weiter verschlechtern würde. Eine Anbindung der beiden Tank- und Rastanlagen ist bei einem Tunnel unter dem Heuchelhof auszuschließen. Der vom Einwendungsführer vorgelegte Vorschlag ist nach der zutreffend erscheinenden Ansicht des Vorhabensträgers kaum zulassungsfähig, da die Anschlussstellenrampen zum Großteil im FFH-

und Naturschutzgebiet "Gebiet Bromberg-Rosengarten" verlaufen würden und daher schon wegen bestehender zumutbarer Alternativen nicht praktikabel seien.

Beim Erörterungstermin am 06.02.2009 brachte der Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.37) erneut vor, dass er nicht nachvollziehen könne, inwieweit der Erhalt der Tank- und Rastanlagen ein wesentliches Kriterium bei der Variantenauswahl sei. Eigentümer der Tank- und Rastanlagen sei die Tank & Rast GmbH und damit eine juristische Person des Privatrechts. Deren Bedürfnisse seien für das Planfeststellungsverfahren irrelevant. Es gebe stattdessen in Mainbernheim bzw. Dettelbach entsprechende alternative Standorte für Logistikzentren mit ausreichend Lkw-Stellplätzen (vgl. Niederschrift vom 06.02.2009, Seite 17 ff.).

Der Vorhabensträger betonte beim Erörterungstermin am 06.02.2009 zu Recht, dass die Tank- und Rastanlagen Bestandteil der Bundesautobahnen sind. Da für Lkw-Fahrer entsprechende Rastzeiten vorgesehen sind, muss auch ein gewisses Maß an entsprechenden Anlagen vom Vorhabensträger vorgehalten werden. Ein gleichwertiger Alternativstandort ist nicht gefunden worden, um eine solche Anlage, die im Netz sinnvoll angeordnet ist, errichten zu können. Insoweit, so der Vorhabensträger zutreffend, stellt dies sehr wohl ein wichtiges Kriterium bei der Variantenwahl dar. Er verwies darauf hin, dass die Tank- und Rastanlagen mit Ausnahme des Rasthauses und des Gebäudes der Tankstelle und der Flächen, auf denen diese Gebäude errichtet wurden, in seinem Eigentum stehen. Nur jene stehen im Eigentum der Tank & Rast GmbH.

3.7.2.1.4.2.8 Länge des Katzenbergtunnels

Die "Bürgerinitiative Heuchelhof A 3" brachte mit Schreiben vom 05.06.2008 vor, dass nach den plangegenständlichen Unterlagen der Katzenbergtunnel nur bis zur Katzenbergunterführung geführt werde. In einem Zeitungsartikel vom 22.06.2007 werde aber von einem Tunnel gesprochen, der sich bis zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord erstrecke. Warum werde der Tunnel nicht bis zum Bereich "Bromberg-Rosengarten" fortgeführt, so fragte die Bürgerinitiative.

Der Vorhabensträger erwiderte dem mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht, dass der Bereich "Bromberg-Rosengarten" durch die vorgesehenen umfangreichen aktiven Lärmschutzanlagen geschützt wird. Zum Prognosehorizont werden die Grenzwerte der 16. BImSchV für den gesamten Siedlungsbereich auf Höhe der Tank- und Rastanlage eingehalten. Weitergehende und kostenintensive aktive Lärmschutzmaßnahmen, wie die Verlängerung des Tunnels in Richtung Osten, sind daher aus Sicht des Vorhabensträgers im Ergebnis zu Recht nicht zu rechtfertigen. Die Lage des östlichen Tunnelportals wurde u.a. auch aus Gründen der Verkehrssicherheit gewählt. Die Zu- und Abfahrten der Tank- und Rastanlage Würzburg sollten gerade noch vor dem Tunnelportal an die Autobahntrasse angebunden werden können und so ein erhöhtes Unfallrisiko innerhalb des Tunnels durch Verflechtungsvorgänge vermieden werden.

Auch beim Erörterungstermin am 04.02.2009 stellte die "Bürgerinitiative Heuchelhof A 3" in den Raum, dass der Katzenbergtunnel mindestens bis zum Be-

reich Bromberg-Rosengarten, besser noch bis zur Mainbrücke Randersacker fortgeführt werden solle (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 77 ff.)

Der Vorhabensträger verwies beim Erörterungstermin am 04.02.2009 zum einen darauf, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in nahezu allen Bereichen eingehalten werden, eine Fortführung des Katzenbergtunnels als aktive Lärmschutzmaßnahme daher den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz i.S.d. § 41 Abs. 2 BImSchG nicht mehr wahren würde. Auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.3.2.2 wird insoweit Bezug genommen. Zum anderen führte der Vorhabensträger beim Erörterungstermin zu Recht aus, dass im Rahmen eines umfangreichen Variantenprüfungs- und Abwägungsprozesses verschiedene Tunnelängen von 200 m bis etwa 1.000 m Länge geprüft worden sind. Die nunmehr beantragte Länge von 570 m stellt dabei das Optimum dar. Dies hängt auch damit zusammen, dass zum einen in nahezu allen Bereichen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden und zum anderen eine Fortführung des Katzenbergtunnels auf einer Strecke von mehr als 600 m eine wesentlich kostenaufwendigere Sicherheitsausstattung nach sich ziehen würde. Des Weiteren war zu berücksichtigen, dass die unfallträchtigen Zu- und Abfahrten der Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord außerhalb des Tunnels liegen sollten. Ebenso konnte auf diese Art und Weise in Fahrtrichtung Frankfurt gesehen noch vor dem Katzenbergtunnel eine Überfahrt von der Nord- auf die Südfahrbahn der BAB A 3 vorgesehen werden, um es bei Unfällen und Katastrophenfällen den Rettungskräften zu ermöglichen, auf beiden Fahrbahnen an den Tunnel heranzukommen. Schließlich sind bei Tunneln mindestens einmal jährlich Revisionsarbeiten notwendig, bei denen jeweils eine Tunnelröhre für den Verkehr gesperrt werden muss. Bei der nun gegenständliche Variante ist es möglich, diese Revisionsarbeiten und die damit verbundene Verlegung des gesamten Verkehrs auf eine Richtungsfahrbahn zu führen, ohne dass dabei gleichzeitig die Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord nicht mehr anfahrbar wäre.

3.7.2.1.4.2.9 Zusammenfassende Gegenüberstellung Planfeststellungsvariante - Variante Tunnel Süd 1

Des Weiteren wurde von diesem Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.37) zusammenfassend vorgebracht, dass für die Variante Süd 1 nur Vorteile sprächen. So weise die Variante Süd 1 Vorteile durch die Streckenverkürzung auf, sie habe ein städtebauliches Entwicklungspotenzial, sie weise eine kürzere Bauzeit und dadurch eine Reduzierung der Verkehrsbeeinträchtigungen auf ein Minimum auf und die flächige Verlärmung werde durch den Tunnelbau um ca. 95 % reduziert. Außerdem minderten die Bauwerke vor den Tunneleinfahrten, das darüber liegende Überführungsbauwerk und die "automatische" Geschwindigkeitsreduzierung vor den Tunneleinfahrten den Lärm von der Randersackerer Brücke aus. Die Aussage, die Tank- und Rastanlagen könnten bei der Tunnelvariante Süd 1 nicht mehr angefahren werden, sei falsch. Des Weiteren sei die Aussage des Vorhabensträgers hinsichtlich der angegebenen sehr hohen Baukosten ebenfalls falsch. Die Variante Süd 1 sei wesentlich kostengünstiger. Demgegenüber sprächen die plangegenständliche Variante nur Nachteile. Hier sei keine Streckenverkürzung möglich. Eine Verkürzung der Reisezeitgewinne durch Freigabe der Geschwindigkeit sei hier wegen der Steigung nicht möglich und bestimmt nicht

seitens des Vorhabensträgers "ernst gemeint". Die Trennwirkung zwischen den Stadtteilen Heidingsfeld und Heuchelhof könne nicht kompensiert werden. Die Winterhäuser Quelle werde schließlich tangiert. Außerdem seien hier Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nicht zu verhindern. Die plangegenständliche Variante habe massive Verkehrsbehinderungen während der längeren Bauzeit zur Folge. Die Aussage, die Kosten seien wie hier wesentlich niedriger, sei ebenfalls falsch. Es seien hohe Lärmschutzeinrichtungen notwendig, welche die Landschaft verunstalteten und die Inversion zum Nachteil von ganz Würzburg negativ beeinflussten. Die riesigen Gabionen-Wände seien ein massiver negativer Eingriff in die fränkische Landschaft, die Heimat des Muschelkalks. Schließlich weise diese Variante einen immensen Flächenverlust bei den traditionsreichen Weinbergen in Heidingsfeld auf.

Der Vorhabensträger verwies demgegenüber mit Schreiben vom 19.12.2008 auf den einvernehmlichen Empfehlungsbeschluss der Lenkungsgruppe, die die Planfeststellungsvariante als insgesamt ausgewogenste Lösung angesehen hat. In der Variantengegenüberstellung wurden die Kriterien Streckenverkürzung, Einsparung einer Fahrspur, städtebauliches Entwicklungspotenzial, Baudurchführung, volkswirtschaftliche Kostenersparnisse, Naturschutz, Einsparungen für den Betriebsdienst sowie Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs, des Schadstoffausstoßes, der Feinstaubbelastung und der Lärmbelästigung berücksichtigt. Die zur Bewertung der einzelnen Kriterien notwendigen Daten und Fakten wurden unter Beteiligung von Fachgutachtern und/oder Fachbehörden erstellt. Für alle Kriterien wurden zudem Bewertungsmaßstäbe erarbeitet und zwischen den Fachbereichen abgestimmt. Demnach sind die die weit höheren Kosten, die neuen Betroffenheiten, die Beeinträchtigung der Trinkwassergewinnungen und der Wegfall der beiden Tank- und Rastanlagen als Nachteile der Tunnelvariante Süd 1 zu werten.

Die von diesem Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.37) planerisch seiner Einwendung beigefügte Darstellung einschließlich der Berechnungen zur Variante Süd 1 dokumentierten, so der Einwendungsführer, die Einsparung einer Fahrspur auf der gesamten Ausbaulänge und den beiden Brücken. Bei der Tunnellösung Süd 1 seien keine Höhenunterschiede zu überwinden, d.h. die im vorliegenden Planfeststellungsverfahren aufgezeigte notwendige Kriechspur (siebter Fahrstreifen) könne entfallen. Die Variante Tunnel Süd 1 weise eine Verkürzung der Ausbaustrecke um ca. 1.430 m auf, was zu einer Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs um ca. 8 Millionen Liter/Jahr führe. Setze man einen Preis von 1,50 Euro je Liter an, bedeutet dies eine Kostenersparnis für die Nutzer der Autobahn von ca. 12 Mio. Euro/Jahr. Der Schadstoffausstoß könne um ca. 20.000 t CO₂/Jahr gesenkt werden. Im gleichen Verhältnis könnte auch die Feinstaubbelastung reduziert werden. Die verbleibende Lärmbelastung liege nahe Null. Des Weiteren verhindere die Variante Süd 1 für alle Beteiligten eine unzumutbare Baudurchführung. Der Einwendungsführer wies darauf hin, dass in den Planfeststellungsunterlagen kein einziges Wort über eine Baustelleneinrichtung oder die Baudurchführung stehe. Bei fortlaufendem Verkehr von ca. 95.000 Kfz/24 h sollten die bestehenden Trassen um 9 m abgesenkt und immens große Böschungen geschützt werden. Die Bauzeit solle fünf bis sieben Jahre dauern. Diese unzumutbare Bauausführung bedeute für die Bürger in Heidingsfeld bis zu sieben Jahre täglich

Staub, Lärm, Abgase und Verkehrschaos, monatelanges Dröhnen der Schlaghämmer für die zur Absenkung der Fahrbahnen notwendige Abspundung und ca. 650.000 Fahrzeugbewegungen großer Bau-Lkws. Für die Nutzer der BAB A 3 bedeute dies, täglich lange Staus zu erwarten zu haben, wirtschaftliche Einbußen durch den Verkehrsstillstand und wahrscheinlich Tote bzw. Verletzte durch staubedingte Unfälle. Für die Stadt Würzburg seien durch die unzumutbare Bauausführung Folgekosten für die durch die staubbedingten Umleitungen entstehenden Straßenschäden in Millionen Euro Höhe zu befürchten. Des Weiteren seien die Bürger in Würzburg und in Randersacker bis zu sieben Jahre ungeschützt lang Staub, Abgasen, Feinstaub und Lärm der Baustellen und der Autobahn ausgesetzt. Schließlich führe diese unzumutbare Bauausführung für die Stadt Höchberg bis zu sieben Jahre lang zu täglichem Stillstand des Verkehrs. Diese unzumutbare Bauausführung werde bei der Wahl der Variante Süd 1 verhindert. Bei dieser Variante könnten ohne Störung des laufenden Verkehrs auf der Autobahn der Tunnel von Osten aus und die Brücken gebaut und fertiggestellt werden. Nach Fertigstellung sei die Verbindung zur Autobahn in relativ kurzer Zeit möglich. Der Abbau der alten Trasse und Brücke erfolge dann über die alte Trasse zum Main hin ohne Verkehrsstörung auf der BAB A 3. Dazu wies der Einwendungsführer darauf hin, dass das Bundesverkehrsministerium vor kurzem beschlossen habe, dass die Staureduzierung bei Baustellen Vorrang vor der Kostenfrage haben müsse.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 19.12.2008 zutreffend dar, dass die vom Einwendungsführer dargestellte Alternative Süd 1 eine Kombination aus den in der Variantendiskussion berücksichtigten Tunnelvarianten Mitte 3 und Süd 1 darstellt (vgl. dazu C 3.7.2.1.3). Die als Anlagen vom Einwendungsführer beigelegten Berechnungen wurden vom Vorhabensträger nicht im Einzelnen geprüft. Generell kann jedoch von seiner Seite nachvollziehbar festgestellt werden, dass sie zum Teil nicht den geltenden Richtlinien und Vorschriften entsprechen und auch nicht mit den einheitlich abgestimmten Maßstäben der Variantenprüfung des Vorhabensträgers übereinstimmen. Daher liefert ein Vergleich mit den Werten des Vorhabensträgers letztlich kein aussagekräftiges Ergebnis. Bei der Bewertung der Trassenvarianten wurde auch die sog. "Kriechspur" als siebter Fahrstreifen berücksichtigt. Ebenso wurde bei der Bewertung der Trassenvarianten berücksichtigt, dass sich durch eine Tunnelvariante unter dem Heuchelhof die Gesamtstrecke verkürzen würde. Durch die Verkürzung der Strecke der Variante Süd 1 gegenüber der Planfeststellungsvariante beträgt jedoch nur 710 m und nicht 1.430 m. Außerdem wurde im Rahmen des Variantenvergleichs eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach den Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen (EWS) durchgeführt. In diesen Untersuchungen wurden u.a. die Baukosten, der Grunderwerb, volkswirtschaftlicher Nutzen durch Fahrzeitenverkürzung und Kraftstoffersparnis, Betriebskosten, Kohlendioxidausstoß sowie weitere Komponenten berücksichtigt. Die diesbezüglichen Annahmen und Berechnungen des Einwendungsführers entsprechen nicht den einschlägigen Richtlinien. Für die modifizierte Ausbauvariante und die Tunnelvariante Süd 1 wurden Luftschadstoffgutachten erstellt, um u.a. die Feinstaubbelastung zu ermitteln. Die diesbezüglichen Grenzwerte der 22. BImSchV werden bei beiden Varianten in weiten Teilen (bei der Planfeststellungsvariante bis auf neun Anwesen im Außenbereich) eingehalten. Der Nordbereich weist durch die bestehende

Trasse eine hohe Lärmvorbelastung auf. Durch den Ausbau mit den umfangreichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation erreicht. Die effektive zusätzliche Entlastungswirkung der Variante Süd 1 wird unter Berücksichtigung der weiteren Lärmemitteln in Heidingsfeld (wie z.B. die Bahnlinie Würzburg - Treuchtlingen und die St 2418) als gering eingestuft. Demgegenüber führen, wie die Berechnungen zeigen, die Verlagerungseffekte durch die Tunnelvariante Süd 1 dazu, dass die Bereiche im Heuchelhof und im Reichenberger Grund nicht bzw. nicht spürbar von den aktiven Lärmschutzmaßnahmen profitieren würden. Alles in allem liegt insofern bei der Variante Süd 1 keine Lärmbelastung nahe Null vor. Die Baudurchführung ist in Unterlage 1, Kapitel 8, beschrieben. Die plangegegenständliche Variante erfordert eine Bauzeit von 5,5 Jahren. Die Erschließung der Baumaßnahme soll überwiegend über die Richtungsfahrbahnen erfolgen. Das weitere Straßennetz wird lediglich für punktuelle Zufahrten während der Bauzeit in Anspruch genommen. Die Hauptbaumaßnahme der Tunnelvariante Süd 1 kann zwar unabhängig vom Autobahnverkehr realisiert werden. Im städtischen Straßennetz würden dagegen entsprechende bauzeitliche Beeinträchtigungen durch Zufahrtsstraßen, Baustelleneinrichtungen und Ablagerungen bzw. den Abtransport des Tunnelausbruchs auftreten. Dies wurde bei der Bewertung der Trassenvarianten berücksichtigt.

3.7.2.1.5

Zusammenfassung der Variantenprüfung und Abwägung

Neben den unter C 3.7.2.1.4 behandelten Kriterien war darüber hinaus in der Abwägung zu berücksichtigen, dass durch die plangegegenständliche Variante landwirtschaftliche Betriebe in ihrer Existenz gefährdet werden können. Dazu ist auch im Rahmen der Variantenprüfung anzumerken, dass eine solche Existenzgefährdung auch bei der Verwirklichung anderer Varianten nicht von vorneherein ausgeschlossen ist. Die insoweit mit hohem Gewicht in die Abwägung einzustellenden privaten Belange konnten jedoch trotzdem nicht dazu führen, eine andere Variante, insbesondere die Variante Tunnel Süd 1, als eindeutig vorzugswürdig anzusehen. Die mit dieser Variante verbundenen Nachteile, insbesondere im Hinblick auf die Wasserversorgung der Stadt Würzburg, führen dazu, dass auch eine mit hohem Gewicht in die Abwägung einzustellende Grundstücksbetroffenheit nicht dazu führt, dass sie - oder eine andere Variante - sich durch unter Einbeziehung aller sonst relevanten Umstände eindeutig aufdrängt.

Im Rahmen der Abwägung kann man daher festhalten, dass die Variante Tunnel Süd 1 zwar sehr gut ermöglicht, die durch den damaligen Neubau der BAB A 3 verlorengegangene Vernetzung südlich des Stadtteils Heidingsfeld wiederherzustellen. Die mit dieser Variante jedoch verbundenen sehr hohen Mehrkosten, die neuen Betroffenheiten in den Bereichen Reichenberger Grund, Rottenbaurer Grund und Heuchelhof (Südwestbereich) und die mit dieser Variante verbundene Länge des Verlaufs der neuen Autobahntrasse in bestehenden Wasserschutzgebieten wiegen aber so stark, dass die Variante Süd 1 nicht weiterverfolgt wurde. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass Straßen und vor allem Tunnel innerhalb von engeren Schutzzonen von Wasserschutzgebieten überhaupt nicht gebaut werden sollen (vgl. Nr. 5.3 der RiStWag, § 3 Abs. 1 Nr. 1.5 der Verordnung der Stadt Würzburg über das Wasserschutzgebiet "Winterhäuser Quelle" sowie die Arbeitshilfe zur Gestaltung des Schutzgebieteskatalogs, Schreiben des

BayStMLU v. 12.06.2003, n. veröff.). Insofern entspricht es einer durchaus sachgemäßen Gewichtung des Belanges Wasserwirtschaft, dass vom Vorhabensträger die Variante bevorzugt wird, die den kürzesten Verlauf innerhalb von bestehenden bzw. geplanten Wasserschutzgebieten aufweist.

Nach alledem kann festgehalten werden, dass das mit dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im plangegegenständlichen Abschnitt verfolgte Planungsziel auf unterschiedliche Art und Weise erreicht werden kann. Die Auswirkungen und Folgen der jeweiligen Varianten wurden vom Vorhabensträger zutreffend aufgezeigt und gewichtet. Die einzelnen Gründe hat die Planfeststellungsbehörde geprüft und nachvollzogen. Weder der Vorhabensträger noch die Planfeststellungsbehörde war verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offenzuhalten und alle von ihnen zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Dass verschiedene Varianten schon nach einer Grobanalyse als weniger geeignet erschienen und in einem früheren Planungsstadium ausschieden, verletzt das Abwägungsgebot nicht. In diesem Zusammenhang kann man daher festhalten, dass zumindest mehrere Alternativen durchaus mit guten Gründen vertretbar gewesen wären. In der Gesamtschau aller davon betroffenen Belange zeigt sich, dass die gegenständliche Planfeststellungsvariante allen maßgeblichen Kriterien, und damit auch den städtebaulichen und den Landschaftsbildbelangen, ausreichend Rechnung trägt. Gerade durch die Berücksichtigung eines 570 m langen Tunnels und die damit verbundene Geländemodellierung kann auf mehr als einem halben Kilometer Länge ein Landschaftsbild hergestellt werden, das dem zumindest nahekommt, das bereits vor Bau der Autobahn vorhanden war. Dadurch werden die gravierendsten Nachteile der modifizierten Ausbauvariante so weit abgemildert, dass sich keine andere Trasse mehr als vorzugswürdig aufdrängt. In einem Verlauf ohne Tunnel sind die landschaftspflegerischen Aspekte so schwer zu gewichten, in einem Verlauf unter dem Heuchelhof hindurch die neuen Betroffenheiten, die Mehrkosten und die Belange des Grundwasserschutzes, dass diese Varianten die Vorteile, welche die modifizierte Ausbauvariante mit einem 570 m langen Tunnel hat, nicht mehr aufzuwiegen vermögen. Unter Berücksichtigung der ausführlichen Angaben in den Planfeststellungsunterlagen (insbesondere Unterlage 1), den im Planfeststellungsverfahren vorgebrachten Stellungnahmen und Einwendungen und den darauf erfolgten Erwidern des Vorhabensträgers kann festgehalten werden, dass in die Abwägung der Planungsvarianten alles eingestellt wurde, was in sie eingestellt werden muss. Die Bedeutung der betroffenen Belange, insbesondere des Grundwasserschutzes, der Ökologie, des Stadt- bzw. Landschaftsbildes, der Planungshoheit der Stadt Würzburg und den Qualitätsanforderungen für den Verkehr auf der BAB A 3, wurde nicht verkannt und untereinander richtig gewichtet. Gerade durch die plangegegenständliche Tunneltrasse konnte ein Ausgleich zwischen den Belangen in einer Weise vorgenommen werden, der zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange nicht außer Verhältnis steht. Es ist kein Belang erkennbar, der die Angemessenheit und Verhältnismäßigkeit dieser Variante in Frage stellen könnte. Im Ergebnis ist die Entscheidung des Vorhabensträgers für die Planfeststellungsvariante nach umfassender Abwägung aller relevanten Umstände nicht zu beanstanden.

3.7.2.2 Abschnittsbildung

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

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 von Aschaffenburg bis zum Autobahnkreuz Biebelried gliedert sich in drei große Unterabschnitte:

- Unterabschnitt West:
von der Anschlussstelle Aschaffenburg-West bis zur Kauppenbrücke
- Unterabschnitt Mitte:
von der Kauppenbrücke bis zur Landesgrenze bei Bettingen
- Unterabschnitt Ost:
von der Landesgrenze bei Bettingen bis zum Autobahnkreuz Biebelried.

Der Unterabschnitt Ost untergliedert sich in sieben Planfeststellungsabschnitte:

1. von der Landesgrenze Bayern/Baden-Württemberg bei Bettingen bis zur Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern (in Baden-Württemberg)
2. von der Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern bis zur Anschlussstelle Helmstadt
3. von der Anschlussstelle Helmstadt bis zum Autobahndreieck Würzburg-West
4. vom Autobahndreieck Würzburg-West bis zur Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld
5. von der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld bis westlich der Mainbrücke bei Randersacker
6. von der Mainbrücke bei Randersacker bis östlich der Anschlussstelle Würzburg/Randersacker
7. von östlich der Anschlussstelle Würzburg/Randersacker bis zum Autobahnkreuz Biebelried.

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

Die einschlägigen Vorschriften zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung verbieten die Abschnittsbildung nicht. Sie enthalten insofern keine Vorgaben

(BVerwG, Urteil vom 10.04.1997, Az. 4 C 5/96, DVBl. 1997, 1115). Maßgebend ist vielmehr das materielle Planungsrecht als Konkretisierung des allgemeinen rechtsstaatlichen Abwägungsgebotes, das einer Aufspaltung des Vorhabens in Teilabschnitte grundsätzlich nicht entgegensteht. Die Teilplanung darf sich jedoch nicht so weit verselbständigen, dass Probleme, die durch die Gesamtplanung ausgelöst werden, unbewältigt bleiben. Es darf nicht durch die Bildung zu kleiner Abschnitte ein für einen größeren Bereich möglicher und bei gerechter Abwägung gebotener Interessensausgleich verhindert werden.

Bei einer Länge der auszubauenden BAB A 3 von insgesamt 44,9 km im Unterabschnitt Ost und einer Länge von 93,8 km für den gesamten sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 von Aschaffenburg bis zum Autobahnkreuz Biebelried ist eine abschnittsweise Planung nicht nur sachgerecht, sondern unerlässlich, um die Planung angesichts der Problemvielfalt technischer und organisatorischer Art effektiv durchführen zu können. Die Bildung von Planungsabschnitten dient der Überschaubarkeit der Verfahren. Die Nachteile einer Abschnittsbildung, die darin liegen, dass sich die Baumaßnahme im Hinblick auf spätere Teilabschnitte als überflüssig erweisen kann, sind demgegenüber eher als gering zu bewerten. Es ist nicht zu erwarten, dass eine Realisierung des Vorhabens in Folgeabschnitten an unüberwindbaren Schwierigkeiten scheitern wird, was sich im Übrigen auch nicht auf die Verkehrswirksamkeit auswirken könnte.

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

Der vorliegende Bauabschnitt ist ferner für sich verkehrswirksam. Die Entstehung eines Planungstorsos ist ausgeschlossen, weil lediglich eine Verbreiterung der bestehenden BAB A 3 um jeweils einen Fahrstreifen je Richtung erfolgt. Selbst wenn am Ende des Planfeststellungsabschnittes die sechs Fahrstreifen wieder auf vier (plus je eine Kriechspur) zusammengeführt werden müssten, ändert dies an der Verkehrswirksamkeit nichts. Im Übrigen ist anzumerken, dass der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 in den westlich und östlich anschließenden Planfeststellungsabschnitten bereits begonnen wurde.

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

3.7.3 Ausbaustandard

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

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

3.7.3.1 Trassierung

Bei der gewählten Trassierung wurden die nachstehenden zahlreichen und teilweise konkurrierenden Rahmenbedingungen und deren Wechselwirkungen berücksichtigt:

- möglichst bestandsnaher Ausbau
- richtliniengerechter und optisch befriedigender Trassenverlauf
- möglichst optimaler Immissionsschutz der angrenzenden Wohnbebauung
- möglichst optimaler Grundwasserschutz im Streckenverlauf
- Einbindung in das teilweise sehr nahe gelegene städtische Umfeld
- wirtschaftliche Herstellung der Brückenbauwerke
- wirtschaftliche und betriebsfreundliche Bauabwicklung der Maßnahme.

Die Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld ist durch die B 19 und die Weiterführung der Autobahn in Richtung Frankfurt fixiert. Im westlich anschließenden Planfeststellungsabschnitt liegen Teile eines FFH-Gebietes beiderseits der Trasse, sodass eine einseitige Verbreiterung der Autobahn nicht in Frage kommt. Der Ausbau geschieht symmetrisch (vgl. Planfeststellungsbeschluss vom 30.12.2005, Nr. 32-4354.1-1/05).

Zwischen der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld und der Talbrücke Heidingsfeld sieht die gewählte Trasse eine Abrückung nach Norden im Bereich der Talbrücke vor. Da die Bebauung im Süden der bestehenden Talbrücke bis auf 12 m an das Bauwerk heranreicht, würden dort mehr Gebäude (neun Häuser)

betroffen als bei einer Verbreiterung auf der Nordseite. Dort beträgt der Abstand immerhin 20 m und es sind lediglich vier Anwesen betroffen. Darüber hinaus kann bei einer Abrückung, wie sie nun gewählt wurde, die Talbrücke Heidingsfeld gleich in endgültiger Lage hergestellt werden. Kostenaufwendige Hilfsstützen und der Querverschub des Überbaus können entfallen, der Verkehr kann während der gesamten Bauphase auf der bestehenden Talbrücke laufen. Die Gradienten werden aber im Bereich zwischen der Talbrücke Heidingsfeld und den Tank- und Rastanlagen abgesenkt und im Anschluss an das Brückenbauwerk wird ein 570 m langes Tunnelbauwerk am Nordrand des Katzenberges angeordnet.

Die Autobahn umfährt derzeit den Katzenberg und den Stadtteil Heuchelhof in einem 1,4 km langen Rechtsbogen. Die Kurve liegt in einer Kuppe, wobei hier die erforderliche Haltesichtweite nicht gegeben ist. Derzeit entsprechen diese Elemente einer Geschwindigkeit v_{85} von 100 km/h. Beim Ausbau wird hier eine $v_e = 100$ km/h mit einer $v_{85} = 110$ km/h angestrebt. Die Haltesichtweiten können durch Aufweitungen des Mittelstreifens und des bergseitigen Seitenstreifens eingehalten werden. Die vorhandenen Einrichtungen der Tank- und Rastanlagen werden, abgesehen von der notwendigen Anpassung der Zu- und Abfahrten und einigen wenigen Stellplätzen am südlichen Ende der Tank- und Rastanlage Würzburg-Süd, nicht beeinträchtigt und bleiben unverändert. Im anschließenden Abstieg zum Main wird zur Einhaltung der Haltesichtweiten im engen Linksbogen zur Mainbrücke Randersacker der Mittelstreifen aufgeweitet.

Die BAB A 3 durchquert ab der Unterführung "Mittlerer Geisbergweg" (BW 290a, BWV lfd.Nr. 53, Unterlage 7.2) bis zum Ende des Planfeststellungsabschnittes auf einer Länge von 1,1 km das Wasserschutzgebiet "Winterhäuser Quelle" in der Schutzzone II. Das Wasser der Autobahn wird dort gefasst und über außerhalb des Wasserschutzgebietes liegende Absetz- und Regenrückhaltebecken zum Main abgeleitet. Der Querschnitt der Autobahn und die erforderlichen Vorfluteinrichtungen werden in diesem Bereich entsprechend der RiStWag ausgebildet und abgedichtet. Des Weiteren sind in diesem Bereich Abdichtungsmaßnahmen unter der Fahrbahndecke vorgesehen (vgl. BWV lfd.Nr. 1, Unterlage 7.2, und C 3.7.7.1 dieses Beschlusses).

Für die durchgehende Strecke mit Ausnahme des Katzenbergtunnels werden die Haltesichtweiten für eine $v_{85} = 110$ km/h durchgehend eingehalten. Hierzu sind in Teilbereichen mit kleineren Kurvenradien Aufweitungen im Mittelstreifen und am Außenrand der Fahrbahn notwendig. Im Bereich des Katzenbergtunnels werden die Sichtweiten durch Aufweitungen im Mittelstreifen für eine $v_{85} = 100$ km/h eingehalten. Auch im Bereich der Anschlussstelle sind die nach den Richtlinien erforderlichen Haltesichtweiten eingehalten.

3.7.3.2

Querschnitt

Bereits die im Rahmen der amtlichen Straßenverkehrszählung 2005 ermittelten Werte für den durchschnittlichen täglichen Verkehr von 69.100 Kfz/24 h zwischen den Anschlussstellen Würzburg-Heidingsfeld und Würzburg/Randersacker und von 83.300 Kfz/24 h westlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld führen dazu, dass ein vierstreifiger Autobahnquerschnitt trotz des Zusatzfahrstreifens in

Fahrtrichtung Frankfurt nicht mehr leistungsfähig ist. Dies bedeutet, dass für beide Fahrtrichtungen die nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS, Ausgabe 2001) erforderliche Qualitätsstufe nicht erreicht werden kann. Ebenfalls ist nach der RAS-Q 96 der Einsatzbereich eines vierstreifigen Querschnitts beträchtlich überschritten. Es besteht schon jetzt eine deutliche Streckenüberlastung.

Nach dem Verkehrsgutachten von Prof. Dr. Kurzak (ergänzte Fassung vom 05.03.2004) wird das Verkehrsaufkommen bis zum Jahr 2020, sofern bis dahin die B 26 neu als Fernstraßenentwicklungssachse westliches Mainfranken - Westumgehung Würzburg - noch nicht verwirklicht ist, zwischen der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld und der Anschlussstelle Würzburg/Randersacker auf 93.000 Kfz/24 h und zwischen dem Autobahndreieck Würzburg-West und der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld auf 103.000 Kfz/24 h steigen. Sofern bis zum Jahr 2020 die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgewiesene B 26 neu als Westumgehung Würzburg fertiggestellt ist, wird nach der Verkehrsprognose die BAB A 3 zwischen der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld und dem Autobahnkreuz Biebelried um ca. 20 % entlastet. Es ist dann mit einem durchschnittlichen Verkehr zwischen der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld und der Anschlussstelle Würzburg/ Randersacker von 79.300 Kfz/24 h und westlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld von 84.600 Kfz/24 h auszugehen.

Mit den prognostizierten Verkehrsmengen ist bei Verwirklichung der B 26 neu und unter Berücksichtigung dieser Prognosezahlen der Ausbau der BAB A 3 notwendig. Für die Fahrtrichtung Frankfurt ergibt sich dabei, dass bei einem Ausbau von drei Fahrstreifen die nach den HBS einzuhaltenden Qualitätsstufen nicht erreicht werden können. Ergänzend zu den Leistungsfähigkeitsuntersuchungen wurden deshalb vom Vorhabensträger Untersuchungen über die Notwendigkeit von Zusatzfahrstreifen an Steigungsstrecken nach den RAS-Q 96 durchgeführt. Für die Fahrtrichtung Frankfurt wurde dabei der Bedarf eines Zusatzfahrstreifens nachgewiesen. Erst mit der nun vorgesehenen Anordnung eines Zusatzfahrstreifens (Kriechspur) für die Fahrtrichtung Frankfurt auf der gesamten Länge des Planfeststellungsabschnittes wird eine ausreichende Leistungsfähigkeit erreicht. Als Ausbauquerschnitt ist daher ein an den Bestand angepasster Querschnitt analog RQ 35,5 nach RAS-Q 96 vorgesehen. Es ist beabsichtigt, die vorhandene Mittelstreifenbreite von 4,00 m beizubehalten. Im Regelfall ergeben sich damit eine Breite zwischen den Außenkanten der Autobahnfahrbahnen von 38,00 m und eine Kronenbreite von 41,00 m.

Da die BAB A 3 im gegenständlichen Abschnitt von Bau-km 200+660 bis zum Ende des Planfeststellungsabschnittes das Wasserschutzgebiet "Winterhäuser Quelle" in der vorgesehenen Schutzzone II (engere Schutzzone) durchfährt, ist in diesem Bereich unter Berücksichtigung der einschlägigen Vorgaben der Ausbau nach den RiStWag vorgesehen (vgl. dazu auch C 3.7.7.1).

Des Weiteren sind in Teilabschnitten der Autobahn Aufweitungen der Seitenstreifen notwendig, um die erforderlichen Haltesichtweiten einzuhalten. Hinzu kommt, dass über weite Streckenlängen neben dem Fahrbahnrand Lärmschutzeinrichtungen erforderlich werden. Dafür ist mit vermehrten und schwierigen Unterhalts-

arbeiten zu rechnen. Außerdem ist für spätere bauzeitliche Verkehrsführungen auf der Richtungsfahrbahn Nürnberg aufgrund der Steigungsbereiche ein aus Sicherheitsgründen empfohlener Nothaltestreifen erforderlich. Dies bewirkt, dass sowohl beim Bau als auch bei Unterhaltungsarbeiten eine Verdrängung des Verkehrs in das Stadtgebiet Würzburg so weit wie möglich verhindert werden kann. Unter Berücksichtigung dessen ist also vorgesehen, in Fahrtrichtung Nürnberg einen 3,75 m breiten Standstreifen anzuordnen, der aus Gründen der Stetigkeit zwischen beiden Anschlussstellen durchgezogen wird.

Die Querschnitte der Rampen und der Verteilerfahrbahn an der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld werden entsprechend den gültigen Richtlinien ausgebaut. Demnach erhalten die einstreifigen Rampen der Anschlussstelle nach AH-RAL-K2 den Querschnitt Q 1 mit 5,50 m befestigter Breite, die zweistreifigen Rampenbereiche mit Gegenverkehr den Querschnitt Q 4 mit 7,50 m und die Verteilerfahrbahn einen Querschnitt mit 5,50 m bzw. 9,00 m befestigter Breite.

An der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld wird die B 19 gekreuzt. Hier soll der vierstreifige Querschnitt der Bundesstraße über die Anschlussstelle fortgeführt werden. Aufweitungen für die Ein- und Ausfädelungen der Anschlussrampen sind vorgesehen. Weiterhin soll ein abmarkierter Streifen in Fahrbahnmitte ermöglichen, eine eventuelle spätere bauliche Richtungstrennung nachzurüsten. Damit ergibt sich im Regelfall eine Breite zwischen den Außenkanten der Fahrbahn von 15,75 m mit einer Kronenbreite von 18,75 m.

Die Heuchelhofstraße und die Stuttgarter Straße (St 511) verlaufen unter der Talbrücke Heidingsfeld und bleiben in ihrem Querschnitt unverändert. Der Untere Kaulweg, der künftig den Tunnel überführen wird, erhält wie im Bestand eine Fahrbahnbreite von 6,50 m und einen Gehweg auf der Westseite.

Zu verlegende Wirtschaftswege erhalten nach den RLW-99 eine befestigte Breite von 3,00 m, soweit nicht derzeit eine größere Breite vorhanden ist. Die Kronenbreite beträgt 4,00 m.

Mit Schreiben vom 27.06.2008 stellte der Bayerische Bauernverband fest, dass im Erläuterungsbericht die Wegebefestigung nach den Bestimmungen des ländlichen Wegebbaus beschrieben werde. Die befestigte Fahrbahn werde mit 3 m und die Gesamtbreite mit 4 m angegeben. Üblich seien auch in allen Flurneuerungsverfahren 3 m befestigte Fläche und 75 cm Bankett beiderseits. Es werde gebeten, dies zu berücksichtigen.

Der Vorhabensträger erwiderte mit Schreiben vom 28.11.2008 zutreffend, dass in der gegenständlichen Planung nach den RLW, den Richtlinien des Deutschen Verbandes für Wasserwirtschaft und Kulturbau (DWVK) und dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 28/2003 die land- und forstwirtschaftlichen Wege mit einer Fahrbahnbreite von 3,00 m und einer Kronenbreite von 4,00 m geplant worden sind. Eine Verbreiterung der befestigten Bankette von je 0,50 m auf 0,75 m ist demnach nur in Wegeabschnitten mit sehr hohem Gegenverkehrsaufkommen vorgesehen. Derartige Wegeabschnitte sind nach Erkenntnissen des Vorhabensträgers nicht betroffen.

Die Verkehrsbelastung zum Prognosezeitpunkt 2020 erfordert nach der RStO 01 für die BAB A 3 im vorliegenden Streckenabschnitt die Bauklasse SV. Für die Verteilerfahrbahn und die Rampen Frankfurt - Würzburg sowie Würzburg - Frankfurt an der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld ist ebenfalls die Bauklasse SV erforderlich. Die übrigen Rampen werden dort eine Befestigung nach Bauklasse II erhalten.

Für den Ausbau der B 19 ist gemäß RStO 01 die Bauklasse SV erforderlich. Am Unteren Kaulweg ist eine Befestigung gemäß Bauklasse IV vorgesehen.

Damit entsprechen die Querschnitt der BAB A 3 und der anzupassenden sonstigen Straßen und Wege den eingeführten technischen Regelwerken bzw. die Maßnahmen gewährleisten den Fortbestand des derzeitigen Ausbaustandards der anzupassenden Straßen und Wege (außerhalb der BAB A 3). Beides entspricht dem Erfordernis der Ausgewogenheit und dem Abwägungsgebot.

3.7.3.3

Anschlussstellen, Anpassungen und Änderungen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz

Die Genehmigungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst das Vorhaben als solches, d.h. alle zum Vorhaben gehörenden baulichen und sonstigen Anlagen. Die Rechtswirkungen der Planfeststellung erstrecken sich darüber hinaus auch auf alle notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Notwendige Folgemaßnahmen in diesem Sinne sind die Anpassungen von Einmündungen, die Änderungen im Wegenetz und die Neuanlage bzw. die Änderungen von Anschlussstellen.

Das vorhandene halbe Kleeblatt an der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld mit den Einmündungen, die derzeit noch über Lichtzeichen geregelt werden und dementsprechend Verkehrsstauungen auslösen können, soll im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 umgebaut werden. Der maßgebliche Verkehrsstrom an der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld ist die Verbindung von bzw. nach Frankfurt auf der Autobahn und von bzw. nach Würzburg auf der B 19 mit derzeit je 9.000 Kfz/24 h. Die Prognose lässt bis zum 2020 eine weitere Erhöhung von etwa 10 % erwarten. Daher ist geplant, die Anschlussstellenrampen im Südwest- und Nordwestquadranten zu erneuern und durch Ein- und Ausfahrtstreifen mit der B 19 zu verknüpfen. Ergänzend sind im Südostquadranten eine neue Tangentialrampe und eine Kreisrampe vorgesehen. Als Folge der neuen Rampen im Südosten muss auf der Südseite der BAB A 3 eine Verteilerfahrbahn neben der Hauptfahrbahn angeordnet werden. Im Nordostquadranten wird die Autobahn in Richtung Würzburg über eine neue, eng anliegende Tangentialrampe an die B 19 angebunden.

Für die Bundesstraße B 19 ist geplant, den vierstreifigen Querschnitt im Norden der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld auch über den Kreuzungsbereich nach Süden hinwegzuführen. Der zweite Fahrstreifen in Richtung Bad Mergentheim wird nach der Einfädelung der Rampe Frankfurt - Bad Mergentheim auf einen Richtungsfahrtstreifen eingezogen. Auf der Westseite der Bundesstraße soll zur Entflechtung der Verkehrsströme zwischen den Ram-

pen im Nordwesten und Südwesten eine zusätzliche Fahrspur als Verflechtungsstreifen gebaut werden. Des Weiteren soll von Süden kommend die einstreifige B 19 um einen Ausfahrstreifen in Fahrtrichtung Nürnberg aufgeweitet werden. In der Fortsetzung ist geplant, wegen des starken Verkehrsstromes Frankfurt - Würzburg ab der Anbindung der Kreisrampe eine Spuraddition auf zwei Fahrstreifen an der B 19 vorzunehmen.

Aufgrund der Verbreiterung der B 19 im Anschlussstellenbereich ist es weiterhin erforderlich, das Überführungsbauwerk für den Wirtschaftsweg "Kniebrecherweg" südlich der Anschlussstelle zu erneuern.

Alternativ zur gewählten Knotenpunktösung wurden mehrere Varianten mit Ausbildung der Anschlussstelle als vollständiges Kleeblatt untersucht. Für die verkehrliche Sicherheit und Begreifbarkeit wäre hierfür die Anordnung einer Verteilerfahrbahn an der Richtungsfahrbahn Frankfurt erforderlich. Durch diese Verteilerfahrbahn würden sich die Rampenanbindungen an die B 19 wegen der erforderlichen Verflechtungslängen nach Norden verschieben. Es ergäben sich dadurch sowohl östlich als auch westlich der B 19 erhebliche Geländeeingriffe. Der Ausfahrstreifen würde sich verschieben und auf der Talbrücke Heidingsfeld beginnen, die im Bereich des ersten Brückenfeldes deshalb um 1,25 m aufgeweitet werden müsste. Auch an der B 19 wären durch die zusätzlichen Verflechtungsvorgänge längere Verflechtungsstreifen mit weiterreichenden Auswirkungen, wie z.B. die Erneuerung des Unterführungsbauwerkes für die städtische Straße "Herriedenweg" erforderlich. Alternativ wurde geprüft, inwieweit durch eine Verschiebung des gesamten Knotenpunktes nach Westen eine günstigere Lösung möglich wäre. Dabei hat sich gezeigt, dass dazu die B 19 auf nicht unerheblicher Länge verlegt werden müsste, sodass sich hierdurch weder wirtschaftlich noch umweltfachlich spürbare Vorteile ergeben hätten.

Alle untersuchten Varianten zur Ausbildung der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld kamen daher zum Ergebnis, dass ein vollständiges Kleeblatt erhebliche zusätzliche Beeinträchtigungen und Mehrkosten verursacht. Diese sind angesichts des relativ geringen Abbiegestromes von Bad Mergentheim nach Frankfurt, der als Verkehrsstrom von der zusätzlichen Schleifenrampe profitieren würde, nicht zu rechtfertigen, zumal die konzipierte Anschlussstelle ausreichend leistungsfähig ist.

Die Stadt Würzburg führte mit Schreiben vom 30.06.2008 aus, dass der Stadtrat in seiner Sitzung vom 29.03.2007 sich für ein vollständiges Kleeblatt an der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld ausgesprochen habe. Entsprechende Untersuchungen sollten durchgeführt werden. Die Stadt komme aber nach Abwägung der Vor- und Nachteile zum Ergebnis, dass die vom Vorhabensträger vorgelegte Knotenpunktösung an der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld so, wie sie nun in den Planfeststellungsunterlagen enthalten sei, beibehalten werden solle, zumal angesichts des relativ geringen Abbiegestromes von Bad Mergentheim nach Frankfurt (nur dieser Verkehrsstrom würde von der geforderten Schleifenrampe profitieren) die Leistungsfähigkeit der Anschlussstelle im vollen Umfang gegeben sei.

Im Schreiben vom 09.07.2008 erging von Seiten des Amtes für Landwirtschaft und Forsten Würzburg des Weiteren die Forderung, die Planungen zur erweiterten Auffahrt von der B 19 auf die BAB A 3 und die Auf- und Abfahrten an der Überquerung der B 19 südlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld zu überarbeiten. Es handle sich in diesem Bereich um wertvolle Ackerflächen. Hier könne der Landverbrauch minimiert werden.

Auch der Bayerische Bauernverband brachte mit Schreiben vom 27.06.2008 vor, dass bei der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld die Abfahrt von Frankfurt bzw. die Auffahrt in Richtung Nürnberg deutlich zu groß angelegt sei. In diesem Bereich seien sehr gute landwirtschaftliche Böden vorhanden. Diese Flächen seien gut zu bewirtschaften. Die Planung sei daher auf das Mindestmaß zu beschränken, um die landwirtschaftlichen Flächen zu schonen. Die Betriebsumfahrung an der Überführung Langer Kniebrecherweg (BWV lfd.Nr. 17, Unterlage 7.2) mit Auffahrtsrampen zur B 19 sei aus seiner Sicht in dieser Form nicht notwendig. Die Streufahrzeuge auf der B 19 könnten von Würzburg kommend die Auffahrtsrampe der Anschlussstelle zur Autobahn und anschließend die Abfahrt in Richtung Würzburg zur B 19 nutzen.

Mit Schreiben vom 30.06.2008 forderte auch der Bund Naturschutz, dass der Ausbau der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld wesentlich flächensparender erfolgen müsse. Der Bund Naturschutz begrüße den Verzicht auf das volle Kleeblatt, der Flächenverbrauch gemäß der Planung sei aber immer noch "gigantisch". Der Bund Naturschutz fordere daher den Verzicht auf das "dritte Ohr" im Sinne eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und zur Vermeidung von Einladungen für verstärkten Durchgangsverkehr durch Würzburg. Ganz und gar unverhältnismäßig im Sinne einer korrekten Abwägung seien aber die Aus- und Einleitspuren, Verflechtungsstreifen, Verteilerfahrbahnen und erst recht die sog. "Betriebsumfahrungen". Auf weitere "in der Fortsetzung" geplante Fahrstreifen und die "Vorbereitung für Richtungstrennungen" sei zu verzichten. Der Bund Naturschutz halte auch die Methode, in diesem Planfeststellungsverfahren spätere Eingriffe mit "unterzujubeln" für nicht statthaft.

Der Vorhabensträger führte dazu mit Schreiben vom 28.11.2008 (Bayerischer Bauernverband, Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten) nachvollziehbar aus, dass die Trassierungselemente der Anschlussstellenarme den Mindestwerten der einschlägigen Richtlinien entsprechen. Eine weitere Reduzierung und damit Verkleinerung des Knotenpunktumgriffs ist nicht vertretbar. Um die Beeinträchtigung zu minimieren, wird bereits eine Sonderlösung in Kauf genommen und auf das vierte Anschlussstellenohr sowie auf eine nördliche Verteilerfahrbahn verzichtet. Zum Vorbringen des Bund Naturschutz und des Bayerischen Bauernverbandes ergänzte der Vorhabensträger außerdem mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht, dass die Betriebsumfahrungen BWV lfd.Nrn. 16 und 17 (Unterlage 7.2) südlich und westlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld vornehmlich dazu dienen, einen ordnungsgemäßen und der hohen Verkehrsbelastung der Anschlussstelle entsprechenden Winterdienst sicherzustellen. Um alle Fahrbahnen zu räumen, sind mehrere Räumfahrten aus allen Richtungen notwendig. In vertretbarer Entfernung bestehen keine verkehrssicheren Wendemöglichkeiten für Räumfahrzeuge. Andererseits ist die Erweiterung der dortigen

Feldwegunterführung jeweils zu einer Betriebsumfahrung mit vergleichsweise geringem Aufwand möglich.

Der Bund Naturschutz kritisierte mit Schreiben vom 30.06.2008, dass die "komfortable" Gestaltung des Knotens an der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld als Dreiviertel-Kleeblatt und der Ausbau der B 19 auf vier Spuren plus einer Einfädelspur auf rund 1 km Länge in der Ausbauplanung der BAB A 3 einer Einladung an den Kfz-Verkehr gleichkomme, künftig vermehrt die Abkürzung zwischen der BAB A 3 und der BAB A 7 über die B 19 (Mittlerer Ring) zu nutzen. Opfer seien die hochbelasteten Anwohner des Mittleren Ringes im Zuge der B 19 in Würzburg. Diese Maßnahmen widersprächen dem Ziel, eben diesen Abkürzungs- und Schleichverkehr zwischen den beiden Autobahnen zu unterbinden.

Der Vorhabensträger erwiderte dem mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht, dass die Gestaltung der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld der hohen Verkehrsbedeutung der hier an die Autobahn angebotenen B 19 entspricht. Die Stadt Würzburg als Baulastträgerin innerorts und das Staatliche Bauamt Würzburg (für den Bund) als Baulastträger außerorts der B 19 forderten im Gegensatz zum Bund Naturschutz einen vollständig höhenfreien Ausbau der Anschlussstelle. Spürbare Auswirkungen auf den Schleichverkehr zwischen der BAB A 3 und der BAB A 7 durch Würzburg sind durch den Ausbau der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld nicht zu erwarten.

Der unter der Talbrücke Heidingsfeld die Autobahn kreuzende Schattbergweg muss wegen der Schaffung eines neuen Absetz- und Regenrückhaltebeckens (ASB/RHB 288-1R, BWV lfd.Nr. 111, Unterlage 7.2) um ca. 30 m nach Westen verschoben werden.

Der Untere Kaulweg wird auf einer Strecke von rund 680 m umgebaut und überführt die Autobahn im Bereich des Katzenbergtunnels ca. 35 m westlich der bisherigen Unterführung. Der Untere Kaulweg wird während der Baumaßnahme voraussichtlich für den öffentlichen Verkehr nicht nutzbar sein.

Als Folge verschiedener Stellungnahmen und Einwendungen (vgl. C 3.8.2.88) überarbeitete der Vorhabensträger die Planung und konnte den Trassenverlauf durch eine Verschiebung in Richtung Osten im Rahmen der Planänderung vom 22.09.2009 verbessern. Der Ausbaubeginn des Unteren Kaulweges verschiebt sich dadurch nicht, an seiner Ostseite werden aber - ähnlich den derzeitigen Verhältnissen - Böschungssicherungsmaßnahmen erforderlich, um weitere Inanspruchnahmen von Grundstücken zu vermeiden (vgl. dazu insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 2 E, und Unterlage 7.2, lfd.Nrn. 7 und 62A).

Ebenso kann unter Berücksichtigung eines entsprechenden Bauablaufs bei Baukm 289+700 der Parallelweg (Oberer Kaulweg) im Bereich der östlichen Rampe zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord vorab erstellt werden, wodurch die vorübergehende Inanspruchnahme von talseitigen Grundstücken im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 verringert werden konnte (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 2 E, und Unterlage 14.1, Blatt 2 E). Ebenso konnte durch entsprechende Bauablaufplanungen im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009

die talseitige Böschung neben dem Parallelweg (Oberer Kaulweg) im Bereich des ASB/RHB 290-1L (BWV lfd.Nr. 115, Unterlage 7.2) so gestaltet werden, dass ein geringerer Grunderwerb notwendig wird (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 3 E, und Unterlage 14.1, Blatt 3 E).

Das übrige Straßen- und Wegenetz wird im Bereich des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 in diesem Abschnitt an die planerische Konzeption angepasst. Durch den Ausbau unterbrochene Verbindungen werden wiederhergestellt. Falls dies nicht möglich ist, wird dafür Ersatz geschaffen. Im Übrigen wird auf die Unterlage 7.2 Bezug genommen.

Mit Schreiben vom 29.07.2008 brachte die Stadt Würzburg vor, dass der öffentliche Feld- und Waldweg Langer Kniebrecherweg (BWV lfd.Nr. 10, Unterlage 7.2) teilweise bituminös ausgebaut sei. Der Ausbau solle insgesamt bituminös erfolgen, das Steilstück sei mit einer Tragdeckschicht zu versehen.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht, dass grundsätzlich bestehende Wegebefestigungen nur in der derzeit bestehenden Qualität wiederhergestellt werden.

Beim Erörterungstermin am 02.02.2009 bat die Stadt Würzburg darum, Schotterstrecken bituminös herzustellen, soweit dies machbar sei, um während der Baumaßnahme und auch später niedrigere Unterhaltskosten für diesen Weg zu haben. Wenn im Rahmen der Baudurchführung Schotterwege asphaltiert würden, stelle dies eine Verbesserung dar, deren Rückbau die Stadt nicht fordern werde (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 19 f.).

Der Vorhabensträger entgegnete beim Erörterungstermin am 02.02.2009 nachvollziehbar, dass der Lange Kniebrecherweg als Baustraße genutzt werden soll. In welcher Form, steht jedoch noch nicht fest. Grundsätzlich könnten Wege nur mit der gleichen Qualität und Beschaffenheit, wie sie derzeit vorhanden sind, wiederhergestellt werden. Wenn ein Weg nun wassergebunden befestigt ist, kann er vom Vorhabensträger nur so wiederhergestellt werden. In welchem Umfang der Lange Kniebrecherweg tatsächlich als Baustraße genutzt werde, hängt davon ab, wie bei den einzelnen Baulosen das Baukonzept ausfällt und wie stark der Weg von der auftragnehmenden Firma benutzt wird. Danach beurteilt sich auch, ob er bituminös für die Bauausführung befestigt wird. Der Vorhabensträger sagte aber zu, die asphaltierten Teile nicht wieder in den ursprünglichen Zustand zurückzubauen, wenn dies vonseiten der Stadt so gewünscht wird (vgl. A 3.1).

Weiter brachte die Stadt Würzburg mit Schreiben vom 29.07.2008 vor, dass bei Bau-km 288+320 bis Bau-km 288+350 ein beschränkt öffentlicher Weg unterhalb der Talbrücke Heidingsfeld von der Baumaßnahme berührt werde und den neuen Verhältnissen angepasst werden müsse (vgl. BWV lfd.Nr. 21, Unterlage 7.2). Gegenstand sei hier ein Geh- und Radweg. Diese Bezeichnung solle in Plan und Text des Bauwerksverzeichnisses ergänzt werden, was der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 zusagte (vgl. auch Grüneintragung in Unterlage 7.2, lfd.Nr. 21).

Hinsichtlich des öffentlichen Feld- und Waldweges Heidingsfelder Weg (BWV lfd.Nr. 24, Unterlage 7.2) wurde von der Stadt Würzburg mit Schreiben vom 29.07.2008 vorgebracht, dass die Entwässerung dieses Weges (ca. 2.500 m²) nicht breitflächig in das angrenzende Gelände erfolgen könne. Es sei ein Wegseitengraben mit Durchlässen erforderlich.

Der Vorhabensträger entgegnete darauf mit Schreiben vom 22.12.2008, dass dieser öffentliche Feld- und Waldweg auf einer Länge von 610 m mit einer befestigten Breite von 4,00 m geplant sei. Die Querneigung der Fahrbahn falle (wie das anstehende Gelände) in Richtung Norden, d.h. dass die derzeit bestehende breitflächige Entwässerung auch nach Durchführung des gegenständlichen Vorhabens funktionieren werde.

Daraufhin legte die Stadt Würzburg beim Erörterungstermin am 02.02.2009 dar, dass der Heidingsfelder Weg als Baustraße dienen solle und auf 4 m Breite ausgebaut werden solle. Bei Starkregen komme viel Wasser an und laufe in die anschließenden Privatgrundstücke. Die Stadt lege auf eine ordnungsgemäße Entwässerung großen Wert (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 20 f.).

Der Vorhabensträger erwiderte darauf beim Erörterungstermin am 02.02.2009, dass der Heidingsfelder Weg, der als Rettungszufahrt zum Katzenbergtunnel und während der Baumaßnahme als Baustraße verwendet werden solle, bereits über eine Entwässerungseinrichtung verfüge, die in Form einer Mulde auf der Südseite verlaufe. Diese Mulde werde auch künftig hergestellt bzw. die vorhandene Mulde werde - nach derzeitigem Kenntnisstand - belassen. Damit zeigte sich auch die Stadt Würzburg zufrieden.

Im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 wurde daher vorgesehen, bei der Ertüchtigung des Heidingsfelder Weges (Befestigung, Verbreiterung) die bestehende Entwässerungsmulde einzubeziehen (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 2 E, und Unterlage 7.2, lfd.Nr. 24).

Beim öffentlichen Feld- und Waldweg Oberer Kaulweg ist vorgesehen, dass er in Teilbereichen durch die Dammböschung der Ausfahrt in die Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord und durch das neue ASB/RHB 290-1L nach Norden verschoben wird. Dabei soll auf einer Länge von 170 m eine bituminöse Deckschicht aufgebracht werden und auf einer Länge von 150 m eine wassergebundene Deckschicht. Bisheriger und künftiger Unterhaltungspflichtiger soll die Stadt Würzburg sein (BWV lfd.Nr. 28, Unterlage 7.2). Diese forderte jedoch mit Schreiben vom 29.07.2008, dass der Weg auf gesamter Länge entsprechend dem Bestand bituminös zu befestigen sei. Der Unterhalt solle der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung, obliegen.

Der Vorhabensträger führte dazu mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht aus, dass bestehende Wegebefestigungen grundsätzlich in der derzeit vorhandenen Qualität wiederhergestellt werden. Die Unterhaltung obliegt, wie bisher, der Stadt Würzburg (Art. 54 Abs. 1 BayStrWG). Eine Begründung, warum dieser Weg entgegen der gesetzlichen Regelung in die Unterhaltungslast des Vorhabensträgers fallen solle, ist nicht ersichtlich.

Der öffentlichen Feld- und Waldweg Mittlerer Geisbergweg (BWV lfd.Nr. 32, Unterlage 7.2) soll in Teilbereichen auf der der Autobahn zugewandten Seite einen Entwässerungsgraben bzw. eine entsprechende Mulde zur Aufnahme des Oberflächenwassers erhalten, wobei die weitere Vorflut teils verrohrt, teils im offenen Graben und durch den bestehenden Durchlass DN 800 (vgl. BWV lfd.Nr. 55, Unterlage 7.2) in einen bestehenden Graben erfolgen und von dort in den Main eingeleitet werden soll. Hier forderte die Stadt Würzburg mit Schreiben vom 29.07.2008, dass die Entwässerung entsprechend den technischen Erfordernissen durch den Vorhabensträger bis zum Main herzustellen sei.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht entgegen, dass der öffentliche Feldweg Mittlerer Geisbergweg (BWV lfd.Nr. 32, Unterlage 7.2) in einem neu herzustellenden Graben bis zum bestehenden Querdurchlass BW 291b (BWV lfd.Nr. 55, Unterlage 7.2) bei Bau-km 291+707 entwässert. Der weitere Verlauf erfolgt im bestehenden Graben nördlich der Autobahn in Richtung der Ausleitstelle des bestehenden ASB/RHB 292-1L und von dort weiter bis zur Einleitung in den Main. Diese technische Lösung ist mehrfach mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg abgestimmt, auch im Hinblick auf das Wasserschutzgebiet "Winterhäuser Quelle". Daher ist eine Änderung der Planung in dieser Hinsicht nicht notwendig.

Darüber hinaus brachte die Stadt Würzburg mit Schreiben vom 29.07.2008 vor, dass die beiden öffentlichen Feld- und Waldwege lfd.Nrn. 36 bis 39 des Bauwerksverzeichnisses (Unterlage 7.2) statt einer wassergebundenen Deckschicht auf gesamter Länge entsprechend dem Bestand bituminös zu befestigen seien.

Der Vorhabensträger entgegnete darauf mit Schreiben vom 22.12.2008, dass im Bereich der Katzenbergtunnelüberschreitung eine völlige Neugestaltung des Rad- und Fußwegenetzes erfolgt. Vornehmlich aus ökologischen Gründen sei vorgesehen, das Wegenetz in den ebenen Bereich mit wassergebundener Deckschicht auszuführen und nur in den Steigungs- bzw. Gefällebereichen eine Asphaltbefestigung vorzusehen. Die Einwendung der Stadt enthalte keine Begründung, welche die Forderung nach einer durchgehenden Asphaltierung rechtfertigen würde.

Dem hielt das Tiefbauamt der Stadt Würzburg beim Erörterungstermin am 02.02.2009 entgegen, dass es sehr schlechte Erfahrungen mit wassergebundenen Deckschichten gemacht habe. Hier gebe es Unzufriedenheiten von verschiedenen Wegebenutzern. Außerdem werde seitens des Tiefbauamts angestrebt, den Unterhalt und die Benutzbarkeit langfristig und auch bei schlechtem Wetter zu sichern. Daher sollten die Wege durchgehend mit einer Schwarzdecke versehen werden, um die Benutzbarkeit auf Dauer sicherzustellen (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 21 f.).

Der Vorhabensträger entgegnete beim Erörterungstermin am 02.02.2009 daraufhin verständlich, dass die Gestaltung der Tunneloberfläche und der Abdeckungsfläche einschließlich des Wegenetzes in sehr intensiver Abstimmung mit dem Gartenamt und der unteren Naturschutzbehörde bei der Stadt Würzburg entstan-

den sei. Es entstünde hier ein neues Wegenetz. Eine der wesentlichen Forderungen der Stadt Würzburg sei bei den Abstimmungen gewesen, dass die ebenen Wege mit wassergebundener Decke ausgeführt und nur die Wege in den Hangbereichen asphaltiert würden, weil es da natürlich sehr stark zu Ausschwemmungen komme. So sei es jetzt in den Planunterlagen vorgesehen.

Die Stadt Würzburg erklärte daraufhin beim Erörterungstermin am 02.02.2009, dass dieser Punkt intern nochmals besprochen werde und die endgültige Meinung der Stadt der Planfeststellungsbehörde noch mitgeteilt werde. Mit Schreiben vom 02.06.2009 nahm die Stadt Würzburg dann die Forderungen nach einer Schwarzdecke zurück und betonte, dass die Absprachen mit dem Gartenamt und der unteren Naturschutzbehörde weiterhin Gültigkeit hätten.

Mit Stellungnahme vom 20.08.2009 zu den Planänderungen vom 22.06.2009 bat die Stadt Würzburg, den Verbindungsweg zwischen Heidingsfelder Weg und dem Tunnelbereich auf den Grundstücke Fl.Nrn. 4632 und 4632/2 der Gemarkung Heidingsfeld (BWV lfd.Nr. 39, Unterlage 7.2) mit einer bituminösen Deckschicht in die Planung aufzunehmen.

Da das beschriebene Wegstück eine Längsneigung von etwa 15 % aufweist, sagte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 25.09.2009 zu, es mit einer bituminösen Tragschicht zu befestigen (vg. A 3.7.11).

Außerdem ergaben sich im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 Änderungen des Wegenetzes im Bereich des Trinkwasserhochbehälters nördlich des Katzenbergtunnels. Dabei wurde in Abstimmung mit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH die Erschließung der Randbereiche des Trinkwasserhochbehälters verbessert. Der Weg zum Betriebsgebäude des Tunnels, der nördlich des Trinkwasserhochbehälters verläuft, wurde um etwa 2 m nach Norden verschoben und die Zufahrt zur Behälteroberfläche auf die Westseite verlegt (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 2 E).

Der Bayerische Bauernverband forderte mit Schreiben vom 27.06.2008, dass die neue Zufahrt zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord, also der Betriebsweg für die Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord (BWV lfd.Nr. 8, Unterlage 7.2), so nahe wie möglich und parallel an die BAB A 3 gelegt werden solle. Die darunter liegenden landwirtschaftlichen Grundstücke sollten bis zu diesem neuen Betriebsweg wiederhergestellt werden. Hierdurch könne der neue öffentliche Feld- und Waldweg BWV lfd.Nr. 38 (Unterlage 7.2) entfallen. Die dann anders ausgeführte Betriebszufahrt zur Tank- und Rastanlage könne dann auch als Anwandweg für die Weinberge genutzt werden.

Der Vorhabensträger erwiderte mit Schreiben vom 28.11.2008 nachvollziehbar, dass die Landschaftsgestaltung im Umfeld des Tunnels ein einheitliches Gesamtkonzept bilde, das diesen Freiraum zwischen den Stadtteilen Heidingsfeld und Heuchelhof aufwerten soll, sodass er wieder verstärkt nur Funktionen als Naherholungsraum übernehmen kann. Die Gestaltungsflächen zwischen dem Unteren Kaulweg und der Rastanlage Würzburg-Nord seien wichtige Bestandteile dieses Konzeptes. Der Forderung könne deshalb nur in einzelnen Teilberei-

chen nachgekommen werden. Die innerhalb des Gestaltungskonzeptes vorgesehenen Weinbergsflächen können ohne weitere Einschränkungen an Betroffene bzw. interessierte Winzer verpachtet werden. Der Weg BWV lfd.Nr. 8 (Unterlage 7.2) stelle die Betriebszufahrt zur Versorgung der Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord dar. Eine Verschiebung des Weges näher zur Autobahn hin sei mit den geplanten Geländemodellierungen nicht zu vereinbaren bzw. würde eine extrem aufwendige Stützwandkonstruktion erforderlich machen.

Das Gestaltungskonzept und die Wegeführungen im Bereich der Betriebszufahrt zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord wurden im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 seitens des Vorhabensträgers aufgrund der verschiedenen Einwendungen, Stellungnahmen und Anregungen überarbeitet und optimiert. Im westlichen Bereich wurde der Weg für die Grundstückserschließung direkt an den Unteren Kaulweg angebunden. Im östlichen Bereich wurden die Betriebszufahrt und der Erschließungsweg so konzipiert, dass eine durchgängige Weinbergsbewirtschaftung möglich sein wird, dabei wurde die Flächenaufteilung des Gestaltungskonzeptes des Katzenbergtunnels entsprechend angepasst (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 2 E, und Unterlage 7.2, lfd.Nrn. 8, 38 und 38A).

Des Weiteren führte der Bayerische Bauernverband aus, dass aus den Plänen nicht eindeutig erkennbar sei, ob der an der Raststätte Würzburg-Nord vorbeiführende Kaulweg wieder angeschlossen sei. Es werde gefordert, diesen Weg wieder an den Betriebsweg der Tank- und Rastanlage (BWV lfd.Nr. 8, Unterlage 7.2) anzubinden, da dort einige Weinbergsflächen über diesen Weg angefahren werden müssten. Hierzu führte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht aus, dass der Betriebsweg BWV lfd.Nr. 8 (Unterlage 7.2) an den Oberen Kaulweg angeschlossen wird (vgl. Unterlage 7.1, Blatt 2 E).

Des Weiteren erging vom Bayerische Bauernverband mit Schreiben vom 27.06.2008 das Petition, dass im Bereich der Grundstücke Fl.Nrn. 3452 bis 3459 der Gemarkung Heidingsfeld der zusätzlich geplante Weg BWV lfd.Nr. 37 (Unterlage 7.2) entfallen solle. Die Grundstücke sollten auf den Unteren Kaulweg gezogen und wieder als Weinberge angelegt werden. Gegebenenfalls sei die Gradienten bzw. Höhenlage des Unteren Kaulweges zu überarbeiten.

Mit Schreiben vom 28.11.2008 merkte der Vorhabensträger zunächst an, dass der geplante Weg BWV lfd.Nr. 37 (Unterlage 7.2) im Bereich der Grundstücke Fl.Nrn. 3452 bis 3459 der Gemarkung Heidingsfeld nicht entfallen könne, da eine Andienung dieser Flächen vom Unteren Kaulweg aufgrund des Höhenunterschiedes nicht möglich ist. Die hierzu notwendige Absenkung des Unteren Kaulweges im fraglichen Bereich würde eine nochmalige deutliche Anhebung der mit 11,9 % bereits sehr hohen Längsneigung im weiteren Bereich erfordern, was aus Sicht des Vorhabensträgers im Hinblick auf die künftige Funktion des Unteren Kaulweges als Rettungszufahrt nachvollziehbar nicht vertretbar sei. Durch die Trassenverschiebung des Unteren Kaulweges (BWV lfd.Nr. 7, Unterlage 7.2) und der dadurch erleichterten Grundstückserschließung sowie durch weitere Optimierungen der Wegeführungen nördlich des Katzenbergtunnels konnte im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 jedoch weitgehend auf den Parallelweg zur Grundstückserschließung verzichtet werden. Lediglich zwischen Hochbehälter

und Unterem Kaulweg ist nördlich des Weges zum Betriebsgebäude des Tunnels eine Parallelerschließung mit Wendemöglichkeit erforderlich (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 2 E, und Unterlage 7.2, lfd.Nrn. 36 und 37).

Des Weiteren schlug der Bayerische Bauernverband mit Schreiben vom 27.06.2008 vor, dass der Geisbergweg bei Bau-km 290+670 am Weisebrückengraben anschließen solle. Vor dem Bau der Autobahn sei hier eine durchgehende Wegeverbindung gewesen. Außerdem sei während der Bauzeit an der Unterführung des Mittleren Geisbergwegs (BWV lfd.Nr. 53, Unterlage 7.2) und an den die Autobahn begleitenden Wegen mit erheblichen Behinderungen zu rechnen. Eine zusätzliche Verbindung zum Geisbergweg sei deshalb sinnvoll und erforderlich.

Der Vorhabensträger führte mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht aus, dass das landwirtschaftliche Wegenetz in diesem Bereich vollständig erhalten bleiben solle. Es besteht deshalb keine Rechtfertigung, zulasten des Baulastträgers der Autobahn eine zusätzliche Wegeverbindung anzulegen. Unabhängig davon sehen die Planungen vor, dass der über 10 m hohe Autobahndamm samt seinem üppigen Bewuchs auch weiterhin in seiner derzeitigen Form erhalten bleibt. Die Verbindung der beiden Flurwege müsste demnach über die angrenzenden, zum Teil bebauten Privatgrundstücke gelegt werden, die bislang nicht unmittelbar von der Planung betroffen sind.

Beim Erörterungstermin am 03.02.2009 regte der Bayerische Bauernverband erneut an, eine Wegeverbindung zwischen dem Mittleren Geisbergweg und dem Weißbrückengraben oberhalb der Geisbergsiedlung in etwa parallel zur Autobahn zu legen. Dies stehe im Interesse aller Betroffenen und der Anlieger. Dort bestehe ein Fuß- und Radweg mit einer Breite von etwa 1 m, der ausgebaut werden könne, damit er von landwirtschaftlichen Fahrzeugen benutzt werden könne (vgl. Niederschrift vom 03.02.2009, Seite 25 ff.).

Der Vorhabensträger führte beim Erörterungstermin am 03.02.2009 demgegenüber nachvollziehbar aus, dass, wenn man davon ausgeht, dass die Wegeunterführung des Mittleren Geisbergwegs auf dem Niveau 0 verlaufe, die Autobahn dann auf dem Niveau +1, der untere Weg, der angebunden werden soll, dann aber auf dem Niveau -2 verlaufe. Die Grundstücke reichen mit ihren Nutzungen bis an den Mittleren Geisbergweg heran, die bebauten Grundstücke bis an den derzeit vorhandenen Fußweg. Dabei ist dieser Weg auch mit Treppen ausgestattet, woran erkennbar ist, wie groß dort die Höhenunterschiede sind. Ein Blick auf den Höhenplan zeigt, dass in diesem Bereich mit Längsneigungen von 26 % im oberen Bereich zu rechnen sei, was für eine Weganbindung zu steil ist. Man müsste daher eine ebene Fläche im oberen Bereich des Weges finden, wodurch sich aber Böschungen ergäben, die tief in die bebauten Grundstücke hineinragen würden. Für den Vorhabensträger sind nachvollziehbar die Aufwendungen für diese zusätzliche Verbindung nicht zu rechtfertigen, weil durch den Ausbau der BAB A 3 dort auch keine vorhandene Verbindung entfällt. Außer mit Weinbergstraktoren wäre ein solcher Weg im Übrigen auch nicht nutzbar. Daher sieht der Vorhabensträger zu Recht keinen Anlass oder gar eine rechtliche Verpflichtung, diese Wegeverbindung herzustellen. Der Vorhabensträger legte jedoch dem

Bayerischen Bauernverband nahe, sich mit der Stadt Würzburg in Verbindung zu setzen und das Problem gemeinsam bei einem Ortstermin im Interesse aller Winzer zu lösen. Baulastträger könnte dann die Stadt Würzburg sein, letztlich fällt die Frage, ob dieser Fußweg zu einem befahrbaren Weg ausgebaut wird, in den Zuständigkeitsbereich der Stadt Würzburg. Der Bayerische Bauernverband nahm die Anregung auf und wollte sich mit der Stadt Würzburg in Verbindung setzen.

Insgesamt sollten, so der Bayerische Bauernverband mit Schreiben vom 27.06.2008 weiter, zur Vermeidung größerer Behinderungen der Bewirtschaftung angrenzender Flächen die neuen Begleitwege an der Autobahn gleich zu Baubeginn hergestellt werden. Mit Schreiben vom 28.11.2008 führte der Vorhabensträger nachvollziehbar aus, dass eine frühzeitige Herstellung von Anwandwegen bereichsweise sicherlich möglich und bei einer Zusatzfunktion als Baustraße auch wünschenswert ist. In anderen Bereichen muss diese Forderung allerdings dem Bauablauf und sonstigen Gegebenheiten untergeordnet werden.

Darüber hinaus brachte der Bayerische Bauernverband mit Schreiben vom 27.06.2008 vor, dass im Bereich des Eigentümerweges BWV lfd.Nr. 27 (Unterlage 7.2) der Bereich, der für eine vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehen sei (vgl. Unterlage 14.1, Blatt 2), nicht genutzt werden solle, da sich dort Weinberge befänden. Eine Rodung und spätere Wiederanpflanzung käme auch für den Vorhabensträger teuer und sei für die Bewirtschafter sehr aufwendig und daher möglichst zu vermeiden.

Mit Schreiben vom 28.11.2008 sagte der Vorhabensträger zu, dass die vorübergehende Inanspruchnahme im Bereich des Eigentümerweges BWV lfd.Nr. 27 (Unterlage 7.2, vgl. auch Unterlage 14.1, Blatt 2 E) möglichst vermieden wird.

Im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 konnte die vorübergehende Inanspruchnahme an den talseitigen Privatgrundstücken durch eine entsprechendes Baukonzept, bei dem vor dem Bau der Hauptfahrbahnen der Obere Kaulweg im Bereich östlich der Tank- und Rastanlage vorab erstellt wird, verringert werden (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 2 E, Unterlage 14.1, Blatt 2 E und Unterlage 14.2).

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg regte mit Schreiben vom 09.07.2008 an, bei der Planung des Wegeneubaus zu berücksichtigen, dass eine befestigte Breite von 3,00 m für die heutigen immer größer werdenden landwirtschaftlichen Maschinen (3,10 m erlaubt - 3,50 m möglich) nicht mehr ausreiche. Es werde daher eine Mindestbreite von 3,50 m plus Bankett gefordert.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht entgegen, dass die landwirtschaftlichen Wege nach den Vorgaben der RLW, der DVWK und des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau Nr. 28/2003 mit einer Fahrbahnbreite von 3,00 m und einer Kronenbreite von 4,00 m geplant wurden. Da die Wege damit den einschlägigen technischen Richtlinien entsprechen, konnte diese Forderung zurückgewiesen werden.

Der Bund Naturschutz forderte mit Schreiben vom 30.06.2008, dass das vorgeplante an die Trasse anschließende Straßen- und Wegenetz auf mögliche Reduzierungen der Strecken sowie der Zerschneidungswirkung und der Lärmentwicklung zu überprüfen sei. In der Planung führten zu viele Wege "kreuz und quer" über den Katzenberg. Während der Bauzeit würden die meisten als Baustraßen ausgebaut und genutzt. Die Straßen und Wege müssten nach Abschluss des Ausbaus zu "Spazierwegen" rückgebaut werden, mehrheitlich zu Wegen mit wassergebundener Decke oder zu Schotterwegen. Die einzige Straße solle der Untere Kaulweg mit Anschluss an die Kopenhagener Straße bleiben. Zufahrten zu Betriebsgebäuden, soweit sie nicht flächen- und trennwirkungsarm an die Straße angeschlossen würden, müssten wirksam für den allgemeinen Verkehr gesperrt werden. Vor allem der Heidingsfelder Weg dürfe nicht als befahrene Straße rund um den Katzenbergtunnel eine neue Trennwirkung aufbauen.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 22.12.2008 nachvollziehbar, dass das Gestaltungskonzept einschließlich des Wegenetzes in sehr enger Abstimmung mit der Stadt Würzburg als künftiger Baulastträgerin erarbeitet wurde. Soweit die Wege als Baustraßen genutzt werden sollen und hierzu ausgebaut bzw. ertüchtigt werden müssen, werden diese nach Beendigung der Baumaßnahme wieder in den ursprünglichen Zustand rückgebaut. Als Befestigung der Wege ist überwiegend Schotter vorgesehen, nur in den steileren Abschnitten soll eine Asphaltdeckschicht aufgebracht werden. Soweit die Wege die Funktion von Rettungswegen haben, werden sie nach den entsprechenden Forderungen der Rettungskräfte ausgestaltet und befestigt. Außerdem wies der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 zutreffend darauf hin, dass die Funktion des Heidingsfelder Weges im Straßen- und Wegenetz der Stadt Würzburg durch die gegenständliche Maßnahme nicht verändert wird. Er erhält lediglich eine Zusatzfunktion als Rettungsweg für den Katzenbergtunnel.

Außerdem brachte der Bund Naturschutz mit Schreiben vom 30.06.2008 vor, dass die Kreuzung Heidingsfelder Weg/Wirtschaftszufahrt zur Tank- und Rastanlage/Unterer Kaulweg auf der Nordseite des Katzenbergtunnels vor allem in ihrem östlichen Ast viel zu groß ausgebaut werde (mit Insel). Der derzeitige Standard müsse ausreichen.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht entgegen, dass die Zufahrt vom Unteren Kaulweg zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord gleichzeitig eine Rettungszufahrt zum östlichen Tunnelportal darstellt. Die Einmündung muss demzufolge für große Rettungsfahrzeuge auch im Gegenverkehr gut befahrbar sein. Dies erfordert ausreichend große Radien und möglichst moderate Schrägneigungen in den Ausrundungen. Die Tropfeninsel ist vorgesehen, um die wegen der ungünstigen Steigungsverhältnisse extremen Schrägneigungen etwas zu reduzieren. Die geforderte Reduzierung der Knotenpunktsfläche würde die Befahrbarkeit vermindern, ohne dass sich anderweitig spürbare Verbesserungen ergäben.

Mit Schreiben vom 29.06.2008 regte der Bürgerverein Heuchelhof e.V. eine neue Radwegeverbindung zwischen dem Mittleren Katzenbergweg in Heidingsfeld und dem Heidingsfelder Weg, einem öffentlichen Feld- und Waldweg südlich der BAB

A 3 (BWV lfd.Nr. 24, Unterlage 7.2), an. Dabei wurden zwei verschiedene Varianten vorgeschlagen, die beide teilweise das geplante Wegenetz über den neuen Katzenbergtunnel nutzen sollten bzw. eine Verlegung dieser Wege oder den Neubau einer entsprechenden Trasse dort zur Folge hätte. Dabei wurde des Weiteren darauf aufmerksam gemacht, dass an zwei verschiedenen Stellen eine Führung über die derzeit geplanten Wege nicht in Frage komme, da die Wege dort zu steil ausfielen. Dieser neue Radweg solle eine bituminöse Deckschicht erhalten.

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 28.11.2008 dagegen zutreffend darauf hin, dass das Gestaltungskonzept im Umfeld des Katzenbergtunnels einschließlich des Wegenetzes in sehr enger Abstimmung mit der Stadt erstellt wurde. Die Steigungen der Wege betragen in der Hangflanke der Geländemodellierung des Katzenbergtunnels maximal 10 %. Alle übrigen neu erstellten Wegeabschnitte sind deutlich flacher. Die geforderte Umplanung zur Reduzierung der Steigung der beschriebenen Wegeverbindung würde den Zuschnitt und damit die Nutzung der Weinbergsflächen verschlechtern. Weiterhin stehen für Radfahrer alternative Routen mit geringerer Steigung zur Verfügung. Des Weiteren ist der vom Bürgerverein Heuchelhof e.V. beschriebene Punkt auf dem bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweg Heidingsfelder Weg, der zu steil sein soll, von der Ausbaumaßnahme nicht betroffen. Die derzeit vorhandenen Steigungsverhältnisse bleiben unverändert. Der vom Bürgerverein Heuchelhof e.V. vorgeschlagene weitere Verlauf der Alternativstrecke wird so hergestellt und als öffentlicher Feld- und Waldweg gewidmet werden und kann folglich von Radfahrern genutzt werden. Außerdem ist eine Befestigung der öffentlichen Feld- und Waldwege mit einer wassergebundenen Decke geplant. Nur in steilen Teilabschnitten sind Asphaltdeckschichten gemäß den einschlägigen Richtlinien vorgesehen. Daher hat der Vorhabensträger zu Recht die vorgeschlagenen alternativen Wegeführungen für Radfahrer in der Planung nicht berücksichtigt.

Dem entgegnete der Bürgerverein Heuchelhof mit Schreiben vom 21.02.2009, dass nach Auskunft der Stadt Würzburg eine gewisse Veränderung der Wegeführung über den Katzenbergtunnel noch möglich sei. Es werde daher gebeten, den Wegeverlauf in der Planfeststellung nicht zwingend vorzuschreiben.

Dies lehnte der Vorhabensträger zu Recht mit Schreiben vom 11.09.2009 unter Verweis auf seine Ausführungen im Schreiben vom 28.11.2009 ab.

Des Weiteren regte der Bürgerverein Heuchelhof e.V. mit Schreiben vom 29.06.2008 an, beim Neubau der Radwege oberhalb der Heuchelhofstraße auf eine bessere Übersichtlichkeit zu achten und so die vorhandenen Gefahrenpunkte zu entschärfen. Die steilen Radwegstrecken sollten aus Sicherheitsgründen breiter als 2,50 m sein und vom Fußweg getrennt werden.

Der Vorhabensträger führte dazu mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht aus, dass dieser angesprochene Weg von der Baumaßnahme berührt und den neuen Verhältnissen angepasst wird. Dabei wird auf die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer in der Anpassungsstrecke besonders geachtet. Die im Gestaltungsbereich neu geplanten Wege sollen als öffentliche Feld- und Waldwege gewidmet

werden und haben gemäß den einschlägigen technischen Richtlinien eine Fahrbahnbreite von 3,00 m (vgl. BWV lfd.Nr. 39, Unterlage 7.2). Die Wegegestaltung wurde seitens des Vorhabensträgers mit dem künftigen Baulastträger (Stadt Würzburg) abgestimmt.

Außerdem brachte der Bürgerverein Heuchelhof e.V. mit Schreiben vom 29.06.2008 vor, dass der geplante Weg BWV lfd.Nr. 29 (Unterlage 7.2) von der Unterführung des Mittleren Geisbergwegs (BWV lfd.Nr. 53, Unterlage 7.2) nach oben zu den vorhandenen Wegen am Heuchelhof für Radfahrer zu steil sei. Es werde daher angeregt, die Steigung durch Verlängerung der Wegstrecke und durch die Verschiebung der Unterführung des Mittleren Geisbergwegs nach Norden deutlich zu reduzieren. Dieser Radweg solle eine bituminöse Deckschicht erhalten, da der vorhandene Schotterbelag den Witterungseinflüssen nicht standgehalten habe.

Der Vorhabensträger entgegnete dem mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht, dass die vorgesehene Erneuerung der Unterführung des öffentlichen Feld- und Waldweges Mittlerer Geisbergweg der Wiederherstellung des landwirtschaftlichen Wegenetzes bzw. der Sicherstellung der Erschließung für die südlich der Autobahn gelegenen Grundstücke dient. Die Steigungsverhältnisse im Anpassungsbereich entsprechen den einschlägigen Richtlinien für den ländlichen Wegbau. Um Beeinträchtigungen zu minimieren, soll die Unterführung an der gleichen Stelle wie derzeit zu liegen kommen. Die gewünschte Verlegung würde zusätzliche Betroffenheiten bisher nicht in Anspruch genommener Grundstücke und Eingriffe in die Natur hervorrufen. Sie ist somit, wie der Vorhabensträger zu Recht feststellt, nicht zu rechtfertigen.

Mit Schreiben vom 21.02.2009 erklärte der Bürgerverein Heuchelhof e.V. daraufhin, dass sein Vorschlag aus zwei Teilbereichen bestehe. Im oberen (westlichen) Bereich seien tatsächlich Privatgrundstücke betroffen. Insoweit werde der Bürgerverein die örtlichen Verhältnisse weiter beobachten. Im unteren (nordöstlichen) Bereich seien jedoch keine Privatgrundstücke betroffen, wenn die Unterführung des Radweges ca. 25 m nach Norden verschoben werde. Daher werde gebeten, diese Verschiebung zu befürworten, denn dadurch könne der Radweg ohne zusätzliche Kosten deutlich weniger steil ausgeführt werden.

Darauf erwiderte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 11.09.2009 zutreffend, dass durch eine Verschiebung des Bauwerks um ca. 25 m nach Norden erhebliche Nachteile entstehen. Neben größeren Eingriffen in Privatgrundstücken würden sich westlich der Autobahntrasse stärkere Einschnitte in das dort ansteigend verlaufende Gelände ergeben. Zudem hätte dies stärkere Eingriffe in das dort vorhandene Heckenbiotop zur Folge. Außerdem würde stärker in die engere Schutzzone des Wasserschutzgebietes der Winterhäuser Quelle eingegriffen. Östlich der Trasse würden sich neue Auswirkungen auf die Grundstücke zwischen Mittlerem und Oberem Geisbergweg ergeben, weil der parallel zur Autobahn verlaufende Weg zur Talseite hin abgerückt werden müsste, um die Befahrbarkeit in das verlegte Unterführungsbauwerk mit ausreichendem Radius zu ermöglichen. Außerdem könnte durch die aufwendige Verschiebung des Brückenbauwerkes die Fahrbahn des öffentlichen Feldweges lediglich um rund 1 m

angehoben werden. In Anbetracht der generell in diesem Gebiet vorhandenen großen Höhenunterschiede ergeben sich dadurch keine wesentlichen Veränderungen der Längsneigungen der kreuzenden Wege. Mit der gegenständlichen Lösung kommt der Vorhabensträger daher seiner Verpflichtung zur Wiederherstellung der unterbrochenen Feldwegeverbindung in ausreichender Weise nach. Weigergehende Maßnahmen sind nach Abwägung aller Gesichtspunkte nicht gerechtfertigt.

3.7.3.4 Parkplätze und Rastanlagen

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

Die BAB A 3 weist im gegenständlichen Abschnitt zwei Tank- und Rastanlagen (Würzburg-Nord und Würzburg-Süd) auf, die an den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 angepasst werden müssen. Dies ist jedoch nur in sehr geringem Umfang vonnöten. Die bestehenden Ein- und Ausfahrrampen dieser beiden Tank- und Rastanlagen müssen an den neuen Bestand angepasst werden. Bei der Tank- und Rastanlage Würzburg-Süd kommt hinzu, dass von den Anpassungsmaßnahmen auch die südlichen Lkw- und Pkw-Stellplätze betroffen sind (vgl. BWV lfd.Nr. 106 und 107, Unterlage 7.2).

Während der Bauzeit sind vorübergehende Unterbrechungen der Zu- und Abfahrten unvermeidlich. Des Weiteren wird während des Betriebs der notwendigen Behelfsfahrbahn während der Bauzeit die Zufahrt zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Süd nur eingeschränkt über eine provisorische Anbindung möglich sein.

Die Autobahn Tank & Rast GmbH führte mit Schreiben vom 26.06.2008 aus, dass neben dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Bereich der bestehenden Tank- und Rastanlagen Würzburg-Nord und Würzburg-Süd auch eine Absenkung der Fahrbahnen von ca. 12 m Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sei. Bedingt durch die Absenkung der Fahrbahnen müssten die Zu- und Abfahrten zu den bestehenden Tank- und Rastanlagen verändert und den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Die geplanten, ingenieurtechnisch anspruchsvollen und hochkomplizierten Stützwandkonstruktionen an den Zu- und Abfahrten zu den Tank- und Rastanlagen erforderten erfahrungsgemäß lange Bauzeiten. So werde auch für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt eine Bauzeit von rund 5,5 Jahren seitens des Vorhabensträgers veranschlagt (vgl. Unterlage 1, Kapitel 8). Erfahrungsgemäß sei damit zu rechnen, dass diese Bauphase mit erheblichen Behinderungen für die Ausbaubereich gelegenen Servicebetriebe BAT und BAR Würzburg-Nord und BAT und BAR Würzburg-Süd einhergehen werde. Hierzu sei im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Kapitel 4.9) ausgeführt, dass während der Bauzeit vorübergehende Unterbrechungen der Zu- und Abfahrten zu den bestehenden Tank- und Rastanlagen unvermeidbar seien. Es werde weiterhin dargelegt, dass die Zufahrt zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Süd während der Bauzeit nur über eine vorübergehend eingerichtete Behelfszufahrt möglich sei. Zeitweise werde diese Zufahrt auch nur eingeschränkt über eine zusätzliche provisorische Anbindungs-

straße möglich sein. Die Planfeststellungsunterlagen enthielten leider keinerlei Aussage zur Bauablaufplanung, die einen Rückschluss darauf zuließen, wie sich die zu erwartenden Behinderungen bei der Anbindung der o.g. Servicebetriebe darstellen würden und für wann und welche Zeiträume mit Unterbrechungen der Zu- und Abfahrten zu den Servicebetrieben zu rechnen sei. Daher könne sich die Autobahn Tank & Rast GmbH mit den vorliegenden Planungen nicht einverstanden erklären. Es werde den angegebenen zeitweisen Sperrungen der Zu- und Abfahrten und der nur eingeschränkten Erreichbarkeit ihrer Servicebetriebe widersprochen. In diesem Zusammenhang werde darauf hingewiesen, dass den bewirtschafteten Rastanlagen Würzburg-Nord und Würzburg-Süd bei der Wahrnehmung des Versorgungsauftrages zur Sicherstellung der Erholung der Verkehrsteilnehmer eine erhebliche Bedeutung zukomme, die auch eine deutliche Sicherheitskomponente habe. Vor diesem Hintergrund sähen die Konzessionsverträge für die Servicebetriebe Würzburg-Nord und Würzburg-Süd vom 27.07.1998 bzw. 24.08.1998 jeweils die Betriebsöffnungszeiten von Tankstelle und Raststätte rund um die Uhr vor. Außerdem sei die Bundesstraßenverwaltung gehalten, alles zu unternehmen, um bei Baumaßnahmen Behinderungen der Anbindung der Servicebetriebe so gering wie möglich zu halten. Aus den genannten Gründen müsse bei einem Ausbau der BAB A 3 im gegenständlichen Streckenabschnitt in jedem Fall sichergestellt sein, dass beide bewirtschafteten Tank- und Rastanlagen zu jedem Zeitpunkt aus der jeweiligen Fahrtrichtung der Autobahn für alle Fahrzeugarten uneingeschränkt rund um die Uhr anfahrbar seien. Gleiches gelte für das Verlassen der jeweiligen Rastanlagen in Richtung auf die Bundesautobahn. Mit Schreiben vom 07.08.2009 wurde diese Forderung im Hinblick auf die im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 überarbeitete rückwärtige Zufahrt nochmals bekräftigt.

Der Vorhabensträger entgegnete dem mit Schreiben vom 22.12.2008 nachvollziehbar, dass sich die bauliche Umsetzung der gegenständlichen Planung insbesondere auch auf die Zu- und Abfahrten der beiden Tank- und Rastanlagen Würzburg auswirkt (vgl. auch Unterlage 1). Um den Verkehr auf der BAB A 3 aufrechterhalten zu können, sind bauzeitliche Verkehrsführungen notwendig, die eine Fahrbahn vom Verkehr freistellen. Grundsätzlich soll zunächst die Nordfahrbahn bzw. die Nordhälfte errichtet werden, d.h. der Verkehr auf der Südbahn bzw., wo dies nicht ausreicht, auf einer etwas nach Süden abgerückten Behelfsfahrbahn, geführt werden. In einer zweiten Hauptphase erfolgt die Verkehrsführung dann auf der neu erstellten Nordfahrbahn. Die jeweils bauseitige Tank- und Rastanlage kann entweder während dieser Zeit insgesamt stillgelegt oder provisorisch an die jeweilige Verkehrsführung angeschlossen werden. Während der Errichtung und Beseitigung der Provisorien entstehen bedingt durch die massiven Gradientenabsenkungen in jedem Fall Zeitfenster, während der die Tank- und Rastanlagen nicht angefahren werden können. Der Vorhabensträger sicherte zu, diese unvermeidbaren Beeinträchtigungen auf der Grundlage des bestehenden Konzessionärvertrages zu entschädigen. Die Behinderungen in der Anbindung der Servicebetriebe werden so gering wie möglich gehalten. Die Forderungen, die Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord als auch Würzburg-Süd uneingeschränkt anfahrbar zu halten, wies der Vorhabensträger nachvollziehbar zurück. Er verwies dabei auch darauf, dass die Autobahn Tank & Rast GmbH laut Konzessionsvertrag zur Duldung von kurzzeitigen Unterbrechungen der Zu- und

Abfahrten verpflichtet ist. Der Vorhabensträger sicherte aber (wiederholt mit Schreiben vom 28.09.2009) die frühestmögliche Information und Abstimmung zu (vgl. A 3.13.7).

Beim Erörterungstermin am 02.02.2009 stellte die Autobahn Tank & Rast GmbH die Frage in den Raum, wie die Servicebetriebe der Tank- und Rastanlagen Würzburg-Nord und Würzburg-Süd während der Bauphase anfahrbar blieben. Vonseiten des Vorhabensträgers seien hier provisorische Lösungen als möglich angekündigt worden. Es stelle sich die Frage, wie solche provisorischen Lösungen aussehen könnten (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 49 ff.).

Der Vorhabensträger machte beim Erörterungstermin am 02.02.2009 nachvollziehbar darauf aufmerksam, dass es derzeit noch kein detailliertes Baustellenentwicklungskonzept gebe. Daher konnte er auch nicht im Detail mitteilen, wie die Provisorien beschaffen sein werden. Schon in der Erwiderung auf die Einwendung der Autobahn Tank & Rast GmbH ist darauf hingewiesen worden, dass die Bauabwicklung in zwei großen Phasen erfolgen soll, sodass jeweils eine der beiden Fahrbahnen für den Verkehr freigegeben sein wird. Die jeweils gegenüberliegende Tank- und Rastanlage wird daher nur dann erreichbar sein, wenn man die Zu- und Abfahrten provisorisch über die Baustelle führt. Diese Provisorien wird man jeweils umbauen müssen, nämlich dort, wo das erste Provisorium liegen wird, um den endgültigen Zustand ausbauen zu können, und vorher dort, wo das zweite Provisorium liege, um dort die Bauarbeiten zu tätigen. Dabei wird es kurze Phasen geben, in denen vom Ist-Zustand auf ein Provisorium oder vom Provisorium 1 auf das Provisorium 2 umgeschossen werden muss und in denen die Zufahrt zu den Tank- und Rastanlagen nicht gewährleistet werden könne. Dazu gibt es aber im Moment noch kein detailliertes Konzept, so der Vorhabenssträger. Dies ist aber im Stadium der Planfeststellung auch noch nicht erforderlich.

Außerdem erklärte der Vorhabensträger beim Erörterungstermin am 02.02.2009 auf Nachfrage der Autobahn Tank & Rast GmbH, dass er die Verpflichtung der Bundesstraßenverwaltung aus dem Konzessionsvertrag mit der Autobahn Tank & Rast GmbH, die Behinderungen, die durch Bauarbeiten entstehen, so gering wie möglich zu halten, in die Aufträge und Auftragsbeschreibungen für die ausführenden Firmen aufgenommen werde. Ebenso sagte er zu, dass im Zuge der Ausschreibungen und der Erstellung der Ausführungsplanungen entsprechende Abstimmungen mit der Autobahn Tank & Rast GmbH über die Errichtung der notwendigen Provisorien, über die jeweilige Dauer und die Anzahl sowie ihre konkrete Ausbildung geben wird (vgl. A 3.13.7). Außerdem wies der Vorhabenssträger darauf hin, dass im Rahmen der Bauausführung auch die Möglichkeit bestünde, jeweils eine Tank- und Rastanlage für eine gewisse Zeit vollständig zu schließen und die bauliche Umsetzung in dem unmittelbaren Bereich der Anlage beschleunigt voranzutreiben. Die Tank- und Rastanlage wäre dann erst nach dieser Umsetzung wieder anfahrbar. Die Unterbrechung des Betriebes der Tank- und Rastanlage wäre dann natürlich zu entschädigen.

Des Weiteren forderte die Autobahn Tank & Rast GmbH mit Schreiben vom 26.06.2008, dass für die uneingeschränkte Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten der beiden Tank- und Rastanlagen ausreichende Verzögerungs- und Beschleuni-

gungstreifen vorzusehen seien. Hier sicherte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 verbindlich zu, dass die Zu- und Abfahrten den einschlägigen Vorschriften und Regelwerken entsprechend gestaltet werden (vgl. A 3.1).

Darüber hinaus brachte die Autobahn Tank & Rast GmbH mit Schreiben vom 26.06.2008 vor, dass die wegweisende Beschilderung für die bewirtschafteten Rastanlagen, einschließlich der Zusatzbeschilderung nach § 33 Abs. 3 StVO, zu jeder Zeit aufrechtzuerhalten und auch nachts für alle Verkehrsteilnehmer klar und deutlich zu erkennen sein müsse.

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 22.12.2008 verständlich darauf hin, dass diese Forderung nicht in allen Bauphasen erfüllt werden kann. So wird z.B. während der Tieferlegung der Fahrbahnen oder der Herstellung der seitlichen Wälle bzw. Wände die geforderte Regelbeschilderung nicht in vollem Umfang möglich sein.

Im Rahmen des Erörterungstermins am 02.02.2009 stellte die Autobahn Tank & Rast GmbH daraufhin die Frage, was denn möglich sein werde, wenn die reguläre Zusatzbeschilderung nach § 33 StVO nicht in vollem Umfang während der Bauzeit erfolgen könne (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 50 f.). Der Vorhabensträger musste diese Frage im Erörterungstermin am 02.02.2009 aus nachvollziehbaren Gründen offen lassen. Ohne detailliertes Abwicklungskonzept - das erst im Rahmen der Ausführungsplanung nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses geboten ist - könnten auch keine Aussagen über mögliche Standorte von Hinweisschildern gemacht werden. In der Planfeststellung waren hierzu daher auch keine konkreten Regelungen zu treffen.

Schließlich machte die Autobahn Tank & Rast GmbH mit Schreiben vom 26.06.2008 geltend, dass darauf zu achten sei, dass die jeweiligen Ausfahrt- und Einfahrtspuren im Hinblick auf die zu befürchtende Verschmutzung durch Baufahrzeuge etc. zu jedem Zeitpunkt sauber gehalten würden.

Mit Schreiben vom 22.12.2008 sagte der Vorhabensträger zu, die Auftragnehmer im Rahmen der Bauverträge dazu zu verpflichten, Fahrbahnverschmutzungen kurzfristig und regelmäßig zu beseitigen (vgl. auch A 3.13.8).

Die "Bürgerinitiative Heuchelhof A 3" fragte außerdem mit Schreiben vom 05.06.2008 nach, ob die Parkplätze an den beiden Tank- und Rastanlagen Würzburg-Nord und Würzburg-Süd vergrößert würden.

Schon mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 26.06.2008 wurde der Bürgerinitiative mitgeteilt, dass eine solche Maßnahme nicht Gegenstand dieses oder eines anderen zurzeit beantragten Planfeststellungsverfahrens sei. Auch der Vorhabensträger bestätigte mit Schreiben vom 28.11.2008, dass die Parkplätze der Tank- und Rastanlagen Würzburg-Nord und Würzburg-Süd im Zuge dieses Planfeststellungsverfahrens nicht vergrößert werden. Lediglich die Zu- und Abfahrten der Tank- und Rastanlagen werden an die neue Autobahntrasse angepasst.

3.7.3.5

Katzenbergtunnel

Mit dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 wird von Bau-km 288+375 bis Bau-km 288+945 ein Tunnelbauwerk angeordnet. Dieses Bauwerk wird eine Länge von 570 m aufweisen, eine lichte Höhe von mehr als 6,20 m haben, die Nordröhre wird zwischen 19 m und 22 m und die Südröhre 17 m breit sein.

Für die technischen Anlagen des Tunnels wird ein Betriebsgebäude notwendig sein. Dies wird auf der Nordseite bei Bau-km 288+650 an den Tunnel angeschlossen.

Das Sachgebiet "Öffentliche Sicherheit und Ordnung" der Regierung von Unterfranken forderte mit Schreiben vom 02.05.2008, dass die für den Brand- und Katastrophenschutz erforderlichen Maßnahmen für den Katzenbergtunnel entsprechend den Festlegungen gemäß RABT auszuführen seien, was der Vorhabens-träger mit Schreiben vom 28.11.2008 zusagte (vgl. A 3.10.4.1).

Die Tunnelausstattung richtet sich nach der Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT, Ausgabe 2006). Hier ist vorgesehen, in die Nordröhre (Fahrbahn Nürnberg - Frankfurt) eine Zwangsentlüftung mittels Strahlventilatoren einzubauen. Daraus resultiert eine lichte Höhe von mehr als 6,20 m im Nordtunnel. Diese lichte Höhe wird auch im Südtunnel übernommen. Die Südröhre wird jedoch durch den Kamineffekt und den Richtungsverkehr in gleicher Richtung auf natürliche Art und Weise be- und entlüftet. Des Weiteren sind Abgastrennwände mit einer Länge von 30 m im Mittelstreifen an den Tunnelportalen vorgesehen, um eine Verwirbelung der Luftströme der getrennten Röhren zu vermeiden.

Zwischen Süd- und Nordröhre werden im Bereich der Mittelwand sieben Fluchttüren angeordnet. Die Tunnelportale sowie ein Fluchtstollen in der Mitte des Tunnels neben dem Betriebsgebäude dienen als Ausgänge ins Freie. Für den Einsatz der Rettungskräfte wird am Westportal eine Zufahrt von Süden her mit einer Wendemöglichkeit für Rettungsfahrzeuge errichtet. Durch die Anordnung von Toren in der Lärmschutzwand und der Abgastrennwand wird der Zugang für beide Röhren sichergestellt. Am Ostportal können die Rettungskräfte über die Betriebszufahrt der Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord zufahren. Auch hier wird ein Tor in der Abgastrennwand den Zugang zur gegenüberliegenden Röhre gewährleisten.

Der Verkehr auf der Autobahn wird im Havariefall durch sensorgesteuerte Lichtsignal- und Schrankenanlagen vor dem Tunnelbauwerk angehalten. Im Bereich der Rampe aus der Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord in Fahrtrichtung Frankfurt wird auch an der Zufahrt aus der Tank- und Rastanlage eine vergleichbare Absperrung angeordnet. Schließlich wird für den Havariefall im Zuge des Unteren Kaulweges eine Stellfläche für ein Notstromaggregat mit einer dazugehörigen Stromeinspeisung vorgesehen.

Mit Schreiben vom 29.07.2008 brachte die Stadt Würzburg vor, dass insbesondere an den beiden Tunnelportalen durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen

sei, dass ein Betreten der Autobahn wirksam verhindert werde. Ebenso sei zu verhindern, dass Gegenstände (z.B. Steine) auf die Fahrspuren geworfen werden könnten.

Auch das Polizeipräsidium Unterfranken führte mit Schreiben vom 07.07.2008 aus, dass die floristische Gestaltung der Überdeckung des Katzenbergtunnels nach den Darstellungen des Vorhabensträgers im Internet landschaftlich derart in die örtliche Topographie integriert werden solle, dass eine "Freizeitnutzung" durch die Bevölkerung nicht auszuschließen sei. Im derzeitigen Planungsstadium solle bedacht werden, dass eine Begehrbarkeit des Tunneldaches nicht zu unterschätzende Gefahren für die Verkehrssicherheit mit sich bringe. Das Verbringen bzw. Werfen von Gegenständen auf die Fahrbahn habe in der Vergangenheit zu schweren Verkehrsunfällen geführt. Suizidgefährdete Personen könnten das Gelände zum Sprung auf die Fahrbahn nutzen. In den Tunnel einfahrende Verkehrsteilnehmer könnten durch Personen auf dem Tunneldach abgelenkt und in ihrer Aufmerksamkeit beeinträchtigt werden. Zur Minimierung dieser eventuell eintretenden Gefahren sollte das Gelände an den beiden Portal weiträumig gesichert werden, um das direkte Einwirken Unbefugter auf den Streckenverlauf nahezu ausschließen zu können.

Der Vorhabensträger verwies mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht darauf, dass die Gestaltung und Nutzung der Flächen im Tunnelbereich und auch auf der Tunneldecke integraler Bestandteil des Planungskonzeptes der gegenständlichen Maßnahme sind. Von Personen auf der Tunneldecke möglicherweise ausgehende Gefährdungen des Autobahnverkehrs, die nur in den Portalbereichen möglich sind, werden durch gezielte bauliche Absicherungsmaßnahmen wie Schutzwände oder Schutzzäune vermieden. Diese Maßnahmen dienen gleichzeitig dazu, suizidgefährdete Personen am Sprung auf die Fahrbahn zu hindern (vgl. A 3.10.4.3).

Mit Schreiben vom 29.07.2008 stellte das Amt für Zivil- und Brandschutz der Stadt Würzburg fest, dass das Betriebsgebäude des Katzenbergtunnels und der dortige Zugang zum Tunnelbauwerk selbst bei einem Schadensfall der Erkundung und dem Vorrücken von Einsatzkräften dienen. Im Einsatzfall müssten dort mehrere Fahrzeuge aufgestellt werden. Hierbei müsse eine Geräteentnahme etc. möglich sein. Die Bewegungsfläche vor dem Betriebsgebäude müsse deshalb mindestens 20 m x 40 m groß sein.

Der Vorhabensträger entgegnete darauf mit Schreiben vom 22.12.2008 zutreffend, dass die Aufstellfläche vor dem Betriebsgebäude des Tunnels eine Größe von 19,50 m x 16,50 m hat. Dazu kommen noch eine Wendegasse und die Zuwegung zum Fluchtstollen. Die Planung wurde im Vorfeld mehrfach mit dem Amt für Zivil- und Brandschutz seitens des Vorhabensträgers abgestimmt. Die vorliegende Fläche entspricht dem Ergebnis dieser Abstimmungen. Die nunmehr geforderte Größe würde weit mehr als eine Verdoppelung der Fläche bedeuten, ohne dass dieser zusätzliche Bedarf durch konkrete Angaben über Anzahl und Größe der abzustellenden Fahrzeuge und dem notwendigen Fahrraum zum Be- und Entladen usw. begründet wurde.

Die Stadt Würzburg (Amt für Zivil- und Brandschutz) bestätigte beim Erörterungstermin am 02.02.2009, dass die ausgelegte Planung mit ihnen abgestimmt sei. Sie hätten einen Entwurf vorgelegt bekommen und daraufhin mündlich eine Wendefläche von 10,50 m vorgeschlagen. Was den Bedarf in Form von Fahrzeuganzahl usw. angehe, könne man im Vorfeld nicht im Detail planen, wie viele Fahrzeuge dort hinkommen müssten. Man müsse aber davon ausgehen, dass mindestens zwei Löschfahrzeuge (ein Löschfahrzeug bedeute ein Lkw von etwa 7 m Länge) und ein Einsatzleitfahrzeug hinfahren müssten. Im Einsatzfall kämen die Polizei und der Rettungsdienst noch dazu. Dort sei ein möglicher Standort für die Einsatzleitung, weil dort auch die gesamte Tunneltechnik sei. Vielleicht bestehe noch die Möglichkeit, die Geländeoberfläche so anzupassen, dass die Fläche das gewünschte Maß erreiche. Es sei jedoch nicht ausgeschlossen, dass dort auch Einsatzfahrzeuge stehen müssten, da dieser Stollen, der vom Tunnelbetriebsgebäude in den Katzenbergtunnel führe, ein Rettungsweg sei. Der Rettungsweg sei auch ein Eingriffsweg für die Feuerwehr. Somit sei eigentlich nie ausgeschlossen, dass auch Einsatzfahrzeuge bzw. Löschfahrzeuge dort stehen müssten, um einen Löschangriff vorzunehmen. Es könne sein, dass nach Erkundung festgestellt werde, dass man von dort auf kurzem Wege an einen Brandherd herankomme. Für eine wirksame Rettung müsse man zunächst von einer Selbstrettung ausgehen, was bedeute, dass die Menschen möglichst schnell aus dem Tunnel herauskämen, noch bevor die Einsatzkräfte eigentlich am Ort seien. Es müsse aber immer damit gerechnet werden, dass auch jemand zurückbleibe, der dann gesucht werden müsse. Für die Rettung reichten sowohl der Stollen wie auch der Rettungsplatz aus. Es gehe hier lediglich darum, auch Einsatzfahrzeuge aufzustellen, die dann einen Löschangriff vornehmen könnten. Der übliche Wendradius von 10,50 m sei auch bei der gegenständlichen Planung nicht eingehalten. Vielleicht könne man sich auch darauf einigen, dass der an der Aufstellungsfläche vorhandene "Stutzen" ausgedehnt werde und man die Fläche, an der sich ein diagonal verlaufender Weg befinde, noch mit aufgenommen werde, um den Platz etwas zu optimieren (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 23 ff.).

Der Vorhabensträger erwiderte darauf beim Erörterungstermin am 02.02.2009, dass vonseiten der Stadt zunächst nur die Forderung geäußert worden sei, vor dem Betriebsgebäude des Tunnels einen Stellplatz für ein Einsatzleitfahrzeug zu schaffen. Mittlerweile werde eine Fläche von 20 m x 40 m gefordert. Die Gestaltungsfläche, die dort vorgesehen sei, liege nicht in einer Ebene, sondern weise mit einer Neigung von 1 : 3 eine ganz beachtliche Steigung auf. Um in diesem Gelände eine ebene Fläche zu schaffen, müsse man große Erdbewegungen vornehmen und letztlich ein entsprechend großes Stück aus dem Gestaltungskonzept herauslösen und in eine befestigte Fläche umwandeln. Dies laufe dem ursprünglichen Gestaltungskonzept zuwider. Da es in diesem Bereich nicht so einfach sei, eine entsprechend große Fläche herzustellen, sei schon eine Wendemöglichkeit in Form des "Stutzens" geschaffen worden. Daher werde von Seiten des Vorhabensträgers keine Notwendigkeit gesehen, die Aufstellfläche von 19,50 m x 16,50 m auf 20 m x 40 m zu vergrößern.

Die Planfeststellungsbehörde kündigte beim Erörterungstermin am 02.02.2009 an, den Fachberater für Brand- und Katastrophenschutz bei der Regierung von Unterfranken in dieser Frage um Stellungnahme zu bitten, der dazu ausführte,

dass die geplante Größe der Bewegungs- und Aufstellfläche für Betriebsfahrzeuge vor dem Tunnelbetriebsgebäude ausreichend und eine Vergrößerung aus fachtechnischer Sicht nicht zwingend erforderlich sei (vgl. Schreiben vom 15.04.2009). Daher bestand seitens der Planfeststellungsbehörde kein Anlass, dem Vorhabensträger den Bau einer im Verhältnis zur vorgelegten Planung vergrößerte Aufstellfläche vor dem Tunnelbetriebsgebäude aufzugeben.

Am Ende des Heidingsfelder Weges, so die Stadt Würzburg mit Schreiben vom 29.07.2008 weiter, sei am Westportal des Katzenbergtunnels eine Bewegungsfläche für Einsatzfahrzeuge erforderlich. Die im Übersichtslageplan (Unterlage 3 E) als geschotterte bzw. als Gelände-Modellierung dargestellte Fläche sei als Bewegungsfläche für Einsatzfahrzeuge zu befestigen (vgl. auch die nachrichtliche Unterlage 10.2).

Der Vorhabensträger erklärte dazu mit Schreiben vom 22.12.2008, dass die am Westportal geplante Aufstellfläche als Bewegungsfläche für Einsatzfahrzeuge befestigt wird (vgl. BWV lfd.Nr. 23, Unterlage 7.2). Auf Nachfrage der Stadt Würzburg (Amt für Zivil- und Brandschutz) erklärte der Vorhabensträger im Erörterungstermin am 02.02.2009, dass die Bewegungsfläche für Einsatzfahrzeuge am Westportal des Katzenbergtunnels mit Schotter befestigt wird, damit sie befahrbar ist, aber nicht versiegelt wird. Es wird eine wassergebundene Decke aufgebracht, auf der man fahren kann. Damit erklärte sich die Stadt Würzburg einverstanden (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 28).

Der Heidingsfelder Weg, führte die Stadt Würzburg mit Schreiben vom 29.07.2008 außerdem aus, sei eine Notzufahrt zum Westportal des Katzenbergtunnels. Es sei ein einspuriger, 4 m breiter Ausbau der ca. 600 m langen Zufahrt geplant. Um einen Begegnungsverkehr von Einsatzfahrzeugen zu ermöglichen, seien in Sichtweite, jedoch mindestens alle 100 m, Ausweichstellen einzuplanen. Die Buchten müssten mindestens 12 m lang sein, die Breite der Zufahrt müsse im Bereich der Ausweichstellen mindestens 5,50 m betragen.

Der Vorhabensträger verwies mit Schreiben vom 22.12.2008 zutreffend darauf, dass im Bereich des Westportals bis zur Einmündung des Oberen Katzenbergweges ebenso wie im Bereich der engen Radien der Heidingsfelder Weg eine befestigte Fahrbahnbreite von 6,00 m aufweist. Im weiteren Verlauf bis vor der Einmündung am Unteren Kaulweg beträgt die befestigte Fahrbahnbreite 4,00 m auf einer Länge von ca. 400 m. In diesem Bereich, so sagte der Vorhabensträger zu, werden Ausweichbuchten in Sichtabstand angeordnet. Im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 wurden die geforderten Ausweichbuchten am Heidingsfelder Weg in die Planung aufgenommen, zusätzliche Grundstücksbetroffenheiten ergaben sich dadurch nicht (vgl. Unterlage 7.1, Blatt 2 E, Unterlage 7.2, lfd.Nr. 24, und Unterlage 14.1, Blatt 2 E).

Zur Planänderung vom 22.06.2009 führte der Fachberater für Brand- und Katastrophenschutz bei der Regierung von Unterfranken mit Schreiben vom 27.07.2009 aus, dass die Zufahrt für Feuerwehrfahrzeuge zum Schutzobjekt Westportal des Katzenbergtunnels über die Rettungszufahrt des Heidingsfelder Weges sowohl während der Bauzeit als auch nach Abschluss der Bauarbeiten

unter Einbeziehung der dortigen Entwässerungsmulde für Feuerwehrfahrzeuge mit mindestens 10 t Achslast, einer Breite von 2,50 m und einer Höhe von 3,50 m möglich sein müsse. Die Zu- und Abfahrten inklusive der Ausweichstellen sowie die Rettungsplätzen seien so zu unterhalten, dass sie mit den o.g. Einsatzfahrzeugen jederzeit problemlos befahren werden könnten.

Mit Schreiben vom 02.09.2009 sagte der Vorhabensträger zu, dass bei der Bauabwicklung und nach deren Abschluss die Zufahrt für Feuerwehrfahrzeuge zum Westportal des Tunnelbauwerkes gewährleistet wird, während der Bauzeit jedoch erst dann, wenn der Verkehr auf der BAB A 3 in einer oder schließlich in beiden Tunnelröhren geführt wird. Außerdem wurde zugesichert, durch ein entsprechendes Unterhaltungskonzept die Befahrbarkeit sicherzustellen (vgl. A 3.10.1).

Des Weiteren brachte das Amt für Zivil- und Brandschutz der Stadt Würzburg mit Schreiben vom 29.07.2008 vor, dass alle Angriffswege für Einsatzfahrzeuge (Zufahrten, Notzufahrten und Bewegungsflächen) nach den Vorgaben der "Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr" ausgebaut und befestigt werden müssten (Achslast ≥ 10 t, zulässige Gesamtmasse für Fahrzeuge ≥ 16 t), was der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.008 zusagte (vgl. A 3.10.4.4).

Die Stadt Würzburg (Amt für Zivil- und Brandschutz) forderte darüber hinaus mit Schreiben vom 29.07.2008, dass die Sperrvorrichtungen in den Zufahrten und Notzufahrten mittels einer Dreikantes nach DIN 3223 zu öffnen sein müssten, was der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 zusagte (vgl. A 3.10.4.5).

Hinsichtlich des Katzenbergtunnels erhob die Stadt Würzburg mit Schreiben vom 29.07.2008 weiter das Petikum, dass die Türen in der Mittelwand zwischen den Tunnelröhren von Einsatzkräften auch entgegen der Fluchtrichtung ohne fremde Hilfsmittel zu öffnen sein müssten. Die Türen vom Platz am Betriebsgebäude zum Rettungstollen könnten von außen auch mit einem Schließzylinder, für den der Schlüssel in einem Feuerwehrschrüsseldepot aufbewahrt werde, verschlossen werden.

Der Vorhabensträger sicherte mit Schreiben vom 22.12.2008 zu, dass die Türen in der Mittelwand zwischen den Tunnelröhren paarweise mit wechselseitiger Öffnungsrichtung eingebaut werden, sodass immer eine Tür in Fluchtrichtung zu öffnen sein wird. Die andere Tür dient den Rettungskräften. Alle Rettungstüren werden beidseitig zu öffnen sein. Die Schlüssel werden, so der Vorhabensträger, dem Feuerwehrschrüsseldepot zur Verfügung gestellt (vgl. A 3.10.4.6).

Weiter machte die Stadt Würzburg mit Schreiben vom 29.07.2008 geltend, dass die Tore in den Abgastrennwänden des Katzenbergtunnels sowie in der Lärmschutzwand am Heidingsfelder Weg eine lichte Öffnungsfläche von mindestens 4 m x 4 m haben müssten. Die Tore am Westportal in der Abgastrennwand und in der Lärmschutzwand sollten in einer Flucht liegen, sodass eine geradlinige Durchfahrt möglich sei, was der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 im Rahmen des Möglichen zusagte (vgl. A 3.10.4.7).

Des Weiteren erhob die Stadt Würzburg mit Schreiben vom 29.07.2008 die Forderung, dass die Notzufahrten Heidingsfelder Weg und zum Betriebsgebäude des Tunnels einschließlich der Bewegungsflächen als Feuerwehranfahrtszonen durch Verkehrszeichen nach der StVO zu kennzeichnen seien.

Der Vorhabensträger sicherte mit Schreiben vom 22.12.2008 zu, den Zufahrtsbereich zum Westportal des Katzenbergtunnels (BWV lfd.Nr. 23, Unterlage 7.2) und die Zufahrt zum Betriebsgebäude mit der dazugehörigen Abstellfläche (BWV lfd.Nr. 22.1, Unterlage 7.2) mittels entsprechender Verkehrszeichen nach der StVO als Feuerwehranfahrtszonen zu kennzeichnen. Gleichzeitig wies der Vorhabensträger zu Recht darauf hin, dass der Heidingsfelder Weg von Bau-km 288+355 bis Bau-km 288+470 in der Baulast und im Eigentum der Stadt Würzburg verbleibt und daher sie für die Beschilderung zuständig ist (vgl. auch A 3.10.4.8).

Beim Erörterungstermin am 02.02.2009 stellte die Stadt Würzburg (Tiefbauamt) in Aussicht, dass die verkehrsrechtlichen Anordnungen für den Weg bei der Stadt Würzburg erfolgen werden (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 29).

Vonseiten der Stadt Würzburg wurde ebenfalls gefordert, dass alle Angriffswege für Einsatzfahrzeuge (Zufahrten, Notzufahrten und Bewegungsflächen) in den Winterdienst mit aufzunehmen seien. Der Vorhabensträger sicherte mit Schreiben vom 22.12.2008 zu, alle Angriffswege (Zufahrten, Notzufahrten, Bewegungsflächen) in den Winterdienst aufzunehmen (vgl. A 3.10.4.2). Hier stellte der Vorhabensträger in Aussicht, mit der Stadt Würzburg eine entsprechende Vereinbarung über die Durchführung des Winterdienstes durch die Stadt zu schließen.

Hinsichtlich der Brandschutz- und Sicherheitseinrichtungen für den Katzenbergtunnel brachte die Stadt Würzburg mit Schreiben vom 29.07.2008 vor, dass die nach den RABT erforderliche Brandmeldeanlage über drei verschiedene Übertragungswege (ISDN-D-Kanal/X.25-Netz) bei der Leitstelle der Berufsfeuerwehr aufgeschaltet werden müsse. Hierdurch müsse unterschieden werden können, ob ein Alarm aus der Nordröhre, der Südröhre oder aus dem Betriebsgebäude komme.

Der Vorhabensträger führte dazu mit Schreiben vom 22.12.008 nachvollziehbar aus, dass geplant ist, die Berufsfeuerwehr Würzburg über drei Hauptmelder anzubinden, wobei ein Hauptmelder Alarme aus der Südröhre, einer aus der Nordröhre und der dritte aus dem Betriebsgebäude übertragen soll, sodass die Feuerwehr bereits bei der Alarmierung den Brandort nach diesen drei Bereichen unterscheiden kann. Der Forderung ist damit Rechnung getragen. Die Anbindung der Berufsfeuerwehr Würzburg erfolgt nach dem Info-Blatt BMA-Aufschaltung, Stand 12/2007 (vgl. auch A 3.10.4.9).

Beim Erörterungstermin am 02.02.2009 wies das Amt für Zivil- und Brandschutz der Stadt Würzburg darauf hin, dass bis zur Realisierung des Katzenbergtunnels andere technische Standards hinsichtlich der Übertragungswege vorliegen könnten. Es sollten die jeweils aktuellen Richtlinien und Standards angewandt wer-

den, was vom Vorhabensträger auch zugesagt wurde (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 29). Im Übrigen wird auf A 3.10.4.9 Bezug genommen.

Falls für die Tunnelfunkversorgung der BOS-Dienste (Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben) bei der Realisierung noch Analogfunk im Einsatz sei, so die Stadt Würzburg mit Schreiben vom 29.07.2008, seien für die Feuerwehr und für den Rettungsdienst jeweils eigene Kanäle sowohl im 2-m-Band als auch im 4-m-Band vorzusehen (vgl. Nr. 6.2.3 der RABT). Eine spätere Umrüstung auf das künftige Digitalfunknetz der BOS müsse jederzeit zu Lasten des Vorhabensträgers erfolgen können. Mit Schreiben vom 22.12.2008 sagte der Vorhabensträger dies zu (vgl. auch A 3.10.4.10).

Die Standorte und die Ausführung von Brandschutzeinrichtungen sowie deren Beginn- und Anzeigergeräte (z.B. Brandmeldeanlage, Rauch- und Wärmeabzug, Funkversorgung, Löschwasserentnahmestellen) seien, so die Stadt Würzburg, mit dem Amt für Zivil- und Brandschutz der Stadt Würzburg abzustimmen (vgl. Schreiben vom 29.07.2008), was der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 zusagte (vgl. auch A 3.10.4.11).

Außerdem wurde seitens der Stadt Würzburg mit Schreiben vom 29.07.2008 gefordert, dass im Katzenbergtunnel an allen Notrufstationen für den Einsatz der Feuerwehr Steckdosen vorzusehen seien (2 x Schuko 230 Volt/16 A, 1 x CEE 400 V/32 A). Eine Versorgung über die USV sei nicht erforderlich. Der Vorhabensträger sicherte mit Schreiben vom 22.12.2008 zu, dass im Katzenbergtunnel in Abstimmung mit dem Amt für Zivil- und Brandschutz der Stadt Würzburg ausreichend Steckdosen vorzusehen (vgl. A 3.10.4.12).

Ebenfalls wurde von der Stadt Würzburg mit Schreiben vom 29.07.2008 vorgebracht, dass neben den Notausgangstüren in der Tunneltrennwand jeweils DN 80-Rohrdurchführungen mit B-Storzkupplungen und B/C-Übergangsstück und Blindkupplung einzubauen seien. Hierdurch solle verhindert werden können, dass durch verlegte Feuerlöschschläuche Türen offen gehalten würden und Rauch sich über die Türen in die benachbarte Tunnelröhre ausbreite. Mit Schreiben vom 22.12.2008 sagte der Vorhabensträger dies zu (vgl. A 3.10.4.13).

Ebenso erging seitens der Stadt Würzburg die Forderung, dass Sicherheitseinrichtungen (Brandmeldeanlage, Rauch- und Wärmeabzug, Löscheinrichtungen, Sicherheitsstromversorgungen) des Katzenbergtunnels vor Inbetriebnahme sowie anschließend regelmäßig wiederkehrend durch Prüfsachverständige nach der Sicherheitsanlagen-Prüfverordnung auf ihre Wirksamkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen seien, was der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 zusagte (vgl. A 3.10.4.14).

Ebenso bat die Stadt Würzburg mit Schreiben vom 29.07.2008, dass für den Katzenbergtunnel in Abstimmung mit dem Städtischen Amt für Zivil- und Brandschutz Feuerwehrpläne zu erstellen und der Feuerwehr zu übergeben seien, was vom Vorhabensträger zugesagt wurde (vgl. A 3.10.4.15).

Schließlich brachte die Stadt Würzburg mit Schreiben vom 29.07.2008 vor, dass bauliche, anlagentechnische und organisatorische Sicherheitsmaßnahmen, die sich aus der noch nicht vorgelegten Risikoanalyse und dem Gesamtsicherheitskonzept für den Katzenbergtunnel ergeben, mit dem Amt für Zivil- und Brandschutz der Stadt Würzburg abzustimmen sei, womit sich der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 einverstanden erklärte (vgl. A 3.10.4.16).

Darüber hinaus forderte die Stadt Würzburg mit Schreiben vom 29.07.2008, dass bei Brand- und Rauchversuchen vor der Inbetriebnahme des Tunnels dem Amt für Zivil- und Brandschutz bei der Stadt die Teilnahme zu ermöglichen sei, was der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 zusagte (vgl. A 3.10.4.17).

Das Polizeipräsidium Unterfranken wies mit Schreiben vom 07.07.2008 darauf hin, dass es unverzichtbar sei, die beiden Portale des geplanten Katzenbergtunnels zu jeder Zeit, insbesondere aus dem untergeordneten Straßennetz, anfahren zu können, um im Schadensfall die erforderlichen polizeilichen sowie rettungsdienstlichen Maßnahmen im Tunnel ohne großen Zeitverlust gewährleisten zu können. Diese Zufahrten müssten unmittelbar an die Portale führen, um Einsatzkräfte sowie Führungs- und Einsatzmittel an einen möglichen Schadensort heranführen zu können. Bei der Ausgestaltung der Zufahrtswege solle berücksichtigt werden, dass diese auch bei schlechten Wetterverhältnissen mit Fahrzeugen der Feuerwehr und Rettungsdienste befahrbar sein müssten. Dabei sollten Fahrbahnbreiten gewählt werden, die einen eventuellen Begegnungsverkehr ermöglichen.

Der Vorhabensträger führte dazu mit Schreiben vom 28.11.2008 nachvollziehbar aus, dass in den Planfeststellungsunterlagen die Zufahrten zu den Tunnelportalen enthalten sind, die Teil des Rettungskonzeptes sind. Entsprechende Abstimmungen sind vom Vorhabensträger mit der Berufsfeuerwehr Würzburg durchgeführt worden. Das Westportal ist vom Unteren Kaulweg, über den Heidingsfelder Weg durch die Tore in der südlichen Lärmschutzwand (zwischen Brückenwiderlager und Tunnelportal) sowie in der Abgastrennwand im Mittelstreifen erreichbar. Das Ostportal kann vom Unteren Kaulweg aus über die Betriebszufahrt zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord und von dort über die Rampe zur Autobahn und für die südliche Fahrbahn durch das Tor in der Abgastrennwand angefahren werden. Ein Blockieren der Zufahrt durch Fahrzeuge, die sich auf der Autobahn bzw. auf der Zufahrt aus der Tank- und Rastanlage befinden, soll durch eine ferngesteuerte Absperreinrichtung sowohl auf der Autobahn als auch an der Rampe der Tank- und Rastanlage ausgeschlossen werden. Die Zufahrtswege werden durchgehend bituminös befestigt. Der ausgebaute Heidingsfelder Weg erhält eine befestigte Breite von 4,00 m und ermöglicht damit mindestens den Begegnungsfall Pkw - Lkw. Des Weiteren werden in Sichtweite Ausweichbuchten angeordnet (vgl. Planänderung vom 22.06.2009). Die Betriebszufahrt zur Tank- und Rastanlage erhält eine befestigte Breite von 5,50 m und ermöglicht den Begegnungsfall Lkw - Lkw. Die beiden Zufahrtswege werden in den Winterdienst einbezogen (vgl. A 3.10.4.2).

Des Weiteren machte das Polizeipräsidium Unterfranken mit Schreiben vom 07.07.2008 darauf aufmerksam, dass es sowohl für die Rettungsdienste als auch

für die Polizei wichtig sei, in unmittelbarer Nähe der Portale Stellflächen zur Verfügung zu haben, die als Bereitstellungs- bzw. Aktionsräume genutzt werden könnten. Diese seien einsatztaktisch erforderlich, um beispielsweise bereitstehende Kräfte und Einsatzmittel bedarfsorientiert und lageangepasst ohne Zeitverlust an einen Einsatzort im Tunnel nachführen zu können, vernetzten Sammelstellen zu bilden oder den logistischen Bedürfnissen der im Schadensfall involvierten Organisationen gerecht zu werden.

Hier verwies der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 nachvollziehbar darauf, dass am Westportal im direkten Anschluss an die Rettungszufahrt eine entsprechende Fläche bereits planerisch berücksichtigt ist (vgl. BWV lfd.Nr. 23, Unterlage 7.2, und Unterlage 7.1, Blatt 1). Im Bereich des Ostportals muss die Fahrbahnfläche des Beschleunigungsstreifens dazu verwendet werden. Bei einer befestigten Fahrbahnbreite von über 17 m steht auch hier genügend Platz für die Rettungsdienste zur Verfügung, zumal die zurückgesetzten Absperrschranken verhindern, dass die Flächen mit Fahrzeugen zugestaut werden. Eine entsprechende Fläche ist zudem am Ausgang des Rettungstollens eingeplant.

In ihrer Gesamtheit betrachtet ist die Planung damit auch insoweit ausgewogen und verhältnismäßig.

3.7.4 Immissionsschutz

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

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

3.7.4.1 Trassierung (§ 50 BImSchG)

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

Gemäß § 50 Satz 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürf-

tige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Außerdem ist bei der Abwägung die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität zu berücksichtigen (§ 50 Satz 2 BImSchG).

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

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

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte bestandsorientierte Linie hinsichtlich der Anforderung des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Wie im Rahmen der Variantenprüfung ausgeführt (vgl. C 3.7.2.1 dieses Beschlusses), scheiden andere Trassenführungen wegen der damit verbundenen erheblich größeren Beeinträchtigungen öffentlicher Belange, z.B. der Umwelt oder der Wasserwirtschaft, aus bzw. sind auch im Hinblick auf den Immissionsschutz weniger optimal als die gegenständliche Variante. Durch eine Änderung der Maßnahme, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit nicht weiter verbessert werden.

3.7.4.2

Lärmschutz

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

Bei der Planung von Verkehrswegen ist darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden (§ 50 Satz 1 BImSchG). Dies gilt zunächst unabhängig von den Grenzwerten nach der 16. BImSchV (vgl. schon C 3.7.4.1). Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG).

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

3.7.4.2.1 Rechtsgrundlagen

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

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

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

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

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

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A)

- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A)
- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A)
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

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

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

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

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

Auch Tiere, gleich ob in freier Wildbahn lebend oder häuslich gehalten, unterfallen nicht dem auf den Schutz des Menschen zielenden Begriff der Nachbarschaft und der darauf abzielenden Grenzwerte für die menschliche Wohnbebauung. Für

Tiere gibt es keine entsprechenden normativ festgelegten oder in Fachkreisen allgemein anerkannten Grenz- und Zumutbarkeitswerte (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.04.2000, Az. 11 A 24.98, juris).

3.7.4.2.2 Lärmberechnung

Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbulasträger mit der der Planung zugrunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Grundlage der Berechnung, die gemäß RLS-90 durchgeführt wurde, sind die von Prof. Dr. Kurzak in seiner Verkehrsuntersuchung "Autobahn A 3, Aschaffenburg - Würzburg" vom 10.01.2002 (ergänzte Fassung vom 05.03.2004) ermittelten Verkehrszahlen. Dabei wurden für die Lärmberechnung Verkehrszahlen für den Planfall ohne die B 26 neu berücksichtigt. Dadurch liegt man zugunsten der Anwohner "auf der sicheren Seite" im Hinblick auf einen möglichst optimalen Lärmschutz auch für den Fall, dass die B 26 neu bis zum Prognosehorizont 2020 noch nicht durchgängig realisiert sein sollte. Sollte dies dagegen der Fall sein, würde die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke 2020 zwischen den Anschlussstellen Würzburg-Heidingsfeld und Würzburg/Randersacker um 13.400 Kfz/24 h und westlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld um 18.200 Kfz/24 h abnehmen.

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

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

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

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

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

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

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

Des Weiteren wurden in den vorliegenden schalltechnischen Berechnungen die sonstigen aktiven Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt, die insbesondere in den Unterlagen 1, 7.2 und 11.1 beschrieben sind.

Die schalltechnische Berechnung hat daher ergeben, dass unter Berücksichtigung dieser Ausgangsparameter und der aktiven Lärmschutzmaßnahmen insgesamt an 16 Gebäuden Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV zu erwarten sind. Zwei Gebäude befinden sich im Heriedenweg, drei im Steigwaldweg, eines im Spitztannenweg, fünf in der Hohen Steige, drei in der Lissabonner und zwei in der Dubliner Straße. Bei all diesen Anwesen werden nur die jeweili-

gen Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten, die Taggrenzwerte sind im gesamten Planfeststellungsabschnitt eingehalten.

3.7.4.2.3 Überprüfung der Lärmberechnungen und der Lärmschutzmaßnahmen

3.7.4.2.3.1 Lärmberechnung und aktive Lärmschutzmaßnahmen

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist an den vorgenommenen Berechnungen sowie am vorgesehenen Lärmkonzept und der Richtigkeit der diesbezüglichen Ergebnisse nicht zu zweifeln. Die Notwendigkeit, einen gutachterlich aufgehellten Sachverhalt weiter zu erforschen, muss sich der Planfeststellungsbehörde u.a. nur dann aufdrängen, wenn das vorhandene Gutachten unvollständig, widersprüchlich oder aus sonstigen Gründen nicht überzeugend ist, wenn es auf unzutreffenden Annahmen beruht oder durch substantiierte Einwände eines Beteiligten oder durch die übrige Ermittlungstätigkeit der Planfeststellungsbehörde ernsthaft die Frage gestellt erscheint (BVerwG, Beschluss vom 23.02.1994, Az. 4 B 35.94, DVBl. 1994, 763). Solche Gründe sind nicht ersichtlich. Die der Lärmberechnung zugrunde gelegte Verkehrsprognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Die Prognose bezieht sich auf das Jahr 2020. Der Prognosezeitraum ist nicht zu beanstanden, da er auch eine gewisse Sättigung der Mobilisierung und Mobilität ab 2015 einbezieht. Eventuelle Verkehrsverlagerungen sowie auch zusätzlicher neuer Verkehr und damit auch Mehrverkehr infolge der Steigerung der Leistungsfähigkeit der BAB A 3 insgesamt sind in die Prognosezahlen eingeflossen und werden bei der Berechnung berücksichtigt. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Verkehrsuntersuchung daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Von der Prognose war daher auszugehen (vgl. C 3.5.2.2).

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

Im Detail sind die Maßnahmen, die einen positiven Effekt auf die Lärmausbreitung haben, wie die aktiven Lärmschutzmaßnahmen und die verwendeten Fahrbahnbeläge, in den Unterlagen 1, 7.1 und 7.2 sowie in Unterlage 11.1 beschrieben. Die im Einzelnen überprüften Immissionsorte sind in den Anhängen zur Unterlage 11.1 aufgeführt und in der Unterlage 11.2 planlich dargestellt.

Durch die umfangreichen aktiven Schallschutzmaßnahmen werden an den meisten Wohngebäuden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV unterschritten.

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

3.7.4.2.3.1.1 Schalltechnische Berechnungen des Vorhabensträgers

Die schalltechnischen Berechnungen wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüft. Dies geschah stichprobenartig durch eigene Berechnungen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt mit dem Berechnungsprogramm CadnaA. Mit den Berechnungen und den Ergebnissen des Vorhabensträgers besteht aus Sicht des Bayerischen Landesamtes für Umwelt Einverständnis (vgl. Schreiben vom 25.06.2008).

Das Landratsamt Würzburg teilte mit Schreiben vom 16.06.2008 mit, dass vonseiten des Immissionsschutzes keine Einwände bestünden. Die Überprüfung der schalltechnischen Berechnung habe ergeben, dass an der nächsten schutzbedürftigen Bebauung im Gebiet des Landkreises Würzburg (hier Gemeinden Randersacker und Reichenberg) die Tag- und Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.

Mit Schreiben vom 29.07.2008 teilte die Stadt Würzburg mit, dass nach überschlägiger lärmschutzfachlicher Prüfung der Planfeststellungsunterlagen (Unterlage 11.1) an sämtlichen untersuchten Immissionsorten die Immissionsgrenzwerte für den Tag eingehalten werden. An 16 Gebäuden lägen in der Nachtzeit Grenzwertüberschreitungen vor. Die dabei herangezogenen Eingangsdaten seien aus fachlicher Sicht plausibel und ließen hinreichend konservative Ergebnisse erwarten.

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

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

weise ist nur mit solchen Wirkungen zu rechnen, deren Eintritt sich nicht nur als abstrakte, sondern als konkrete Möglichkeit abzeichnet. Andernfalls bliebe für die Anwendung des Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 - 4 BayVwVfG praktisch kein Raum. Das allgemein jeder Prognose innewohnende Risiko, die spätere Entwicklung könne von der Prognose abweichen, reicht nicht für einen Auflagenvorbehalt i.S.d. Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG aus (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.11.2000, Az. 11 C 2.00, NVwZ 2001, 429).

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

Der Bund Naturschutz brachte mit Schreiben vom 30.06.2008 vor, dass die Lärmberechnungen zum Teil von Rechenvorschriften der 16. BImSchV und der RLS-90 zulasten der Betroffenen abwichen, der sie aber nach den Unterlagen 11.1 folgen sollten. Der Lkw-Anteil am prognostizierten Kfz-Verkehr 2020 spiele für die Lärmbelastung eine bedeutende Rolle. Deshalb werde er in der 16. BImSchV und in der RLS-90 für Lärmrechnungen bei Autobahnen am Tag mit 25 % des maßgeblichen Gesamtverkehrs und in der Nacht mit 45 % angesetzt. Die vorliegenden Lärmberechnungen für den Prognosefall 2020 wichen von diesen Vorgaben ab, ohne dass dies in der Unterlage 11.1 begründet werde. So gehe man vom Beginn des Planfeststellungsabschnittes bis zur Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld von einem Lkw-Anteil von 18 % am Tag und 44 % in der Nacht aus, zwischen den Anschlussstellen Würzburg-Heidingsfeld und Würzburg/Randersacker von 19 % am Tag und 45 % in der Nacht und östlich der Anschlussstelle Würzburg-Randersacker von 19 % am Tag und 45 % in der Nacht. Westlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld unterschritten beide angenommenen Lkw-Anteile die Vorgaben der RLS-90, östlich davon, wo die meisten lärmbeeinträchtigten Gebiete lägen, sei der Lkw-Anteil am Tag mit 19 % deutlich geringer angesetzt als in der RLS-90 veranlagt. Es liege nahe, dass bei vorschriftsgemäßer Anwendung der RLS-90 die sehr knappen Grenzwertergebnisse sich teilweise als Grenzwertüberschreitungen herausstellten und dass sich insbesondere auch am Tag Grenzwertüberschreitungen in Wohnbereichen zeigen würden. Es gehe schließlich um 31 % mehr Lkw. Von den Vorgaben der RLS-90 dürfe nur abgewichen werden, wenn projektbezogene Untersuchungen exakte andere Verkehrsverhältnisse bei Tag und Nacht im Prognosejahr nachwiesen. Ein solcher Nachweis werde nicht geführt. Alle bekannten Einflüsse führten aber im Jahr 2020 eher zu höheren Lkw-Anteilen, als sie zu reduzieren. Die Lärmberechnung unterstelle Verkehr ohne Westumgehung (B 26 neu), d.h. auf der BAB A 3

im Planfeststellungsabschnitt liege der Lkw-Verkehr eher an der voraussehbaren Obergrenze. Dies bedeute, dass eher mit mehr als weniger Lkw-Anteil, als in der RLS-90 pauschal angesetzt werde, zu rechnen sei. Die Lärmrechnung nehme ohne Begründung das Gegenteil an. Die vorhandene (Rück-)Verlagerung von Lkws von der B 19 im Stadtgebiet Würzburg auf die ausgebaute Autobahn erhöhe dort den Lkw-Anteil überdurchschnittlich. Der Bundesverkehrswegeplan gehe deutschlandweit bis 2015 von einem überproportionalen Wachstum des Straßengüterverkehrs (Lkw-Leistung plus 59 %) im Vergleich zur Entwicklung der Gesamtverkehrsleistung aus. Die Lärmrechnung nehme ohne Begründung das Gegenteil an. Bei ihr steige der Lkw-Anteil weniger als der Gesamtverkehr. Schließlich würden maximale Fahrgeschwindigkeiten von 80 km/h für Lkw und 120/100/130 km/h (je nach Teilstrecke) für Pkw zugrunde gelegt. Eine Festsetzung einer entsprechenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit sei jedoch nicht vorgesehen, zumindest nicht für den gesamten Planfeststellungsabschnitt. Daher sei auch von höheren Fahrgeschwindigkeiten auszugehen. Es handele sich daher um eine geschönte Lärmrechnung, es bestehe der begründete Verdacht, dass die nach der 16. BImSchV und der einschlägigen Berechnungsmethode vorgeschriebenen Lkw-Anteile in der Lärmberechnung reduziert worden seien, um die Zahl der Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen beim Lärm in Grenzen zu halten und am Tag Grenzwertüberschreitungen zu vermeiden. Das sei im Planfeststellungsverfahren nicht hinnehmbar. Abweichungen von den Vorgaben der RLS-90 müssten mit prüfbaren Fakten begründet werden. Die prognostizierte Verkehrsentwicklung spreche eher für höhere Lkw-Anteile als in der RLS-90 angenommen. Es sei notwendig, eine Lärmberechnung mit den Vorgaben der RLS-90 mit den dortigen Lkw-Anteilen durchzuführen und Lärmschutzmaßnahmen (wenigstens) an diesen Ergebnissen auszurichten. Fahrgeschwindigkeiten seien der Realität anzupassen bzw. die verwendeten Höchstgeschwindigkeiten seien als zulässige Höchstgeschwindigkeiten in den entsprechenden Streckenabschnitten der BAB A 3 festzusetzen und zu überwachen.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht entgegen, dass die in Anlage 1, Tabelle A, der 16. BImSchV bzw. in Tabelle 3 der RLS-90 angegebenen Lkw-Anteile nur dann heranzuziehen sind, wenn keine geeigneten projektbezogenen Untersuchungsergebnisse vorliegen. Mit dem Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak ist dies jedoch der Fall, denn sie weist nach den Definitionen der RLS-90 die künftigen Lkw-Anteile getrennt nach Tag- und Nachtzeitraum und bezogen auf jeden einzelnen Streckenabschnitt der BAB A 3 aus. Die Angabe des Lkw-Anteils dient dem Berechnungsprogramm lediglich als Umrechnungsfaktor für die Ermittlung der tatsächlichen Anzahl von Lkw im maßgeblichen Zeitraum. Die den Lärmberechnungen zugrunde gelegten Verkehrsdaten ohne B 26 neu ergeben absolut betrachtet jeweils eine höhere Anzahl an Lkw als der Planfall mit B 26 neu und somit auch höhere Immissionspegel. Im Sinne der Betroffenen liegt die Berechnung damit "auf der sicheren Seite". Die Prognosewerte im Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak haben entgegen der Behauptung des Bund Naturschutz einen überproportionalen Anstieg des Lkw-Aufkommens von derzeit 20 % auf 22,5 % im Prognosejahr 2020 zum Inhalt. In Verbindung mit der prognostizierten Entwicklung des Gesamtverkehrs wird damit eine Zunahme des Lkw-Aufkommens von etwa 50 % unterstellt. Die den Lärmberechnungen zugrunde liegenden Geschwindigkeiten basieren auf den notwendi-

gen Geschwindigkeitsbeschränkungen im Tunnelbereich und den Zulaufstrecken. In den Streckenabschnitten mit freier Geschwindigkeit für Pkw wurde nach den Vorgaben der RLS-90 - und damit der 16. BImSchV - eine Geschwindigkeit von 130 km/h angesetzt. Dies entspricht einer mittleren Fahrgeschwindigkeit der Pkw auf Autobahnen. Diese Vorgehensweise entspricht den gesetzlichen Regelungen und der ergangenen Rechtsprechung (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, 1154).

Als Einwendung (vgl. C 3.8.2.97) wurde vorgebracht, dass bei der dem vorliegenden Planungsverfahren zugrunde liegenden schalltechnischen Berechnung lediglich mit einer 90 Grad zur Fahrbahn ausgehenden Lärmausbreitung gerechnet werde. Tatsache sei aber, dass sich der lärmwirksame Pegel von den verschiedenen Projektionen entlang der Autobahn auf das Grundstück addiere, so dass die tatsächliche Lärmbelastung erheblich höher angesetzt werden müsse.

Der Vorhabensträger entgegnete darauf zu Recht, dass die Berechnung der Beurteilungspegel in der 16. BImSchV vorgeschrieben sind und nach den RLS-90 erfolgen. Die Berechnungen wurden im gegenständlichen Verfahren mit dem Berechnungsprogramm CadnaA durchgeführt. Die Berechnungen basieren auf einem digitalen Geländemodell mit der geplanten Autobahntrasse. Die Immissionen der angrenzenden Siedlungsbereiche wurden unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschirme, Einfach- und Mehrfachreflexionen sowie den topographischen Gegebenheiten ermittelt.

Auch sei, so eine Einwendung (vgl. C 3.8.2.97), langfristig die Zunahme des Verkehrsaufkommens in die Berechnung mit einzubeziehen, da bereits jetzt der Grenzwert überschritten sei. Daher seien zusätzliche Maßnahmen notwendig. Außerdem sei eine deutliche Überschreitung des niedrigen Grenzwertes für die Lärmimmissionen bei Nacht zu erwarten, da nach neuesten politischen Diskussionen und Vorschlägen des Bundesverkehrsministers eine Verlagerung des Lkw-Verkehrs auf die Nachtstunden angestrebt werde.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 19.12.2008 zu Recht entgegen, dass für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 zwischen Aschaffenburg und Würzburg eine Verkehrsuntersuchung von Herrn Prof. Dr. Kurzak erstellt wurde. In diesem Verkehrsgutachten wurden u.a. die prognostizierte Verkehrsentwicklung und die Verteilung des Lkw-Verkehrs auf die einzelnen Tagesabschnitte ermittelt. Daher ist die Notwendigkeit zusätzlicher Maßnahmen nicht gegeben, schließlich war diese Verkehrsprognose Grundlage der schalltechnischen Berechnungen.

Ein Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.10) brachte beim Erörterungstermin am 04.02.2009 vor, dass von seiner Seite die Schallschutzangaben bezweifelt würden. Er wies darauf hin, dass nach der DIN 4108 (Schallschutz im Hochbau) bei einer Autobahn im Abstand von 200 m 49 dB(A) anzusetzen seien beim einem Lkw-Anteil von 25 % und einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 50.000 Kfz/24 h. Bei 90.000 Kfz/24 h bis 100.000 Kfz/24 h seien nach der DIN 4108 mit einer Belastung von 70 dB(A) bis 71 dB(A) zu rechnen. Außerdem müssten bei Steigungen von 5 % noch etwa 2 dB(A) zusätzlich angenommen

werden. Je nach den Windverhältnissen werde die Schallausbreitung nach Heidingsfeld hin oder zum Heuchelhof hinauf gefördert (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 99 ff.).

Der Vorhabensträger erwiderte darauf beim Erörterungstermin am 04.02.2009 zu Recht, dass der Lkw-Anteil durch die regelmäßigen Verkehrszählungen auf der Autobahn bekannt ist. Dabei wird getrennt nach verschiedenen Fahrzeuggruppen gezählt. Der prognostizierte Lkw-Anteil ist auf den ganzen Tag gesehen bei 22,5 % anzusetzen, wobei tagsüber 19,5 % und nachts 45 % in die Berechnungen als Lkw-Anteil eingegangen sind. Bei Steigungsstrecken ist ein sog. Steigungsfaktor zu berücksichtigen, wenn die Steigung mehr als 5 % beträgt, was im gegenständlichen Abschnitt sind das jedoch nicht der Fall ist. Sowohl die Steigung von der Mainbrücke Randersacker zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord als auch von der Mainbrücke Randersacker in Richtung Theilheim, der außerhalb des Planfeststellungsabschnittes liegt, beträgt jeweils 4 %. Eine solche Steigung stellt auch die Obergrenze dar, die die einschlägigen technischen Richtlinien für Autobahnen zulassen. Daher ist ein gesonderter Steigungsfaktor im gegenständlichen Abschnitt nicht zu berücksichtigen. Auch Wind von der Immissionsquelle zum Immissionsort hin und das Vorliegen von Temperaturinversionen, die beide die Schallausbreitung begünstigen, werden bei der Berechnung nach der RLS-90 berücksichtigt. Bei der Entwicklung der Berechnungsmethode nach der RLS-90 wurde so vorgegangen, dass mehrjährige permanente Messreihen so abgeglichen wurden, dass die Rechenergebnisse immer "auf der sicheren Seite" liegen, also die Berechnungen immer Ergebnisse zugunsten der Betroffenen liefern. Wenn man tatsächlich durchgehende mehrjährige Messungen machen und daraus die entsprechenden Mittelungspegel bilden würde, wären die Ergebnisse immer noch kleiner als die rechnerisch ermittelten.

Auch das Sachgebiet "Technischer Umweltschutz" bei der Regierung von Unterfranken wies beim Erörterungstermin am 04.02.2009 darauf hin, dass für den gegenständlichen Streckenverlauf der BAB A 3 von der 16. BImSchV eindeutig das Berechnungsverfahren nach RLS-90 vorgesehen ist (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 74). In den RLS-90 wird außerdem ausdrücklich ausgeführt, dass die nach diesen Richtlinien berechneten Beurteilungspegel für leichten Wind (etwa 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern, gelten. Außerdem werde dort ausgeführt, dass bei anderen Witterungsbedingungen, besonders in Bodennähe und in Abständen über etwa 100 m, deutlich niedrigere Schallpegel auftreten.

Des Weiteren brachten die Stadt Würzburg und Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.66) mit Schreiben vom 29.07.2008 bzw. vom 28.06.2008 vor, dass der Untere Kaulweg künftig über den Katzenbergtunnel hinweg führe. Er rücke somit bis zu ca. 30 m weiter zur Bebauung hin. Außerdem befinde sich die Straßenoberkante künftig ca. 12 m über dem derzeitigen Niveau. Hierdurch erfolge eine ungehinderte Ausbreitung des Verkehrslärms mit Erhöhung des Lärmpegels. Hier würden ein Nachweis sowie die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen gefordert.

Der Vorhabensträger entgegnete darauf mit Schreiben vom 22.12.2008 zutreffend, dass im Bereich des Unteren Kaulwegs für den Prognosefall im Jahr 2020 eine Verkehrsbelastung auf der BAB A 3 von 93.000 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von 22,5 % (was ca. 20.900 Lkw entspricht) prognostiziert wurde. Der Untere Kaulweg hat derzeit eine Verkehrsbelastung von ca. 2.000 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von weniger als 1 %. Durch das Größenverhältnis der Verkehrszahlen kann, auch ohne Berechnung, eine negative Auswirkung auf die Lärmsituation durch die Verlegung des Unteren Kaulweges sicher ausgeschlossen werden.

Die Stadt Würzburg entgegnete darauf beim Erörterungstermin am 02.02.2009, dass die Ausführungen des Vorhabensträgers, dass im Verhältnis zum Autobahnverkehr der Verkehr auf dem Unteren Kaulweg viel geringer sei, zwar richtig seien, aber der Untere Kaulweg künftig in einer anderen Höhenlage verlaufen solle. Während er sich bisher in einem Einschnitt befunden habe, werde er nun in einer deutlich höheren Lage über die Autobahn geführt. Daher sei zu prüfen, ob durch den Pkw-Verkehr und den geringen Lkw-Verkehr, der künftig auf dem Unteren Kaulweg verlaufe, eine Lärmbelästigung für die Anwohner in Heidingsfeld bzw. am Heuchelhof eintrete (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 13 ff.).

Der Vorhabensträger entgegnete darauf nachvollziehbar, dass inzwischen eine Lärmberechnung für den Unteren Kaulweg durchgeführt worden ist. Die Stadt Würzburg hat dem Vorhabensträger dazu die entsprechenden Verkehrsbelastungen überlassen. Im Umfeld der Höherlegung des Unteren Kaulweges befindet sich keine Bebauung, in den Bereichen mit Bebauung ändert sich am Verlauf des Unteren Kaulwegs nichts. Die Verkehrsbelastung ist in Relation zur Autobahn gering. Sie ändert sich durch die Baumaßnahme nicht, d.h. durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 wird es nicht zu einer zusätzlichen Verkehrsbelastung kommen, die Verkehrsfunktion und Funktion im Straßennetz dieser Ortsstraße wird nicht geändert. Rechnerisch haben sich somit auch keine Änderungen bei den Immissionsbelastungen ergeben.

Die Stadt Würzburg erklärte daraufhin diesen Punkt für erledigt.

Schließlich wurde als Einwendung (vgl. C 3.8.2.97) vorgebracht, dass kurzfristig mit einer erhöhten Lärmbelastung zu rechnen sei. Baubedingt würde eine erhebliche Abholzung des Baumbestandes entlang des Planfeststellungsabschnittes durchgeführt. Die Lärmreduzierung durch den Baumbestand entfalle und eine gleichwertige Funktion sei erst durch Nachwachsen in etwa 10 Jahren bis 20 Jahren gewährleistet.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 19.12.2008 zu Recht entgegen, dass bei den Lärmberechnungen Baumbestände bzw. Vegetation zugunsten der Betroffenen nicht berücksichtigt werden.

3.7.4.2.3.1.2 Betroffene Gebiete und deren Schutzcharakter

Welche Gebiete und Anlagen wie zu schützen sind, ergibt sich aus § 2 der 16. BImSchV. Auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.1 wird Bezug genommen.

Die Gebiete, die von den Schallimmissionen der gegenständlichen Maßnahme in relevanter Weise betroffen sind sowie ihr vom Vorhabensträger angenommener Schutzcharakter sind der Unterlage 11.1, Anhang A, und der Unterlage 11.2 zu entnehmen.

Der Bund Naturschutz wandte mit Schreiben vom 30.06.2008 ein, dass zur Festlegung der Grenzwerte für Gebäude ohne Bebauungsplan die tatsächliche Nutzung ausschlaggebend sei, also im Regelfall allgemeines Wohngebiet (WA). Damit sei dort ein Nachtgrenzwert von 46 dB(A) und nicht, wie in den Planfeststellungsunterlagen, von 54 dB(A) anzusetzen. Die Zahl der Nachtgrenzwertüberschreitungen erhöhe sich damit von 16 Gebäuden auf 34. Bei 75 Gebäuden könnten die Nachtgrenzwerte gerade noch eingehalten bzw. nur um 1 dB(A) unterschritten werden. Auch am Tag lägen manche Ergebnisse relativ nahe am Grenzwert oder würden überschritten, wenn man den Grenzwert für ein allgemeines Wohngebiet ansetze, wie es gemäß der Nutzung auch üblich und sinnvoll sei. Dieses Rechenergebnis halte der Bund Naturschutz für nicht akzeptabel. Grenzwerte der 16. BImSchV bedeuteten für die Betroffenen noch immer eine sehr hohe dauerhafte Beeinträchtigung von Wohlbefinden und Lebensqualität. Da das menschliche Ohr erst Pegelunterschiede ab ca. 3 dB(A) wahrnehme, kämen Schwankungen von 1 dB(A) bis 2 dB(A) um den Grenzwert bei der Wirkung der rechtlich festgelegten Grenze gleich. Deshalb seien die Rechenergebnisse mit so geringem Grenzwertabstand als genauso problematisch wie der Grenzwert selbst anzusehen. Dies betreffe im gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt allein in der Nacht insgesamt rund 120 Immissionspunkte, meist am Heuchelhof. Aus diesen Gründen fordere der Bund Naturschutz im Sinne des Vorsorgeprinzips eine Nachbesserung des geplanten Lärmschutzes, der überall eine deutliche rechnerische Unterscheidung der Grenzwerte um mindestens 3 dB(A) bewirke.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht entgegen, dass die Lärmberechnungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt als amtlichen Sachverständigen für Verkehrslärmschutz im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geprüft wurden. Es wurden keine Beanstandungen vorgebracht.

Auch vonseiten der Planfeststellungsbehörde ist festzuhalten, dass sich der Vorhabensträger mit der schalltechnischen Berechnung an die Vorgaben der 16. BImSchV gehalten hat. Für die Forderung des Bund Naturschutz, bei errechneten Beurteilungspegeln, die sich im Bereich der Grenzwerte bewegen, davon auszugehen, dass die Grenzwerte überschritten sind, findet sich keine rechtliche Grundlage. Die Heranziehung der 16. BImSchV und der damit verbundenen Berechnungsmethode und Rundungsvorgaben (RLS-90) sind mit höherrangigem Recht vereinbar (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, 1154). Da durch die Grenzwerte der 16. BImSchV abschließend geregelt wird, was für die Betroffenen zumutbar ist (vgl. dazu C 3.7.4.2.1), besteht auch keine Veranlassung, im Rahmen der Abwägung Anwesen, bei denen Beurteilungspegel in der Nähe der Grenzwerte der 16. BImSchV liegen, zusätzlich passiven Lärmschutz zuzugestehen. Im Übrigen wurden bei der schalltechnischen

Berechnung - bis auf die Immissionsorte im Außenbereich - überwiegend ein Schutzbedürfnis wie in einem allgemeinen Wohngebiet angenommen (vgl. Unterlage 11.1, Anlage A).

Der Bund Naturschutz brachte mit Schreiben vom 30.06.2008 weiter vor, dass die Verlärmung des Botanischen Gartens durch die B 19 ein großes Problem sei, dessen Lösung nicht in die üblichen Schemata der Verkehrswegeplanung passe, jedoch im Falle des Ausbaus der BAB A 3 höchst relevant sei. Der Botanische Garten grenze unmittelbar westlich an die B 19 im Bereich ihrer Zubringerfunktion zur Autobahn an. Er liege 1.200 m nördlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld. Die Verkehrsbelastung der B 19 betrage hier rund 32.000 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von ca. 8 %. Auf der gegenüberliegenden Ostseite der B 19 sehe die Planung neuen Lärmschutz bis zum vorhandenen Wall an der Lehmgrubensiedlung in Heidingsfeld vor. Der Botanische Garten sei eine multifunktionale Einrichtung, die der Wissenschaft, der Bildung und der Erholung diene. Der Bund Naturschutz kooperiere mit dem Botanischen Garten und wisse, dass weite Flächen dieses Gartens durch den Verkehr auf der B 19 so verlärmert seien, dass die Bildungsfunktion grundlegend und unzumutbar entwertet werde. Ein Lärmschutz an der Westseite der B 19 im Bereich des Botanischen Gartens sei überfällig. Nach der 16. BImSchV gälten für Schulen und ähnliche schutzwürdige Einrichtungen der Grenzwert von 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht. Der Botanische Garten sei zweifellos eine Einrichtung mit schulartigem Lärmschutzbedarf im Sinne dieser Verordnung. Da er nur tags genutzt werde, sei der Grenzwert von 57 dB(A) hier maßgebend. Die Grenzwerte der 16. BImSchV seien u.a. dann einzuhalten, wenn durch Bau oder wesentliche Änderung von Verkehrswegen der vorhandene Lärmpegel auf über 70 dB(A) steige oder bereits vorher diesen Wert aufweise. Nach überschlägiger Rechnung liege im Bereich des Botanischen Gartens nahe der B 19, wo sich Besucher der botanischen Information und Bildung und der naturorientierten Erholung widmen können sollten, ein Lärmpegel von über 70 dB(A) vor. Neben der Verkehrsmenge wirke sich hier die Steigung der B 19 zur Autobahn hin als lärmsteigernd aus. Nach den Planfeststellungsunterlagen wird im Zuge des Autobahnausbaus an der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld ein Verkehrszuwachs von 10 % erwartet. Damit bewirke der Ausbau der BAB A 3 eine Verkehrs- und Lärmsteigerung im Bereich des Botanischen Gartens, wo bereits ca. 70 dB(A) zu verzeichnen seien und daher die planungsbedingte Erhöhung die Pflicht zu Lärmschutzmaßnahmen auslöse. Daher halte es der Bund Naturschutz für dringend erforderlich und sachlich geboten, im Zuge des Ausbaus der BAB A 3 auch auf der Westseite der B 19 am Botanischen Garten Lärmschutzeinrichtungen anzuordnen, die den Lärmpegel im Botanischen Garten auf etwa 57 dB(A) am Tag senkten. Selbst wenn "verschlungene Argumente" den Autobahnausbau von der Lärmschutzpflicht am Botanischen Garten befreien sollten, sollte der Vorhabensträger die relativ geringen Zusatzkosten für den autobahnbedingten Lärmschutz an der B 19 akzeptieren, um die Bildungs- und Wissenschaftseinrichtung Botanischer Garten voll funktionsfähig zu machen. Denn ohne Lärmschutz seien die straßennahen Flächen der B 19 und die Aufgaben des Botanischen Gartens weitgehend entwertet.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 22.12.2008 nachvollziehbar entgegen, dass der Botanische Garten nicht im Lärmschutzbereich des plange-

genständlichen Vorhabens liegt (vgl. Nr. 27 VLärmSchR 97). Dort ist geregelt, dass die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen über den Neubau- bzw. Ausbauabschnitt hinaus für den Bereich zu prüfen ist, auf den der vom Verkehr im Bauabschnitt ausgehende Lärm ausstrahlt. Dabei ist zu beachten, dass bei der Ermittlung des Beurteilungspegels im Verkehrsabschnitt die volle Verkehrsstärke zugrunde gelegt wird, für die Ermittlung des Beurteilungspegels des vorhandenen, baulich nicht geänderten Bereichs jedoch nur die Verkehrsbelastung des Bauabschnittes maßgeblich ist. Die Verkehrsbelastung des sich anschließenden, baulich nicht geänderten Bereichs der vorhandenen Straße ist außer Acht zu lassen, d.h. mit Null anzusetzen. Der Vorhabensträger wies daher zu Recht mit Schreiben vom 22.12.2008 darauf hin, dass kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht.

Der vom Bund Naturschutz geltend gemachte Lärmzuwachs am Botanischen Garten ist nicht nach den Vorgaben des § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV zu prüfen. Lärm, der nicht auf der zu bauenden der zu ändernden Strecke entsteht, wird von der 16. BImSchV nicht berücksichtigt ("Baugrubenprinzip"). Auch aus der Zusammenschau von § 41 Abs. 1 und § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG ergibt sich, dass der Schutz vor Lärm, der infolge eines neuen oder geänderten Verkehrsweges entsteht, auf dessen Nachbarschaft beschränkt sein soll. Anlieger an anderen vorhandenen Straßen, auf denen sich infolge der Baumaßnahme das Verkehrsaufkommen erhöht, lassen sich regelmäßig nicht zur Nachbarschaft der neuen oder geänderten Strecke zählen. Jedoch ist im Rahmen der Abwägung nach § 17 Satz 2 FStrG ein Lärmzuwachs auf einer anderen, vorhandenen Straße zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht. Dabei besteht jedoch ein Anspruch auf die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen nur dann, wenn jede andere Entscheidung als die Gewährung von Lärmschutz abwägungsfehlerhaft wäre (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.03.2005, Az. 4 A 18.04, DVBl. 2005, 1044). Dabei müssen aber Lärmschutzbelange der Nachbarschaft grundsätzlich nur dann in der planerischen Abwägung berücksichtigt werden, wenn die Lärmbelastung durch das Vorhaben auch ansteigt. Nur unter dieser Voraussetzung besteht ein Zurechnungszusammenhang zwischen dem Vorhaben und der Lärmbelastung, der es rechtfertigt, letztere als ein im Rahmen der Planung bewältigungsbedürftiges Problem zu behandeln. Dies gilt unabhängig von der Höhe der Lärmbelastung. Selbst grundrechtlich bedenkliche Belastungswerte bilden nicht stets, sondern nur dann die Grundlage einer in der Planfeststellung zu berücksichtigenden Schutzpflicht, wenn sie dem planfestgestellten Vorhaben zuzurechnen sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 5.07, NuR 2009, 41, Rd.Nr. 17).

Der Botanische Garten liegt deutlich abgerückt von der BAB A 3 in Heidingsfeld. Daher ist davon auszugehen, dass infolge der Verwendung eines offenporigen Belages und der weiteren umfangreichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Lärmbelastung durch den Verkehr auf der BAB A 3 selbst zurückgeht. Im Vergleich zum Planungsnullfall 2020 ergeben sich für Heidingsfeld tags und nachts Lärminderungen bis zu 8 dB(A) (vgl. Unterlage 11.1, Kapitel 4.5). Daher ist nicht davon auszugehen, dass schon durch den Verkehr auf der BAB A 3 Erhö-

hungen der Immissionspegel im Bereich des Botanischen Gartens entstehen werden. Für die Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld ist eine Verkehrszunahme von 10 % prognostiziert, eine solche Verkehrszunahme liegt jedoch deutlich unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle, die etwa bei 3 dB(A) liegt. Um eine solche Erhöhung um etwa 3 dB(A) nach den Maßgaben der RLS-90 zu erreichen, müsste sich der Verkehr auf der B 19 demgegenüber in etwa verdoppeln. Dabei war auch zu berücksichtigen, dass selbst vom Bund Naturschutz nicht behauptet wird, dass der Botanische Garten einem dauerhaften Aufenthalt von Menschen dient. Angesprochen war vielmehr die Information und Bildung sowie die naturorientierte Erholung des Besuchers. Aus diesem Grunde ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde weder die Kausalität einer erheblichen Lärmzunahme i.S.d. § 41 BImSchG anzunehmen, noch erscheint jede andere Entscheidung als die Gewährung von Lärmschutz abwägungsfehlerhaft. Unter Berücksichtigung all dessen wiegen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die hier vom Bund Naturschutz vorgebrachten Argumente nicht schwer genug, als das für den Botanischen Garten eine Art Lärmsanierung bzw. aktive Schallschutzmaßnahmen im Rahmen des gegenständlichen Autobahnausbaus angeordnet werden müssten.

3.7.4.2.3.1.3 Vorgesehene Fahrbahnbeläge

In den Planfeststellungsunterlagen (vgl. BWV lfd.Nr. 1, Unterlage 7.2) und mit den Auflagen A 3.3.1 bis A 3.3.4 wurde festgelegt, dass durch den Einbau eines geeigneten Fahrbahnbelages auf den Richtungsfahrbahnen Frankfurt und Nürnberg zwischen Bau-km 288+945 und Bau-km 292+115 sicherzustellen ist, dass der Emissionspegel $L_{m,E}$ (vgl. Gleichung 6 der RLS-90) gegenüber der Referenzstraßenoberfläche "nicht geriffelte Gussasphalte" gemäß RLS-90 (Tabelle 4, Zeile 1) dauerhaft um mindestens 5 dB(A) gemindert wird ($D_{StrO} = -5$ dB(A), vgl. A 3.3.1). Der Vorhabensträger hat zu gewährleisten, dass der Einbau des unter A 3.3.1 genannten lärm mindernden offenporigen Fahrbahnbelages besonders sorgfältig erfolgt und permanent überwacht wird, um die lärm mindernden Eigenschaften ($D_{StrO} = -5$ dB(A)) sicherzustellen (A 3.3.2). Der Vorhabensträger hat außerdem durch geeignete Maßnahmen (z.B. Überprüfung, Reinigung, Erneuerung) sicherzustellen und zu dokumentieren, dass der nach A 3.3.1 verwendete Fahrbahnbelag zu einer dauerhaften Lärmreduzierung von 5 dB(A) führt. Falls ein offenporiger Belag 0/8 zum Einsatz kommt, hat der Vorhabensträger nach Ablauf von höchstens sechs Jahren nach dem Aufbringen die lärm mindernde Wirkung durch Messung am Emissionsort zu überprüfen. Für den Fall, dass anstatt des offenporigen Belages 0/8 ein anderer lärm mindernde Belag gewählt wird, für den eine abweichende Dauerhaftigkeit der lärm mindernden Wirkung nachgewiesen ist, hat die erstmalige Überprüfung spätestens nach Ablauf dieses Zeitraums der nachgewiesenen Dauerhaftigkeit zu erfolgen. Danach hat der Vorhabensträger die Zeitpunkte der Messungen am Emissionsort so zu wählen, dass ein Verlust der lärm mindernden Wirkung von $D_{StrO} = -5$ dB(A) sicher festgestellt werden kann (vgl. A 3.3.3). Sollte die unter A 3.3.1 genannte lärm mindernde Wirkung des offenporigen Belages nicht mehr gewährleistet sein und sich durch geeignete Maßnahmen (z.B. Reinigung) nicht mehr herstellen lassen und sollten dadurch die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV an einem oder mehreren in den Unterlage 11.1 und 11.2 enthaltenen Immissionsorten

überschritten werden, ist ein neuer Fahrbahnbelag einzubauen, der mindestens den unter A 3.3.1 genannten Anforderungen entsprechen muss. Auch für erneuerte Fahrbahnbeläge gelten die o.g. Anforderungen entsprechend (vgl. A 3.3.4). Im Übrigen kommt eine Festsetzung von weitergehenden Auflagen entgegen der ausdrücklichen Regelung des Gesetzes, wie teilweise gefordert, schon wegen der Bindung an das Rechtsstaatsprinzip mangels Rechtsgrundlage nicht in Betracht.

Für die Fahrbahndecke von Bau-km 286+400 bis Bau-km 288+375 ist ein Belag vorgesehen, der den Ansatz eines Korrekturwertes von $-2,0 \text{ dB(A)}$ für dauerhaft lärmindernde Straßenoberflächen (D_{StrO}) bei der Berechnung nach der Fußnote zur Tabelle B der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV (Tabelle 4 der RLS-90) rechtfertigt (vgl. BWV lfd.Nr. 1, Unterlage 7.2). Der Vorhabensträger hat die lärmindernde Wirkung von -2 dB(A) auf Dauer zu gewährleisten (A 3.3.5), da auch eine Berücksichtigung dieses Wertes in der schalltechnischen Berechnung erfolgt ist (vgl. Unterlage 11.1).

Mit Schreiben vom 29.07.2008 stellte die Stadt Würzburg fest, dass in der schalltechnischen Berechnung ein Fahrbahnbelag berücksichtigt worden sei, der einen Korrekturwert von $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ erfülle (vgl. dazu auch BWV lfd.Nr. 1, Unterlage 7.2). Es handle sich um einen offenporigen Asphalt. Nur hierdurch könnten die zulässigen Grenzwerte größtenteils unterschritten werden. Die Standzeit für diesen offenporigen Belag liege jedoch erheblich unter der eines Splitt-Mastix-Asphalts. Zudem nehme die Wirksamkeit pro Jahr um ca. $0,5 \text{ dB(A)}$ ab. In den Planfeststellungsunterlagen sei über das weitere Vorgehen zum Ausgleich der nachlassenden Wirksamkeit und der gegebenenfalls vorgesehenen Erneuerung dieses maßgeblichen Belages nichts ausgesagt. In der Planfeststellung für die BAB A 9 im Stadtgebiet Bayreuth seien hier entsprechende Angaben aufgenommen worden. Auch seitens der Stadt Würzburg werde gefordert, Kontrollmessungen und Untersuchungen hinsichtlich der Wirksamkeit eines offenporigen Belages durchzuführen und bei Bedarf entsprechend zu handeln.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht, dass im Bereich von Bau-km 288+945 bis Bau-km 291+800 zur Minderung der Verkehrslärmimmissionen der Einbau eines offenporigen Belages geplant ist. Die Wirksamkeit dieses Belages wird in schalltechnischen Berechnungen mit einer Minderung von $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ angesetzt. Untersuchungen aus früheren Baumaßnahmen belegen eine Lärminderung sogar von -8 dB(A) bis -9 dB(A) am Ende des ersten Jahres der Benutzung. Weiterhin gilt in Expertenkreisen mittlerweile die Einhaltung der Minderung von -5 dB(A) über einen Zeitraum von 10 Jahren hinaus bei offenporigen Belägen der sog. dritten Generation als gesichert. Die geltende Stellungnahme der BAST benennt eine sichere Lärminderung von $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ für einen Zeitraum von mindestens sechs Jahren. Deshalb ist vorgesehen, eine Kontrollmessung zu Beginn der Liegezeit und weiterer Messungen ab dem siebten Jahr nach dem Einbau durchzuführen. Im Übrigen wird auf obige Ausführungen und Verweise auf die entsprechenden Nebenbestimmungen Bezug genommen.

Mit Schreiben vom 29.07.2008 forderte die Stadt Würzburg, im Planfeststellungsbeschluss die Forderung zu formulieren, dass die angesetzten Minderungen bei den geplanten offenporigen Asphalten durch regelmäßige Reinigungs- und Wartungsarbeiten dauerhaft zu gewährleisten seien. Die geplanten Lärmminierungsmaßnahmen seien antragsgemäß zu realisieren.

Der Vorhabensträger lehnte diese Forderung formal mit Schreiben vom 22.12.2008 im Ergebnis zutreffend ab. Er sagte aber in der Sache zu, die dauerhafte Einhaltung der in den Planfeststellungsunterlagen dargelegten Lärmimmissionspegel sicherzustellen. Die dazu notwendigen Maßnahmen in Bezug auf den Fahrbahnbelag behielt er sich jedoch vor (vgl. jedoch auch A 3.3.1 ff.).

Die Stadt Würzburg forderte mit Schreiben vom 29.07.2008, dass der Vorhabensträger der Stadt die regelmäßigen Messungen des statischen Vorbeifahrtpegels mitzuteilen habe. Die Stadt Würzburg würde diese regelmäßig veröffentlichen.

Der Vorhabensträger erklärte dazu mit Schreiben vom 22.12.2008, dass aus seiner Sicht Einverständnis damit bestehe, die Stadt Würzburg jeweils über das Gesamtergebnis der Kontrollmessungen zu informieren. Eine Übermittlung aller Messergebnisse hielt der Vorhabensträger nachvollziehbar nicht für notwendig oder sinnvoll. Da sich diese Forderung auf keine erkennbare rechtliche Grundlage stützen kann, konnte sie dem Vorhabensträger auch nicht auferlegt werden. Zur Wahrung der Rechte der Betroffenen ist es ausreichend, über das Ergebnis der Messungen über die Stadt informiert zu werden. An der Verpflichtung des Vorhabensträgers, die lärmmindernde Wirkung der vorgesehenen Fahrbahnbeläge dauerhaft sicherzustellen, ändert sich dadurch nichts.

Beim Erörterungstermin am 02.02.2009 forderte die Stadt Würzburg erneut, die Wirksamkeit des offenporigen Belages jährlich durch Kontrollmessungen zu überprüfen. Im Rahmen der Baudurchführung und möglicherweise durch Unfälle mit Öl oder Wild könnten Schadstellen auftreten und der Lärmschutz verschlechtert werden. Gleichzeitig werde darum gebeten, dass man ab dem Zeitpunkt, ab dem man erkenne, dass die lärmmindernde Wirkung lediglich noch 6 dB(A) betrage, schon die entsprechenden wirtschaftlichen und technischen Vorkehrungen getroffen würden (z.B. Berücksichtigung im Staatshaushalt, Ausführungsplanung usw.), um den Belag zu erneuern. Dadurch solle sichergestellt werden, dass die angesetzte lärmmindernde Wirkung von 5 dB(A) nicht unterschritten werde. Eine Messung nach 6 oder 7 Jahren nach der Herstellung sei zu spät (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 15 ff.).

Der Vorhabensträger wies demgegenüber beim Erörterungstermin am 02.02.2009 zu Recht darauf hin, dass sich Schadstellen durch Messungen nicht feststellen lassen. Die Messgröße, die für den offenporigen Asphalt einschlägig ist, wird als statistischer Vorbeifahrtsspiegel bezeichnet. Diese Messungen werden an einem ganz genau festgelegten Punkt gemacht. Wenn nicht genau dort die Schadstelle liegt, wird das in den Messungen nicht feststellbar sein. Wenn es Schadstellen gibt, z.B. durch Unfälle, werden diese Stellen ausgebessert, so der Vorhabensträger. Das Problem dabei ist, dass sie großflächig repariert werden

müssen, es muss ein größeres Stück ausgefräst werden und mit einem entsprechenden technischen Gerät müssen dann 20 m oder 30 m Belag neu eingebaut werden.

Die Planfeststellungsbehörde wies beim Erörterungstermin am 02.02.2009 ergänzend darauf hin, dass die Aufrechterhaltung der lärmindernden Wirkungen von 5 dB(A) für den offenporigen Belag planfeststellungsrelevant ist. Diese Minderung muss dauerhaft erfolgen und der Vorhabensträger wird auch dazu verpflichtet. Vom Sachgebiet "Technischer Umweltschutz" der Planfeststellungsbehörde wurde weiter verdeutlicht, dass offenporige Beläge der sog. dritten Generation über einen Zeitraum von mindestens sechs Jahren eine akustische Wirksamkeit von mindestens 5 dB(A) Minderung aufweisen. Im Übrigen wurde vonseiten der Planfeststellungsbehörde der Stadt Würzburg dargelegt, welche Auflagen, die oben bereits genannt sind, dem Vorhabensträger zu diesem Punkt gemacht werden.

Die noch weitergehende Forderung der Stadt Würzburg war insoweit zurückzuweisen. Nach dem derzeit gültigen Statuspapier der Bundesanstalt für Straßenwesen ist eine Minderung von mindestens 5 dB(A) über einen Zeitraum von sechs Jahren für offenporige Beläge nachgewiesen. Eine Autobahnstrecke mit offenporigen Belägen auf der BAB A 9 bei Bayreuth, die im Rahmen eines Versuchs jährlich gemessen wurde, weist nach acht Jahren Liegedauer immer noch eine Lärminderung von mehr als 7 dB(A) auf, sodass die Sicherstellung der erforderlichen Lärminderung für die gesamte bautechnische Lebensdauer erreichbar erscheint (vgl. Rodehack/Beckenbauer, Möglichkeiten und Grenzen von offenporigen Asphaltdeckschichten, Straße und Autobahn, Heft 4/2007). Da sich zum einen Schadstellen durch Messungen so gut wie nicht feststellen lassen und zum anderen nach dem derzeitigen Stand der Technik eine Haltbarkeit von etwa sechs Jahren durchaus gewährleistet ist, brauchte den Forderungen der Stadt Würzburg nicht Folge geleistet zu werden. Im Übrigen wird auf die Auflage A 3.3.3 Bezug genommen, wonach der Vorhabensträger in Abhängigkeit des eingebauten offenporigen Belages die Zeitpunkte der Messungen am Immissionsort so zu wählen hat, dass ein Verlust der lärmindernden Wirkung von mindestens 5 dB(A) sicher festgestellt werden kann. Außerdem ist der Vorhabensträger dazu verpflichtet, die lärmindernde Wirkung von 5 dB(A) dauerhaft zu gewährleisten (vgl. A 3.3.1).

Der Bund Naturschutz brachte mit Schreiben vom 30.06.2008 weiter vor, dass die Abschläge für Straßenoberflächen (vom Bauanfang bis zum Tunnelportal West von 2 dB(A), vom Tunnelportal Ost bis zum westlichen Widerlager der Mainbrücke Randersacker von 5 dB(A) und weiter über die Anschlussstelle Würzburg/Randersacker hinaus von 2 dB(A)) nicht nachvollziehbar seien. Es stelle sich die Frage, ob etwa die Tatsache, dass es überhaupt eine Straßenoberfläche gäbe, schon als Lärminderung gewertet werde. Denn auf der Brücke solle es bekanntlich keinen offenporigen Asphalt (OPA) geben. Der Bund Naturschutz fordere daher, die Abschläge auf 0 dB(A) und - 3 dB(A) zu ändern, d.h. für eine gewöhnliche Straßenoberfläche, den Normalfall, könne es keinen Abschlag geben. Der Abschlag für den offenporigen Belag könne nur anerkannt werden, wenn bei Nachlassen der lärmindernden Wirkung (in drei bis fünf Jahren)

nachgebessert werde. Die Verpflichtung und die Details der Nachbesserung müssten verbindlich planfestgestellt werden. Mehr noch, der Abschlag von -5 dB(A) sei überhaupt nicht real, sondern er werde als "erforderlich" (vgl. Unterlage 11.1, Kapitel 4.3) angesehen, um die Lärmwerte für den nordöstlichen Heuchelhof überhaupt einhalten zu können. Zum Zweck dieses Erfordernisses sollen die dort (auch im östlich anschließenden Planfeststellungsabschnitt) getroffenen Festlegungen zum Fahrbahnbelag insofern tektiert werden. Das heißt, es werde in einem bereits planfestgestellten und bereits im Bau befindlichen Bereich hineingebessert. Dem Bund Naturschutz stellten sich hier mehrere Fragen, nämlich wie sich die Erforderlichkeit genau errechne, wie sähe es ohne Nachbesserung aus, wie komme es gerade so hin, dass auf der Randersackerer Brücke selbst kein OPA erforderlich werde und schließlich, inwieweit könne man in rechtsverbindlich planfestgestellte Inhalte für die Zukunft Vertrauen haben.

Der Vorhabensträger erwiderte mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht, dass die Korrekturwerte für unterschiedliche Straßenoberflächen in der Tabelle 4 der RLS-90 festgelegt sind. Demnach wird verschiedenen Fahrbahnbelägen ein Korrekturwert D_{StrO} von -2 dB(A) bzw. -5 dB(A) zuerkannt. Der Vorhabensträger sicherte in dem Zusammenhang zu, dass in den einzelnen Streckenbereichen Fahrbahnbeläge aufgebracht werden, die den Korrekturwerten der Lärmberechnungen entsprechen, und dass für eine dauerhafte Wirkung der Lärmgrenzwerte Sorge getragen wird. In diesem Zusammenhang kann auf die Auflagen A 3.3.1 bis A 3.3.5 Bezug genommen werden.

Vonseiten der Planfeststellungsbehörde ist in diesem Zusammenhang noch zu ergänzen, dass von Rechts wegen auch bestehende Planfeststellungsbeschlüsse in einem entsprechenden Verfahren jederzeit geändert werden können. Wenn insoweit der Planfeststellungsbeschluss für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt Mainbrücke Randersacker - westlich Anschlussstelle Würzburg/Randersacker vom 30.06.2006 (Nr. 32-4354.1-4/05) durch die neue Festlegung der Fahrbahnoberfläche in Form der Verwendung eines offenporigen Belages tektiert wird, handelt es sich um eine Verbesserung, die zugunsten der Betroffenen erfolgt. Will der Vorhabensträger von diesem Vorhaben abweichen, bedarf es eines entsprechenden Zulassungsverfahrens, in dem die Betroffenen angehört werden müssen. Von der Planfeststellungsbehörde ist dann die Zumutbarkeit bzw. die Vereinbarkeit dieser eventuellen Änderung mit den öffentlich-rechtlichen Vorgaben und Belangen zu prüfen. Im Übrigen sieht der Gesetzgeber sogar vor, dass während der Bauausführung nach Erlass des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses bzw. einer entsprechenden Plangenehmigung und vor der baulichen Fertigstellung des Vorhabens die ursprünglichen Vorgaben geändert werden können (vgl. § 17 d FStrG i.V.m. Art. 76 BayVwVfG).

3.7.4.2.3.1.4 Sonstige aktive Lärmschutzmaßnahmen

Im Detail sind die Maßnahmen, die einen positiven Effekt auf die Lärmausbreitung haben, wie die aktiven Lärmschutzmaßnahmen und die verwendeten Fahrbahnbeläge, in den Unterlagen 1, 7.1 und 7.2 sowie in Unterlage 11.1 beschrieben. Die im Einzelnen überprüften Immissionsorte sind in den Anhängen zur Unterlage 11.1 aufgeführt und in der Unterlage 11.2 planlich dargestellt.

In diesem Zusammenhang fragte die "Bürgerinitiative Heuchelhof A 3" mit Schreiben vom 05.06.2008 an, welche Schallschutzeinrichtungen an der Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord vorgesehen seien.

Mit Schreiben vom 28.11.2008 beantwortete der Vorhabensträger die Anfrage dahingehend, dass im Bereich der Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord als aktive Lärmschutzmaßnahmen zum einen eine Straßenoberfläche vorgesehen ist, die einen Korrekturwert von $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ gewährleistet (sog. "Flüsterasphalt") sowie zum anderen der Katzenbergtunnel mit einer Länge von 570 m errichtet wird. Auf der Nordseite der Autobahn wird außerdem östlich des Katzenbergtunnels bis auf Höhe des Rasthauses der Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord eine Gabionenkonstruktion mit einer Höhe von 3,50 m bis 7,00 m als Lärmschutzmaßnahme angeordnet und im Bereich der Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord eine Steilböschung mit einer Neigung von 75 Grad und einer Höhe von 2,50 m bis 9,00 m. Südlich der BAB A 3 wird östlich des Katzenbergtunnels bis auf Höhe der Tank- und Rastanlage Würzburg-Süd eine Gabionenkonstruktion mit einer Höhe von 3,00 m bis 4,75 m mit einer zusätzlichen Gabionenwand (Höhe 1,50 m) auf der Autobahneinschnittsböschung als Lärmschutzmaßnahme vorgesehen, im Bereich der Tank- und Rastanlage Würzburg-Süd eine Steilböschung mit einer Neigung von 75 Grad und einer Höhe von 7,00 m sowie eine Lärmschutzwand von 4,00 m Höhe, südlich der Tank- und Rastanlage Würzburg-Süd mit einer Länge von 800 m eine Steilböschung bzw. ein entsprechender Wall mit einer Höhe von 10,50 m und einer Lärmschutzwand, die 5,00 m hoch ist, und schließlich südlich anschließend auf einer Länge von 175 m ein Lärmschutzwand mit einer Höhe von 5,00 m und einer Lärmschutzwand von 4,00 m.

Von Einwendungsführern (vgl. C 3.8.2.64) wurde mit Schreiben vom 25.06.2008 empfohlen, die vorgesehenen Schallschutzwände zu den Fahrbahnen hin konkav auszuformen, um zusätzlich Lärm abhalten zu können, wie dies auf der Autobahnverbindung zwischen Wien-Schwechat und Wien der Fall sei.

Der Vorhabensträger hielt dem zu Recht mit Schreiben vom 28.11.2008 entgegen, dass die aktiven Lärmschutzanlagen anhand eines dreidimensionalen Berechnungsmodells unter Berücksichtigung der verschiedenen Einflussfaktoren (Wind, Inversion) mit dem Ziel dimensioniert wurden, Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV weitestgehend zu vermeiden. Wie in Unterlage 11.1 beschrieben sind ohnehin aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, die eine Auskrägung in Richtung der Fahrbahnen aufweisen (vgl. auch Unterlage 6.6).

Der Bürgerverein Heuchelhof e.V. brachte mit Schreiben vom 29.06.2008 vor, dass die Heidingsfelder Talbrücke für den Heuchelhof eine besonders störende Schallquelle sei. Die gegenständliche Planung sehe daher Lärmschutzwände an den Außenseiten der Brücke vor. Es werde angeregt, diese Lärmschutzwände noch schallabsorbierend auszuführen und nur einen Streifen in Augenhöhe transparent zu lassen. Des Weiteren machte der Bürgerverein Heuchelhof e.V. geltend, dass bei der Ausführung der Heidingsfelder Talbrücke darauf geachtet werden solle, dass die dort vorgesehenen Lärmschutzwände nicht als aufgesetzte Fremdkörper, sondern als harmonischer Bestandteil der Brücke wirkten.

Der Vorhabensträger entgegnete dem mit Schreiben vom 28.11.2008 nachvollziehbar, dass die Lärmschutzwände auf der Talbrücke Heidingsfeld als reflektierende Wände in die Lärmberechnungen eingestellt wurden, um im Sinne der Betroffenen "auf der sicheren Seite" zu liegen. Der Vorhabensträger geht derzeit von einer weitgehend transparenten Ausführung aus, um eine möglichst harmonische Einbindung des Bauwerks in das Stadt- und Landschaftsbild zu erreichen. Wegen der exponierten Lage der Heidingsfelder Talbrücke soll ein Gestaltungswettbewerb für das Bauwerk durchgeführt werden, dem die konkrete Ausgestaltung der Lärmschutzwände vorbehalten wird. Vonseiten der Planfeststellungsbehörde ist hier noch zu ergänzen, dass eine Ausgestaltung der Schallschutzanlagen auf der Talbrücke Heidingsfeld, die von den Planfeststellungsunterlagen und den dort für die Lärmberechnung zugrunde gelegten Parametern abweicht, die Notwendigkeit eines weiteren straßenrechtlichen Verfahrens für eine solche Planänderung nach sich ziehen würde.

Daraufhin begrüßte der Bürgerverein Heuchelhof e.V. mit Schreiben vom 21.02.2009 den angekündigten Gestaltungswettbewerb für das Bauwerk. Ihm sei es wichtig, dass auch die Konstruktion Gegenstand des Wettbewerbs werde. Der Wettbewerb solle nicht nur der "Dekoration" eines Ingenieurbauwerks dienen, sondern Funktion, Konstruktion und Ästhetik zu einer guten Lösung zusammenführen. Eine harmonische Einbindung des Bauwerks in das Stadt- und Landschaftsbild sei möglicherweise auch mit absorbierenden Schallschutzwänden möglich.

Von Einwendungsführern (vgl. C 3.8.2.66) wurde mit Schreiben vom 28.06.2008 vorgebracht, dass auf der Heidingsfelder Autobahnbrücke nur auf den Außenkappen Lärmschutzwände angebracht werden sollen. Diese Wände seien nur reflektierend und nicht hochabsorbierend vorgesehen. Hierdurch werde der Schall zurückgeworfen und breite sich über die Brücke hinaus aus. Dies sei für ihr Grundstück (Fl.Nr. 3486 der Gemarkung Heidingsfeld) besonders bei einer Westwetterlage zutreffend. Ferner sei hier ein Belag vorgesehen, der einen Korrekturwert von nur -2 dB(A) erfülle. Nach dem Lageplan (Unterlage 7.1) verlaufe die Brücke in Hauptwindrichtung von West nach Ost. Durch den Entfall der ursprünglich vorgesehenen Lärmschutzwand im Mittelstreifen bestünde eine größere Schallausbreitung über die äußeren Lärmschutzwände hinaus. Seitens der Einwendungsführer werde eine Überprüfung der schalltechnischen Berechnung gefordert, inwieweit die Hauptwindrichtung berücksichtigt worden sei und der Verzicht auf die Mittel-Lärmschutzwand die festgelegten Grenzwerte gewährleisten würde.

Der Vorhabensträger verwies demgegenüber mit Schreiben vom 19.12.2008 auf die gesetzlichen Voraussetzungen und die Berechnungsgrundlagen für die schalltechnische Berechnung, wie sie in Unterlage 11.1 und in Kapitel C 3.7.4.2.1 und C 3.7.4.2.2 dargelegt sind. Des Weiteren führte er zutreffend aus, dass die Lärmschutzwände auf den Außenkappen der Talbrücke Heidingsfeld zur Fahrbahn hin gekrümmt vorgesehen sind und somit den Schall auf die Fahrbahn zurückreflektieren werden. Nach den schalltechnischen Berechnungen sind für das Anwesen des Einwendungsführers 48 dB(A) am Tag und 44 dB(A) in der Nacht zu erwarten. Die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind damit aus-

reichend. Außerdem wurden die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse in vollem Umfang bestätigt. Aufgrund der umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen wird eine sehr deutliche Lärmentlastung gegenüber der bestehenden Situation erreicht. Weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen, wie z.B. eine Mittelwand auf der Talbrücke Heidingsfeld, wurden geprüft, sind jedoch mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht mehr vereinbar (vgl. dazu auch C 3.7.4.2.3.2).

Der Markt Randersacker brachte mit Schreiben vom 08.07.2008 vor, dass die vorhandene Lärmbelastung schon jetzt sehr deutlich wahrnehmbar sei und der Gemeindeverwaltung Meldungen von Bürgern vorlägen, die in ihrer nächtlichen Ruhe so weit beeinträchtigt seien, dass eine Erholung durch einen nächtlichen Schlaf ausgeschlossen werde. Dabei sei zu berücksichtigen, dass Randersacker eine bedeutende Weinbau- und Fremdenverkehrsgemeinde im mainfränkischen Raum sei. Beide Gewerbe bezögen ihre Einkünfte aus den Besucherzahlen, die der Markt Randersacker aufweisen könne. Nach Angaben des Bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung habe im Jahr 2006 die Auslastung der angebotenen Betten bei gerade einmal 32,3 % gelegen. Dies bedeute eine Stagnation. Eine weitere Stagnation bzw. sogar ein Rückgang der Besucherzahlen würde für den Ort wie auch für die betroffenen Firmen eine nicht zu beziffernde Einbuße darstellen. Der Ruf Randersackers als Premium- und Weinort laufe damit Gefahr, Schaden zu nehmen. Der Ort liege östlich des verfahrensgegenständlichen Autobahnabschnittes. Der Ort selbst liege im Maintal, sei aber von Hügeln mit einer Höhe von mehr als 100 m umgeben. Dies bedeute, dass Schallwellen sich über das Maintal ausbreiten könnten und dann in die Täler der Gemeinde getragen würden. Insbesondere zur Nachtzeit sei dieses Phänomen im Altortbereich Randersackers sehr deutlich festzustellen. Der häufig auftretende Westwind unterstütze dies noch. Daher sei es für die Gemeinde unabdingbar, geeignete Lärmschutzmaßnahmen auf der zum Maintal hin gelegenen Seite der Autobahn anzubringen. Das Bayerische Landesamt für Umwelt untermauere diese Aussage damit, dass es die Erholbarkeit des Schlafes bereits ab Belastungen von 25 dB(A) bis 30 dB(A) als gestört ansehe. Darüber hinaus bestätige es die Aussage, dass Umweltlärm in die Lebensfunktionen des Menschen mehr eingreife, als er es selbst wahrnehme. In diesem Zusammenhang sollten auch Inversionswetterlagen nicht unberücksichtigt bleiben, die sich in der Tallage Randersacker vielfach bildeten und in denen der Nebel häufig mit Eintrag von Schmutzpartikeln belastet sei. Beides leite den Schall wesentlich besser und damit noch intensiver in den Ort. In einem kleinen Teilbereich des Planfeststellungsabschnittes sei auf Höhe der Geisbergsiedlung eine Lärmschutzwand geplant. Nach Auskunft des Vorhabensträgers wirke sich diese - im Verhältnis kleine - Lärmschutzwand positiv auf die in Richtung Randersacker wirkenden Lärmimmissionen aus. Es sei daher unverständlich, warum diese Lärmschutzwand nicht verlängert werden solle und könne. Dies gelte auch für die Tatsache, dass die Wohnbebauung am Heuchelhof selbst verständlicherweise durch hohe Lärmschutzwände abgeschirmt werde, die aber ihrerseits den Lärm - trotz teilweise absorbierender Ausführung - reflektierten und so verstärkt in Richtung Randersacker leiten würden. Aufgrund der geographischen und topographischen Lage des Ortes sei eine Abschirmung der u.a. von der verbreiterten Autobahn ausgehenden Lärmimmissionen durch Schallschutzmaßnahmen im Ort Randersacker

in überzeugender Weise nicht möglich. Eine sinnvolle Abschirmung könne sich vielmehr nur aus der Errichtung geeigneter Einrichtungen im Bereich der BAB A 3 ergeben.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht, dass die schalltechnischen Berechnungen (vgl. Unterlage 11.1) nach den RLS-90 erfolgt sind. Dieses Rechenverfahren berücksichtigt u.a. Reflexionen, Windverhältnisse und Inversionswetterlagen. Aufgrund der großen Entfernung des Gemeindegebietes des Marktes Randersacker zum Planfeststellungsabschnitt werden die maßgeblichen Grenzwerte deutlich unterschritten. Die Planung sieht in dem gesamten Steigungsbereich der Mainbrücke Randersacker bis zum Tunnelportal einen offenporigen Belag mit einer Lärminderung von $D_{\text{StrO}} = -5 \text{ dB(A)}$ als großflächig wirksame Schallschutzmaßnahme vor. Hierdurch ergibt sich für Randersacker eine deutliche Reduzierung der Lärmimmissionen von der Autobahn. Der Forderung des Marktes Randersacker wird damit bereits Rechnung getragen. Weitergehende aktive Schallschutzmaßnahmen sind bei den vorliegenden Verhältnissen aus Sicht des Vorhabensträgers nachvollziehbar nicht zu rechtfertigen.

Beim Erörterungstermin am 02.02.2009 wurde vonseiten des Marktes Randersacker noch einmal betont, dass es aus seiner Sicht unabdingbar sei, geeignete Lärmschutzmaßnahmen auf der zum Maintal hin gelegenen Seite der BAB A 3 zu ergreifen. Dabei wurde erneut auf die Inversionswetterlagen, die nicht nur nachts, sondern auch tagsüber im Maintal typischerweise vorlägen, verwiesen. Wenn sich die Lärmschutzwand an der Geisbergsiedlung positiv für Randersacker auswirke, stelle sich die Frage, warum diese Lärmschutzwand nicht weiter fortgeführt werde. Zum anderen sei zu befürchten, dass die Lärmschutzwand auf der Seite des Stadtteils Heuchelhof, die zwischen 11 m und 15 m hoch werden solle, den Schall nicht nur nicht schlucke, sondern auch reflektiere mit der Folge, dass noch mehr Autobahn-Emissionen in Randersacker ankämen (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 35 ff.).

Der Vorhabensträger erwiderte darauf beim Erörterungstermin am 02.02.2009 nachvollziehbar, dass die Wand an der Geisbergsiedlung natürlich nur einen kurzen Teilbereich abdeckt. Sie ist insgesamt 500 m lang und schützt die Wohngebäude, die dahinter liegen, vor Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV. In Randersacker liegen nach den schalltechnischen Berechnungen keine Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV vor. Es besteht insofern auch keinerlei Veranlassung, spezielle Schallschutzmaßnahmen für Randersacker zu ergreifen. Dabei ist aber hervorzuheben, dass Randersacker von den Maßnahmen, die für Würzburg notwendig sind, profitiert. So führt die Verwendung eines offenporigen Fahrbahnbelages dazu, dass massivere Schallschutzanlagen im Würzburger Bereich vermieden werden konnten, die wiederum für Randersacker keinerlei Wirkung gehabt hätten. Zu möglichen Reflexionen ist außerdem anzumerken, dass die im Bereich der Geisbergsiedlung bzw. im Bereich des Heuchelhofs vorgesehene Kombination aus versteilter Einschnittböschung und aufgesetzter Lärmschutzwand so ausgebildet wird, dass die Reflexionen, sofern es solche überhaupt geben wird, gestreut werden. Zum einen haben die Gabionen eine sehr raue Oberfläche, die Reflexionen minimiert, indem

sie nur eine gewisse und diffuse Abstrahlung zulässt. Außerdem wird die Fläche des Walls nicht senkrecht, sondern nach außen geneigt ausgebildet, sodass Abstrahlungen nach oben erfolgen werden. Auch wird die auf dem Wall aufgesetzte Lärmschutzwand mit absorbierenden Elementen verkleidet. Somit wird durch die Krümmung einer direkten Reflexion oder Abstrahlung schon vorgebeugt, zum anderen verhindern die absorbierenden Elemente an der Lärmschutzwand Reflexionen, sodass davon ausgegangen werden kann, dass negative Schallreflexionseffekte in Richtung Randersacker nicht eintreten werden. Die Gradientenabsenkung ist im Übrigen in diesem Bereich nicht mehr sehr massiv, insofern hat diese auf die ganze Lärmabstrahlung in diesem Bereich nur noch einen sehr marginalen Einfluss. Schließlich ist hervorzuheben, dass der offenporige Belag nicht nur bis zum Ende des Planfeststellungsabschnittes, sondern bis zum Widerlager der Mainbrücke Randersacker aufgebracht werden wird. Wegen des großen Abstandes hätten Einwohner in Randersacker auch dann keinen Anspruch auf Lärmschutz, wenn der offenporige Belag nicht eingebracht würde, betonte der Vorhabensträger, was vom Markt Randersacker auch nicht in Abrede gestellt wurde.

Außerdem wurde als Einwendung (vgl. C 3.8.2.97) angemerkt, dass bedauerlicherweise die Tunnellösung (unter dem Heuchelhof) aus Kostengründen verworfen worden sei. Ein sinnvoller Kompromiss mit deutlich verbesserten Lärmimmissionen und nur geringfügig höheren Kosten könne dadurch erreicht werden, die Autobahntrasse vom Bereich der Mainbrücke Randersacker um ca. 2 m bis 3 m tiefer zu legen und damit nahtlos an die geplante Troglösung anzupassen. Zusätzlich wäre die Erhöhung des Lärmschutzgeländers entlang der Mainbrücke eine einfache und wirksame Maßnahme zur Reduzierung der Lärmbelastung. Dies käme sicherlich auch den betroffenen Nutzern des Campingplatzes "Kalte Quelle" südlich der Mainbrücke Randersacker und der Nachbarschaft der Einwendungsführerin zugute.

Der Vorhabensträger verwies hier mit Schreiben vom 19.12.2008 zu Recht darauf, dass die Forderung sich auf einen anderen Planfeststellungsabschnitt bezieht. Für diesen Abschnitt wurde jedoch mit Planfeststellungsbeschluss vom 30.06.2006, Nr. 32-4354.1-4/05, bestandskräftig Baurecht geschaffen. Die Mainbrücke Randersacker befindet sich bereits in Ausführung. Es besteht daher kein Anlass, dieser präkludierten Forderung im Rahmen des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens nachzukommen.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt forderte mit Schreiben vom 25.06.2008, die Brückenbauwerke mit lärmarmen Übergangskonstruktionen zu versehen, um lästige Schlag- und Stoßgeräusche an den Dehnfugen zu vermeiden, was für die Talbrücke Heidingsfeld vom Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 auch zugesagt wurde (vgl. A 3.3.8).

Hinsichtlich der Forderungen nach weiteren aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.3.2 Bezug genommen.

3.7.4.2.3.1.5 Veränderungen zum Prognosenullfall bzw. zu den derzeitigen Verhältnissen

Die aktiven Schallschutzmaßnahmen in Verbindung mit der vom Vorhabensträger vorgesehenen Absenkung der Autobahntrasse gegenüber der derzeitigen Situation wurden in den schalltechnischen Berechnungen berücksichtigt. Das Bayerische Landesamt für Umwelt stellte fest (vgl. Schreiben vom 25.06.2008), dass sich für die einzelnen Siedlungsschwerpunkte gegenüber dem Prognosenullfall folgende Reduzierungen der Beurteilungspegel ergeben (vgl. dazu auch Unterlage 11.1, Kapitel 4.5):

- Die 9 m bis 11 m tiefen Einschnittsböschungen südlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld sowie die Geländeaufschüttungen mit aufgesetzten 3 m bis 5 m hohen und rund 1,5 m auskragenden Lärmschutzwänden nördlich der BAB A 3 ergeben zum Schutz des Reichenberger Grundes und der Lehmgrubensiedlungen Minderungen von 4 dB(A) bis 6 dB(A) in der Nacht.
- Zur Minderung der Schallabstrahlung von der Talbrücke Heidingsfeld sind 6 m hohe und zum Verkehrsweg hin geneigte transparente Lärmschutzwände auf beiden Seiten der Talbrücke vorgesehen, die gegenüber dem Bestand um eine ca. 100 m kürzere Baulänge aufweist. Damit ergeben sich für die Bereiche von Heidingsfeld und für den Reichenberger und Rottenbauer Grund, die Hohe Steige und die Bereiche Schattbergweg und Schellengraben Minderungen von rund 8 dB(A) in der Nacht.
- Mit dem Verlauf der BAB A 3 im Katzenbergtunnel und der Führung des Verkehrsweges östlich des Tunnels in schalltechnisch günstiger Lage mit ca. 10 m hohen Steilwandverbauungen und den aufgesetzten 5 m hohen und auskragenden Lärmschutzwänden in Verbindung mit dem vorgesehenen offenen lärmindernden Straßenbelag östlich des Tunnels bis zum Widerlager der Mainbrücke Randersacker werden die Verkehrsgeräusche nachts an den straßennahen bebauten Bereichen am Straßburger, Wiener und Madrider Ring und der Geisbergsiedlung um 8 dB(A) bis 10 dB(A) gemindert.

Die Stadt Würzburg stellte außerdem fest, dass gegenüber dem Fall, dass kein Ausbau der BAB A 3 erfolge und der Verkehr bis zum Prognosejahr 2020 weiter ansteige, sich an allen Immissionsorten erhebliche Verbesserungen der schalltechnischen Situationen ergäben. Statt Überschreitungen an 1.180 Gebäuden lägen nur noch an 16 Gebäuden, die sich überwiegend im Einflussbereich der Talbrücke Heidingsfeld befänden, Überschreitungen vor.

Im Rahmen einer Einwendung (vgl. C 3.8.2.97) wurde vorgebracht, dass der derzeitige Zustand durch den Ausbau der BAB A 3 sicher weiter verschlechtert werde. Die Anforderungen an den Gesundheitsschutz stiegen ständig. Neuere Untersuchungen zeigten, dass der Schlaf bereits ab einer Belastung von mehr als 40 dB(A) gestört werde. Schlafstörungen über einen längeren Zeitraum könnten erhebliche Gesundheitsstörungen und verminderte Leistungsfähigkeit mit sozialer Inkompetenz hervorrufen.

Der Vorhabensträger verwies mit Schreiben vom 19.12.2008 plausibel darauf, dass sich im Vergleich zur bestehenden Lärmsituation künftig trotz der prognostizierten Verkehrszunahme durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen für das Gebäude und das Grundstück der Einwendungsführerin sogar Lärmentlastungen ergeben werden. Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden eingehalten, gesundheitsgefährdende Lärmpegel können für das Anwesen der Einwendungsführerin daher ausgeschlossen werden.

Die Bürgervereinigung Heidingsfeld e.V. brachte mit Schreiben vom 24.06.2008 vor, dass hinsichtlich des Lärmschutzes ihr große Sorge bereite, dass die neue Talbrücke Heidingsfeld künftig viel näher an der Wohnbebauung als die derzeitige Talbrücke errichtet werden solle.

Der Vorhabensträger erwiderte dem mit Schreiben vom 05.12.2008 zu Recht, dass die Brücke und die anschließenden Abschnitte der Autobahn kaum näher an die Wohngebiete von Heidingsfeld heranrücken. Dies ist zudem für die Lärmbelastung unbedeutend, da aufgrund der umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen, wie z.B. die 6 m hohen Lärmschutzwände auf der Talbrücke Heidingsfeld, künftig sogar eine sehr deutliche Lärmentlastung gegenüber der bestehenden Situation erreicht wird.

3.7.4.2.3.1.6 Lärmmessungen

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

Verkehrslärmmessungen sind im Übrigen auch deshalb auszuschließen, da zur Ermittlung der Beurteilungspegel nach der 16. BImSchV das für die Straßenbauverwaltung verbindliche Berechnungsverfahren nach der RLS-90 vorgeschrieben ist, wobei in den Berechnungen der Prognoseverkehr zu berücksichtigen ist. Dadurch wird zum einen eine gleichmäßige schalltechnische Behandlung einer Straßenbaumaßnahme gewährleistet. Zum anderen sind Messungen für das Prognosejahr 2020 gegenwärtig überhaupt nicht möglich; d.h. Messergebnisse zum Zeitpunkt des Ist-Zustandes müssten anhand der bei den Messungen gezählten Pkw und Lkw auf die Prognoseverkehrsmenge umgerechnet werden, um sie mit den Prognoseberechnungen vergleichen zu können. Verkehrslärmmessungen sind des Weiteren auch deshalb zur Ermittlung von Beurteilungspegeln nicht geeignet, da sie nur für den Messzeitraum unter Einfluss der momentanen Witterungsbedingungen unter gegebenen Verkehrsbelastungen gültige Pegel-

werte liefern. Diese Ergebnisse lassen sich jedoch wegen der Schwankungen der Witterungs- und Verkehrseinflüsse nicht verallgemeinern und sind zudem wegen der Störgeräusche oft mit Fehlern behaftet. Ferner sind Schallpegelmessungen, die auch der Geschwindigkeitserfassung sowie der schalltechnischen Einstufung der Straßenoberflächengüter bedürfen, zeit- und personalaufwendig. Selbst wenn gemessen würde, lassen die aufbereiteten Messdaten nach den bisherigen Untersuchungen und Erfahrungen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt keine signifikanten Unterschiede zu den Berechnungsergebnissen erkennen. Deshalb ist das Berechnungsverfahren nach der RLS-90 vorgeschrieben, wonach der Beurteilungspegel für Tag (06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) und Nacht (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) der über alle Tage des Jahres ermittelten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) und Lkw-Anteile und Berücksichtigung einer leichten Mitwindsituation (3 m/s) und/oder leichter Temperaturinversion zu ermitteln ist. Die gemäß RLS-90 zugrunde gelegten Windgeschwindigkeiten von 3 m/s führen erfahrungsgemäß am Immissionsort zu einer Erhöhung der Pegel um ca. 0,5 dB(A) bis 1,0 dB(A) im Vergleich zu Verhältnissen ohne Wind.

Die "Bürgerinitiative Heuchelhof A 3" brachte mit Schreiben vom 05.06.2008 vor, dass die Einwendungsführer im Rahmen dieser Bürgerinitiative davon überzeugt seien, dass mit den geplanten Schallschutzmaßnahmen bei Ostwindlagen die zulässige Lärmbelastung von 52 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht weit überschritten werde. Deshalb werde gefragt, warum keine Schallmessungen durchgeführt werden sollten. Die Berechnungen, von denen ausgegangen werde, seien Durchschnittswerte für die Planung und es würden Messwerte verwendet, die über 10 Jahre alt seien und hochgerechnet würden. Aus Lärmbelastungsunterlagen vom Januar 2007 werde von 55 dB(A) bzw. über 55 dB(A) ausgegangen. Bei über 60 Messungen mit Experten, die von der Bürgerinitiative in der Zeit vom 15.02.2007 bis 27.03.2007 im Bereich der Osloer Straße 28 bzw. der Kopenhagener Straße 55 durchgeführt worden seien, habe der Lärmpegel zwischen 56 dB(A) und 69 dB(A) gelegen. An der Ausfahrt der Tank- und Rastanlage Würzburg-Süd habe der Lärmpegel sogar 72 dB(A) bis 79 dB(A) erreicht. Am 29.08.2007 sei an den östlichen Grundstücksgrenzen der Wohngebiete H3 und H4 ein Wert von 60 dB(A) bis 64 dB(A) gemessen worden.

Der Vorhabensträger entgegnete dem zu Recht mit Schreiben vom 28.11.2008, dass in der 16. BImSchV neben den maßgeblichen Immissionsgrenzwerten auch festgelegt ist, dass die Beurteilungspegel zu berechnen sind. Zudem ist auch das Berechnungsverfahren dort vorgeschrieben. Grenzwerte und Berechnung samt dem vorgegebenen Verfahren bilden somit eine Einheit. Die schalltechnischen Berechnungen erfolgen demzufolge nach RLS-90. Die zum Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten heranzuziehenden berechneten Beurteilungspegel sind Mittelungspegel (keine Maximalpegel) und gelten für leichten Wind (3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Das Rechenverfahren berücksichtigt somit zugunsten der Betroffenen grundsätzlich ungünstige Witterungsverhältnisse. Lärmmessungen dagegen unterliegen vielfältigen Einflüssen, u.a. Witterungseinflüssen und Verkehrsbelastungsschwankungen (z.B. Berufs- und Reiseverkehr) und können daher nur eine Momentaufnahme darstellen. Es ist deshalb nicht zulässig, die Messergebnisse mit den Grenzwerten der 16. BImSchV in Beziehung zu setzen.

Weiter können Lärmmessungen nicht für die schalltechnische Beurteilung von geplanten Verkehrsanlagen mit aktiven Lärmschutzanlagen unter Berücksichtigung prognostizierter Verkehrsbelastungen durchgeführt werden. Aus diesen Gründen ist in der 16. BImSchV die Berechnung vorgeschrieben.

Beim Erörterungstermin am 04.02.2009 brachte ein Vertreter der "Bürgerinitiative Heuchelhof A 3" vor, dass die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabens-trägers auf falschen Annahmen beruhten. Messungen in der Nacht vom 02. auf den 03.02.2009 hätten ergeben, dass die Schallbelastung bei 70 bis 78 dB(A) liege. Demgegenüber sei der Vorhabensträger davon ausgegangen, dass in diesem Bereich die Lärmbelastung durch die BAB A 3 im Bestand schon bei lediglich 55 dB(A) liege, wie aus einer Folie hervorgehe, die dem Lenkungsausschuss vorgelegen habe und die er von der Stadt Würzburg erhalten habe. Der Verkehr sei zu dem Zeitpunkt, als die Messung erfolgt sei, nicht so stark gewesen, es seien etwa 15 bis 20 Autos in der Minute gefahren, was einem Verkehrsaufkommen pro Tag von 28.800 Kfz/24 h entspreche. Bei den für das Jahr 2020 prognostizierten 93.000 Kfz/24 h würde die schalltechnische Belastung in diesem Bereich nach seinen Vermutungen bei etwa 85 dB(A) liegen. Des Weiteren erklärte der Vertreter der Bürgerinitiative, dass er mehr als 60 Messungen über einen längeren Zeitraum gemacht habe. Bei seinen Berechnungen des künftigen Schalls habe er sich auf die DIN 4108 bezogen. Die Ergebnisse, die er dabei ermittelt habe, stimmten wiederum mit seinen Messungen überein. Für ihn sei es dann nicht nachvollziehbar, wie schalltechnische Pegel von 70 dB(A) und mehr auf die vom Vorhabensträger angekündigten 45 dB(A) reduziert werden könnten. Er halte es daher für sinnvoll, dass vom Vorhabensträger ebenfalls schalltechnische Messungen durchgeführt würden, um eine ausreichende Berechnungsgrundlage für den prognostizierten Verkehr im Jahr 2020 zu haben. Außerdem weise er ausdrücklich darauf hin, dass die von ihm ermittelten Werte nicht die absoluten Messzahlen wiedergäben, sondern entsprechend gemittelt worden seien (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 72 ff.).

Der Vorhabensträger hielt dem zu Recht beim Erörterungstermin am 04.02.2009 entgegen, dass die von der Bürgerinitiative Heuchelhof A 3 angesprochene Folie lediglich die derzeitige Belastung darstellt, die nach dem Verfahren, das die 16. BImSchV vorsieht (RLS-90), errechnet ist. In der Darstellung werden lediglich Isophonenlinien abgebildet, also Linien gleicher Schallintensität. Aus einer heutigen Messung eine Prognose über den künftigen Zustand abgeben zu wollen, ist sehr schwierig. Aus Sicht des Vorhabensträgers handelt es sich bei auf diese Weise von den Einwendungsführern aus Messungen hochgerechneten Prognosen um nicht begründbare Behauptungen. Des Weiteren stellte der Vorhabens-träger zu Recht heraus, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV Zumutbarkeitsgrenzen seien, sie legen keine Höchstwerte fest, die Einzelereignisse nicht überschreiten dürfen. Es handelt sich vielmehr um Mittelungspegel bzw. "äquivalente Dauerschallpegel". Der Lärm wird dabei über einen längeren Zeitraum betrachtet, der dabei sehr stark schwankend auf die jeweiligen Betroffenen einwirkt. Die Schallenergie, die sich aus den unterschiedlichen und schwankenden Lärmwerten ergibt, wird summiert und daraus anschließend ein Mittelwert gebildet. Dieser ermittelte Lärmwert stellt sich so dar, als ob der Lärm immer gleich laut wäre. Daher werden Lärmpegel berechnet, äquivalente Dauerschallpegel lassen sich

mit vernünftigem Aufwand nicht messen. Außerdem ist es sehr schwierig, Messungen für jedermann nachvollziehbar zu machen, weil die Wetterverhältnisse, die Windverhältnisse und eventuell sonstige Schallpegel dabei eine Rolle spielen. Ebenso schwanken die Verkehrsbelastungen in den unterschiedlichen Jahreszeiten. Vom Gesetzgeber wurde daher ein Berechnungsverfahren festgelegt und vorgeschrieben. Die Grenzwerte der 16. BImSchV können daher wiederum nur zu berechneten Werten in Beziehung gesetzt werden, nicht jedoch zu gemessenen Werten.

Des Weiteren machte auch der Markt Randersacker mit Schreiben vom 08.07.2008 geltend, dass weitreichende Maßnahmen zur Verhinderung bzw. zur Reduzierung der von der ausgebauten Autobahn auf Randersacker einwirkenden Lärmimmissionen zu ergreifen seien, um eine weitere Entwicklung der Gemeinde, sowohl aus städtebaulicher Sicht wie auch im Hinblick auf dringend benötigte Einnahmen aus dem Fremdenverkehr, nicht weiter zu hemmen. Dazu gehöre auch eine Lärmmessung in der Tallage vor Ort und nicht nur aufgrund von Berechnungen nach sicherlich einschlägigen Vorschriften.

Der Vorhabensträger erwiderte beim Erörterungstermin darauf zutreffend, dass Messungen nicht aussagekräftig sind, wenn man sie zu den Grenzwerten der 16. BImSchV in Beziehung setzen will. Die Grenzwerte der 16. BImSchV sind an ein Berechnungsverfahren gekoppelt, das festlegt, wie die Werte zu ermitteln sind. Nur zu den nach diesem Berechnungsverfahren ermittelten Beurteilungspegeln können die Grenzwerte dann auch in Beziehung gesetzt werden und nur dann kann eine Über- bzw. Unterschreitung festgestellt werden. Im Übrigen ist es ausgeschlossen, zum jetzigen Zeitpunkt das zu messen, was erst im Rahmen der Baumaßnahme verwirklicht werden soll, z.B. die tiefergelegte Gradiente mit offenporigen Belägen und den entsprechenden Schallschutzwänden bzw. -wällen. Schließlich sind brauchbare Messungen auch sehr aufwendig. Man muss sie von allen Fremdgeräuschen befreit durchführen, weil andere Lärmquellen auch andere Verursacher haben, die für diesen Lärm auch verantwortlich sind, wie die 16. BImSchV bzw. § 42 f. BImSchG festlegen.

Der Vorhabensträger stimmte der Beurteilung der Fachabteilung Tiefbau der Stadt Würzburg zu und merkte mit Schreiben vom 22.12.2008 (Stadt Würzburg) bzw. 28.11.2008 (Markt Randersacker) zu Recht an, dass nach § 3 der 16. BImSchV der Beurteilungspegel für die straßenverkehrsbedingten Lärmimmissionen zu berechnen ist. Daher würden alle Forderungen nach Lärmmessungen, ob stationär oder mobil, von seiner Seite abgelehnt. Die Berechnung des sog. Beurteilungspegels erfolgt nach den RLS-90. Nach dieser Richtlinie ist als Berechnungsgrundlage die über das ganze Jahr ermittelte durchschnittliche Verkehrsstärke anzusetzen. Bei der Berechnung der Lärmimmissionen werden sämtliche lärmverstärkend wirkende Einflüsse, wie Lkw-Anteile, Geschwindigkeiten, Straßenoberfläche, Windverhältnisse (dabei wird davon ausgegangen, dass der Wind von der Autobahn zum Immissionsort weht) - und die nächtlichen Temperaturinversionen in Abhängigkeit von den topographischen Verhältnissen berücksichtigt. Auf diese Weise wird gewährleistet, dass zu jeder Zeit die Richtigkeit der Lärmbelastungsermittlung nachgeprüft werden kann. Einzelmessungen führen wegen der sich häufig ändernden Verkehrs- und Witterungsverhältnisse zu

unterschiedlichen Ergebnissen und können demzufolge für die Beurteilung nicht herangezogen werden. Die Kumulation aller negativ wirkenden Einflüsse ist bei der Lärmmessung nur schwer möglich. Außerdem berücksichtigen die schalltechnischen Berechnungen die Verkehrsentwicklung bis zum Prognosejahr 2020. Das Rechenverfahren nach der RLS-90 wurde im Rahmen von Forschungsprojekten bereits mehrfach durch Vergleichsmessungen überprüft. Dabei wurde festgestellt, dass die berechneten Belastungen durchweg höher und somit auch für den Betroffenen auf der sicheren Seite liegen.

Beim Erörterungstermin am 02.02.2009 forderte der Markt Randersacker durch Messungen zu überprüfen, ob tatsächlich für das Gebiet von Randersacker die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Diese Messungen sollten nicht Einzelmessungen sein, sondern über einen Zeitraum von etwa einem viertel oder einem halben Jahr erfolgen (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 36 f.).

Die Stadt Würzburg führte mit Schreiben vom 30.06.2008 aus, dass die Stadtverwaltung die Forderung nach einer stationären Lärmmessstation im Bereich des Wohngebietes Heuchelhof, die in einer Bürgerversammlung erhoben worden sei, geprüft habe. Als Ergebnis dieser Prüfung könne festgehalten werden, dass bei der gegenständlichen Maßnahme die Lärmsituation nach der RLS-90 zu berechnen sei (vgl. 16. BImSchV). Die Errichtung einer Lärmmessstation bringe keine zuverlässig verwertbaren Ergebnisse, da hier der gesamte umgebende Lärm erfasst werde. So könne z.B. allein in unmittelbarer Nähe befindliches Vogelgezwitscher die Werte verfälschen. Von der Errichtung einer Lärmmessstation solle daher auf Vorschlag der Verwaltung Abstand genommen werden. Der Würzburger Stadtrat hat sich dem in seiner Sitzung am 26.06.2008 angeschlossen.

Der CSU-Ortsverband Würzburg-Heuchelhof brachte mit Schreiben vom 21.05.2008 vor, dass Lärm ungesund sei und krank mache. Autos verursachten erheblichen Lärm. Die BAB A 3 müsse heute statt der geplanten 40.000 Fahrzeuge am Tag im Durchschnitt 80.000 Fahrzeuge am Tag bewältigen. Der Lärmteppich sei ebenfalls weiter gewachsen. Messungen ergäben bei entsprechenden Windlagen Werte zwischen 60 dB(A) und 64 dB(A). Bei geöffneten Fenstern ergäben sich Werte von 57 dB(A) bis 61 dB(A) im Hause. Dies stelle eine Verdoppelung des zulässigen Lärms dar. Zulässig seien 52 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht. Fachleute sagten, dass 6 dB(A) den Lärm verdoppelten. An Schlafen bei offenen Fenstern und einen Aufenthalt im Freien sei nicht zu denken. Der Ausbau der BAB A 3 solle Abhilfe schaffen. Alle Bewohner des Stadtteils Heuchelhof hofften darauf und hofften besonders, dass der Lärmschutz greife. Es gebe noch viele Skeptiker, die der Meinung seien, dass der Lärmschutz nach Durchschnittswerten berechnet werde und dass bei extremen Windverfrachtungen die zulässigen Werte von 49 dB(A) in der Nacht und 52 dB(A) am Tage (sic! Gemeint waren wohl 59 dB(A) am Tage) wieder kräftig überschritten würden. Die Bewohner des Stadtteils Heuchelhof wollten daher definitiv sichergestellt wissen, dass auch bei extremen Wind- und Klimaverhältnissen (sowohl bei Ost- wie bei Westwindlagen) diese Grenzwerte eingehalten würden und keine Berechnungen nach Durchschnittswerten erfolge. Besonders skeptisch werde der sog. Flüsterasphalt betrachtet, da er nach den bisherigen Erkenntnissen nur

kurzfristig am Anfang Erfolge zeige. Die CSU nehme die Sorge der Bewohner des Heuchelhofes ernst und fordere daher, dass der Lärm auch bei extremen Windverhältnissen in den angegebenen Grenzen bleibe. Weiterhin dürfe der Lärm nicht als einmalig statische Größe gesehen werden, sondern müsse auch nach dem Bau ständig überprüft werden und die entsprechenden Lärmschutzeinrichtungen den Fakten angepasst werden.

Auch ein Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.100) forderte, dass nach Abschluss der Bauarbeiten die Immissionen weiter überprüft werden müssten, um nachlassende Schallminderungen der Lärmschutzmaßnahmen feststellen zu können. Die Lärmberechnungen des Vorhabensträgers seien für den Laien ein Buch mit sieben Siegeln. Es scheine viel mit Durchschnittswerten gearbeitet zu werden. Da Lärm insgesamt krank mache, müssten bei den Berechnungen die Werte bei maximalen Windgeschwindigkeiten in die Berechnungen eingebracht oder zumindest realistisch geschätzt werden. Die Windverfrachtung sei das Problem des Lärmschutzes. Der Rückzug auf die Feststellung, dass in der ganzen Bundesrepublik so gerechnet werde, erscheine zu einfach. Auch innerhalb der Berechnungsmethode solle es Gestaltungsmöglichkeiten geben, die zugunsten der Betroffenen verwendet werden müssten.

Der Vorhabensträger verwies mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht darauf, dass in der 16. BImSchV neben den maßgeblichen Immissionsgrenzwerten auch festgelegt ist, dass die Beurteilungspegel zu berechnen sind. Auch das Berechnungsverfahren ist vorgeschrieben. Grenzwerte und Berechnung einschließlich des vorgegebenen Verfahrens bilden somit eine Einheit. Die schalltechnischen Berechnungen erfolgen nach der RLS-90. Lärmmessungen unterliegen vielfältigen Einflüssen, u.a. Witterungseinflüssen und Verkehrsbelastungsschwankungen (z.B. Berufs- und Reiseverkehr), und können daher nur eine Momentaufnahme darstellen. Es ist deshalb nicht zulässig, die Messergebnisse mit den Grenzwerten der 16. BImSchV in Beziehung zu setzen. Weiter können Lärmmessungen nicht für die schalltechnischen Beurteilungen von geplanten Verkehrsanlagen mit aktiven Lärmschutzanlagen unter Berücksichtigung prognostizierter Verkehrsbelastungen durchgeführt werden. Aus diesen Gründen ist in der 16. BImSchV die Berechnung vorgeschrieben. Die zum Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten heranzuziehenden Beurteilungspegel sind Mittelungspegel (keine Maximalpegel, aber auch keine rechnerischen Mittelwerte) und gelten für leichten Wind (3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und/oder für Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Das Rechenverfahren berücksichtigt somit zugunsten der Betroffenen grundsätzlich ungünstige Witterungsverhältnisse. Bei einem Mittelungspegel, der in DIN 45 641 "Mittelungspegel und Beurteilungspegel zeitlich schwankender Schallvorgänge" definiert ist, wird der Schalldruckpegel während eines bestimmten Zeitraums gemittelt (energetische Mittelung). Des Weiteren verwies der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht darauf, dass er mit dem Planfeststellungsbeschluss verpflichtet wird, die angesetzte Lärminderung der Straßenoberfläche (u.a. in Teilstücken der sog. Flüsterasphalt) dauerhaft zu gewährleisten (vgl. dazu A 3.3.1 bis A 3.3.4). Weder das BImSchG noch die 16. BImSchV sehen eine ständige Überprüfung und/oder Nachbesserungsverpflichtung vor. Die schalltechnischen Berechnungen erfolgen nach den RLS-90. Die Einflussfaktoren auf

den Immissionspegel sind in den Planfeststellungsunterlagen angegeben (vgl. Unterlage 11.1). Nahezu alle Einflussfaktoren sind statisch und werden so ausgelegt, dass die Ergebnisse auf der sicheren Seite liegen, sodass auch rein sachlich kein Grund für diese Forderung erkennbar ist.

Mit Schreiben vom 22.10.2009 ergänzte der Vorhabensträger zutreffend, dass hinsichtlich des offenporigen Belages vorgesehen ist, seine Wirkung durch eine Kontrollmessung zu Beginn der Liegezeit und weitere Messungen am dem siebten Jahr nach dem Einbau zu belegen. Im Übrigen wird auf A 3.3.1 bis einschließlich A 3.3.5 verwiesen. Nachlassende Wirkungen anderer Lärmschutzeinrichtungen sind nicht zu erwarten. Im Übrigen gehören regelmäßige Unterhaltungs- und Erhaltungsmaßnahmen an den Bauwerken der Autobahn zu den grundlegenden Aufgaben der Straßenbauverwaltung. Dadurch wird auch die Funktionsfähigkeit der Lärmschutzanlagen auf Dauer gewährleistet.

3.7.4.2.3.1.7 Beeinträchtigungen während der Bauzeit

Der Bund Naturschutz wandte mit Schreiben vom 30.06.2008 ein, dass sich alle Belastungsberechnungen auf die geplante Autobahn und deren Betrieb bezögen. Während der Bauzeit würden sich alle Belastungen und auch die in den Unterlagen zu Recht als negativ genannten derzeitigen Verhältnisse vervielfachen. Hierzu seien keinerlei Untersuchungen vorhanden, da gälten keine Grenzwerte. Es werde offensichtlich davon ausgegangen, dass während der Bauzeit im Hinblick auf Belastungen ein gewissermaßen "rechtsfreier" Zustand herrsche und die Zustände, wie sie derzeit in den Bereichen Anschlussstelle Aschaffenburg-Ost und Anschlussstelle Würzburg/Kist herrschten, für die Verbesserung in der Zukunft hinzunehmen seien. Das sei den tatsächlichen Verhältnisse nicht angemessen. Die Bauzeit betrage für jeden Abschnitt um die fünf Jahre. Setze man an, dass die Bauzeiten sich teilweise überschneiden und dass Würzburg mit den Begleiterecheinungen von drei bis vier Abschnitten konfrontiert werde, dann seien das 12 Jahre bis 15 Jahre. Das sei ein Viertel der bisherigen "Lebensdauer" der BAB A 3. Es stelle sich die Frage, wie lange es wohl bis zum nächsten größeren Umbau (Brücken- oder weiterer Ausbau) dauere. Die Bauzeit sei keine vernachlässigbare Größe, sie müsse als integraler Bestandteil des Gesamtvorhabens untersucht und bewertet, minimiert und ausgeglichen werden, nicht nur als Faktor im Variantenvergleich. Die Belastungen der Bauzeit müssten in die Abwägung, ob ausgebaut werden solle, eingestellt werden. Es sei zu prüfen, inwieweit die derzeitigen negativen Verhältnisse, die zutreffend benannt seien, auch ohne einen kapazitätserweiternden Ausbau behoben bzw. gemildert werden könnten (Lärmschutz, Tempolimit, Linksfahrverbot für Lkw usw.).

Dem hielt der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht entgegen, dass bei der Ausführung der Baumaßnahme die einschlägigen Vorschriften, wie z.B. die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm beachtet werden (vgl. auch A 3.3.9). Damit können unzumutbare bzw. gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden. Im Übrigen ergibt sich daraus auch, dass hier kein "rechtsfreier" Raum vorliegt. Während der Bauzeit bleibt die Belastung der Anwohner durch den Verkehr der Autobahn zunächst unverändert, da der

Verkehr während der ersten Bauphase nach wie vor auf der Bestandsstrecke verbleiben wird. Nach etwa der Hälfte der Bauzeit können bereits die Lärm-schutzwirkungen durch die Troglage, durch eine Tunnelröhre sowie durch weitere Lärmschutzeinrichtungen ausgenutzt werden, sodass sich dann bereits spürbare Verbesserungen einstellen werden.

Die Stadt Würzburg brachte mit Schreiben vom 29.07.2008 vor, dass die den Ausführungen des Vorhabensträgers zugrunde liegenden Gutachten zum Lärm-schutz den Planfeststellungsunterlagen nicht beilägen. Diese seien von der zu-ständigen Fachbehörde im Planfeststellungsverfahren (Bayerisches Landesamt für Umwelt, Planfeststellungsbehörde) zwingend zu prüfen. Dabei solle von der Planfeststellungsbehörde auch ein detailliertes Baulärmschutzkonzept (Baustel-lenverkehr, verwendete Baugeräte, Einsatzzeiten etc.) sowie ein Abbruchkonzept (Maßnahmen gegen Staub etc.) gefordert werden. Lärmminimierende Abbruch- und Bautechniken seien zu bevorzugen.

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 22.12.2008 zutreffend darauf hin, dass das erwähnte Gutachten durch das Landesamt für Umwelt geprüft und für richtig befunden wurde. Bei der Ausführung der Baumaßnahme werden die ein-schlägigen Vorschriften, wie z.B. die Geräte- und Maschinenlärmschutzverord-nung (32. BImSchV) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz ge-gen Baulärm beachtet (vgl. auch A 3.3.9). Unter Berücksichtigung des Abstandes der Bebauung zur Trasse können unzumutbare bzw. gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden. Die Bauabwicklung erfolgt in zeitlich be-grenzten, aufeinander folgenden Bauphasen. Die Auswirkungen auf die ver-schiedenen bebauten Bereiche beschränken sich in der Regel auf einzelne Pha-sen, d.h. nur auf einen Teil der Bauzeit. Die baubedingte Staubbelastung wird durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. Anfeuchten, auf ein Mindestmaß be-schränkt. Eine regelmäßige bzw. andauernde und damit unzumutbare Beein-trächtigung durch Staubentwicklung kann ausgeschlossen werden. Darüber hi-nausgehende Forderungen nach Konzepten gegen Baulärm und Staubentwick-lung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erscheinen aus der im Ergebnis zutreffenden Sicht des Vorhabensträgers als nicht notwendig.

Beim Erörterungstermin am 02.02.2009 hielt die Stadt Würzburg die Forderung nach einem detaillierten Baulärmschutzkonzept aufrecht. Die Stadt verwies dar-auf, dass ein allgemeiner Verweis auf die 32. BImSchV aus ihrer Sicht nicht zweckdienlich sei, da die Baumaschinenlärmschutzverordnung nur reine Wohn-gebiete und Kurgebiete betreffe und wahrscheinlich nicht im Rahmen des Auto-bahnausbaus einschlägig sei. Ein reiner Verweis auf die Allgemeine Verwal-tungsvorschrift Baulärm sei ebenfalls nicht zweckdienlich. Erfahrungen der Stadt Würzburg hätten gezeigt, dass die Immissionsrichtwerte der Allgemeinen Verwal-tungsvorschrift Baulärm von kaum einer Baustelle einzuhalten sei. Das bedeute, dass man entweder eine Baustelle schließen müsse oder aber die Zeiten, in de-nen Arbeiten durchgeführt würden, müssten so beschränkt werden, dass ein ver-nünftiger Baustellenbetrieb nicht mehr realistisch sei. Es sei daher sinnvoll, sich im Vorfeld Gedanken zu machen, an welcher Stelle man eventuell noch Schall-schutzmaßnahmen ergreifen müsse, die mobil sein könnten, und an welcher Stelle sich lärmindernde Baustellenregelungsmaßnahmen als möglich erwie-

sen. Solche Maßnahmen zu treffen, sei sinnvoll, bevor beim Umweltamt der Stadt Würzburg Beschwerden wegen des Baulärms eingingen. Weiterhin werde nach wie vor ein Abbruchkonzept für die Talbrücke Heidingsfeld gefordert. Auch hier sei es sinnvoll, sich im Vorfeld darüber Gedanken zu machen, wo und mit welchen Maschinen was abgebaut werde (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 32 f.).

Der Vorhabensträger hielt dem beim Erörterungstermin am 02.02.2009 entgegen, dass er selbst für den Lärmschutz und für das Abbruchkonzept während der Baumaßnahme verantwortlich sei. Dass er versuchen werde, den Baulärm in Grenzen zu halten, dass entsprechende Rahmenbedingungen eingehalten würden, sei für den Vorhabensträger selbstverständlich. Aber er stelle sich die Frage, aufgrund welcher Vorschriften der Vorhabensträger verpflichtet sei, der Stadt Würzburg solche Konzepte vorzulegen.

In der Sache konnte den Forderungen der Stadt Würzburg nicht Rechnung getragen werden. So steht fest, dass bei der Ausführung der Baumaßnahme die einschlägigen Immissionsschutz-Vorschriften, wie z.B. die 32. BImSchV, und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm beachtet werden müssen (vgl. auch A 3.3.9). Unter Berücksichtigung des Abstandes der meisten bewohnten Grundstücke zur Trasse können unzumutbare bzw. gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden. Die Bauabwicklung erfolgt in zeitlich begrenzten, aufeinander folgenden Bauphasen. Die Auswirkungen auf ein Anwesen in der Nähe beschränken sich daher auf einzelne Phasen, d.h. nur auf einen Teil der Bauzeit. Die baubedingte Staubbelastung wird durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. Anfeuchten, auf ein Mindestmaß beschränkt. Auch dadurch können regelmäßige bzw. andauernde und damit unzumutbare Beeinträchtigungen von Anwesen in der Nähe durch Staubentwicklung ausgeschlossen werden. Im Übrigen sind auch die bauausführenden Firmen an die entsprechenden, allgemein gültigen Immissionsschutz-Vorschriften gebunden. Die insoweit bestehenden Befugnisse der unteren Immissionsschutzbehörde (Stadt Würzburg) bleiben unberührt. So kann es aus Praktikabilitätsgründen durchaus sinnvoll sein, mit der unteren Immissionsschutzbehörde (Stadt Würzburg) im Vorfeld den Bauablauf und gegebenenfalls Schutzmaßnahmen zu besprechen und gemeinsam festzulegen, eine rechtliche Verpflichtung dazu ist jedoch nicht ersichtlich. Des Weiteren war zu berücksichtigen, dass der Bau bzw. der Ausbau von Straßen nichts Ungewöhnliches darstellt. Die damit verbundenen Auswirkungen waren bisher weder für den Gesetz-, Verordnungs- oder Richtliniengeber im Allgemeinen noch für die Planfeststellungsbehörde in früheren Verfahren Anlass, besondere Schutzauflagen dem Vorhabensträger aufzugeben. Im vorliegenden Fall wurde auch von der Stadt Würzburg nicht substantiiert, ob und gegebenenfalls welche besonderen Schutzauflagen hier in diesem konkreten Fall sich als sinnvoll oder gar als notwendig erweisen könnten. Insoweit ist nicht erkennbar, dass zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf die Rechte anderer im Einvernehmen mit der Stadt Würzburg ein Baustellenlärmschutzkonzept zu erstellen und umzusetzen ist. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die bestehenden Befugnisse der unteren Immissionsschutzbehörde ausreichend, um im Falle unzumutbarer Beeinträchtigungen durch die

Tätigkeiten der bauausführenden Firmen rechtzeitig und sinnvoll eingreifen zu können.

Da aber die Baumaßnahme innerhalb des Stadtgebietes Würzburgs liegt und in der unmittelbaren Nähe der Autobahn Wohngebiete vorhanden sind, deren Bewohner nach dem Willen des Gesetzgebers besonderes vor Immissionen geschützt werden sollen (wie sich dies insbesondere auch aus § 7 der 32. BImSchV ergibt), wurde dem Vorhabensträger auferlegt, den Zulieferverkehr zu Baustellen, wenn er durch allgemeine oder reine Wohngebiete geführt werden muss, ausschließlich tagsüber (6.00 Uhr - 22.00 Uhr) abzuwickeln, soweit dies mit dem Bauablauf vereinbar ist. Massenguttransporte sind über Wege außerhalb von allgemeinen oder reinen Wohngebieten oder auch über die BAB A 3 zu leiten (vgl. A 3.3.7, im Übrigen auch A 3.13.9).

Durch die Anordnung einer entsprechenden Nebenbestimmung ist des Weiteren gewährleistet, dass die einschlägigen Vorschriften zum Schutz gegen Baulärm und Baumaschinenlärm (wie z.B. Baumaschinenlärm-Verordnung, Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm) sowie zum Schutz von Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeit beachtet werden (vgl. A 3.3.9).

3.7.4.2.3.2 Passive Lärmschutzmaßnahmen

Bei der Beurteilung der Frage, ob die Kosten einer aktiven Schallschutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen und deshalb dem Vorhabensträger nach dem Maßstab des § 41 Abs. 2 BImSchG nicht zuzumuten sind, ist der Nutzen, der einer Schallschutzmaßnahme im konkreten Fall zukommt, mit den Kosten der jeweiligen Schutzmaßnahme in Beziehung zu setzen. Bei der Bestimmung des Schutzzwecks der jeweiligen Schallschutzmaßnahme sind insbesondere die Lage des betroffenen Objekts, die Art der betroffenen Nutzungen, die Höhe der Vorbelastungen, die Zahl der Lärmbetroffenen, topographische Schwierigkeiten sowie der Umfang der Verbesserung der Lärmsituation, auch unter Berücksichtigung von passiven Lärmschutzmaßnahmen, heranzuziehen (vgl. Schulze-Fielitz, Der Straßenverkehrslärm und das Umweltrecht, ZUR 2002, 190).

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

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurden neben den unter C 3.7.4.2.3.1.3 angesprochenen Lärmschutzmaßnahmen als weitere aktive Maßnahme die Verwendung von offenporigen Belägen auch auf anderen Teilstrecken und die (teilweise) Einhausung der Autobahn bzw. die Verlängerung des Katzenbergtunnels gefordert.

3.7.4.2.3.2.1 Forderungen zur weiteren Verwendung eines offenporigen Belages

Der Bund Naturschutz forderte mit Schreiben vom 30.06.2008, dass auf der gesamten offenen Strecke offenporige Beläge verlegt würden und die Brücke bzw. im Falle anderer Varianten die Brücken eingehaust würden.

Der Vorhabensträger sieht mit Schreiben vom 22.12.2008 die Forderung nach einem Einsatz von offenporigem Fahrbahnbelag auf der gesamten offenen Strecke weitgehend als erfüllt an. Lediglich der Bereich der Talbrücke Heidingsfeld bzw. westlich davon soll nicht mit einem offenporigen Belag versehen werden, da dort damit keine spürbaren Verbesserungen der Immissionssituation erreicht werden könnten. Eine Einhausung der Talbrücke würde im Vergleich zu den damit erreichbaren Verbesserungen der Immissionssituation unverhältnismäßig hohe Kosten verursachen und zudem eine massive Beeinträchtigung des Stadtbildes an dieser sehr exponierten Stelle bedeuten (s. dazu auch die folgenden Ausführungen in diesem Kapitel).

Einwendungsführer (Bewohner des Grundstücks Fl.Nr. 4520/14 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof) brachten mit Schreiben vom 25.06.2008 vor (vgl. C 3.8.2.120), dass die gegenständliche Planung zwar auf der Brücke Lärmschutzwände vorsehe, jedoch keinen ausreichend vor Lärm schützenden Belag (Flüsterasphalt). Dies sei für sie unverständlich, denn ein wesentlicher Teil des derzeitigen Lärms sei durch die Abrollgeräusche der Lastwagen (hoher Jaulton) verursacht. Diese Lärmquelle werde demnach trotz der vorgesehenen Maßnahme bleiben.

Der Vorhabensträger entgegnete darauf mit Schreiben vom 19.12.2008 zu Recht, dass nach den Vorgaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung offenporiger Belag, sog. Flüsterasphalt, auf Brücken grundsätzlich nicht eingebaut werden darf, da sowohl die Verkehrssicherheit aufgrund der erhöhten Glätteneigung gefährdet wäre als auch die komplizierte Wasserableitung die Gefahr von Konstruktionsschäden an den Brücken durch eintretendes Salzwasser deutlich erhöhen würde. Offenporige Beläge stellen auf Bauwerken nicht den Stand der Technik dar und können deshalb auf der Heidingsfelder Talbrücke nicht eingebaut werden. Auf der Talbrücke Heidingsfeld wird dagegen eine Deckschicht mit einem Korrekturwert von $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$ eingebaut und beidseitig werden 6 m hohe transparente Lärmschutzwände mit einer Auskrugung von 1 m an der Außenkappe angeordnet. Östlich der Talbrücke Heidingsfeld sind im Übergangsbereich zum Katzenbergtunnel 6 m hohe Lärmschutzwände vorgesehen. Der Katzenbergtunnel selber ist mit einer Länge von 570 m geplant. Diese aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Heidingsfelder Talbrücke führen zu einer deutlichen Entlastung der Lärmsituation auch unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung.

Die Forderung nach Einbau von offenporigem Asphalt vom Beginn des Planfeststellungsabschnittes bis zum westlichen Tunnelportal ist als unverhältnismäßig abzulehnen. Der Einsatz von offenporigem Asphalt als Fahrbahnbelag erscheint angesichts der erheblichen Mehrkosten und betrieblichen Nachteile sowie aus Verkehrssicherheitsgründen als nicht angemessen in diesem Streckenabschnitt.

Nach derzeitigem Erkenntnisstand kann nicht der Schluss gezogen werden, gegenwärtig seien offenporige Asphaltdeckschichten bereits so hinreichend erprobt, dass die Probleme einer im Verhältnis zu den Einbaukosten (0,9 bis 1 Mio. Euro pro Autobahnkilometer mit Regelquerschnitt bzw. Mehrkosten von 35 Euro/m²) angemessenen zeitlichen Haltbarkeit dieser Beläge zuverlässig bewältigt werden könnten. Ebenso wenig sind damit die sonstigen Nachteile (deutlich höhere Kosten, Probleme beim Winterdienst und bei der Reparatur punktueller Schäden) ausgeräumt. Die Träger der Straßenbaulast haben dafür einzustehen, dass ihre Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen (§ 4 Satz 1 FStrG). Die entsprechenden materiellen Anforderungen an die anerkannten Regeln der Technik ergeben sich u.a. aus den fachgesetzlichen Bestimmungen für den Bau von Bundesfernstraßen, daneben aber auch aus technischen Regelwerken (vgl. Marschall/Schroeter/ Kastner, FStrG, Rd.Nr. 9 zu § 4) wie hier aus dem "Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau" Nr. 5/2002 des BMVBW vom 26.03.2002 (VkBl. S. 13). In diesem Rundschreiben wird überzeugend dargelegt, dass durch die bis 1998 verwendeten offenporigen Asphaltdeckschichten der sog. zweiten Generation auf Autobahnen eine dauerhafte Lärminderung im Ausmaß von - 4 dB(A) (Typ 0/11) bzw. - 5 dB(A) (Typ 0/8) nur für einen Zeitraum von sechs Jahren gewährleistet ist. Bei der ab 1998 eingebauten sog. dritten Generation von offenporigen Asphaltdeckschichten könne von einer über diesen Bereich hinausgehenden akustischen Wirksamkeit sowie einer besseren Anfangsminderung ausgegangen werden. Ein genauer Zeitraum wird nicht genannt. In dem Allgemeinen Rundschreiben beigefügten Statuspapier der Bundesanstalt für Straßenwesen vom 18.10.2001 (VkBl. 2002, 314) wird dies sogar noch erkennbar zurückhaltender ausgedrückt: Offenporige Asphaltdeckschichten wiesen eine höhere Anfangsminderung auf und ließen daher eine länger andauernde Wirksamkeit erwarten. Selbst wenn mittlerweile der Einsatz von offenporigen Belägen weitergehend zugelassen wird (vgl. "Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/2004" des BMVBW vom 18.10.2004, VkBl. S. 584), handelt es sich doch um eine Sonderbauweise, über die unter Würdigung aller maßgebenden Umstände des Einzelfalles zu entscheiden ist (vgl. Schreiben des BayStMI vom 17.01.2005, Nr. IID9-43812-001/90). Straßenbaulastträger, die unter Beachtung dieser technischen Richtlinien und Vorgaben auf den Einbau der offenporigen Asphaltdeckschichten verzichten, verhalten sich deshalb auch in drittschützender Hinsicht rechtmäßig (vgl. Marschall/ Schroeter/Kastner, FStrG, Rd.Nr. 9 f. zu § 4). Es darf nicht übersehen werden, dass der Träger der Straßenbaulast bei der Errichtung von Bauten letztlich eigenverantwortlich zu bestimmen hat, welcher Sicherheitsstandard angemessen ist, um Risiken im Einzelfall auszuschließen, und auch in diesem Zusammenhang dem öffentlichen Interesse, den finanziellen Aufwand für den Straßenbau gering zu halten, Rechnung tragen darf und muss (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.11.2000, Az. 4 A 51.98; 4 VR 21.98, NVwZ 2001, 682). Daraus, dass Straßenbaulastträger offenporige Asphaltdeckschichten über Erprobungszwecke hinaus von sich aus in Fällen extremer Lärmbelastung einsetzen, wo die hohen Baukosten sowie der Aufwand für Unterhaltung, Reparatur und Pflege an Gewicht verlieren, wie hier im Anschluss an den Tunnel zur lärmtechnischen Entlastung der Stadtteile Heidingsfeld und Heuchelhof, wo ansonsten im Prognosenullfall mit über 1.000 Überschreitungen zu rechnen gewesen wäre, können die hier betroffenen Anlieger (und Gemeinden) für sich nichts herleiten. Denn dabei handelt es sich um zum Teil freiwillige Maß-

nahmen der Straßenbulasträger, die von den materiellen Anforderungen des § 4 Satz 1 FStrG nicht gefordert werden (vgl. BayVGH, Urteil vom 18.02.2004, Az. 8 A 02.40082, UPR 2004, 394). Auch im Hinblick auf den Gleichheitssatz (Art. 3 Abs. 1 GG) besteht im verfahrensgegenständlichen Fall westlich des Tunnels keine Einbaupflicht, weil die Anzahl von Überschreitungen von Grenzwerten sowohl an Außenbereichsanwesen als auch im Bereich des Reichenberger Grundes bzw. am Rande des Heuchelhofes schon hinsichtlich ihrer Anzahl nicht mit den übrigen, gerade durch den offenporigen Asphalt geschützten Anwesen im Stadtgebiet vergleichbar ist. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass ein offenporiger Asphalt im Bereich der Talbrücke Heidingsfeld keine anerkannte Bauweise ist. Gemäß dem - auch heute noch gültigen - Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau des BMVBS vom 18.10.2004, Nr. 8/2004, zur Verwendung von offenporigem Asphalt, dürfen solche Beläge auf Brücken weiterhin grundsätzlich nicht eingebaut werden. Ausschlaggebend sind insbesondere Verkehrssicherheitsgründe (z.B. Glätteneigung, die problematische Wasserableitung und die deutlich erhöhte Gefahr von Konstruktionsschäden durch eindringendes Salzwasser). Infolgedessen entspricht es sachgemäßer Ermessensausübung, keinen Einsatz von offenporigem Asphalt auf der Talbrücke Heidingsfeld vorzusehen und damit innerhalb der geltenden Richtlinien für den Straßenbau zu bleiben.

Auch das Bayerische Landesamt für Umwelt bestätigte mit Schreiben vom 25.06.2008, dass unverhältnismäßig hohe Aufwendungen erforderlich wären bzw. sicherheitstechnische Aspekte einer Verlegung von offenporigen Fahrbelägen auf der Talbrücke Heidingsfeld entgegenstünden, um so an allen Gebäuden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte zu unterschreiten. Das Lärmschutzkonzept erscheine daher als ausgereift.

3.7.4.2.3.2.2 Forderungen nach einer Einhausung bzw. Verlängerung des Katzenbergtunnels

Eine geeignete Maßnahme, um die Gebäude mit Überschreitungen im Einflussbereich der Talbrücke Heidingsfeld so wirksam zu schützen, dass dort keine Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV mehr auftreten, besteht in einer - zumindest teilweisen - Einhausung der Talbrücke. Eine solche Einhausung scheidet jedoch aus statischen, wirtschaftlichen und städtebaulichen Gründen aus.

Ein Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.53) brachte mit Schreiben vom 29.06.2008 vor, dass die geplanten Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Heidingsfelder Talbrücke sich nach seinen täglichen Erfahrungen nur an den wenigen windstillen Tagen auswirkten. Bei den hauptsächlich vorherrschenden Westwinden würden die nach oben offenen Lärmschutzwände keine Wirkung zeigen. Dieser Effekt werde durch die Höherlegung der Fahrbahn in Richtung Frankfurt im Vergleich zur Fahrtrichtung verstärkt, wie in den Planunterlagen ersichtlich sei. So sehe er in den höher liegenden Wohngebieten des Heuchelhofs (Lissabonner und Dubliner Straße) weiterhin ungehindert die Lkws in Fahrtrichtung Frankfurt. Daraus ergebe sich für ihn eine unveränderte Lärmbelastigung. Er halte daher eine der folgenden Verbesserungen für dringend erforderlich, nämlich entweder die Richtungsfahrbahn Frankfurt tiefer als die Richtungsfahrbahn Nürnberg zu le-

gen, was auch Vorteile aus städtebaulicher Sicht für Heidingsfeld habe, eine komplette Einhausung auch auf der Brücke oder zumindest Lärmschutzwände in der Mitte der Richtungsfahrbahn, auch wenn diese nur im oberen Bereich verglast seien, oder deutlich höhere Lärmschutzwände zum Heuchelhof hin.

Der Vorhabensträger verwies im Gegenzug zu Recht mit Schreiben vom 19.12.2008 darauf, dass die schalltechnischen Berechnungen nach den RLS-90 erfolgten. Diese Art der Berechnung wird in der 16. BImSchV vorgeschrieben. Im Rechenverfahren mit einem komplexen Rechenmodell werden die Topographie sowie für den Immissionsort ungünstige Witterungsverhältnisse (nasse Fahrbahn, Windrichtung zum Immissionsort hin und/oder Temperaturinversion) zugrunde gelegt. Somit liegt die Berechnung für den Betroffenen immer auf der sicheren Seite. Im Zuge der Trassenoptimierung wird die Gradienten bei den Richtungsfahrbahnen gegenüber dem Bestand abgesenkt. Dabei mussten neben dem Lärmschutz auch weitere relevante Kriterien, wie bautechnische Realisierbarkeit, Verkehrsführung während der Bauzeit usw., berücksichtigt werden. Der Verkehr auf beiden Richtungsfahrbahnen der Talbrücke Heidingsfeld kann durch die transparenten Lärmschutzwände eingesehen werden. An der Talbrücke Heidingsfeld schließt der Katzenbergtunnel und direkt danach die Troglage mit bis zu 20 m hohen Einschnittböschung sowie aufgesetzten Lärmschutzelementen an. Eine Sichtbeziehung zwischen der Autobahn und dem Anwesen der Einwendungsführer ist daher künftig ausgeschlossen. Die Höhenlage der Richtungsfahrbahn wurde so konzipiert, dass die Fahrbahnränder am Mittelstreifen ein Höhengniveau aufweisen. Dies ist aus verkehrlichen (Mittelstreifenüberfahrten), sicherheitstechnischen (Rettungsüberfahrten im Bereich des Tunnels) und wirtschaftlichen (Sichtaufweitungen, Pflegeaufwand im Mittelstreifen) Gründen erforderlich. Durch die fahrdynamisch erforderliche Querneigung von 6 % ergibt sich dabei ein höher liegender Fahrbahnrand an der Richtungsfahrbahn Frankfurt. Aufgrund der umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen, wie beispielsweise die 6 m hohen Lärmschutzwände auf der Heidingsfelder Talbrücke, wird schließlich eine sehr deutliche Lärmentlastung gegenüber der bestehenden Situation erreicht. Weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen wurden geprüft, sind aber nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht mehr vertretbar.

Von Einwendungsführern (vgl. C 3.8.2.67) wurde mit Schreiben vom 02.07.2008 ein effektiver Lärmschutz beim Betrieb der neuen BAB A 3 durch eine Einhausung der Brücke und aller freien Strecken gefordert. Diese Forderung gelte auch für den Fall, dass andere Ausbau-Varianten ins Verfahren gebracht würden. Der Vorhabensträger entgegnete dem mit Schreiben vom 05.12.2008 zutreffend, dass mit den geplanten Lärmschutzeinrichtungen ein ausreichender Schallschutz erreicht wird. Weitergehende aktive Lärmschutzmaßnahmen sind nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht vertretbar.

Beim Erörterungstermin am 04.02.2009 brachte die Einwendungsführerin (vgl. C 3.8.2.67) vor, dass der Vorhabensträger offensichtlich so vorgegangen sei, dass die Grenzwerte an den bebauten Grundstücken gerade noch eingehalten würden. Es gebe demgegenüber noch ein weiteres Minimierungsgebot im Immissionschutzgesetz, wonach eine Straße so anzuordnen sei, dass möglichst keine Belastung auftrete. Eine Verlängerung des Katzenbergtunnels würde vielleicht

etwas mehr kosten, würde aber auch vielen Menschen sehr viel Lärm und viele Schadstoffe für die Zukunft ersparen. Daher würde von ihrer Seite eine längere Überdeckung der Autobahn und die zumindest teilweise Einhausung der Heidingsfelder Talbrücke gefordert. Es erscheine ihr sogar angemessen, die Autobahn im Stadtbereich Würzburgs insgesamt zu überdecken (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 119 ff.).

Der Vorhabensträger verwies zu Recht darauf, dass am Anwesen der Einwendungsführerin mit einer Verminderung der Lärmwerte in der Nacht um 14 dB(A) gegenüber dem Stand der letzten Verkehrszählung im Jahr 2005 zu rechnen ist. Eine Einhausung des vollständigen Autobahn- und Straßennetzes in Deutschland, um die Umgebung jeweils lärmfrei zu machen, würde den Bereich der Verhältnismäßigkeit deutlich überschreiten.

Mit Schreiben vom 05.06.2008 und beim Erörterungstermin am 04.02.2009 stellte auch die Bürgerinitiative Heuchelhof A 3 die Frage, warum der Katzenbergtunnel nicht bis zur Randersackerer Brücke fortgeführt werde (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 77 ff.).

Der Vorhabensträger verwies beim Erörterungstermin am 04.02.2009 in diesem Zusammenhang zutreffend auf die Kosten für die Einhausung und die damit verbundene Unverhältnismäßigkeit der Fortführung des Katzenbergtunnels. Er legte zutreffend dar, dass es für ihn entscheidend sei, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV in möglichst weiten Teilen eingehalten werden. Dies bedeutet, dass der Grenzwert - hier 49 dB(A) in Wohngebieten nachts - möglichst einzuhalten ist. Dies ist durch die plangegenständliche Maßnahme der Fall, ohne dass der Katzenbergtunnel als Einhausung bis zur Randersackerer Brücke fortgeführt werden muss. Dass die 49-dB(A)-Isophone teilweise entlang der Grenzen der Wohngebiete verläuft liege daran, dass eine Vielzahl von Variationen berechnet und unterschiedliche Lärmschutzmaßnahmen mit unterschiedlichen Höhen und verschiedene Ausprägungen miteinander verglichen werden, bis man eine Lösung gefunden hat, die sowohl kostengünstig sei als auch alle Grenzwerte einhalte. Daher wählte der Vorhabensträger in nicht zu beanstandender Weise diejenigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen, die mit verhältnismäßigem Aufwand die Grenzwerte (gerade noch) einhalten. Einhausungen sind hinsichtlich der Herstellungs- und Unterhaltungskosten sehr aufwendig, sie weisen darüber hinaus Sicherheits- und Rettungsprobleme auf, sobald darin Unfälle passieren. Daher werden sie vom Vorhabensträger in nachvollziehbarer Weise nur als letzte Möglichkeit aktiver Schallschutzmaßnahmen angesehen. Im Übrigen kann zur Frage der Tunnellänge auch auf die Ausführungen unter C 3.7.2.1.4.8 Bezug genommen werden.

Des Weiteren brachte die Bürgervereinigung Heidingsfeld e.V. vor, dass an den Ein- und Ausfahrten des geplanten Katzenbergtunnels es mit erhöhten Lärmwerten zu rechnen sei. Die Stadt Würzburg möge darauf hinwirken, dass ein ausreichender Lärmschutz in Form einer Einhausung geschaffen werde.

Der Vorhabensträger legte dazu mit Schreiben vom 05.12.2008 überzeugend dar, dass die Tunnelinnenwände in den Portalbereichen mit hochabsorbierenden

Wandmaterialien ausgestattet werden, um den genannten Effekt, der durch Reflexionen entsteht, zu vermeiden. Zudem sind direkt im Anschluss an die Tunnelportale aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, die zusätzlich dazu beitragen, dass solche Lästigkeitseffekte im Bereich der Tunnellein- und -ausfahrten nicht zu befürchten sind. Die geplanten umfangreichen aktiven Lärmschutzanlagen gewährleisten ein sehr hohes Lärmschutzniveau. Eine Einhausung auf der Heidingsfelder Talbrücke würde neben erheblichen bautechnischen Problemen auch dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit widersprechen. Zusätzlichen Baukosten von mehreren Millionen Euro steht nur ein relativ geringer Nutzen von noch zu schützenden 14 Überschreitungen der Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV in einem Umfang von 1 dB(A) bis 2 dB(A) im Umfeld der Brücke gegenüber. Außerdem würde eine Einhausung als ein massives technisches Objekt auf der Brücke wahrgenommen werden und sich negativ auf das Stadtbild von Würzburg auswirken. Die mit der Tieferlegung der Trasse und dem Katzenbergtunnel u.a. angestrebte Abmilderung der Beeinträchtigung des Stadt- und Landschaftsbildes würden hierdurch konterkariert.

3.7.4.2.3.2.3 Anspruch auf Ersatz der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen

Auch das Bayerische Landesamt für Umwelt bestätigte mit Schreiben vom 25.06.2008, dass unverhältnismäßig hohe Aufwendungen erforderlich wären bzw. sicherheitstechnische Aspekte einer Verlegung von offenporigen Fahrbahnbelägen auf der Talbrücke Heidingsfeld entgegenstünden, um so an allen Gebäuden die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte zu unterschreiten. Das Lärmschutzkonzept erscheine daher als ausgereift.

Mit Schreiben vom 30.06.2008 führte die Stadt Würzburg aus, dass im Rahmen einer Bürgerversammlung vorgeschlagen worden sei, die Lärmschutzmaßnahmen zu überarbeiten und zu optimieren. Dabei sei die Stadt Würzburg (vgl. Beschluss des Stadtrates vom 26.06.2008) zu dem Ergebnis gekommen, dass mit den geplanten Maßnahmen ein im Rahmen des Machbaren bestmöglicher Schutz für die Anwohner des Heuchelhofes gegeben sei.

Demnach ist es gerechtfertigt, den betroffenen Anwesen aus Gründen der Verhältnismäßigkeit lediglich passiven Lärmschutz zuzugestehen. Dieses Vorgehen erscheint auch angesichts der oben dargestellten Grundlagen als ausgewogen. Es ist daher zumutbar, die betroffenen Anwesen, von denen sich die meisten im Außenbereich befinden, lediglich passiv zu schützen.

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

Recht und erscheint auch unter dem Gesichtspunkt des Gesundheitsschutzes als ausgewogen.

Mit Schreiben vom 25.06.2008 forderte das Bayerische Landesamt für Umwelt, dass an den verbleibenden Gebäuden mit Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte die Bemessung des passiven Schallschutzes und der Belüftungseinrichtungen nach der 24. BImSchV zu erfolgen habe.

Soweit betroffene Grundstückseigentümer Anspruch auf passiven Schallschutz haben (vgl. Unterlagen 11.1 und 11.2), richtet sich dieser Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen bestimmen sich nach der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Passive Lärmschutzmaßnahmen werden dann erforderlich, wenn keine ausreichende Schalldämmung der Umfassungsbauteile schutzbedürftiger Räume i.S.d. 24. BImSchV vorhanden ist. Schallschutzmaßnahmen i.S.d. Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, welche die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern (§ 2 Abs. 1 Satz 1 der 24. BImSchV). Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle (§ 2 Abs. 1 Satz 2 der 24. BImSchV). Schutzbedürftig sind gemäß § 2 Abs. 2 der 24. BImSchV die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume (vgl. A 3.3.6). Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 28.11.2008 zu, bei den verbleibenden Gebäuden mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV die passiven Schallschutzmaßnahmen nach der 24. BImSchV zu bemessen.

Mit Schreiben vom 28.11.2009 sagte der Vorhabensträger des Weiteren den Eigentümern des Grundstücks Fl.Nr. 4593/4 der Gemarkung Heidingsfeld (Immissionsort Nr. 125, vgl. Unterlagen 11.1 und 11.2, Blatt 2) zu, auch hier passive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, mit Schreiben vom 16.11.2009 auch den Eigentümern der Grundstücke Fl.Nr. 4593/3 der Gemarkung Heidingsfeld (Immissionsorte Nrn. 123 und 124, vgl. Unterlagen 11.1 und 11.2, Blatt 2), da in diesem Bereich die Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete überschritten sind und die dortige Nutzung einem reinen Wohngebiet entspricht. Dies ist von der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden (vgl. auch A 3.3.6).

Im Planfeststellungsverfahren wird über den Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen nur dem Grunde nach entschieden. Über die Höhe der Entschädigung wird nicht entschieden. Können sich die Beteiligten nicht einigen, muss auf das Entschädigungsverfahren verwiesen werden. In baulichen Anlagen werden Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, geschützt, wenn am Immissionsort der der Raumnutzung entsprechende Tag- bzw. Nachtimmissionsgrenzwert überschritten ist; für den Schutz von Schlafräumen ist hingegen die Überschreitung des Nachtwertes maßgeblich (§ 2 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 i.V.m. Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage der 24. BImSchV; vgl.

auch C VI.13 VLärmSchR 97). Dies bedeutet, dass in der 24. BImSchV abschließend geregelt ist, welche Räume schutzbedürftig sind. Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen für das gesamte Gebäude besteht nicht.

Auch passive Lärmschutzmaßnahmen reichen aus, um Innenpegel zu gewährleisten, die verkehrslärmbedingte Kommunikations- und Schlafstörungen auszuschließen. Wenn der Gesetzgeber die Anwohner von neuen oder wesentlich geänderten Verkehrswegen unter den in den §§ 41 ff. BImSchG genannten Voraussetzungen auf passive Lärmschutzmaßnahmen verweist, mutet er ihnen damit u.a. den Einbau von Schallschutzfenstern zu. Diese sind nur wirksam, wenn sie geschlossen sind. Etwas Unzumutbares wird den Anwohnern damit in der Regel nicht angesonnen, weil es Stand der Technik ist, Schallschutzfenster bei Bedarf mit geeigneten Lüftungseinrichtungen zu versehen (vgl. A 3.3.6). Folglich ist in Kauf zu nehmen, dass passiver Schallschutz in der Form von Schallschutzfenstern die Anwohner nicht davor schützt, bei gelegentlichem Öffnen der Fenster erheblichen Verkehrslärm ausgesetzt zu sein (BVerwG, Urteil vom 18.04.1996, Az. 11 A 86.95, NVwZ 1996, 901).

Die Betroffenen sind darauf hinzuweisen, dass der Anspruch auf entsprechende Entschädigung nur bis spätestens fünf Jahre nach Eintritt der formellen Unanfechtbarkeit dieses Beschlusses geltend gemacht werden kann, soweit die betroffenen Eigentümer noch nicht entsprechende Forderungen erhoben (vgl. A 3.3.6). Den Betroffenen obliegt es, ihre Ansprüche im eigenen Interesse rechtzeitig geltend zu machen, da der Vorhabensträger ein berechtigtes Interesse daran hat, Entschädigungsleistungen in überschaubarer Zeit abzuwickeln (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 419).

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

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

Ein Lärmschutzkonzept, das - wie hier - mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Einhaltung des Taggrenzwerts der 16. BImSchV durchaus gewährleistet und zur Einhaltung - überhaupt noch verbleibenden - geringeren Anzahl überschrittener Nachtgrenzwerte passiven Lärmschutz zuspricht, ist nicht zu beanstanden, zumal

wenn dadurch die bisherige Lärmsituation wesentlich verbessert wird (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 11.02.2004, Az. 5 S 384/03, juris).

3.7.4.2.3.3 Notwendigkeit einer Gesamtlärbetrachtung

Der Markt Randersacker wies mit Schreiben vom 08.07.2008 darauf hin, dass für ein Wohngebiet, das am Randersackerer Kreisverkehr geplant sei, das Ingenieurbüro Wölfel, Höchberg, eine Schallimmissionsprognose erstellt habe. Aus diesem Gutachten sei ersichtlich, dass es für das - auf der westlichen und dem Maintal zugewandten Seite Randersacker am Fuße des Sonnenstuhls gelegene - Baugebiet "Am Sonnenstuhl" insgesamt sechs Lärmquellen bestimmt seien und sich addieren würden. Es handle sich dabei neben der BAB A 3 um die Eisenbahnlinie Würzburg - Treuchtlingen und Würzburg - Stuttgart, die Staatsstraße Würzburg - Ochsenfurt, die B 13, die Kreisstraße WÜ 1 und schließlich um den Main als Bundeswasserstraße. Diese das Baugebiet beeinflussenden Immissionen führten - nach den erhobenen Messungen - bereits jetzt zu Überschreitungen der Orientierungswerte für zulässige Schallimmissionen.

Der Vorhabensträger erwiderte mit Schreiben vom 28.11.2008 in der Sache betreffend, dass nach den gesetzlichen Regelungen und Vorschriften zur Lärmberechnung (§ 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV) die Lärmberechnung und die damit verbundene Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen nur unter Beachtung des betroffenen Verkehrsweges und der zugehörigen Verkehrsprognose zu erfolgen hat. Umgebungslärbetrachtungen, welche die schalltechnische Überlagerung mehrerer Schallquellen berücksichtigen, sind für straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren gesetzlich bislang grundsätzlich nicht vorgesehen.

Beim Erörterungstermin am 02.02.2009 verwies der Markt Randersacker nochmals darauf, dass für ein geplantes Baugebiet eine Schallimmissionsprognose erstellt worden sei. Aus diesem Gutachten sei ersichtlich, dass für das dem Maintal zugewandte Baugebiet insgesamt sechs Lärmquellen bestimmt seien, die sich addierten (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 36 f.).

Der Vorhabensträger verwies beim Erörterungstermin am 02.02.2009 dagegen zutreffend darauf, dass alle Lärmquellen ihre jeweiligen Verursacher haben und die jeweiligen Verursacher grundsätzlich auch (nur) für diesen Lärm verantwortlich sind (vgl. § 41 BImSchG bzw. die 16. BImSchV). Dies kann natürlich ein gewisses Problem bei dem angesprochenen Wohngebiet darstellen, weil es eine Reihe von Verursachern gibt und bei dem Wohngebiet natürlich der gesamte Lärm ankommt. Diesem Problem kann aber die Autobahnverwaltung nicht (allein) abhelfen.

Als Einwendung (vgl. C 3.8.2.97) wurde vorgebracht, dass eine isolierte Betrachtung der Lärmbelastung, die lediglich von dem im Planungsverfahren beschriebenen Autobahnabschnitt ausgehe, sicher nicht sinnvoll bzw. gerechtfertigt sei. Sicher müsse auch der Autobahnabschnitt, der sich östlich an den gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt anschließe (westlich Mainbrücke Randersacker - Mainbrücke Randersacker), der bereits im Vorfeld bearbeitet worden sei (vgl.

Planfeststellungsbeschluss vom 30.06.2006, Nr. 43-4354.1-4/05), für die Bestimmung der resultierenden Lärmbelastung berücksichtigt werden.

Der Vorhabensträger entgegnete darauf mit Schreiben vom 19.12.2008, dass im vorliegenden Verfahren die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen auch über den Ausbauabschnitt hinaus geprüft wurde. Nach den Verkehrslärmschutzrichtlinien (Ziffer 27) ist für die Ermittlung des Beurteilungspegels für Anwesen außerhalb des Planfeststellungsabschnittes nur die Verkehrsbelastung des Ausbauabschnittes maßgeblich, die Verkehrsbelastung des nicht geänderten Bereiches ist dabei außer Acht zu lassen. Dieser Bereich wurde allerdings im Planfeststellungsverfahren für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt Mainbrücke Randersacker bis östlich Anschlussstelle Würzburg/Randersacker bereits behandelt (vgl. Planfeststellungsbeschluss vom 30.06.2006, Nr. 32-4354.1-4/05).

Ebenso wurde als Einwendung ausgeführt (vgl. C 3.8.2.97), dass Lärm sich von verschiedenen Quellen ausbreite und überlagere bzw. sich addiere. Für die gesundheitliche Belastung des Menschen müsse natürlich die Summe aller wirkenden Lärmquellen betrachtet werden. Daher seien bei der Planung sowohl die Lärmemissionen der B 13 als auch die am gegenüberliegenden Mainufer liegende Bahntrasse mit einzubeziehen. In diesem Zusammenhang verwies die Einwendungsführerin darauf, dass die "Lücken in der Gesetzgebung" weitgehend bekannt seien. In der Wochenzeitung "Die Zeit" (Nr. 33/2001) werde ausgeführt, dass dort, wo die Bahn neben der Autobahn herlaufe und auch noch Flugzeuge darüber flögen, jeder Lärmverursacher nur den für ihn geltenden Höchstwert einhalten müsse. Eine Summierung des Lärms, die feststelle, wie viel Krach auf die Einwohner einwirke, kenne das Gesetz so gut wie nicht.

Darauf führte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 19.12.2008 aus, dass nach der 16. BImSchV nur auf die zusätzlich durch den neu gebauten oder zu ändernden Verkehrsweg verursachten Immissionen abzustellen ist. Eine Überlagerung mehrerer Verkehrswege ist nach den gesetzlichen Vorgaben der 16. BImSchV nicht vorgesehen. Von Rechts wegen sind einzelne Lärmsegmente nicht generell einer Gesamtlärbetrachtung zu unterziehen, sondern im Ausgangspunkt jedes für sich gesondert zu beurteilen (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 389). Die schalltechnischen Berechnungen erfolgen nach den RLS-90. Die Berechnungen wurden im gegenständlichen Verfahren mit dem Berechnungsprogramm CadnaA durchgeführt. Die Berechnungen basieren auf einem digitalen Geländemodell mit der geplanten Autobahntrasse. Die Immissionen der angrenzenden Siedlungsbereiche wurden unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschirme, Einfach- und Mehrfachreflexionen sowie den topographischen Gegebenheiten ermittelt.

Vonseiten der Planfeststellungsbehörde ist in diesem Zusammenhang noch anzumerken, dass die von der BAB A 3 ausgehende Lärmbelastung durch die vorgesehenen Maßnahmen in Würzburg und Randersacker sinken wird.

Eine Berechnung der Lärmbeeinträchtigungen im Rahmen einer Gesamtlärbetrachtung ("Summenpegel") ist schließlich im Hinblick auf die verfahrensgegen-

ständige Straßenbaumaßnahme nur geboten, wenn der neue oder zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege (hier z.B. St 511, Bahnlinie Neckarelz - Würzburg, Kreisstraße WÜ 14, Straßenbahnlinie in Richtung Heuchelhof, Bahnlinie Würzburg - Treuchtlingen) insgesamt zu einer Lärmbelastung führen kann, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist. Dies gilt insbesondere bei Grundstücken, die dem Wohnen dienen. Denn der Staat darf durch seine Entscheidungen keine verkehrliche Maßnahme zulassen, die im Ergebnis einen nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslöst. Dies gebieten die in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 oder Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG enthaltenen Gewährleistungen. Der Staat verstößt gegen die aus Art. 2 Abs. 2 GG folgende grundrechtliche Schutzpflicht, wenn er es zuließe, dass durch den Bau oder durch die wesentliche Änderung eines öffentlichen Verkehrswegs eine die menschliche Gesundheit gefährdende Gesamtlärmbelastung entsteht, und sei es auch nur durch die Erhöhung einer bereits vorhandenen Vorbelastung. Die grundrechtliche Schutzpflicht greift somit ein, wenn die ihr widerstreitende Immissionssituation gerade durch das Planvorhaben entsteht oder verschärft wird. Anderenfalls leistet die Zulassungsentscheidung zu der kritischen Lärmbelastung keinen relevanten Ursachenbeitrag, der Grundlage des grundrechtlichen Schutzanspruchs gegenüber dieser Entscheidung sein könnte (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9/95, BVerwGE 101, 1; OVG Münster, Urteil vom 18.01.2001, Az. 20 D 75/98.AK, NWVBl. 2002, 105). Die Grenze, bei der ein solch schwerwiegender Eingriff in Betracht kommt, liegt dort, wo die verwaltungsgerichtliche Rechtsprechung und der BGH übereinstimmend von einer "enteignenden Wirkung" bzw. Gesundheitsgefahr ausgehen. Sie ist für ein Mischgebiet im Bereich bei Werten von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts und für ein Wohngebiet bei Werten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts anzusetzen (vgl. VGH München, Beschluss vom 18.07.1996, Az. 8 CS 96.1612; Urteil vom 05.03.1996, Az. 20 B 92.1055, VGHE By 29, 77; VG Würzburg, Urteil vom 21.03.2000, Az. W 1 K 98.1403, Urteilsabdruck S. 18 unter Bezugnahme auf BGH, Urteil vom 10.12.1987, Az. III ZR 204/86, NJW 1988, 900; Urteil vom 25.03.1993, Az. III ZR 60/91, NJW 1993, 1700).

Voraussetzung dafür aber ist, wie bereits schon teilweise erwähnt, dass der Vorhabensträger in tatsächlicher Hinsicht zu der gesundheitsgefährdenden Gesamtbelastung beiträgt. Eine in der Planfeststellung zu befolgende grundrechtliche Pflicht, Schutzvorkehrungen zu treffen, setzt eine Kausalität zwischen dem Bau bzw. der Änderung des Verkehrsweges und der gesundheitsgefährdenden Verkehrsbelastung voraus. Eine Pflicht, eventuell gesundheitlich bedenkliche Immissionslagen bei Gelegenheit der Planfeststellung zu sanieren, wird damit hingegen nicht zum Ausdruck gebracht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 15.01.2008, Az. 9 B 7.07, NVwZ 2008, 675, Rd.Nr. 9). Diese erforderliche Kausalität ist hier jedoch gerade nicht gegeben. Dies lässt sich schon daran erkennen, dass im Prognosefall an ca. 1.180 Anwesen Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV zu erwarten wären, während dies in der nun planfestgestellten Variante mit den vielfältigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen nur an 16 Gebäuden der Fall sein wird. Durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird trotz der prognostizierten Verkehrszunahme in Bezug auf die Schallimmissionen eine erhebliche Entlastung gegenüber der bestehenden Situation erreicht (vgl.

Unterlage 16, Kapitel 4.2.2). Eine vertiefte ergänzende Gesamtlärbetrachtung war daher nicht notwendig.

3.7.4.2.3.4 Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der BAB A 3

Der Vorhabensträger ist in seiner schalltechnischen Berechnung des Weiteren davon ausgegangen, dass nicht durchgehend die nach der RLS-90 anzusetzenden Geschwindigkeiten für Pkw von 130 km/h und für Lkw von 80 km/h eingehalten werden (vgl. Unterlage 11.1, Kapitel 4.2).

Des Weiteren forderte das Bayerische Landesamt für Umwelt mit Schreiben vom 25.06.2008, in den Bereichen des Tunnels und auf den Verflechtungsspuren sowie im Anschlussstellenbereich Geschwindigkeitsbegrenzungen anzuordnen, um die in den schalltechnischen Berechnungen zugrunde gelegten Annahmen tatsächlich umzusetzen.

Der Vorhabensträger führte dazu mit Schreiben vom 28.11.2008 in der Sache zutreffend aus, dass im Zufahrtsbereich zum Tunnel Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen der Verkehrssicherheit angeordnet werden. Geschwindigkeitsbeschränkungen im Bereich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld bzw. in den Verflechtungsbereichen und Rampen sind nicht erforderlich. Die in den schalltechnischen Berechnungen getroffenen Annahmen ergeben sich aus den jeweiligen Trassierungselementen und beruhen zudem auf langjährigen Erfahrungswerten bei vergleichbaren Anschlussstellen ohne Beschränkungen.

Die Festsetzung eines Tempolimits könne, so der Markt Randersacker im Schreiben vom 08.07.2008, - neben aktiven Lärmschutzmaßnahmen an der Autobahnstrecke (s. o.) - eine geeignete Maßnahme sein, um den Verkehrslärm, gerade auf der Steigungsstrecke, zu reduzieren.

Mit Schreiben vom 28.11.2008 erwiderte der Vorhabensträger zutreffend, dass eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf der BAB A 3 für die vorliegende Situation kein geeignetes Mittel zur effektiven Lärmreduzierung darstellt, da sich diese auf den Lkw-Verkehr insbesondere wegen der Steigungsstrecke faktisch nicht auswirken würde.

Von Einwendungsführern wurde mit Schreiben vom 02.07.2008 vorgebracht (vgl. auch C 3.8.2.115), dass das Verkehrsaufkommen bis zum Jahr 2020 hochgerechnet worden sei. Bis die Planungsphase, die Einwendungen, gerichtliche Entscheidungen und die tatsächliche Bauphase abgeschlossen seien, seien das für 2020 hochgerechnete Verkehrsaufkommen und damit der Verkehrslärm bei weitem überschritten. Daher werde eine dauerhaft eingerichtete und arbeitende Messstation im Bereich Randersackerer Mainbrücke und Rastanlage Würzburg-Nord und Würzburg-Süd gefordert. Diese Messstation solle mit Schilderbrücken verbunden sein, die flexibel die Fahrgeschwindigkeit auf der BAB A 3 regeln. Werde der maximal zulässige Immissionsgrenzwert überschritten, dann gehe von der Messstation der Impuls an die flexibel arbeitenden Schilderbrücken, die die Fahrgeschwindigkeiten auf der Autobahn auf beiden Fahrtrichtungen dann nach unten regeln.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 19.12.2008 zutreffend, dass für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 zwischen Aschaffenburg und Würzburg eine Verkehrsuntersuchung von Herrn Prof. Dr. Kurzak erstellt wurde (ergänzte Fassung vom 05.03.2004). In diesem Verkehrsgutachten wurde die Verkehrsentwicklung bis zum Prognosehorizont 2020 untersucht und die Ergebnisse den Lärmuntersuchungen zugrunde gelegt. Der Prognosehorizont 2020 entspricht den Vorgaben des BMVBS. Die amtliche Straßenverkehrszählung 2005 hat gezeigt, dass die Verkehrszunahme sogar geringer als erwartet ausgefallen ist und die prognostizierten Werte damit im Sinne der Betroffenen bei der schalltechnischen Berechnung "auf der sicheren Seite" liegen. In der für Verkehrswege einschlägigen 16. BImSchV ist neben den maßgeblichen Immissionsgrenzwerten auch festgelegt, dass die Beurteilungspegel zu berechnen sind und zudem auf welche Art dies geschehen soll. Grenzwerte und Berechnungen samt dem vorgegebenen Verfahren bilden somit eine Einheit (RLS-90). Lärmmessungen unterliegen dagegen vielfältigen Einflüssen, u.a. Witterungseinflüssen und Verkehrsschwankungen (z.B. Berufs- und Reiseverkehr), und können daher nur eine Momentaufnahme darstellen. Es ist deshalb nicht zulässig, die Messergebnisse mit den Grenzwerten der 16. BImSchV in Bezug zu setzen. Weder das Bundesimmissionsschutzgesetz noch die Verkehrslärmschutzverordnung sehen eine ständige Überprüfung und/oder Nachbesserungsverpflichtung vor. Der Forderung nach einer dauerhaften Überprüfung der Berechnungsergebnisse der Lärmuntersuchungen mittels einer Messstation kann daher nicht nachgekommen werden.

Die Stadt Würzburg forderte mit Schreiben vom 30.06.2008, dass auf der BAB A 3 eine Geschwindigkeitsüberwachungsanlage errichtet wird. Zur Begründung wurde ausgeführt, dass geplant sei, im plangegenständlichen Streckenabschnitt in beiden Richtungen eine Streckenbeeinflussungsanlage zu errichten. Bei Streckenbeeinflussungsanlagen handele es sich um Wechselverkehrszeichen, die im Abstand von 1.000 m bis 1.500 m an Schilderbrücken über der Fahrbahn montiert werden. Abhängig vom Verkehr und der Witterung könnten verkehrsregelnde Maßnahmen, wie z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen, Überholverbote oder Witterungswarnungen, angezeigt werden. Dadurch könne der Verkehrsfluss harmonisiert werden, sodass die Stau- und Unfallgefahr reduziert und die Streckenkapazität erhöht werden könne. Die Verkehrsdaten, z.B. auch die Geschwindigkeiten, würden automatisch erfasst, hinzu komme die Erfassung der Witterung, um Maßnahmen bei Glätte oder Nebel einleiten zu können. Die Einsatzgebiete von Streckenbeeinflussungsanlagen seien Unfallschwerpunkte und stark belastete Autobahnabschnitte. Um ihre vorgesehene Funktion erfüllen zu können, seien die Streckenbeeinflussungsanlagen u.a. auch mit Geschwindigkeitsmesseinrichtungen ausgestattet. Der Bau einer geeigneten Geschwindigkeitsüberwachungsanlage sei seitens des Vorhabensträgers jedoch nicht vorgesehen. Die Stadt erhebe jedoch (weiterhin) die Forderung nach Errichtung einer solchen Anlage im Planfeststellungsverfahren.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht, dass die vorgesehene Streckenbeeinflussungsanlage entsprechend permanente automatische Geschwindigkeitsmessungen vorsieht, da die aktuellen Geschwindigkeiten eine wichtige Eingangsgröße für die Steuerungsalgorithmen solcher

Anlagen sind. Es besteht bei den Anzeigequerschnitten jeweils grundsätzlich die Möglichkeit, eine Geschwindigkeitsüberwachung einzurichten. Die Erfahrungen zeigen, dass die Akzeptanz von Geschwindigkeitsbeschränkungen bei Streckenbeeinflussungsanlagen recht gut ist und zudem in Tunnelbereichen und deren Umfeld eine vergleichbar hohe Geschwindigkeitsdichte feststellbar ist, sodass der Vorhabensträger nachvollziehbar keinen besonderen Anlass für eine solche Anlage erkennen kann. Unabhängig davon ist die Geschwindigkeitsüberwachung keine Aufgabe des Straßenbaulastträgers.

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

Des Weiteren sind Beschränkungen des fließenden Verkehrs gemäß § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO nach dem Willen des Bundesgesetzgebers restriktiv nur anzuordnen, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung z. B. des Ruhebedürf-

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

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Planfeststellungsverfahren war nicht notwendig. Geschwindigkeitsbegrenzungen erfolgen üblicherweise nicht in Planfeststellungsbeschlüssen, die den Bau einer Straße zum Gegenstand haben, es sei denn, dies wäre zur Konfliktbewältigung schon im Planfeststellungsbeschluss geboten (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 03.07.1998, Az. 5 S 1/98, NVwZ-RR 1999, 165). Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Lärmschutz sind keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen i.S.v. § 41 Abs. 1 BImSchG, auf die die Lärmbetroffenen Anspruch haben. Verkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen sollen nur als Übergangslösungen dienen, bis ein baulicher dauerhafter Lärmschutz realisiert ist. Lösungen mittels einer Geschwindigkeitsbeschränkung sind daher nachrangig und subsidiär; planerische und bauliche Maßnahmen haben Vorrang. Selbst wenn man verkehrsregelnde Lärmschutzmaßnahmen in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Rahmen des § 41 BImSchG weitergehend zulassen wollte, würde deren Einbeziehung in die Regelungen einer Planfeststellung voraussetzen, dass die konkrete Verkehrsregelung als Dauermaßnahme der Funktion des Verkehrswegs noch ausreichend gerecht wird (vgl. Jarass, Neues von den Schwierigkeiten des Verkehrsimmissionsschutzes, in "Immissionsschutzrecht in der Bewährung, 25 Jahre Bundes-Immissionsschutzgesetz", Festschrift für Gerhard Feldhaus, herausgegeben von Czajka/Hansmann/Rabentisch, 1999, 235 ff.).

Daran fehlt es hier. Im vorliegenden Fall sind diese Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht Teil des Lärmschutzkonzepts, sondern straßenverkehrsrechtlich aus Verkehrssicherheitsgründen notwendig. Im Rahmen des gegenständlichen Lärmschutzkonzepts werden an keinem Immissionsort - unabhängig vom Gebietscharakter - nach dem Ausbau der BAB A 3 durch den Autobahnverkehr nachts Immissionswerte von 60 dB(A) erreicht oder überschritten werden (vgl. Unterlage 11.1, Anlage A). Es ist weiter nicht zu beanstanden, wenn der Vorhabensträger in seinen schalltechnischen Berechnungen auf Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Verkehrssicherheitsgründen, etwa wegen des Tunnels, aufbaut. Würde die Notwendigkeit für solche Geschwindigkeitsbeschränkungen entfallen, d.h. ein sechsstreifiger Ausbau ohne Tunnel erfolgen, würde dies bei lediglich 20 Anwesen zu Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV in der Nacht führen (modifizierte Ausbauvariante, vgl. Unterlage 1, Kapitel 3.1.3.3). Auch dies zeigt, dass die Geschwindigkeitsbeschränkungen kein integraler Bestandteil des Lärmschutzkonzepts des Vorhabensträgers sind.

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

3.7.4.2.4

Abwägung

Die Lärmberechnungen und Lärmschutzkonzepte sind nach alledem im Ergebnis nicht zu beanstanden. Die Einhaltung der einschlägigen Grenzwerte ist größtenteils durch aktive Lärmschutzmaßnahmen und im Übrigen durch passive Lärmschutzmaßnahmen gewährleistet. Des Weiteren sind auch die unterhalb der Grenzwerte liegenden Lärmzuwächse, sofern im Einzelfall überhaupt vorhanden, grundsätzlich als ein gegen das Vorhaben sprechender Belang in die Abwägung

mit einzustellen. Jedoch schlägt insbesondere zugunsten des Vorhabens zu Buche, dass der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 auch zu einer deutlich spürbaren Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes hinsichtlich des Durchfahrtsverkehrs führt. Vor allem bewirken die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen entlang der Strecke eine erhebliche Verbesserung der Lärmsituation im Vergleich zum Bestand und im Vergleich zur Situation ohne den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3, wobei bei letzterer davon auszugehen ist, dass es bei ca. 1.180 Anwesen zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte kommen würde. Den Belangen des Lärmschutzes kommt letztlich kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu, zumal auch im Hinblick auf die Gesamtlärsituation keine Lärmbelastungen im grundrechtsrelevanten Bereich durch die plangegegenständliche Maßnahme verursacht werden.

3.7.4.3 Schadstoffbelastung

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

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

3.7.4.3.1 Schadstoffeintrag in die Luft

Luftverunreinigungen an Straßen und damit Auswirkungen auf die Umwelt entstehen im Wesentlichen durch Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren. Die dabei anfallenden Emissionen treten überwiegend in gasförmigem, zum Teil auch in festem Zustand auf. Ihre Stärke hängt - neben den spezifischen Abgasemissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge - im Wesentlichen von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die Ausbreitung der Emissionen (Kohlenmonoxid, Kohlendioxid, Stickstoffdioxid, Staub, Ruß und andere Stoffe) hängt von verschiedenen Faktoren ab. Zu nennen sind hier insbesondere meteorologische Bedingungen, chemische Prozesse, aber auch die Topographie und Anpflanzungen am Straßenrand.

3.7.4.3.1.1 Rechtliche Vorgaben

Verbindliche, immissionsquellenunabhängige Grenzwerte für Luftschadstoffe sind in der 22. BImSchV enthalten. Weitere Orientierungswerte finden sich in der

"Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft - TA Luft" und in der VDI-Richtlinie 2310.

Die in der Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22.04.1999 gemeinschaftsrechtlich vorgegebenen Grenzwerte und Alarmschwellen für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid (NO₂), Stickstoffoxide (NO_x), Partikel und Blei in der Luft hat der Verordnungsgeber durch die 22. BImSchV in nationales Recht umgesetzt. Danach beträgt zum Schutz der menschlichen Gesundheit der ab 01. Januar 2010 einzuhalten und über ein Kalenderjahr gemittelte Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) 40 µg/m³ (§ 3 Abs. 4 der 22. BImSchV). Für Benzol ist ab dem 01. Januar 2010 ein über das Kalenderjahr gemittelter Immissionsgrenzwert von 5 µg/m³ einzuhalten (§ 6 Abs. 1 der 22. BImSchV). Für Schwebstaub und Partikel (PM₁₀) muss ab 01. Januar 2005 über ein Kalenderjahr gemittelt ein Immissionsgrenzwert von 40 µg/m³ eingehalten werden (§ 4 Abs. 4 der 22. BImSchV).

Der ab 01. Januar 2010 einzuhalten über eine volle Stunde gemittelte Immissionsgrenzwert für NO₂ beträgt 200 µg/m³ bei 18 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr (§ 3 Abs. 2 der 22. BImSchV). Ab dem 01. Januar 2005 ist für Partikel PM₁₀ ein über 24 Stunden gemittelter Immissionsgrenzwert von 50 µg/m³ bei 35 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr einzuhalten (§ 4 Abs. 2 Satz 1 der 22. BImSchV).

Des Weiteren haben die zuständigen Behörden durch entsprechende Maßnahmen sicherzustellen, dass ab 31. Dezember 2012 die in § 15 der 22. BImSchV festgesetzten Zielwerte für Arsen (6 ng/m³), Kadmium (5 ng/m³), Nickel (20 ng/m³) sowie für den PAK-Marker Benzo(a)pyren (1 ng/m³) als über das Kalenderjahr gemittelte Gesamtgehalte in der PM₁₀-Fraktion nicht überschritten werden (vgl. § 16 Abs. 1 der 22. BImSchV).

Die Gesamtbelastung durch Luftinhaltsstoffe an einem Immissionsort in Straßennähe setzen sich aus der Vorbelastung und der straßenverkehrsbedingten Belastung (Zusatzbelastung) zusammen. Bezieht man die durch den Straßenverkehr verursachten Immissionen auf ihren jeweiligen Grenzwert, dann stellen sich der NO₂-Jahresmittel- und der PM₁₀-Tagesmittelwert als diejenigen Schadstoffparameter dar, deren Immissionen dem jeweils zugehörigen Immissionsgrenzwert am nächsten kommen.

Dass aufgrund der vom Vorhabensträger vorgelegten Unterlagen (vgl. insbesondere Unterlage 11.3) Überschreitungen der Luftschadstoffgrenzwerte an neun betroffenen Anwesen im gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt zu erwarten sind (siehe C 3.7.4.3.1.2), führt nicht zur Unzulässigkeit des beantragten Vorhabens.

Das Bundesverwaltungsgericht (Urteil vom 26.05.2004, Az. 9 A 6.03, DVBl. 2004, 1289) hat ausdrücklich entschieden, dass die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens ist. Entsprechend der Schutzrichtung der 22. BImSchV und der mit ihr umgesetzten Luftqualitätsrichtlinien kommt es für die Einhaltung der Grenzwerte nämlich nur auf solche Grundstücke an, auf denen Menschen

über einen längeren Zeitraum Schadstoffen ausgesetzt sind. Weiter spielen Grenzwertüberschreitungen nur bei Einhaltung bestimmter Mindestabstände von Kreuzungen bzw. Fahrbahnen eine Rolle; begrenzte und kleinräumige Umweltsituationen sind ohne Bedeutung (vgl. Abschnitte I. und II. der Anlage 2 der 22. BImSchV). Aus der 22. BImSchV ergibt sich keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV vorhabensbezogen sicherzustellen. Denn die Grenzwerte stehen in einem unmittelbaren Zusammenhang mit dem System der Luftreinhaltung (vgl. § 47 BImSchG, § 11 der 22. BImSchV). Mit ihm hat der deutsche Gesetz- und Ordnungsgeber in Umsetzung der europarechtlichen Vorgaben einen abgestuften Regelungsmechanismus vorgesehen, der Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunabhängig begegnen soll. Werden die durch eine Rechtsverordnung nach § 48 a Abs. 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte einschließlich festgelegter Toleranzmargen überschritten, so hat die für den Immissionsschutz zuständige Behörde nach § 47 Abs. 1 BImSchG einen Luftreinhalteplan aufzustellen. Darin werden die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festgelegt, die nach Maßgabe des § 47 Abs. 4 Satz 1 BImSchG entsprechend dem Verursacheranteil unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten sind. Zwar sind auf Einhaltung der Grenzwerte gerichtete Maßnahmen außerhalb der Luftreinhalteplanung nicht ausgeschlossen. Die durch das europäische Gemeinschaftsrecht gewährte Freiheit der Wahl zwischen den zur Einhaltung der Grenzwerte geeigneten Mitteln, die auch durch die Regelungen des BImSchG und der 22. BImSchV nicht beschränkt wird, gilt jedoch auch insoweit und schließt eine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte vorhabensbezogen zu garantieren, aus. Eine solche Verpflichtung folgt auch nicht aus einem Umkehrschluss aus § 50 Satz 2 BImSchG. Im Übrigen lassen weder die gemeinschaftlichen noch die deutschen immissionsschutzrechtlichen Vorgaben erkennen, dass angesichts der anerkannt ehrgeizigen Grenzwerte insbesondere für PM₁₀, deren Einhaltung europaweit Probleme verursacht, Straßenbauvorhaben in Gebieten, in denen Grenzwerte bereits überschritten sind, von vornherein ausgeschlossen sein sollen, selbst wenn sie einen Beitrag zur Verbesserung der Luftschadstoffsituation in einem Gebiet bewirken, zumal gerade in diesen Fällen mit vorhabensunabhängigen kompensatorischen Maßnahmen (vgl. §§ 38 und 40 BImSchG) die Einhaltung der Grenzwerte erreicht werden könnte (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.05.2004, Az. 9 A 6.03, DVBl. 2004, 1289; Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 5.04, DVBl. 2005, 908).

Ein Anspruch auf Vorkehrungen nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG zum Schutz gegen Luftschadstoffe ergibt sich auch nicht aus dem Grundsatz der Problembewältigung, wenn auch die vorhabensbedingte Luftschadstoffbelastung im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen ist. Eine Problembewältigung kann nämlich auch darin bestehen, dass die Planfeststellungsbehörde die endgültige Problemlösung auf ein nachfolgendes Verfahren verlagert, wenn hierdurch die Durchführung der erforderlichen Problemlösungsmaßnahmen sichergestellt ist (BVerwG, Urteil vom 22.11.2000, Az. 11 C 2.00, NVwZ 2001, 429). Gleiches muss gelten, wenn für die Problemlösung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens ein spezialisiertes und verbindliches, auf gesetzlichen Regelungen basierendes Verfahren existiert, dem die endgültige Problemlösung vorbehalten wer-

den kann. Dass die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens darstellt, schließt zwar das Erfordernis einer Bewältigung der durch das Vorhaben bewirkten Luftschadstoffe nicht von vornherein aus. Auch der Umstand, dass die 22. BImSchV eine eigenständige Luftreinhalteplanung vorsieht, mit der vorhabensunabhängig die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt werden soll, rechtfertigt nicht ohne weiteres, die Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität im Planfeststellungsverfahren unberücksichtigt zu lassen. Denn aus den Regelungen der 22. BImSchV können sich mittelbare Auswirkungen auf luftschadstoffrelevante Straßenbauvorhaben ergeben. Dass vorhabensbezogene Planfeststellung und quellenunabhängige Luftreinhaltung auch rechtlich nicht unverbunden nebeneinander stehen, folgt aus § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG, wonach die Luftreinhaltepläne planungsrechtliche Festlegungen enthalten können, die von den Planungsträgern bei ihren Planungen zu berücksichtigen sind. Konkrete rechtliche Auswirkungen können sich im Einzelfall auch dadurch ergeben, dass im Rahmen der Luftreinhalteplanung die Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte nach Inbetriebnahme eines Straßenbauvorhabens nur durch einschneidende verkehrsbeschränkende Maßnahmen möglich ist, die die wesentliche Funktion des Vorhabens und mithin seine Planrechtfertigung in Frage stellen können. Zu bedenken ist auch, dass mit der 22. BImSchV gemeinschaftsrechtliche Richtlinien umgesetzt wurden. Daher ist zu verhindern, dass durch ein Planvorhaben vollendete Tatsachen geschaffen werden, die durch das Instrumentarium der Luftreinhaltung nicht wieder zu beseitigen sind und es deswegen ausschließen, dass die vorgegebenen Grenzwerte eingehalten werden können. In der Regel kann aber die Planfeststellungsbehörde dem Gebot der Problembewältigung dadurch Rechnung tragen, dass sie die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und mithin der hierfür zuständigen Behörde überlässt. Dies liegt gerade in Fällen des Ausbaus von Bestandsstraßen - wie hier der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 - nahe, weil für die Luftreinhaltung ein breites Spektrum vorhabensunabhängiger Maßnahmen zur Verfügung steht, mit deren Hilfe Schadstoffbelastungen nicht nur reduziert, sondern auch kompensiert werden können. Solche Möglichkeiten stehen der Planfeststellungsbehörde - auch unter Einbeziehung ihrer Befugnis zur Anordnung notwendiger Folgemaßnahmen - nicht zu Gebote. Nur wenn absehbar wäre, dass bei Verwirklichung des Vorhabens die Grenzwerte der 22. BImSchV mit dem Mitteln der Luftreinhalteplanung nicht in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern sind, würde die Planfeststellungsbehörde dem Grundsatz der Abwägung und Problembewältigung nicht mehr gerecht. (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.05.2004, Az. 9 A 6.03, DVBl. 2004, 1289). Dies ist insbesondere der Fall, wenn die von der planfestgestellten Straße herrührenden Immissionen bereits für sich genommen die maßgeblichen Grenzwerte überschreiten. Von diesem Fall abgesehen geht der Gesetzgeber davon aus, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt. Für die Annahme, dass dies nicht möglich ist, müssen deshalb besondere Umstände vorliegen. Derartige Umstände können sich vor allem aus ungewöhnlichen örtlichen Gegebenheiten (zentrale Verkehrsknotenpunkte, starke Schadstoffbelastung durch eine Vielzahl von Emittenten) ergeben, die sich der Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage des Anhörungsverfahrens, insbesondere der Beteiligung der zuständigen Fachbehörden, erschließen, oder wenn die von der Stra-

Benbaumaßnahme herrührenden Immissionen für sich bereits Grenzwerte überschreiten (BVerwG, Urteil vom 26.05.2004, Az. 9 A 6.03, NVwZ 2004, 1237; Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 4/04, NVwZ 2005, 803; Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 426).

Besondere Umstände, die die Annahme begründen müssten, die Einhaltung der Grenzwerte sei mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung nicht in einer Weise zu sichern, die die Funktion des Vorhabens wahrt, sind im vorliegenden Fall jedoch nicht erkennbar. Die Realisierung des planfestgestellten Vorhabens bewirkt im Hinblick auf Lage, Ausbaustandard und Verkehrsbelastung keine atypische Schadstoffsituation.

3.7.4.3.1.2 Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchungen

Der Vorhabensträger hat die Immissionsbelastungen durch Luftinhaltsstoffe für den vorliegenden Planungsabschnitt des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 unter Anwendung des Berechnungsverfahrens PROKAS/LASAT in Kombination mit Kaltluftsimulationen (Modell KALM) abgeschätzt. Für die autobahnahe Bebauung wurde dieses Berechnungsverfahren eingesetzt, weil es zutreffende Ergebnisse auch bei topographisch bewegten Verhältnissen liefert. Wegen der besonderen Ausbreitungsverhältnisse im Untersuchungsgebiet und den örtlichen Gegebenheiten mit dem ausgeprägten Relief ist in diesem Bereich die Anwendung des MLuS 02 nicht zulässig. Vielmehr mussten in den Berechnungen die unterschiedlichen örtlichen Windverhältnisse berücksichtigt werden.

Berücksichtigt man die Vorbelastung an der Wohnbebauung einschließlich des Außenbereichs, abgesehen von Gebäuden, die im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 abgerissen werden sollen, ist nach dieser Abschätzung des Vorhabensträgers mit einer Gesamtbelastung durch den prognostizierten Verkehr auf der BAB A 3 (Jahresmittelwerte) von $18 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bis $23 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM_{10} und von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bis $54 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für NO_2 zu rechnen.

Dabei ergeben sich im Bereich des Heuchelhofs für den Jahresmittelwert für NO_2 $39 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und damit keine Überschreitungen dieses Grenzwertes, bei der Bebauung im Außenbereich maximal $54 \mu\text{g}/\text{m}^3$, was für fünf Gebäude am Heriedenweg und für vier Gebäude in der Geisbergsiedlung Grenzwertüberschreitungen bedeutet.

Der Jahresmittelwert für PM_{10} wird für den Heuchelhof maximal $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ betragen, für die Bebauung im Außenbereich (Heriedenweg, Geisbergsiedlung) maximal $23 \mu\text{g}/\text{m}^3$, d.h. dass die Grenzwerte der 22. BImSchV für die Jahresmittelwerte von PM_{10} im Planfall 2020 unter Berücksichtigung aller aktiven Lärmschutzmaßnahmen einschließlich des Katzenbergtunnels an allen relevanten Immissionspunkten der bebauten Bereiche eingehalten werden.

Die Stundenmittelwerte der NO_2 -Immissionen zum Prognosehorizont 2020 werden an allen relevanten Immissionsorten innerhalb der zusammenhängend bebauten Gebiete sowie im Außenbereich geringer ausfallen als die Grenzwerte der 22. BImSchV. Die erwartete Anzahl von Überschreitungen des Grenzwerts von

200 µg/m³ wird sowohl am Heuchelhof als auch bei der Außenbereichsbebauung unter 18 liegen.

Die Tagesmittelwerte der PM₁₀-Immissionen werden an den relevanten Immissionsorten innerhalb der zusammenhängend bebauten Gebiete und auch im Außenbereich geringer als die Grenzwerte der 22. BImSchV ausfallen. Sowohl am Heuchelhof als auch bei der der Autobahn nahegelegenen Außenbereichsbebauung wird es weniger als 35 Überschreitungen im Kalenderjahr des Grenzwertes von 50 µg/m³ geben.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass durch die umfangreichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen einschließlich des Katzenbergtunnels, die auch der Luftschadstoffsituation zugute kommen, eine generelle Verbesserung der Luftschadstoffbelastung zum Prognosehorizont 2020 gegenüber dem Bestand 2000 erreicht wird.

Das Landratsamt Würzburg stellte im Schreiben vom 16.06.2008 fest, dass sich für das Gebiet des Landkreises Würzburg keine Überschreitungen der Luftschadstoffgrenzwerte der 22. BImSchV ergeben.

Mit Schreiben vom 29.07.2008 führte die Stadt Würzburg aus, dass für die Stadt Würzburg ein Luftreinhalteplan vorliege. Unter Ziffer 7.3.2.1 werde hier der Ausbau der BAB A 3 auf sechs Fahrstreifen als verkehrsbezogene Maßnahme zur Verbesserung der Luftschadstoffsituation (NO_x und PM₁₀) im Stadtgebiet aufgeführt. Dies resultiere aus einer erwarteten Verringerung des Durchgangsverkehrs durch den Ausbau der Autobahn. Eine genaue Quantifizierung der Konzentrationsreduktion im Stadtgebiet habe vom Bayerischen Landesamt für Umwelt nicht vorgenommen werden können. Das den Ausführungen des Vorhabensträgers in Unterlage 11.3 zugrunde liegende Schadstoffgutachten müsse im Planfeststellungsverfahren zwingend von der zuständigen Fachbehörde (Planfeststellungsbehörde bzw. Bayerisches Landesamt für Umwelt) geprüft werden.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat die Ergebnisse des Gutachtens des Ingenieurbüros Lohmeyer vom 27.11.2007, das in der Unterlage 11.3 zusammengefasst ist, auf Plausibilität geprüft. Gegen die Ergebnisse der Schadstoffberechnungen bestehen aus Sicht des Bayerischen Landesamtes für Umwelt keinerlei fachliche Bedenken (vgl. Schreiben des Bayerischen Landesamtes für Umwelt vom 25.06.2008). Auch die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Anlass zu Beanstandungen.

Mit Schreiben vom 30.06.2008 trug der Bund Naturschutz vor, dass das Luftschadstoffgutachten selbst nicht in den Planfeststellungsunterlagen enthalten sei. Diese nähmen jedoch Bezug darauf und übernahmen seine Ergebnisse in die Unterlagen 1 und 11.3. Zur Nachvollziehbarkeit der Ergebnisse müsse das Gutachten Teil der Planfeststellungsunterlagen sein. So sei beispielsweise in den Planfeststellungsunterlagen nicht eindeutig ersichtlich, ob die höhere oder niedrigere Verkehrsprognose 2020 (ohne oder mit B 26 neu) den Schadstoffberechnungen zugrunde liege. Der Bund Naturschutz beantrage daher, das Luftschadstoffgutachten allen Beteiligten als Teil der Planfeststellung zur Verfügung zu

stellen, nicht zuletzt wegen seiner lufthygienischen Bedeutung für die gesamte Stadt Würzburg.

Hierauf entgegnete der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht, dass das Luftschadstoffgutachten des Ingenieurbüros Lohmeyer, ebenso wie die Lärmberechnungen, auf den Verkehrswerten ohne die Westumfahrung Würzburg (B 26 neu) basieren, da damit der für die Betroffenen ungünstigere Fall betrachtet wird und somit die Ergebnisse "auf der sicheren Seite" liegen. Gutachten sind regelmäßig nicht Bestandteil von Planfeststellungsunterlagen. Die wesentlichen Erkenntnisse sind in der Unterlage 11.3 zusammengefasst. Die zugrunde gelegten Daten und die Berechnungsergebnisse gehen aus der Unterlage 11.3 hervor. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat als amtlicher Sachverständiger für Luftreinhaltung die Aussagen zur Luftschadstoffsituation überprüft und keine Einwände erhoben.

Hierzu ist ergänzend anzuführen, dass Gutachten nur dann zu den auszulegenden Unterlagen und damit zu den Planfeststellungsunterlagen gehören, wenn und soweit sie sich auf die Darstellung des Vorhabens und seine Auswirkungen beziehen. Enthalten ausgelegte Planfeststellungsunterlagen Aussagen sowohl zu den von der Planung berührten Umweltbelangen wie auch zur prognostizierten Verkehrsentwicklung bzw. die damit verbundene Luftschadstoffbelastung, hat ein solches Gutachten lediglich ergänzenden Charakter. Ein Einwendungsverfahren, an dessen Beginn die Auslegung der Planunterlagen steht, soll gerade dazu dienen, der Behörde weitere Erkenntnisse über Auswirkungen des beantragten Vorhabens und über etwa noch erforderliche weitere, von Amts wegen anzustellende Ermittlungen zu verschaffen. Zur Auslegung des aus dem Verfahren gewonnenen Ertrags an Daten und gutachterlichen Bewertungen besteht nur Anlass, wenn die Behörde erkennt oder erkennen muss, dass ohne diese Unterlagen Betroffenheiten nicht oder nicht vollständig geltend gemacht werden konnten und deshalb eine - nachträgliche - Auslegung notwendig ist. Auszulegen sind also nur solche, die - aus der Sicht der potenziell Betroffenen - erforderlich sind, um den Betroffenen das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst zu machen (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, Az. 4 C 4.94, NVwZ 1996, 381). Im vorliegenden Fall wurde diesen Anforderungen durch die zusammenfassende Unterlage 11.3 in vollem Umfang Rechnung getragen. Aus ihr sind sowohl die zugrunde gelegte Art der Betroffenheit als auch die Methode sowie die Ergebnisse der Berechnungen und der Kreis der Betroffenen, die mit Überschreitungen der Grenzwerte der 22. BImSchV rechnen müssen, eindeutig zu erkennen. Der entsprechenden Anstoß- und Informationspflicht ist damit Genüge getan. Es besteht kein Anlass, das Luftschadstoffgutachten allen Beteiligten im Rahmen einer erneuten Auslegung zur Verfügung zu stellen bzw. es zum Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen zu machen.

Von Einwendungsführern (vgl. C 3.8.2.67) wurde mit Schreiben vom 02.07.2008 vorgebracht, dass auch nach dem Ausbau der Autobahn Abgase und Feinstaub relativ ungehindert als Niederschlag auf ihr Grundstück Fl.Nr. 4218/1 der Gemarkung Heidingsfeld niedergingen. Die Aussagen zu den Schadstoffen in den Unterlagen seien unzureichend, teilweise ohne eigentlichen Inhalt und auf jeden Fall ungenügend, da sie einen Vergleich zwischen dem Ist-Zustand und der Planung

nicht zuließen. Messungen hätten offensichtlich nicht stattgefunden. Auf jeden Fall würden in der plangegegenständlichen Variante die Grenzwerte für NO₂ und PM₁₀ in einem 100 m breiten Streifen um den Tunnelmund West überschritten. Nach dem Gutachten trennten nur wenige Meter das Grundstück der Einwendungsführer von dem Überschreitungsbereich. Nehme man die Prognosen, die diesem Gutachten zugrunde lägen, nur um wenig geändert an, liege es innerhalb, z.B. sei der Lkw-Anteil am Verkehr zu niedrig angesetzt.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 05.12.2008 zu Recht entgegen, dass westlich und östlich des Katzenbergtunnels sich 6 m hohe Lärmschutzwände anschließen. Die umfangreichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen im weiteren Verlauf wirken sich positiv auch auf die Luftschadstoffbelastung aus. Hierdurch wird eine geringe Verbesserung der Luftschadstoffbelastung gegenüber dem derzeitigen Bestand erreicht. Für die autobahnahe Bebauung wurde ein aufwendiges Berechnungsverfahren eingesetzt, das die topographischen sowie die unterschiedlichen örtlichen Windverhältnisse berücksichtigt. Nach dieser Untersuchung sind die Grenzwerte der 22. BImSchV am Anwesen der Einwendungsführer eingehalten. Zur Verbindlichkeit der Grenzwerte der 22. BImSchV wird im Übrigen auf obigen Ausführungen Bezug genommen.

Auch der Bund Naturschutz brachte mit Schreiben vom 30.06.2008 vor, dass nahe der Autobahntrasse die Grenzwerte für NO₂ und PM₁₀ in einem 100 m bis 120 m breiten Schadstoffstreifen überschritten würden. Dies dürfte sich auch mit der Tunnelvariante am Katzenberg insgesamt nicht wesentlich verbessern, wenn überhaupt. In diesem Korridor lägen ökologisch hochwertige Flächen einschließlich des FFH-Gebiets "Trockentalhänge im südlichen Maindreieck", dessen Teilfläche 06 auch als Naturschutzgebiet "Bromberg-Rosengarten" ausgewiesen sei. Die Schadstoffe würden über diesen Korridor hinaus durch abfließende Luftströmungen weiträumig über empfindliche Ökosysteme am Hang nördlich der BAB A 3 ausgebreitet. Das Risiko der bodennahen Ozonbildung durch NO_x und die Schädigung des giftigen Ozons auf Pflanzen auch bei geringer Konzentration seien fachlich bekannt. Sie würden dennoch im Schadstoffgutachten und in der Unterlage 11.3 nicht behandelt. Ähnliches gelte für Schwermetalle als Teilfracht der Feinstäube PM₁₀. Nach dem Schadstoffgutachten unterliege die Prognose von Feinstaub großen Unsicherheiten. Es könne also sein, dass die Immissionen größer seien als gutachterlich angenommen. Vielfach reagierten Lebewesen der Pflanzen- und Tierwelt auf Schadstoffbelastungen empfindlicher als Menschen. Deshalb seien hier nach dem Vorsorgeprinzip strengere Maßstäbe als die für Baugebiete diskutierten Grenzwerte sachgerecht. Diese Prüfung der Schadstoffeinwirkungen auf Natur und Landschaft fehle in den Unterlagen. Es werde daher eine genaue Behandlung möglicher Vegetationsschäden durch Einzel- und Synergieschadstoffe der verschiedenen Luftbelastungen im Einwirkungsbereich der BAB A 3 gefordert. Diese Prüfung und Bewertung müsse im Zuge des Ausbaus der BAB A 3 unabhängig von der Veränderung der Schadstoffsituation gegenüber heute erfolgen. Diese sei übrigens in den Unterlagen nicht ermittelt, was einen Mangel der Planfeststellungsunterlagen darstelle. Daher sei, so der Bund Naturschutz im Schreiben vom 30.06.2008, die Immissionen und Auswirkung der von der BAB A 3 ausgehenden Luftschadstoffe in ihrem

Ausbreitungsgebiet auf empfindliche Vegetation, vorhandene Ökosysteme und Nahrungsketten darzustellen und zu bewerten.

Mit Schreiben vom 22.12.2008 wies der Vorhabensträger die Forderung nach gesonderter Darstellung und Beurteilung des Einflusses der von der BAB A 3 ausgehenden Luftschadstoffe auf empfindliche Vegetation, vorhandene Ökosysteme und Nahrungsketten im Ergebnis zutreffend unter Hinweis auf die entsprechende fehlende rechtliche Grundlage zurück. Im Übrigen wird darauf verwiesen, dass diesem zum einen durch die Annahme eines sog. "mittelbaren Beeinträchtigungskorridors" der BAB A 3, der sich durch die gegenständliche Planung verändert, Rechnung getragen wurde, zum anderen werden die angesprochenen Punkte u.a. unter C 2.3.2.3, C 2.4.3 und C 3.7.4.3.2 behandelt. Darüber hinausgehende Angaben sind für die Prüfung der Zulässigkeit und Ausgewogenheit der Planung nicht erforderlich.

Der Bund Naturschutz brachte mit Schreiben vom 30.06.2008 vor, dass die BAB A 3 eine wesentliche Belastungsquelle für Luft und Klima in Würzburg sei. Durch den geplanten Ausbau mit nachfolgender Erhöhung der Verkehrszahlen dürfte diese regionale Belastung weiter ansteigen. Zugleich werde die "klimatische Ausgleichsfunktion" der Offenlandbereiche zwischen Heuchelhof und Heidingsfeld weiter geschwächt. Die Planfeststellungsunterlagen und das Schadstoffgutachten, das der Unterlage 11.1 zugrunde liege, behandelten weder den Einfluss der Autobahn mit und ohne Ausbau auf die Hintergrundbelastung der Gesamtstadt Würzburg noch kritische Substanzen wie NO_2 und Feinstaub PM_{10} noch die Schadstoffbelastung von Natur und Landschaft im Plangebiet. Die prognostizierte Abnahme der Luftschadstoffemissionen und -immissionen als Folge verbesserter Kfz-Technik mit niedrigeren Emissionsfaktoren im Laufe der Zeit werde in den Unterlagen stets mit Vorteilen des Autobahnausbaus angeführt. Schadstoffentlastung durch bessere Emissionsfaktoren habe mit dem Ausbau der BAB A 3 aber nichts zu tun. Sie finde mit und ohne Ausbau statt. Der Aspekt "Emissionsfaktoren" müsse deshalb aus allen Unterlagen, Berechnungen und Begründungen des Ausbaus der BAB A 3 gestrichen werden. Geringere Emissionsfaktoren in Zukunft sprächen übrigens gegen den Ausbau der BAB A 3, weil sie nur dann wirklich schadstoffmindernd wirken könnten. Denn ohne Ausbau sei der prognostizierte Verkehrszuwachs nicht möglich. Verkehrszuwachs hebe die Kfz-technischen Schadstoffminderungen tendenziell wieder auf.

Beim Erörterungstermin am 04.02.2009 führte der Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.66) dagegen aus, dass sich aus seiner Sicht der Bau eines Tunnels und die Errichtung von Lärmschutzwällen bzw. -wänden nicht positiv auf die Luftschadstoffbelastung auswirkten. Er könne nicht nachvollziehen, inwiefern es zu einer Reduzierung der Luftschadstoffe kommen solle, wenn die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von 65.000 Kfz/24 h auf 93.000 Kfz/24 h anstiege. Auch sei darauf zu verweisen, dass durch den zunehmenden Verkehrsanteil von Fahrzeugen aus osteuropäischen Ländern es nicht zwingend durch den Fortschritt bei der Fahrzeugtechnologie zu einer Reduzierung der Schadstoffe komme. An den Tunnelportalen kämen dann die Luftschadstoffe in hoher Konzentration heraus, daher fordere er eine Luftfilteranlage (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 23 ff.).

Der Vorhabensträger erwiderte darauf beim Erörterungstermin am 04.02.2009 (vgl. Niederschrift, S. 25 ff.) nachvollziehbar, dass Lärmschutzwände bzw. -wälle bewirken, dass die Luftströmung gestört wird. Die mit Schadstoffen belastete Luft kann sich nicht ungehindert von der Autobahn direkt zum Anwesen des Einwendungsführers ausbreiten, sondern wird auf Umwege geleitet. Schadstoffe entstehen im Tunnel in gleicher Menge wie auf der freien Strecke und werden durch den Luftzug, den die Fahrzeuge im Tunnel erzeugen, mit ins Freie gebracht. Je höher eine Lärmschutzanlage ist, desto eher wirkt sich das positiv auf die Verdünnung der Schadstoffe in der Luft aus. Zusätzlich zur Strömung nach oben gibt es noch stärkere Wirbelbildungen an den Lärmschutzwänden, die dazu führen, dass die Verdünnung dabei insgesamt größer wird. Die Tunnelportalbereiche sind zwar belastet. Trotzdem weist die gegenständliche Planung gewisse Vorteile auf: Am Westportal erfolgt die Ausbreitung der Immissionen relativ schnell auf der Brücke, wo die Schadstoffe wiederum stärker verdünnt werden. Direkt im Anschluss an die Portale liegen ebenfalls Lärmschutzwände, die wiederum dazu führen, dass die Schadstoff-Fahne, die aus dem Tunnel herauskommt, kanalisiert werde. Die Tunnelluft wird dabei auch sehr stark von den Fahrzeugen in Längsrichtung der Straße transportiert. Es liegt eine Art Luftstrahl vor, der sich zunächst in Längsrichtung der Straße ausbreitet und dann erst von der übergeordneten Luftströmung verfrachtet wird. Das Anwesen des Einwendungsführers mit einem Abstand von etwa 170 m zur BAB A 3 profitiert vom Tunnel, d.h. die Luftschadstoffbelastung dort ist durch den Katzenbergtunnel geringer als sie es ohne wäre. Im Übrigen sind am Anwesen des Einwendungsführers keinerlei Überschreitungen der Luftschadstoffgrenzwerte zu erwarten.

Vonseiten des Sachgebiets "Technischer Umweltschutz" der Regierung von Unterfranken wurde im Übrigen beim Erörterungstermin am 04.02.2009 zum Thema Emissionsfaktoren ergänzt, dass sich die Verkehrsbelastung nicht so stark erhöht, wie die Verminderung von Luftschadstoffen durch die fortschreitende Fahrzeugtechnologie erfolgt. Betrachte man die Luftschadstoffnorm Euro 4 (Zulassungsjahr 2006), liegt der Stickoxidausstoß bei 3,5 g/kWh, bei Euro 5 (Zulassungsjahr 2009) bei 2 g/kWh. Das bedeutet eine Minderung auf 60 % in drei Jahren, während sich die Erhöhung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs auf 93.000 Kfz/24 h bis zum Jahr 2020 hinzieht. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass bei Lastwagen mit höheren Fahrleistungen ein relativ schneller Austausch der Fahrzeuge stattfindet. Dies ist im "Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs", worauf das Gutachten aufbaut, berücksichtigt. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass das Bayerische Landesamt für Umwelt die Luftschadstoffberechnungen des Vorhabensträgers geprüft und für richtig befunden hat (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, S. 26 f.).

Schließlich ist auch nicht zu beanstanden, dass das Schadstoffgutachten von prognostizierten, nicht aber von gemessenen Immissionswerten ausgeht. Zwar sehen die 22. BImSchV (§ 10) ebenso wie die Luftqualitätsrichtlinien (Art. 7 der Richtlinie 1999/30/EG) im Grundsatz Messpflichten vor. Ihnen kommt jedoch unmittelbare Bedeutung nur im Zusammenhang mit dem System der Luftreinhalteplanung zu. Bei der Beurteilung der Schadstoffsituation künftiger Vorhaben ist die Vornahme von Messungen dagegen schon faktisch ausgeschlossen. Vielmehr können die zu erwartenden Schadstoffimmissionen von vornherein nur auf dem

Wege der Prognose ermittelt werden. Das Gutachten hat sich hierfür nachvollziehbar eines Berechnungsverfahrens bedient, von dem nach bisher vorliegenden Erfahrungen eine realistische Abbildung der zukünftigen Schadstoffsituation erwartet werden kann. Dieses methodische Vorgehen ist nicht zu beanstanden.

Der Vollzug der 22. BImSchV obliegt demnach primär den jeweils zuständigen Immissionsschutzbehörden, die im Planfeststellungsverfahren beteiligt wurden. Sie haben, bezogen auf ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich und anhand von im Einzelfall gewonnenen Messergebnissen, sich abzeichnenden Überschreitungen der Luftgrenzwerte entgegenzuwirken und entsprechende Anordnungen zu treffen. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist hinreichend sichergestellt, dass die sich infolge des Straßenausbauvorhabens ergebenden Auswirkungen auf die Luftgrenzwerte beim Vollzug der 22. BImSchV berücksichtigt werden und dass bei der Gefahr einer Überschreitung der einschlägigen Immissionsgrenzwerte noch frühzeitig Gegenmaßnahmen zum Schutz der menschlichen Gesundheit eingeleitet werden können, sodass die Entstehung gesundheitsgefährdender Verhältnisse ausgeschlossen werden kann. Die Planfeststellungsbehörde geht von der Durchführbarkeit und Wirksamkeit entsprechender Maßnahmen durch die zuständigen Behörden aus. Durch die Planung werden auch keine vollendeten Tatsachen geschaffen, denen nicht mehr auf andere Weise begegnet werden kann.

Hinzu kommt, dass im Falle der Überschreitungen des Jahresmittelwertes für NO_2 Beeinträchtigungen nicht für die Allgemeinheit, sondern lediglich für neun Anwesen, die im Außenbereich liegen, zu erwarten sind. Der Außenbereich dient nach der insoweit maßgeblichen Regelung des § 35 BauGB nicht dazu, Wohnnutzungen aufzunehmen. Infolge der funktionellen Missbilligung der allgemeinen Wohnnutzung im Außenbereich hat die Rechtsprechung der Bundesverwaltungsgerichts den Belangen des Verkehrslärmschutzes im Außenbereich stets ein geringeres Gewicht zugemessen als in Bezug auf planerisch ausgewiesene oder tatsächlich vorhandene Baugebiete. Zu berücksichtigen ist des Weiteren, dass Verkehrswege wesensmäßig darauf angewiesen sind, den Außenbereich in Anspruch zu nehmen. Bei einem im Außenbereich liegenden Grundstück muss der Eigentümer daher damit rechnen, dass außerhalb, aber jedenfalls in der Nähe seines Grundstücks, öffentliche Verkehrsanlagen projektiert werden; sein Grundstückseigentum ist durch diese Situation vorbelastet. Aus diesen Gründen darf die Planfeststellungsbehörde den besonderen Schutz, den der Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG bei der Lärmvorsorge in Bezug auf die Trassenbindung beinhaltet, Siedlungsansätzen oder Splittersiedlungen im Außenbereich, die noch nicht das städtebauliche Gewicht eines Wohngebiets aufweisen, versagen (BayVGH, Beschluss vom 05.03.2001, Az. 8 CB 00.3490, DÖV 2001, 697). Was in Bezug auf den Lärmschutz gilt, muss auch in Bezug auf die Schadstoffbelastungen gelten. Die Belange des Eigentümers eines (nicht privilegierten) Anwesens im Außenbereich können daher nur ein geringeres Gewicht entfalten, als es vergleichsweise Belange von Eigentümern von Wohnhäusern in im Zusammenhang bebauten Ortsteilen oder Bebauungsplangebieten entfalten könnten. Daher vermögen die Belange der Eigentümer dieser Anwesen im Außenbereich hinsichtlich der Schadstoffproblematik nicht die für das Vorhaben sprechenden Gründe zu überwiegen.

Gleichwohl ist, sofern sie überhaupt eintritt, die Verschlechterung der Luftqualität unterhalb der Immissionswerte ein abwägungserheblicher Belang gemäß § 50 Satz 2 BImSchG, wonach die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität bei der Abwägung zu berücksichtigen ist. Sollten wider Erwarten künftig Umstände eintreten, die ein Überschreiten der Immissionsgrenzwerte erwarten lassen, könnte dem noch durch Luftreinhalte- und Aktionspläne oder sonstige geeignete Maßnahmen der zuständigen Behörden entgegengewirkt werden (vgl. §§ 45 und 47 BImSchG und § 11 der 22. BImSchV). Die getroffene Abschätzung der Schadstoffbelastung schlägt sich in der Abwägung zwar zulasten des Vorhabens nieder, stellt aber auch angesichts der Vorbelastung weder dessen Ausgewogenheit noch die Vollzugsfähigkeit der getroffenen Zulassungsentscheidung in Frage. Hinzu kommt, dass sich aus heutiger Sicht nicht abschließend feststellen lässt, ob sich die genannten Immissionsgrenzwerte im Jahr 2020 tatsächlich im prognostizierten Ausmaß entwickeln werden. Technische Verbesserungen, wie z.B. bei der Abgastechnik, und weitergehende Abgasnormen lassen in Zukunft eher eine Abnahme der Immissionen erwarten. Außerdem können die in der Planung vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen und Bepflanzungen sowie die angestrebte Verflüssigung des Verkehrs ebenfalls zu einer Verbesserung der Schadstoffsituation beitragen.

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

Hinsichtlich der Forderungen nach Luftfilteranlagen im Katzenbergtunnel wird auf C 3.7.4.3.1.4 Bezug genommen.

3.7.4.3.1.3 Auswirkungen auf die Hintergrundbelastung und das weitere Stadtgebiet

Der Bund Naturschutz kritisierte mit Schreiben vom 30.06.2008, der Einfluss der Autobahn auf die Hintergrundbelastung der Stadt Würzburg müsse quantitativ und qualitativ (für kritische Schadstoffe) ohne und mit Ausbau der BAB A 3 im Vergleichszeitraum 2000 bis 2020 dargestellt und beurteilt werden. An der Messstation in Würzburg werde der Anteil der regionalen Hintergrundbelastung für PM_{10} mit 60 % bis 77 % und für NO_2 mit 35 % bis 48 % angegeben. Zugleich werde der Ausbau der BAB A 3 als Maßnahme des Luftreinhalteplans ohne qualifizierbaren Entlastungseffekt genannt. Der Nachweis positiver oder negativer Veränderungen der Hintergrundbelastung durch den Autobahnausbau sei daher in hohem Maße relevant für die lufthygienische Entwicklung Würzburgs.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht entgegen, dass das der Unterlage 11.3 zugrunde liegende Luftschadstoffgutachten die Auswirkungen der Autobahn auf die Luftschadstoffsituation im Umfeld der gegenständlichen Maßnahme sowohl für die derzeitigen Verhältnisse als auch für den Prognosefall 2020 aufzeigt. Diese Unterlagen für eine Abschätzung der Beeinträchtigungen durch die geplante Maßnahme und damit für die Prüfung der

Zulässigkeit des Vorhabens bzw. für die Abwägung ausreichend. Schließlich ergeben durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 ausschließlich Verbesserungen der bestehenden Verhältnisse. Mangels eines relevanten kausalen Verursachungsbeitrags des Autobahnausbaus für die Hintergrundbelastung durch den Verkehr auf der BAB A 3 war die Prüfung dieser Frage für die Entscheidung im Planfeststellungsbeschluss im Ergebnis nicht relevant. Denn auch beim Unterbleiben der Ausbaumaßnahme würde sich aufgrund der allgemeinen Verkehrszunahme jedenfalls keine verringerte Hintergrundbelastung ergeben.

Vonseiten der Stadt Würzburg wurde mit Schreiben vom 30.06.2008 gefordert, dass der Vorhabensträger im Stadtteil Heidingsfeld in Absprache mit dem Umweltreferat der Stadt Würzburg eine Messanlage für Feinstaub und Stickoxid errichte.

Dem hielt der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht entgegen, dass die durchgeführten Berechnungen zeigen, dass für den Planfeststellungsabschnitt die Luftschadstoff-Grenzwerte im Stadtgebiet innerhalb der bebauten Bereiche im Wesentlichen eingehalten werden und Überschreitungen der Grenzwerte nur außerhalb der im Zusammenhang bebauten Gebiete zu erwarten sind. Die Berechnung und Nachweise wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt bestätigt. Für die Forderung, dass die Straßenbauverwaltung Messstellen einrichten oder betreiben soll, existiert keine Rechtsgrundlage.

Ein Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.37) forderte vor der Entscheidung über den gegenständlichen Planfeststellungsantrag, eine Messstelle auf Höhe der Uni-Kliniken und der Leighton Barracks zu errichten. Er wies darauf hin, dass in den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts in der Universitätsklinik Operationssäle um 100 m höher gelegt worden seien, weil man davon ausgegangen sei, dass die vorhandene Inversionsschicht schädlich sei (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 63 f.).

Das Sachgebiet "Technischer Umweltschutz" bei der Regierung von Unterfranken wies jedoch darauf hin, dass man zum damaligen Zeitpunkt von einer sog. Smog-Situation ausgegangen sei, die aufgrund anderer Schadstoffe, die heute nur noch eine geringe Rolle spielten, entstanden sei. Die damals relevante Kombination von hohen Staub- und Schwefeldioxidwerten habe dazu geführt, dass Anfang oder Mitte der 80er Jahre nach der damals geltenden Smog-Verordnung eine Vorwarnstufe aktiviert werden musste. Schwefeldioxid komme in erster Linie aus Kraftwerken und Feuerungsanlagen, speziell Großfeuerungsanlagen. Dieses Problem sei heute weitgehend gelöst, weil aufgrund der 13. BImSchV diese Anlagen inzwischen entschwefelt worden seien.

Beim Erörterungstermin am 04.02.2009 forderte der Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.37), dass die Planfeststellungsbehörde sich mit Herrn Professor Dr. Voelker von den Universitäts-Kliniken in Würzburg in Verbindung setze und ihm die Feinstaubproblematik berate. Prof. Dr. Voelker werde dann den Antrag stellen, in Höhe der Uni-Kliniken und der Leighton Barracks eine Messstelle einzurichten, damit der von der BAB A 3 ausgehende Feinstaub die Zukunftspla-

nungen an diesen Stellen nicht verhindere (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 65 f.).

Vonseiten der Planfeststellungsbehörde bestand kein Anlass, dieser Forderung eines Einwendungsführers (vgl. C 3.8.2.37) Folge zu leisten. Wie bereits dargelegt, ist es nicht Aufgabe des Vorhabensträgers oder gar der Planfeststellungsbehörde, dafür zu sorgen, dass die Grenzwerte für Luftschadstoffe verfahrensübergreifend im Stadtgebiet Würzburg eingehalten werden. Es muss lediglich sichergestellt sein, dass durch die nach dem Immissionsschutzgesetz bzw. anderen Gesetzen vorgesehenen Maßnahmen durch das plangegegenständliche Vorhaben bzw. die Planfeststellung dafür nicht unmöglich gemacht werden. Dies ist vorliegend durchaus der Fall (vgl. dazu die weiteren Ausführungen in diesem Kapitel). Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass nach dem vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüften Luftschadstoffgutachten bis auf einige Bereiche in den Herieden bzw. in der Geisbergsiedlung die Luftschadstoffgrenzwerte eingehalten werden. Zwar ist dabei nicht zu verkennen, dass der Verkehr auf der BAB A 3 zur Hintergrundbelastung beiträgt. Im Gegensatz zu eng bebauten Straßenzügen, die bisher Gegenstand der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Europäischen Gerichtshofs zu der Erstellung von Luftreinhalteplänen bzw. -maßnahmeplänen waren, ist nicht zu befürchten, dass gerade durch den Verkehr auf der BAB A 3 im Stadtgebiet Würzburg die Luftschadstoffbelastung flächendeckend entscheidend geprägt wird. Ebenfalls ist nach den der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Angaben davon auszugehen, dass nicht nur die Luftschadstoffbelastung in den letzten Jahren rückläufig war, sondern durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 sich auch die Luftschadstoffsituation im Vergleich zum derzeitigen Bestand, insbesondere durch die aktiven Schallschutzmaßnahmen und den Katzenbergtunnel, sogar verbessern wird. Die Forderung nach weiteren Messstationen im Stadtgebiet Würzburg mag in diesem Zusammenhang für den allgemeinen Erkenntnisgewinn zur Luftschadstoffsituation in dieser Stadt sinnvoll sein, steht aber in keinerlei kausalem Zusammenhang zum sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3. Die Forderung geht über das hinaus, was ein konkretes straßenrechtliches Planfeststellungsverfahren zu leisten vermag und zu leisten braucht. Ein zusätzlicher verfahrensrelevanter Erkenntnisgewinn ist daher durch die Beteiligung des angesprochenen Universitäts-Professors nicht zu erwarten. Dem Antrag brauchte daher nicht Folge geleistet zu werden.

3.7.4.3.1.4 Situation am Katzenbergtunnel

Beim Erörterungstermin warf ein Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.137) die Frage auf, ob es überhaupt möglich sei, die Tunnelabluft mittels eines Feinstaubfilters zu reinigen (vgl. Niederschrift vom 05.02.2009, Seite 79 ff.). Der Vorhabensträger verwies beim Erörterungstermin am 05.02.2009 darauf, dass es in Deutschland bislang keinen Straßentunnel mit einem Feinstaubfilter gebe.

Vonseiten des Sachgebiets "Straßenbau" bei der Regierung von Unterfranken wurde beim Erörterungstermin am 05.02.2009 erläutert, dass es zum Thema Tunnelentlüftung verschiedene Systeme gibt. Eine gängige Methode, wie sie derzeit in Deutschland angewendet wird, ist, die Luft über Abluftkanäle oder -kamine abzuleiten, also die Abluft aus dem Tunnel herauszutransportieren, dann

in eine bestimmte Höhe zu bringen und dort unter Beachtung der Luftströmung die Schadstofffracht sich verteilen zu lassen.

Der Vorhabensträger verwies beim Erörterungstermin am 05.02.2009 darauf, dass die in den Tunnel vorgesehenen Axialradiatoren für den Brandfall und nicht für den Normalbetrieb vorgesehen sind. Im Normalfall wird die Luft im Tunnel durch den Verkehr quasi mitgezogen und gelangt dadurch über die Tunnelöffnungen nach außen. Die vorhandenen Ventilatoren sind nur für den Fall vorgesehen, dass es Verkehrsstörungen gibt, wenn der Verkehr also nicht fließt oder wenn es einen Unfall mit Rauchentwicklung gibt. Nur dafür diesen Fall sind sie bemessen. Im gegenständlichen Fall sind im Katzenbergtunnel in Fahrtrichtung Frankfurt Ventilatoren vorgesehen. In der anderen Fahrtrichtung (Nürnberg) ist die Belüftung ausreichend, da der Tunnel weniger als 600 m lang ist, daher ist nach den entsprechenden technischen Richtlinien auch keine Belüftung erforderlich. Da der Tunnel ansteigt, kann hier die "Kaminwirkung" ausgenutzt werden.

Ein Bevollmächtigter eines Einwendungsführers (vgl. C 3.8.2.90 und C 3.8.2.136) brachte beim Erörterungstermin am 04.02.2009 vor, dass bei der plangegenständlichen Variante des Ausbaus der BAB A 3 die Schadstoffbelastung durch den Katzenbergtunnel nicht reduziert werde. Die Schadstoffe kämen an beiden Enden des Tunnels heraus und trügen zur Erhöhung der Hintergrundbelastung für die Stadt bei. Angesichts der prognostizierten Fahrzeugmenge auf der BAB A 3 von fast 100.000 Kfz/24 h werde im Rahmen der Luftreinhalteplanung die Stadt gezwungen sein, in ihrem Bereich Fahrverbote zu verhängen, um die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV sicherzustellen. Im Jahr 2009 habe schon im Januar die Zahl der Überschreitungen des Tagesmittelwertes für PM₁₀ 13 bei insgesamt 35 zugelassenen betragen. Hier sei zu prüfen, ob es nicht andere Lösungen für den Ausbau der BAB A 3 gebe. Angesichts der vielen Ortschaften, die eine Umgehungsstraße bekämen, sei zu fragen, wenn man die Kosten für solche Umgehungsstraße auf die jeweiligen Einwohner umlege, ob hier nicht auch für den Bereich Würzburgs eine großzügigere Lösung, z.B. eine Verlegung der Autobahn in Form der Variante Tunnel Süd 1, möglich sei (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 124 ff.).

Die Planfeststellungsbehörde verwies beim Erörterungstermin am 04.02.2009 darauf hin, dass der Vorhabensträger aus rechtlicher Sicht nicht gehalten ist, die Grenzwerte der 22. BImSchV einzuhalten. Die Grenzwerte der 22. BImSchV beziehen sich auf die Gesamtbelastung und nicht nur auf die Emissionen einer einzigen Straße. Außerdem machte die Planfeststellungsbehörde darauf aufmerksam, dass gerade durch den Ausbau der BAB A 3 davon auszugehen sei, dass durch den Ausbau der BAB A 3 sich die Luftschadstoffsituation eher verbessern wird.

Der Vorhabensträger verdeutlichte in diesem Zusammenhang, dass die Schadstoffbelastung an der Autobahn vor allem durch die Stickoxide geprägt wird. Die Feinstaubbelastung wird im Planfall besser, weil umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen und ein 570 m langer Tunnel errichtet werden. Außerdem trägt dazu auch eine flüssigere Fahrweise aufgrund der höheren Kapazität der BAB A 3 bei. Für die Situation in der Innenstadt von Würzburg ist nicht nur die BAB A 3 aus-

schlaggebend, sondern die Immissionsschutzbehörden müssen zwangsläufig hierbei alle Quellen, die zu einer hohen Belastung in Würzburg in irgendeiner Form beitragen, berücksichtigen. Zwei Drittel der Luftschadstoffbelastung ist in Würzburg durch die Hintergrundbelastung gegeben. Diese Hintergrundbelastung wird nicht (nur) von der BAB A 3 geprägt, sondern sie wird von den menschlichen Aktivitäten insgesamt hervorgerufen.

Vonseiten zweier Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.131) wurde vorgebracht, dass durch die im Katzenbergtunnel anfallenden Abgas- und Feinstaubimmissionen weitere Abgasbelastungen für den Heuchelhof hervorgerufen würden. Der west-östliche Verlauf (vorherrschende Windrichtung) und die "Kaminwirkung" des Tunnels bewirkten zwangsläufig den Austrag sämtlicher im eingehausten Bereich entstehenden Emissionen am Tunnelportal Ost. Dort sei aus verkehrstechnischen Gründen eine Abgaswand vorgesehen. Eine ständige Emissionsverfrachtung in das nahe und oberhalb liegende Wohngebiet zwischen Kopenhagener und Londoner Straße und somit auch zum Anwesen der Einwendungsführer trete ein. Eine wirksame Abgasfilterung, Zwangsentlüftungen im Tunnelbereich, Bewaldung des südlichen Hangbereiches und gegebenenfalls eine Verlängerung des Tunnels würden deshalb für notwendig erachtet.

Der Vorhabensträger wies demgegenüber mit Schreiben vom 11.12.2008 zutreffend darauf hin, dass für den vorliegenden Planfeststellungsabschnitt ein Luftschadstoffgutachten erstellt wurde, das sowohl die hier vorliegenden besonderen Ausbreitungsverhältnisse als auch insbesondere die speziellen Effekte an den Tunnelportalen berücksichtigt. Die Grenzwerte der 22. BImSchV werden am Anwesen der Einwendungsführer eingehalten. Es wird sogar generell eine Verbesserung der Luftschadstoffbelastung zum Prognosehorizont 2020 gegenüber dem Bestand 2005 erreicht. Weitergehende Maßnahmen sind deshalb nicht zu rechtfertigen. Das Gutachten wurde auch durch das Bayerische Landesamt für Umwelt geprüft und seine Richtigkeit bestätigt.

Hinsichtlich des Vorbringens einiger Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.117) zur Luftschadstoffbelastung und zur damit verbundenen Forderung nach einer Einhausung auf der Talbrücke Heidingsfeld wird auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.3.2.2 verwiesen.

3.7.4.3.1.5 Bauzeit und Bauausführung

Ebenso brachten Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.67) mit Schreiben vom 02.07.2008 vor, dass während der Bauzeit die Luftschadstoff-Grenzwerte zwangsläufig jahrelang überschritten würden. Bisher sei ihr Grundstück Fl.Nr. 4182/1 der Gemarkung Heidingsfeld bei Baumaßnahmen an der Brücke regelmäßig deutlich von Staubbiederschlägen betroffen gewesen, z.B. die in den 80er Jahren durch Lack- und Bleistaub von der Reparatur der Brückengeländer. Dagegen seien keinerlei Maßnahmen vorgesehen. Die zuständigen Stellen seien verpflichtet, solche vorzusehen und zu ergreifen. Daher würden Messungen vor, während und nach der Bauzeit gefordert, jeweils effektive Maßnahmen zur Luftreinhaltung und ein Monitoring der tatsächlichen Entwicklung mit Nachbesserung bei einer Entwicklung, die nicht der Prognose entspreche. Diese Verpflichtung

gelte bereits für den jetzigen Bestand, umso mehr für die Bauzeit und für den Betrieb der Ausbaustrecke. Alle Möglichkeiten, Staub und Abgase im Tunnel niederzuschlagen oder herauszufiltern, müssten geprüft und angewendet werden. Es werde hier an Versuche mit feucht gehaltenem Moos als Brand-/Wandbewuchs erinnert, der sich als effektivster Filter für PM₁₀ erwiesen habe. Dies müsse sich gerade für einen Tunnel eignen.

Beim Erörterungstermin am 04.02.2009 fragte die Einwendungsführerin (vgl. C 3.8.2.67) nach, wie während der Bauzeit einer Beeinträchtigung des Umfeldes der Baustelle durch Staub begegnet werden solle. Sie verwies darauf, dass Ende der 80er Jahre an der Autobahn Metallteile trocken abgeschliffen worden seien, was zu einem entsprechenden Staubbiederschlag in der Umgebung geführt habe. Insbesondere bei der Frage, wenn entsprechende Teile gesägt werden sollen, sei eine solche Staubbentwicklung zu befürchten (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 116 ff.).

Der Vorhabensträger erläuterte daraufhin beim Erörterungstermin am 04.02.2009 plausibel, dass vorgesehen sei, beim Erdtransport die Staubbentwicklung so weit wie möglich durch entsprechende Befestigung der Strecken oder durch entsprechende Annässen der dortigen Fahrbahnoberfläche einzudämmen. Beim Abbruch der Heidingsfelder Talbrücke sei nicht davon auszugehen, dass bei den Stahlteilen viel Staub anfallt. Das Abbruchverfahren sei aber noch nicht konkret festgelegt. Ein Entrosten und Beseitigen einer alten, nicht mehr brauchbaren Beschichtung von Stahlteilen mit Schleifmaschinen sei eine andere Tätigkeit und führe zu einer ganz anderen Staubbentwicklung als die Arbeiten, die beim Abbruch der Heidingsfelder Talbrücke entstehen würden. Die Brücke besteht teilweise aus Beton und teilweise aus Stahl. Die Stahlteile werden in Einzelteile zertrennt und dann abtransportiert. Was auf der Brücke selbst nicht mehr abtransportiert werden könne, müsse in Form von großen Stahlträgern abgelassen werden. Den Beton auf der Brücke könne man nass sägen. Ein anderes Thema sei der Abbruch der Pfeiler, die aus Beton seien und entweder mit einer Betonzange zerkleinert oder mit Kleinsprengungen umgelegt werden könnten. Der Vorhabensträger kündigte aber an, dass für den Fall von erheblichen Staubbemissionen diese durch entsprechende Schutzzelte eingedämmt werden sollen (vgl. A 3.3.10).

Beim Erörterungstermin am 04.02.2009 fragte die "Bürgerinitiative Heuchelhof A 3" nach, ob durch die Baustellen überhöhte Werte hinsichtlich der Feinstaubbelastung auftreten könnten. Aus den Erfahrungen mit kleineren Baustellen beim Hausbau könne man ableiten, dass eine solche große Baustelle einiges an Feinstaub in die Luft befördere (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 85 ff.).

Der Vorhabensträger führte dazu nachvollziehbar aus, dass die Feinstaubbelastung durch den Verkehr auf der BAB A 3 sowohl für den Planungsnullfall als auch für das plangegenständliche Vorhaben im Luftschadstoffgutachten, das der Unterlage 11.3 zugrunde liegt, berücksichtigt wurde. Der Baustellenverkehr selbst wurde dabei jedoch nicht in die Berechnung eingestellt. Dabei bleibt aber doch anzumerken, dass die PM₁₀-Belastung an der Autobahn nicht so hoch ist, wie es im Erörterungstermin teilweise vorgebracht wurde. Eine hohe Feinstaub-

belastung in Würzburg liegt vor allem im Zentrum vor und ist dort wiederum vom innerstädtischen Verkehr, nicht von dem auf der BAB A 3, nicht unwesentlich beeinflusst. Grundsätzlich kann durch den Baustellenbetrieb schon eine gewisse Staubbelastung entstehen. Man kann sie jedoch teilweise vermeiden, indem man nur geschotterte Feld- und Waldwege mit einer Asphaltdeckschicht versieht oder, z.B. bei besonders trockener Witterung, solche Wege anfeuchtet. Eine detaillierte Prognose hinsichtlich des Feinstaubes, der durch den Baustellenbetrieb bedingt ist, würde Daten über die Fahrzeuganzahl und Fahrzeugart sowie über die entsprechenden Zeiträume, in denen sie sich von wo nach wohin bewegen, voraussetzen, die in einer Planungsphase, wie in einem Planfeststellungsverfahren, naturgemäß noch nicht vorliegen. Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass eine erhöhte Belastung in bestimmten Bauphasen vorliegt, die zeitlich begrenzt sind, etwa zwei bis drei Monate. Dies ist nicht vergleichbar mit einer durchgehenden Staubbelastung, die über das ganze Jahr gesehen wird.

Vonseiten der Planfeststellungsbehörde bestand kein Anlass, weitere Untersuchungen oder gar Prognosen hinsichtlich der Feinstaubbelastung durch den Baustellenbetrieb anzustellen. Dies beruht zum einen darauf, dass hier nicht mit einer kontinuierlichen und über Jahre hinweg regelmäßig bestehenden Staubentwicklung zu rechnen ist, sondern diese einerseits von den Tätigkeiten in den jeweiligen Bauphasen abhängt, andererseits ganz entscheidend von der jeweiligen Witterung. Außerdem ist es, wie von der Bürgerinitiative Heuchelhof A 3 auch erwähnt, nichts Ungewöhnliches, dass gerade im Sommerhalbjahr Baustellenbetrieb sowohl an Straßen als auch im Hochbau vorliegt. Insofern ist es schon aus diesem Grund schwierig, hier den Verursachungsbeitrag durch den Baustellenbetrieb gerade an der BAB A 3 nachzuweisen. Darüber hinaus kann gerade durch diese zeitliche Begrenzung davon ausgegangen werden, dass Beeinträchtigungen nur in einem Maß erfolgen, das hinnehmbar erscheint. Diese Einschätzung beruht letztlich auch darauf, dass ein wesentlicher Teil der Staubentwicklung durch den Verkehr auf Baustraßen hervorgerufen wird, der gerade durch entsprechende Asphaltierungen bzw. Anfeuchtungsmaßnahmen nach den Zusicherungen des Vorhabensträgers minimiert werden soll. Letztlich wird in Phasen besonderer Trockenheit, also wenn auch mit einer erhöhten Staubentwicklung zu rechnen ist, nicht nur der Baustellen-, sondern auch der allgemeine Verkehr, einschließlich des land- und forstwirtschaftlichen Verkehrs, wesentlich zu einer erhöhten Staubbelastung beitragen. Ebenso ist der Baustellenbetrieb an der BAB A 3 nicht auf eine Stufe mit dem Baustellenbetrieb an einem Hochbau in der Nachbarschaft zu setzen. Dies ergibt sich schon aus der räumlichen Trennung, da die Wohngebiete doch mehr als 100 m, teilweise mehr als 200 m von der BAB A 3 entfernt sind (mit wenigen Ausnahmen). Auch der höheren Immissionschutzbehörde sind weder Prognosen erhöhter Staubbelastungen durch einen Baustellenbetrieb im Straßenbau noch die Art ihrer Ermittelbarkeit bekannt. Dies liegt auch daran, dass Feinstaubmessungen über Jahre hinweg erfolgen und daher die Belastungen nicht einem einzelnen Ereignis bzw. einer einzelnen Baustelle, auch wenn sie durchaus große Dimensionen annimmt, zurechenbar sind. Daher kann zum einen davon ausgegangen werden, dass weitere Auflagen zur Minimierung der Staubentwicklung zum einen wohl keine Rechtsgrundlage hätten, zum anderen letztlich in keinem Verhältnis zu ihrer Wirkung stehen und die Ausführung des Bauvorhabens unmöglich machen könnten, z.B. durch Anord-

nung, dass an bestimmten Sommertagen mit einer entsprechenden Dauer von Trockenheit kein Baustellenbetrieb stattfinden dürfe. Schließlich ist festzuhalten, dass die sichtbare Staubentwicklung bei den Bauarbeiten vom für das Auge unsichtbaren Feinstaub zu unterscheiden ist. Bei Letzterem dominiert eindeutig die schon hinreichend gewürdigte Belastung durch den Autobahnverkehr. Sollten sich entgegen den bisherigen Annahmen und der bisherigen Lebenserfahrung Belastungen ergeben, die unzumutbar sind, steht dem Betroffenen die Möglichkeit offen, Ansprüche i.S.d. Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG wegen nicht vorhersehbarer Wirkungen des Vorhabens geltend zu machen. Im Übrigen bleiben die Befugnisse der unteren Immissionsschutzbehörden unberührt.

3.7.4.3.2 Schadstoffeintrag in den Boden

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

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

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

In Auswertung diverser wissenschaftlicher Veröffentlichungen etwa kommt die Bundesanstalt für Straßenwesen zu dem Ergebnis, dass die Gefahr einer zusätzlichen Kontamination mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) der Bevölkerung durch den Verzehr von Nahrungspflanzen, die zwischen

10 m und 50 m neben stark befahrenen Straßen angebaut werden, nicht gegeben ist. Wie auch schon frühere Untersuchungen zur Bleibelastung zeigen, besteht bei Schwermetallen ein Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Abstand vom Fahrbahnrand einerseits und der Belastung andererseits. Durch die Vermischung von Erntegut aus straßennäheren und straßenentfernteren Bereichen und durch den verstärkten Einsatz der Kraftfahrzeugkatalysatoren reduziert sich der Schadstoffgehalt so weit, dass mangels konkreter Nachteile auch für solche Grundstücksteilflächen, die an ein Straßengrundstück unmittelbar angrenzen, kein Ausgleichsanspruch besteht. Die Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen weist im Übrigen aus, dass der Belastungspfad Tierfutter - tierische Nahrungsmittel - Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt. Auf dem Pfad Boden - Pflanze - (Tier -) Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

Für den Schadstoffeintrag von Schwermetallen und organischen Verbindungen liegt u.a. eine Untersuchung des Instituts für Wasserbau und Kulturtechnik der Universität Karlsruhe im Auftrag des Ministeriums für Umwelt und der Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg über "verkehrsbedingte Immissionen in Baden-Württemberg - Schwermetalle und organische Fremdstoffe in straßen-nahen Böden und Aufwuchs" vom Dezember 1992 vor, wobei ausschließlich straßennahe Böden beurteilt wurden, die mehr als 25 Jahre fahrzeugbedingten Immissionen ausgesetzt waren. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass durch ausreichend breite (6 m) Straßenrandbepflanzungen bei Schwermetallen und organischen Verbindungen in Böden und Grünlandaufwuchs eine Reduzierung um 30 % gegenüber freier Ausbreitungsmöglichkeit der Immissionen erreicht werden kann.

Eine Minimierung wird somit einerseits durch die Neuanlage der Straßenbegleitgehölze und sonstigen Grünflächen mit in die vertikal wirkenden Gehölzen als Staub- und Schadstofffilter, andererseits durch die trassenbegleitenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen sowie durch die Absenkung der Trasse bzw. den Bau eines Tunnels entlang des Katzenberges erreicht. Bepflanzungen sind ausweislich der landschaftspflegerischen Maßnahmenplanung (vgl. Unterlage 12.3) in nicht unerheblichen Teilen längs der Autobahn vorgesehen. Auch beginnt die landwirtschaftliche Nutzung infolge der vorhabensbedingten Dämme und Einschnitte bzw. eine entsprechende Kleingartennutzung in der Regel erst jenseits der o.g. Entfernung. Schließlich sind die Schadstoffemissionen des einzelnen Fahrzeugs infolge gesetzlicher Maßnahmen bereits heute geringer, als sie zum oben angegebenen Referenzzeitraum waren, und werden künftig voraussichtlich noch weiter abnehmen. In der Gesamtschau ist daher davon auszugehen, dass die vorhabensbedingten Schadstoffe in den Boden ohne nennenswerte Auswirkungen auf Mensch und Tier bleiben werden.

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

Der mit nicht unerheblichem Gewicht gegen die Planung in die Abwägung einzustellende Aspekt der Schadstoffbelastung des Bodens vermag deshalb die für die

Planung sprechenden öffentlichen Belange auch angesichts der schon gegebenen Vorbelastung durch die bestehende BAB A 3 nicht zu überwiegen.

3.7.4.3.3 Schadstoffeintrag in Gewässer

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

Erhebliche Schadstoffeinträge und somit nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind nicht zu erwarten (vgl. die Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung unter C 2.3.2.4 sowie zum öffentlichen Belang Gewässerschutz unter C 3.7.7 dieses Beschlusses). Außerdem ist auch zu berücksichtigen, dass durch die vorgesehenen Absetz- und Rückhaltebecken das Fahrbahnwasser künftig geklärt wird, was zu einer Minderung des Schadstoffeintrags in Grund- und Oberflächenwasser führt. Diese Minderung der Belastung des Wassers ist positiv für das Vorhaben in die Abwägung einzustellen. Außerdem ist hier positiv zu vermerken, dass die Strecke, die durch das geplante Wasserschutzgebiet "Winterhäuser Quelle" führt, nun nach den RiStWag ausgebaut wird. Auch dies trägt dazu bei, die Gefahr eines Schadstoffeintrags in oberirdische Gewässer bzw. in das Grundwasser weiter zu minimieren.

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

3.7.4.3.4 Abwägung hinsichtlich des Schadstoffeintrags

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

3.7.4.4 Abwägung der Immissionsschutzbelange

Aufgrund der vorangegangenen Ausführungen lässt sich im Gesamten betrachtet festhalten, dass die Planung in Bezug auf den öffentlichen Belang Immissionsschutz (Schutz vor Lärm und Schadstoffbelastungen) ausgewogen erscheint. Es ist nicht zu verkennen, dass den Belangen des Lärmschutzes sowie der Vermeidung von Schadstoffbelastungen (Luftreinhalte/Bodeneintrag/Gewässerschutz) ein sehr großes Gewicht beizumessen ist. Dabei sind auch solche Auswirkungen auf vom Straßenbau betroffene Gebiete zu berücksichtigen, die nicht mit einer Überschreitung bestehender Grenz- bzw. Orientierungswerte verbunden sind. Mit Rücksicht auf die vorangegangenen Ausführungen, aufgrund der in der Planung vorgesehenen Schutzmaßnahmen und der in diesem Beschluss angeordneten

Nebenbestimmungen sowie angesichts der bestehenden Vorbelastung verlieren die Belange des Immissionsschutzes aber derart an Gewicht, dass die für den Plan sprechenden Argumente insgesamt gesehen schwerer wiegen.

3.7.5 Naturschutz und Landschaftspflege

3.7.5.1 Rechtsgrundlagen

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

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

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

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

3.7.5.2 Eingriffsregelung

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

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

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

Vermeidung, Ausgleich und Ersatz haben im erforderlichen Umfang zu erfolgen und müssen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entsprechen (Gesetzesbe-

gründung zu Art. 6 a BayNatSchG, Bayerischer Landtag, Drucksache 15/3477 vom 02.06.2005, S. 22).

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

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

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

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

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

3.7.5.2.1 Vermeidungsgebot

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

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

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

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

3.7.5.2.2 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Eine ausführliche Beschreibung des betroffenen Gebietes, des vorhandenen Bestandes von Natur und Landschaft sowie der Umweltauswirkungen findet sich bei den Ausführungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung unter C 2 sowie in den

festgestellten Unterlagen (Unterlagen 12 und 16), auf die im Einzelnen verwiesen wird.

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

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

Durch das Ausbauvorhaben werden Offenlandbiotope in Form von Magerrasen und wärmeliebenden Säumen in einer Größenordnung von 1,867 ha überbaut bzw. versiegelt. Hecken, Feldgehölze und Gebüsche gehen durch Überbauung und Versiegelung in einer Größenordnung von 6,775 ha, Extensivgrünland und Altgrasfluren von 2,255 ha verloren. 3,184 ha strukturreiche Kleingärten werden überbaut bzw. versiegelt, wertvolle Obstwiesen in einem Umfang von 0,507 ha. Schließlich wird ein kulturbetontes Fließgewässer in einer Größenordnung von 0,109 ha überbaut und versiegelt. An Wäldern mit naturnahen Elementen gehen durch Überbauung und Versiegelung 0,270 ha verloren. Die Offenlandbiotope sind aufgrund ihres Alters und ihrer Ausprägung großteils als wiederherstellbar einzustufen, ebenso die Waldflächen. Lediglich die Magerrasen und die wärmeliebenden Säume und Gebüsche sind als nicht wiederherstellbar zu bewerten. Im Ausbauabschnitt beträgt der Anteil bereits versiegelter Flächen 13,90 ha. Für das gegenständliche Vorhaben müssen weitere 8,38 ha versiegelt werden (Netto-Neuversiegelung). Bauzeitlich unterliegt der Boden in Bereichen für vorübergehende Inanspruchnahme weiteren Belastungen. Diese Flächen werden nach Beendigung der Baumaßnahme jedoch wieder rekultiviert.

Des Weiteren ist nicht auszuschließen, dass sich durch die Tieferlegung der Strecke, verbunden mit der Herstellung von Steilböschungen, aber auch infolge von Dammbauwerken und Lärmschutzeinrichtungen die mikroklimatischen Standortbedingungen benachbarter Biotope leicht verändern. Diese Wirkung ist auf Flächen beschränkt, die innerhalb des bestehenden Beeinträchtigungskorridors (50-m-Korridor) liegen. Im Bereich des Katzenberges gehen durch den Ausbau der Trasse und die Errichtung der Lärmschutzeinrichtungen nach Art. 13 d BayNatSchG geschützte Magerrasen in größerem Umfang verloren. In den übrigen Streckenabschnitten werden kleinflächig wärmeliebende Säume überbaut bzw. versiegelt.

Die bestehende Trasse bedeutet eine Barriere für flugunfähige, aber auch für viele flugfähige Arten. Die oberen Hangbereiche des Maintals sind von den unteren abgeschnitten. Dieser Effekt wird sich durch die Verbreiterung der Autobahn in weiten Teilen (außerhalb des Tunnelbereiches) verstärken. Die Talbrücke Heidingfeld erlaubt allerdings schon jetzt eine Austauschbeziehung zwischen den

Artenvorkommen am Maintalhang und denen des Reichenberger Tals und des Rottenbaurer Grunds.

Schließlich ergeben sich anlagebedingte Flächenverluste in den Bereichen, die für ein Naturschutzgebiet "Katzenberg" bzw. für ein Landschaftsschutzgebiet "Heuchelhof-Katzenberg" vorgeschlagen wurden.

In Streckenabschnitten ohne Lärmschutzeinrichtungen wird der bestehende mittelbare Beeinträchtigungskorridor für die Tier- und Pflanzenwelt durch den Ausbau entsprechend verbreitert. Durch die seitliche Verlegung der Trassenachse der Autobahn im Bereich der Talbrücke Heidingsfeld werden naturnahe Biotope teilweise neu belastet, andere dagegen entlastet.

Im Bereich der seitlichen Abrückung beidseits der Talbrücke Heidingsfeld sind umfangreiche Erdbewegungen erforderlich, die zu großflächigen Beeinträchtigungen durch Immissionen, Störreize und Erschütterungen über die bestehende Beeinträchtigungszone hinaus führen.

Betriebs- oder unfallbedingter Eintrag von Schadstoffen (Tausalzlösung, Reifenabrieb, Rußpartikel, Öl, etc.) ergibt sich vor allem im bereits stark belasteten Nahbereich der Trasse. Bei steigendem Verkehr ist mit einer Zunahme von verschmutztem Spritzwasser zu rechnen. Innerhalb von 5 m bis 10 m kann Tausalzlösung zu Beeinträchtigungen der Bodeneigenschaften im Randbereich der Straße führen. Eine Aufnahme der Schadstoffe aus dem Boden durch Vegetationsbestände ist möglich. Dabei ist aber anzumerken, dass durch die umfangreichen Lärmschutzeinrichtungen und die Errichtung eines 570 m langen Tunnels im Bereich des Katzenbergs die Ausbreitung von Schadstoffen in wesentlichen Streckenabschnitten erheblich reduziert wird.

Im Umfeld des Ausbauabschnittes liegen Teilflächen des FFH-Gebietes "Irtenberger und Guttenberger Wald" (Nr. 6225-372) und des FFH-Gebietes "Trockentalhänge im südlichen Maindreieck" (Nr. 6326-371), dessen Teilfläche 06 mit dem Naturschutzgebiet "Bromberg- Rosengarten" identisch ist. Die Natura-2000-Gebiete sind flächenmäßig jedoch vom Ausbau nicht unmittelbar betroffen. Nach Unterlage 12.1 E, Kapitel 4.4, bringt das Ausbauvorhaben für die beiden Natura-2000-Gebiete keine erheblichen Beeinträchtigungen mit sich. Bei dieser Beurteilung sind entsprechende Minimierungsmaßnahmen berücksichtigt. Auf die Ausführungen unter C 3.7.5.3 wird Bezug genommen.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf streng geschützte Arten wird auf die Ausführungen unter C 3.7.5.4 und auf Unterlage 12.1, Anlage 5 (saP), Bezug genommen.

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

gebiet findet sich im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 12.2).

Der Bund Naturschutz wandte mit Schreiben vom 30.06.2008 ein, dass sich die Unterlagen deutlich in der Beurteilung der Eingriffsschwere widersprechen würden. So werde in Unterlage 12.1 E, Kapitel 4.2, noch ausgeführt, dass die Trasse erhebliche Eingriffe vermeide, während in Kapitel 5.2.2 zu lesen sei, dass der Ausbau der BAB A 3 erhebliche nachhaltige Eingriffe in Natur und Landschaft verursache. Auch der Erläuterungsbericht weiche vom landschaftspflegerischen Begleitplan und von den Angaben in Unterlage 16 in der Weise ab, dass er die Härte der Eingriffe verharmlose und unwiederbringliche Verluste des Naturhaushaltes verschweige. Dies halte der Bund Naturschutz für nicht hinnehmbar.

In Unterlage 12.1 E, Kapitel 4.2, werden lediglich Vermeidungsmaßnahmen geschildert, die Behauptung, Eingriffe könnten vollständig vermieden werden, findet sich dort ausdrücklich nicht. Vielmehr folgt der Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung mit der Benennung von Auswirkungen, Vermeidungsmaßnahmen, unvermeidbaren Auswirkungen und den darauf resultierenden Kompensationsmaßnahmen den gesetzlichen Vorgaben. Diese Angaben finden sich in etwas gestraffter Form auch in der Unterlage 16 wieder. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind Widersprüche oder "Verharmlosungen" nicht ersichtlich.

Grundlage der Eingriffsermittlung ist eine detaillierte Bilanzierung der vom Eingriff betroffenen Flächen und der damit verbundenen Funktionen, die in den landschaftspflegerischen Begleitplan, insbesondere in den Bestands- und Konfliktplan, eingeflossen ist. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass der Vorhabens-träger 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).

Der Bund Naturschutz brachte mit Schreiben vom 30.06.2008 vor, dass die erhebliche Verbreiterung der Trasse der BAB A 3 und die Versteilung des Katzenberg-Hanges sowie die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen (Wälle und Wände bis zu 15 m Höhe) das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen würden. Auch die vorgesehenen Rodungen zwischen der Rastanlage und dem Ende des Ausbauabschnittes hätten auf Jahrzehnte hinaus eine verstärkte Wahrnehmung der Autobahn vom Maintal aus zur Folge.

Hier verwies der Vorhabensträger im Ergebnis zutreffend mit Schreiben vom 22.12.2008 darauf, dass in den Unterlagen 12.1 und 16 detailliert beschrieben wird, wie sich die Auswirkungen auf das Landschaftsbild darstellen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die in den Unterlagen angegebenen Höhen der Lärmschutzanlagen auf das Fahrbahnniveau beziehen, d.h. von außen sind sie in Folge der Tieferlegung der Trasse weitaus weniger prägend für das Landschaftsbild. Des Weiteren wird u.a. durch die Gestaltungsmaßnahmen im Trassenumfeld ei-

ne Neugestaltung des Landschaftsbildes erreicht. Auch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen tragen zur Neugestaltung des Landschaftsbildes positiv bei. Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild werden insoweit kompensiert. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass das Landschaftsbild bereits durch die bestehende BAB A 3 vorbelastet ist. Auf die Ausführungen unter C 2.3.1.8, C 2.3.2.7 und C 2.4.7 wird ergänzend Bezug genommen (vgl. auch die Ausführungen in den nachfolgenden Gliederungspunkten).

3.7.5.2.3 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

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

- Die geplante Trasse der Autobahn orientiert sich am Bestand der BAB A 3 und vermeidet dadurch erhebliche Eingriffe in bisher unbelastete Räume. Im Bereich des Katzenbergs wird die bestehende enge Kurvenführung mit lediglich geringfügiger Aufweitung beibehalten. Durch diese Trassierung und die Ausbildung der Einschnittsböschungen in Form von Felsböschungen werden noch weitergehendere Eingriffe in die sehr wertvollen Biotopflächen am Katzenberg vermieden.
- Durch die Ausbildung eines 570 m langen Tunnels am Katzenberg und die Tieferlegung der BAB A 3 werden die Auswirkungen auf das Landschaftsbild erheblich minimiert. Die Einsehbarkeit der Autobahn von Würzburg ist auf den Abschnitt der Talbrücke reduziert. Es besteht die Möglichkeit zur Wiederherstellung unterbrochener räumlich-funktionaler Beziehungen zwischen Heidingfeld und Heuchelhof.
- Die Neutrassierung des Kaulwegs kommt außerhalb des geplanten Naturschutzgebietes "Katzenberg" zu liegen. Außerdem vermeidet die Trassierung Eingriffe in das Naturschutzgebiet "Bromberg-Rosengarten" (auch Teilfläche eines FFH-Gebiets) und in das geplante Naturschutzgebiet "Erweiterung Bromberg-Rosengarten".
- Zwischen der Tank- und Rastanlage Würzburg-Süd und der Mainbrücke Randersacker erfolgt die Verbreiterung der Autobahn zur westlichen Bergseite, da andernfalls die breiten und waldähnlichen Gehölzbestände auf der talseitigen Böschung vollständig verloren gingen. Diese dichten Gehölzbestände schirmen die BAB A 3 gegenüber dem Talraum optisch weitgehend ab. Auf diese Art und Weise werden erhebliche Eingriffe in das Landschaftsbild des Maintals vermieden.

- Die zur Herstellung des Straßenbauwerkes erforderlichen Flächen für Baustelleneinrichtungen, Baulager und Baustraßen und die Seitenentnahmeflächen werden nach Beendigung der Baumaßnahme rekultiviert. Die baubedingt zu beseitigenden Gehölzflächen werden nach Bauende wiederhergestellt.
- Mit dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 wird auch eine Neuordnung der Straßenentwässerung vorgenommen und das Oberflächenwasser der Straße über Leitungen und Gräben gefasst und Regenrückhalte- mit Absetzbecken zugeleitet, bevor dieses Wasser gedrosselt an die Vorfluter weitergegeben wird.
- Aufgrund der Lage von Biotopstrukturen im Offenlandbereich und der potenziellen Gefährdung von schützenswertem Wald werden zum Schutz empfindlicher Flächen im unmittelbaren Baustellenbereich vor Befahren, Bodenverdichtung, Schadstoffeintrag, Vegetationszerstörung, Ablagerung von Baumaterial usw. während des Baubetriebs Biotopschutzzäune errichtet (vgl. Unterlage 12.1 E, Kap. 5.1, und Unterlage 12.3).

Um eine aus naturschutzfachlicher Sicht optimale Umsetzung zu gewährleisten, wurde dem Vorhabensträger aufgegeben, dass die vorzunehmenden Rodungen von Bäumen und Waldflächen sowie das Roden, Abschneiden, Fällen oder eine sonstige Beeinträchtigung von Hecken, lebenden Zäunen, Feldgehölzen oder -gebüsch nur während der Vegetationsruhe (1. Oktober bis 28. Februar) zulässig sind. Abweichungen hiervon bedürfen der Zustimmung der unteren Naturschutzbehörde, soweit nicht eine gesonderte artenschutzrechtliche Ausnahme gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG bei der höheren Naturschutzbehörde einzuholen ist (A 3.5.6, siehe auch A 3.5.7). Schließlich wird durch die Nebenbestimmung A 3.5.10 sichergestellt, dass beim Straßenbau anfallendes überschüssiges Erdmaterial nicht auf ökologisch wertvollen Flächen abgelagert wird.

Die höhere Naturschutzbehörde forderte mit Schreiben vom 23.07.2008, dass der Schutzzaun nördlich des Heidingsfelder Weges und südlich des Katzenbergtunnels im Osten bis zum Kaulweg durchzuziehen sei. Dem trug der Vorhabensträger im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 Rechnung (vgl. Unterlage 12.3, Blatt 2 E).

Schließlich erhob das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten mit Schreiben vom 09.07.2008 die Forderung, dass die Biotopschutzzäune so zu errichten seien, dass die Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Nutzflächen (Acker- und Grünland) nicht behindert oder erschwert werde. Aus diesem Grund sei bei der Errichtung der Schutzzäune ein Mindestabstand von 0,50 m bis 0,75 m zu landwirtschaftlichen Nutzflächen einzuhalten, was vom Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zugesagt wurde (vgl. A 3.5.13).

Der Bund Naturschutz bemängelte mit Schreiben vom 30.06.2008, dass die Abwägung, der Ausbau müsse symmetrisch erfolgen, weil beiderseits der Trasse FFH-Gebiete lägen und ein einseitiger Eingriff zu groß sei (vgl. Unterlage 1, Kapitel 3.2.4), nicht nachvollziehbar sei. Der Vorhabensträger legte dazu mit Schreiben vom 22.12.2008 überzeugend dar, dass sich diese Aussage in der Unterlage

1 auf den westlich angrenzenden Streckenbereich bezieht. Dort ist im Planfeststellungsverfahren ein symmetrischer Ausbau festgelegt worden, der u.a. mit den beidseitig angrenzenden Teilflächen des FFH-Gebietes "Irtenerberger und Guttenberger Wald" begründet wurde. Auf den Planfeststellungsbeschluss vom 30.12.2005, Nr. 32-4354.1-1/05, wird insoweit verwiesen.

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

3.7.5.2.4 Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

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

- Überbauung bzw. Versiegelung von Biotopstrukturen des Offenlands (Altgrasfluren, artenreiches Extensivgrünland, Streuobst, Hecken, Gebüsche, Feldgehölze, kulturbetonte Fließgewässer, strukturreiche Kleingärten, aufgelassene Kulturbestände, Kalkmagerrasen, wärmeliebende Gebüsche, wärmeliebende Säume)
- Überbauung bzw. Versiegelung von Laubwald mit naturnahen Elementen
- Versiegelung landwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen (Äcker, Grünland, Weinberge)
- Verschiebungen der mittelbaren Beeinträchtigungszone
- vorübergehende Inanspruchnahme verschiedener o.g. Vegetationsstrukturen.

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

3.7.5.2.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

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

Natur und Landschaft zurückzutreten haben, können vom Vorhabensträger Ersatzzahlungen verlangt werden (Art. 6 a Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG).

3.7.5.2.5.1 Abgrenzung der Ausgleichsmaßnahmen von Ersatzmaßnahmen

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

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

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

Fachlich muss der Ausgleich eine Wiederherstellung der wesentlichen vom Eingriff betroffenen Funktionen und Werte des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes in einem gewissen funktionalen, räumlichen und zeitlichen Bezug ermöglichen. Da eine vollständige Wiederherstellung aller gestörten Funktionen nach Art, Ort und Zeit im naturwissenschaftlichen Sinn nicht möglich ist, werden unter Ausgleich alle Maßnahmen verstanden, die der Verbesserung der jeweiligen Funktion dienen, im engeren vom Eingriff betroffenen Landschaftsraum stattfinden und ihre angestrebte Funktionsfähigkeit innerhalb eines absehbaren Zeitraums annähernd erreichen. Naturschutzfachlich wünschenswert ist es, wenn der Ausgleich möglichst zeitnah zum Eingriff erfolgt, idealerweise vor der Durchführung des Eingriffs. Eine Dauer von 25 bis 30 Jahren kann noch als angemessen

betrachtet werden. Ein entsprechender Anspruch ist jedoch nach der Definition des BayNatSchG - allerdings mit gewissen Abstrichen - auch für die Ersatzmaßnahmen gegeben, die die gestörten Funktionen möglichst im betroffenen Landschaftsraum gleichwertig gewährleisten, also in möglichst vergleichbarer Weise wiederherstellen sollen (vgl. Gesetzesbegründung zum Art. 6 a BayNatSchG, Bayerischer Landtag, Drucksache 15/3477 vom 02.06.2005, S. 22; vgl. auch BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, Az. 4 A 18.99, DVBl. 2001, 386).

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

3.7.5.2.5.2 Ausgleichbarkeit/Nichtausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen

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

- Beeinträchtigungen überbauter und versiegelter, intensiv land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen bzw. "wiederherstellbarer Biotope" am ehesten als ausgleichbar,
- Beeinträchtigungen überbauter "nicht wiederherstellbarer Biotope" am ehesten als nicht ausgleichbar erachtet und
- funktionale Beeinträchtigungen dementsprechend für den Einzelfall betrachtet.

Basierend auf den Erhebungen des Vorhabensträgers, die insbesondere in den landschaftspflegerischen Begleitplan eingeflossen sind (Unterlage 12), werden die in ihrer Betroffenheit als einheitlich zu bewertenden Elemente des Natur-

haushaltes (in Flächen und Funktionen) und ihre Beeinträchtigungen beurteilt. Das Landschaftsbild bleibt bei dieser Betrachtung zunächst außen vor, da eine sachgerechte Aufarbeitung eine Differenzierung zwischen den Kategorien Naturhaushalt und Landschaftsbild erforderlich macht, insbesondere um im Teilbereich Naturhaushalt eine nachvollziehbare Zuordnung von Eingriff und Ausgleichsmaßnahmen zu treffen.

Auf die Tabelle in Unterlage 12.1 E, Anlage 2 E (Gegenüberstellung Eingriff - Ausgleich und Ersatz), wird Bezug genommen. Dort wird der Eingriff in einzelne Beeinträchtigungen für die jeweiligen Elemente des Naturhaushalts (betroffener Bestand) unterteilt, kurz beschrieben und zu den Konfliktbereichen K 1 bis K 5 in Beziehung gesetzt. Dem folgen Angaben zur jeweils beeinträchtigten Fläche, die aus dem Eingriff in den Naturhaushalt resultieren. Anschließend wird für die jeweilige eingriffsbedingte Beeinträchtigung - bezogen auf die davon jeweils beeinträchtigte Fläche - nach den genannten Kriterien die Ausgleichbarkeit ermittelt. Vorliegend ist hiernach von einer insgesamt beeinträchtigten Fläche des Naturhaushalts von 25,71 ha auszugehen. Beim überwiegenden Teil hiervon (17,212 ha) handelt es sich um ausgleichbare Eingriffe; dem stehen Beeinträchtigungen auf einer Fläche von 8,498 ha gegenüber, die als nicht ausgleichbar einzustufen sind. Im Ergebnis können demnach, bezogen auf die Gesamtheit der beeinträchtigten Flächen, die mit dem Ausbauvorhaben verbundenen Beeinträchtigungen für den Naturhaushalt zu ca. 66,95 % ausgeglichen werden.

Die konkreten Beeinträchtigungen und ihre Lage lassen sich dem festgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan (insbesondere dem Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 12.2, Blatt 1 E) hinreichend bestimmt entnehmen. Hier ist nachvollziehbar, welche Beeinträchtigungen bei welchem Konflikt für die jeweilige Nutzung auftreten. Eine noch weitergehende, parzellenscharfe Darstellung ist nicht geboten.

Der Bund Naturschutz bemängelte mit Schreiben vom 30.06.2008, dass im Erläuterungsbericht davon ausgegangen werde, dass die Eingriffe ausgleichbar seien (vgl. Unterlage 1, Kapitel 5.5). Dies sei jedoch nicht der Fall. Die Eingriffe seien teilweise überhaupt nicht ausgleichbar (z.B. Magerstandorte), sodass nur ökologisch unzureichender Ersatz möglich und vorgesehen sei.

Dem hielt der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 zutreffend entgegen, dass in der Unterlage 12.1 E, Anlage 2 E, der Eingriff in einzelne Beeinträchtigungen für die jeweiligen Elemente des Naturhaushalts unterteilt, kurz beschrieben und zu den Konfliktbereichen in Beziehung gesetzt wird. Dabei erfolgt auch die Einstufung in "ausgleichbar" oder "nicht ausgleichbar". Nach den "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. Dabei ist Grundlage der Eingriffsermittlung eine detaillierte Bilanzierung der vom Eingriff betroffenen Flächen und der damit verbundenen Funktionen.

Vonseiten der Planfeststellungsbehörde ist in diesem Zusammenhang zu ergänzen, dass die Formulierung in Unterlage 1, Kapitel 5.5, durchaus zutreffend ist.

Wie unter C 3.7.5.2.5.1 beschrieben ist, sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen voneinander zu unterscheiden. Das Gesetz spricht aber trotzdem davon, dass ein Eingriff "in sonstiger Weise kompensiert" werden kann (vgl. Art. 6 a Abs. 1 Satz 5 BayNatSchG). "Kompensation" ist insofern als Überbegriff zu sehen, auch ein Ausgleich ist eine Kompensation in diesem Sinne, wenn auch die zu bevorzugende Variante.

Neben dem Naturhaushalt ist das Landschaftsbild zu betrachten, das zwar nach der Verwirklichung des Vorhabens in seiner ursprünglichen Form nicht wiederhergestellt, aber entsprechend den rechtlichen Vorgaben im Sinne eines Ausgleichs weitgehend landschaftsgerecht neu gestaltet werden kann. In dem betroffenen Landschaftsraum soll ein Zustand geschaffen werden, der in gleicher Art, mit gleichen Funktionen und ohne Preisgabe wesentlicher Faktoren des optischen Beziehungsgefüges den vorher vorhandenen Zustand in größtmöglicher Annäherung fortführt. Dabei ist nicht erforderlich, dass alle optischen Eindrücke unverändert erhalten bleiben. Zwar müssen auch bei einer landschaftsgerechten Neugestaltung die ursprünglichen landschaftsästhetischen Funktionen und Werte wieder vorhanden sein; gegenüber dem Ausgangszustand sind aber auch visuell wahrnehmbare Veränderungen möglich, sofern der grundsätzliche Landschaftscharakter gewahrt bleibt. Der Umstand der (landschaftsgerechten) Neugestaltung bedeutet zwangsläufig, dass damit zugleich eine Veränderung und die Tatsache des Eingriffs sichtbar bleiben (OVG Münster, Urteil vom 30.06.1999, Az. 7 a D 144/97.NE, NuR 2000, 173). Dass Maßnahmen, die darauf abzielen, das Landschaftsbild neu zu gestalten, Ausgleichscharakter haben können, ergibt sich unmittelbar aus Art. 6 a Abs. 1 Satz 4 BayNatSchG. Dass Straßenbegleitgrün nicht alle Funktionen erfüllt, die für Feldgehölze oder Baumreihen in der freien Landschaft charakteristisch sind, rechtfertigt es nicht, ihm jegliches Ausgleichspotenzial abzuspochen (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 533).

Der vorgesehenen landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes dienen zum einen die an die bestehende BAB A 3 angepasste Linienführung des sechsstreifigen Ausbaus in diesem Abschnitt und die umfangreichen Gestaltungsmaßnahmen auf den Straßenbegleitflächen und auf zusätzlichen Flächen ebenso wie die Neuschaffung eines 570 m langen Tunnels entlang des Katzenberges und die erhebliche Tieferlegung der Autobahntrasse. Zum anderen sind die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme zu nennen, die neben ihren Funktionen für den Naturhaushalt auch die Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild in landschaftsgerechter Weise auffangen sollen. Hierbei ist insbesondere die Ersatzmaßnahme E 5 "Katzenbergtunnel" zu nennen (vgl. Unterlage 12.3, Blatt 2 E). Für den geplanten Katzenbergtunnel wurde ein Maßnahmenkonzept hinsichtlich seiner Oberflächengestaltung entwickelt, das der Wiederannäherung an die ursprüngliche Landschaftsstruktur dienen soll. Die Landschaftsstruktur des Maintalhangs ist geprägt durch die Topographie und das Nutzungsgefüge, wobei die Hanglagen von den Lagen auf der Kuppe zu unterscheiden sind. Am Hang befindet sich eine Weinbergslandschaft mit schmalen, handtuchförmigen Flurstücken in Fallrichtung und einem schräg zum Hang verlaufenden Wegenetz. Auf der Kuppe dagegen befindet sich ein flach geneigtes bis ebenes Gelände, eine Weidelandschaft mit großen, offenen Grünlandflächen mit Magerrasencharakter.

Durch den Bau der Autobahn wurde diese Landschaftsstruktur überprägt und die Wegebeziehungen unterbrochen. Durch die Ausbildung der Tunneldecke soll der Bereich eine Wiederannäherung an die ursprüngliche Landschaftsstruktur erfahren. Da der Tunnel talseitig über das Gelände herausragt, wird auf der Nordseite eine Anschüttung an den Tunnel erfolgen. Diese Anschüttung wird als weit ausgezogene flache Böschung ausgebildet. Dabei soll die Neigung den Steigungsverhältnissen an den Steilhängen des Maintals entsprechen. Der Tunnel selbst wird mit Erdreich flach überdeckt, sodass eine Begrünung erfolgen kann. Das Gefälle ist weitgehend eben. Westlich des Unteren Kaulwegs werden die ebenen Bereiche als große und weite Wiesenfläche ausgebildet. Hier sollen magere, extensive Wiesen mit naturschutzfachlichem Wert entwickelt werden, die zugleich eine extensive Erholung in Form von Spazierengehen etc. ermöglichen. Die nordseitigen und steilen Hangbereiche sollen ähnlich einer Weinberglandschaft in Streifen gegliedert eine Mischung aus Weinbergen, Heckenstreifen und Obstwiesen aufnehmen. Die Einzelmaßnahmen in ihrer Gesamtheit tragen zur landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes und damit zur vollständigen Ausgleichbarkeit des Eingriffs in das Landschaftsbild bei. Im Ergebnis lässt sich zusammenfassend festhalten, dass der vorhabensbedingte Gesamteingriff in Natur und Landschaft - abgesehen von den erwähnten nicht wiederherstellbaren und damit nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen der Magerrasen und wärme liebenden Säume und Gebüsche - weitgehend ausgleichbar ist (und mit der Realisierung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen auch ausgeglichen wird).

3.7.5.2.5.3 Ermittlung des Bedarfs an Ausgleichsflächen

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

Nach diesen "Grundsätzen" sind für bestimmte, dort näher umschriebene Eingriffsarten je nach Intensität des Eingriffs Flächen für den Ausgleich oder Ersatz vorgesehen, deren Umfang nach bestimmten Faktoren zu bemessen ist. Da wissenschaftlich anerkannte Methoden zur Ermittlung des Ausgleichs derzeit nicht vorliegen und auch kaum zu erwarten sind, geben die "Grundsätze" im Interesse einer einfachen und gleichmäßigen Beurteilung Grundsätze und Richtwerte für die Ermittlung des Umfangs der Flächen an, auf denen die zur Erreichung des Ausgleichs erforderlichen Maßnahmen durchzuführen sind. Die "Grundsätze" ermöglichen die Ermittlung für den Ausgleichsumfang im Einzelfall auf der Grundlage vereinfachter standardisierter fachlicher Gesichtspunkte und gewährleisten im Regelfall einen flächenmäßig ausreichenden Ausgleich. Für die Planfeststel-

lungsbehörde besteht kein Anlass, die genannten Grundsätze und Richtwerte in Frage zu stellen, zumal in besonderen Einzelfällen von den Grundsätzen und Richtwerten abgewichen werden kann, sofern hierfür eine stichhaltige und individuelle Begründung vorgelegt wird. Die Heranziehung dieser "Grundsätze" wird in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes ausdrücklich nicht beanstandet (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, 1154; Urteil vom 15.01.2004, Az. 4 A 11.02, DVBl. 2004, 642).

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

Auf der Grundlage der bewerteten Bestandserhebung und der ebenfalls bewerteten konkreten eingriffsbedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erfolgt in einem weiteren Schritt die Bestimmung des qualitativen Umfangs der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen auf der Basis der oben zitierten "Grundsätze". Auf die Unterlage 12.1 E, insbesondere Kapitel 5, wird diesbezüglich verwiesen. In den genannten Unterlagen ist das Kompensationserfordernis konkret ermittelt. Danach errechnet sich ausgehend von einer insgesamt durch den Eingriff betroffenen Fläche von 25,710 ha (wobei hier die mit der Baumaßnahme verbundenen Entlastungen im Umfang von 5,724 ha berücksichtigt sind) ein flächenmäßiger Kompensationsbedarf von 23,622 ha, wobei davon 9,702 ha dem Ausgleich zugeordnet sind. Das Landschaftsbild bleibt dabei außer Betracht.

Als Ausgleich für das Landschaftsbild sind insbesondere Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen (vgl. Unterlage 12.3 und Unterlage 12.1 E, Kapitel 5.3). Die in erster Linie naturschutzfachlich begründeten Ausgleichsmaßnahmen übernehmen insoweit jedoch eine wichtige komplementäre Funktion.

Die Naturschutzbehörden haben der landschaftspflegerischen Begleitplanung auch im Hinblick auf den flächenmäßigen Umfang zugestimmt oder zumindest dahingehend keine Einwendungen erhoben (vgl. Schreiben der Stadt Würzburg vom 29.07.2008, Schreiben des Landratsamts Würzburg vom 16.06.2008 und Schreiben der höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Unterfranken vom 23.07.2008).

Der Bayerische Bauernverband brachte mit Schreiben vom 27.06.2008 vor, dass er die neue Planung mit einer Tunnellösung im Bereich Heidingsfeld grundsätzlich begrüße. Die Maßnahmen für den naturschutzrechtlichen Ausgleich und Ersatz würden in der vorliegenden Form jedoch abgelehnt. Insgesamt sei auf eine sparsamere Planung bezüglich des Flächenverbrauchs abzustellen. Die aktuellen Diskussionen um die Ernährungssicherung erforderten einen sorgfältigen Umfang mit wertvollem Boden. Dies betreffe neben der Versiegelung durch den Straßenbau selbst insbesondere auch die Ausgleichs- und Ersatzflächen.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht, dass neben der sachgerechten Anwendung der einschlägigen Richtlinien beim Planungsprozess zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs die Minimierung der überbauten und versiegelten Fläche ein wichtiger Planungsleitsatz ist. Die beanspruchten Flächen sind auf das Mindestmaß beschränkt. Der Bedarf an Ausgleichs- und Ersatzflächen bemisst sich nach den einschlägigen Vorschriften des Bayerischen Naturschutzgesetzes, wobei hier die zur Konkretisierung dieser Vorschriften ergangenen "Grundsätze" angewendet werden. Zur Deckung des Bedarfs werden, soweit möglich, Flächen ausgewählt, die bereits im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland stehen, im Zuge der Maßnahme ohnehin beansprucht werden oder deren Erwerbbarkeit überprüft wurde.

Der Bayerische Bauernverband stellte mit Schreiben vom 23.07.2009 zu den Planänderungen vom 22.06.2009 nochmals heraus, dass die notwendige Erweiterung der BAB A 3 nicht auf Kosten der Landwirtschaft stattfinden dürfe. Bei letztlich nur rund 8 ha bis 9 ha neuer Inanspruchnahme sowie umfangreicher Neugestaltung rund um die Autobahn inklusive Tunnelbegrünung sei der immer noch in den Planunterlagen enthaltene Ausgleich und Ersatz, insbesondere auf guten Böden, nicht zu rechtfertigen. Es würden deutliche Schritte zur Reduzierung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erwartet. Die Ersatzmaßnahme E 8.1 müsse gestrichen werden, die Erweiterung bei den Maßnahmen A 3 und E 10 müssten zurückgenommen werden.

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 26.10.2009 demgegenüber zutreffend darauf hin, dass sich das Vorbringen des Bayerischen Bauernverbandes in weiten Teilen nicht auf die Planänderung vom 22.06.2009 bezieht. Insoweit verwies der Vorhabensträger nachvollziehbar auf seine Erwidierungen vom 28.11.2008 und auf die Erläuterungen im Erörterungstermin am 03.02.2009. Außerdem entgegnete der Vorhabensträger dem zu Recht, dass die Pflicht zu Kompensationsmaßnahmen nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes striktes Recht darstellt. Der Landverbrauch kann nicht durch Verzicht

auf die naturschutzrechtlich notwendigen Kompensationsmaßnahmen minimiert werden. Des Weiteren hielt der Vorhabensträger dem Bayerischen Bauernverband entgegen, dass bei Besprechungen am 16.10.2008 und am 19.10.2008, an denen auch das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg teilgenommen hat, anhand der ursprünglichen Planung Verbesserungsmöglichkeiten besprochen wurden, die, soweit vertretbar, Eingang in die vorliegenden Tekturunterlagen vom 22.06.2009 gefunden haben. Konkret wurden bei einigen Ausgleichs- bzw. Ersatzflächen zugunsten der Landwirtschaft Veränderungen vorgenommen und auch die Wünsche einiger Eigentümer, die Einwendungen vorgebracht hatten, berücksichtigt (z.B. bei den Flächen A 1.1, A 2.2, E 5, und G 1 bei Bau-km 287+300). Ein weiterer Ortstermin hat am 19.06.2009 in Randersacker stattgefunden, an dem auch der Bayerische Bauernverband und das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten teilgenommen haben. Auch dort wurden zugunsten der Landwirtschaft Veränderungen an der Ersatzmaßnahme E 9 verabredet.

Der Bund Naturschutz brachte mit Schreiben vom 30.06.2008 vor, dass für die Eingriffsfläche eine Größe von insgesamt 25,71 ha ermittelt worden sei. Hierbei handle es sich meist um ökologisch hochwertige Flächen. Der Umfang von Ausgleich und Ersatz liege jedoch gerade einmal bei 23,62 ha. Dieser Wert sei aus Sicht des Bund Naturschutz viel zu niedrig angesetzt. Die ökologische Wertigkeit der Eingriffsflächen finde kaum Berücksichtigung. Notwendig seien mindestens ökologisch hochwertige Ausgleichsmaßnahmen im doppelten Umfang der Eingriffsfläche, d.h. auf rund 45 ha, in räumlicher und zeitlicher Nähe der Eingriffe.

Der Vorhabensträger verwies mit Schreiben vom 22.12.2008 im Ergebnis zutreffend darauf, dass keine Anhaltspunkte dafür vorliegen, die eine Änderung der Flächenbilanzierung rechtfertigen würden. Die Bilanzierung wurde, wie oben dargestellt, nach den "Grundsätzen" durchgeführt. Der Vorhabensträger hat insoweit eine ausreichende Untersuchungstiefe angestellt. Die Eignung des von ihm verwendeten 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 der Eingriffsintensität zu vermitteln (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 522). Derartige Mängel wurden von Seiten des Bund Naturschutz nicht aufgezeigt. Im Übrigen ist zu betonen, dass bei der Anwendung der "Grundsätze" über die Faktoren gerade auch unterschiedliche ökologische Wertigkeiten berücksichtigt werden.

Des Weiteren wies der Vorhabensträger in diesem Zusammenhang mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht darauf hin, dass die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit den Naturschutzbehörden im Vorfeld abgestimmt worden sind. Dazu gehörte auch der Zeitpunkt der Umsetzung der jeweiligen Maßnahmen. Dies geschieht in der Regel zeitnah mit der Baumaßnahme, je nach Verfügbarkeit der Flächen. Soweit dies bautechnisch nicht möglich ist (z.B. Katzenbergtunnel), erfolgt die Herstellung nach Beendigung der Baumaßnahme. Auf A 3.5.1 und A 3.5.11 sowie auf C 3.7.5.2.5.5 wird Bezug genommen.

Ergänzend wird zur Anwendung der "Grundsätze" und zur Kritik der daraus resultierenden Maßnahme auch auf die nachfolgenden Ausführungen unter C 3.7.5.2.5.4 verwiesen.

3.7.5.2.5.4 Zuordnung und gegenüberstellende Bilanzierung von Eingriff und Ausgleichsmaßnahmen

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

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

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

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

Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen mit einer anrechenbaren Gesamtfläche von 25,725 ha übersteigen den ermittelten Kompensationsbedarf von 23,622 ha. Der Überhang dient, sofern er nicht für - zumindest auch auf das Landschaftsbild bezogenen - Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen in anderen Planfeststellungsabschnitten des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 herangezogen wird, zusätzlich der landschaftsgerechten Neugestaltung des Land-

schaftsbildes und führt u.a. zusammen mit den Gestaltungsmaßnahmen sowie den sonst vorgesehenen Maßnahmen zu einem Ausgleich des Eingriffs in das Landschaftsbild.

Ein weiterer Ausgleich des Eingriffs in Natur und Landschaft, insbesondere ein vollständiger Ausgleich, war nicht möglich (vgl. auch C 3.7.5.2.5.7). Vielmehr sind alle konkret möglichen und in Betracht kommenden Ausgleichsmaßnahmen tatsächlich planfestgestellt, ohne dass weitere oder andere gleichermaßen geeignete vorgeschlagen wurden.

Mit Schreiben vom 09.07.2008 führte das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten aus, dass für bereits bestehende Biotope, die verlorengingen, weil sie im Rahmen der Baumaßnahme verlegt werden müssten (z.B. Autobahnböschungen), in der Planung insgesamt 22,902 ha Ausgleichs- und Ersatzflächen vorgesehen seien. Dabei würden aber die neu angelegten Flächen für Gestaltungsmaßnahmen diesem Ausgleichsbedarf nicht gegengerechnet, obwohl darauf innerhalb weniger Jahre gleichwertige Biotope entstehen würden. Diese Praxis sei aus den rechtlichen Grundlagen nicht herzuleiten und die Fläche, die der Landwirtschaft entzogen werde, werde künstlich erhöht. Daher werde gefordert, dass die Flächen für Gestaltungsmaßnahmen bei der Saldierung der Ausgleichs- und Ersatzflächen berücksichtigt würden. Zur Begründung führte das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten mit Schreiben vom 09.07.2008 aus, dass es für die Zukunft volkswirtschaftlich für die Versorgungssicherheit der Nahrungsmittel und nachwachsenden Rohstoffe sowie deren Preiswürdigkeit und Klimaverträglichkeit immer wichtiger werde, dass gute landwirtschaftlich nutzbare Flächen der Landwirtschaft erhalten bleiben. Rund 113 ha Freifläche würden derzeit in Deutschland noch immer pro Tag in Siedlungs- und Verkehrsflächen umgewandelt. In der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung sei als Ziel formuliert worden, die Neuinanspruchnahme von Flächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke auf maximal 30 ha pro Tag bis zum Jahr 2020 zu begrenzen. Es sei von immenser Bedeutung, dass auf landwirtschaftlich nutzbaren Flächen weiterhin Landwirtschaft betrieben werden könne. Ferner dürften Flächen durch Oberbodenabtrag nicht endgültig der landwirtschaftlichen Produktion entzogen werden. Es sollten nur solche Flächen für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen herangezogen werden, die für eine landwirtschaftliche Nutzung nicht ausreichend geeignet seien. Bei der Erfassung der Flächendaten aus der landschaftspflegerischen Begleitplanung und der Prüfung des Zahlenmaterials sei festgestellt worden, dass die Flächenaufstellungen zum Eingriff, zu den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und zu den Gestaltungsmaßnahmen im Hinblick auf den Verlust von landwirtschaftlich genutzten Flächen nicht nachvollziehbar sei. Es werde daher um eine vollständige Übersicht gebeten.

Der Vorhabensträger erwiderte dem mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht, dass die Flächenaufstellungen sehr umfangreich und ausführlich erläutert und dokumentiert sind. Diese Art der Darstellung entspricht gängiger Praxis, wurde vom Bundesverwaltungsgericht in den entsprechenden Gerichtsverfahren als rechtmäßig anerkannt und ist Standard in allen Planfeststellungsverfahren für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3. In Unterlage 12.1 E, Anlage 2 E, ist un-

ter dem Konfliktpunkt K 1 der Verlust von Acker- und Grünlandflächen aufgeführt und der entsprechende Bilanzierungsansatz dargelegt.

Beim Erörterungstermin am 02.02.2009 stellte das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg nochmals heraus, dass der Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht nachvollziehbar sei. Im Planfeststellungsverfahren aus dem Jahr 2005 sei als Kompensationsmaßnahmen eine Fläche von 15,74 ha notwendig gewesen, für das gegenständliche Vorhaben seien es jetzt über 23 ha. Daher werde die Forderung erhoben, die Kompensationsflächen zu reduzieren, der Umfang der Flächen aus dem Jahr 2005 (ca. 15 ha) könne vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten mitgetragen werden. Statt den Ausgleich ausschließlich über eine Flächenkompensation zu ermöglichen, solle eher in eine qualitative Verbesserung vorhandener Biotope investiert werden. Ein wesentlicher Grund für die Forderung sei, dass für naturschutzfachliche Kompensation Flächen mit einer Bonität bis zu 72 Bodenpunkten herangezogen werden sollen. Solche Böden gehörten zu den besten, was in Deutschland zu finden sei (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 42 ff.).

Der Vorhabensträger hielt dem beim Erörterungstermin am 02.02.2009 zu Recht entgegen, dass einem Kompensationsbedarf von 16 ha für das Vorhaben aus dem Jahr 2005 nun für das gegenständliche Vorhaben ein Bedarf von 23 ha gegenübersteht, es sich aber aus der Unterlage 12 im Einzelnen deutlich ergibt, woraus sich dieser Kompensationsbedarf errechnet. Insbesondere wurde darauf hingewiesen, dass durch die nunmehr gegenständliche Troglage am Katzenberg eine Tieferlegung der Trasse erfolgt. Dies wiederum bedeutet, dass in Teilbereichen Eingriffe in den besonders wertvollen Bereich des Katzenbergs notwendig werden, die es im Planfeststellungsverfahren aus dem Jahr 2005 nicht gegeben hätte. Diese Flächen unterliegen dem Schutz des Art. 13 d BayNatSchG, es handelt sich also um naturschutzfachlich sehr hochwertige Flächen, die mit entsprechend hohem Ansatz auch in die Bilanzierung einfließen. Die Ermittlung der Ausgleichsflächen erfolgt nach den "Grundsätzen". Die Kompensationsflächen, die im Jahr 2005 vorgesehen waren, wurden für das gegenständliche Verfahren bis zum Erörterungstermin beibehalten. Durch die zusätzliche Inanspruchnahme entsprechend hochwertiger Flächen kam es zu einem weiteren Bedarf von Ausgleichs- und Ersatzflächen. Im Übrigen wies der Vorhabensträger darauf hin, dass in Bereichen der dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Planänderungen beabsichtigt sind, die noch mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten abgestimmt werden (vgl. dazu C 3.7.5.2.5.5). Zum Vorschlag, südlich der Trasse Kompensationsflächen vorzusehen in Bereichen, die nicht landwirtschaftlich genutzt würden, ist darauf hinzuweisen, dass im Anschluss an den Katzenbergtunnel ein Bereich folgt, der für eine Ausweisung als Naturschutzgebiet vorgesehen ist. Im weiteren Verlauf folgt das vorhandene Naturschutzgebiet "Bromberg-Rosengarten", das auch eine Teilfläche eines FFH-Gebiets ist. Dieser gesamte Bereich ist in Teilbereichen in den Kompensationsbedarf schon eingeflossen. Andere Flächen, die dabei nicht berücksichtigt wurden, sind Flächen, die der Stadt gehören, die ihrerseits genau die gleichen Ziele verfolgt, weswegen eine Doppelbelegung von Flächen nicht möglich ist. Außerdem wurde vonseiten des Vorhabensträgers beim Erörterungstermin am 02.02.2009 darauf verwiesen,

dass aus seiner Sicht keine Möglichkeit besteht, am errechneten Umfang der notwendigen Kompensationsmaßnahmen etwas zu ändern.

Vonseiten der Planfeststellungsbehörde wurde beim Erörterungstermin am 02.02.2009 darauf hingewiesen, dass sich der Kompensationsbedarf an den "Grundsätzen" orientiert, die wiederum auf dem Bayerischen Naturschutzgesetz fußen. Außerdem wurde von der Planfeststellungsbehörde darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Ersatzmaßnahme E 6 das verwirklicht werden soll, was auch vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten gefordert wurde, nämlich auf wertvollen Biotopflächen Maßnahmen zu treffen, die eine Steigerung der naturschutzfachlichen Wertigkeit zur Folge haben, da es sich insofern schon um hochwertige Biotopflächen handelt.

Vonseiten der Planfeststellungsbehörde ist schließlich festzuhalten, dass - wie bereits an anderer Stelle dieses Beschlusses ausgeführt - die "Grundsätze" ein taugliches Mittel sind, um die Anforderungen des Art. 6 a BayNatSchG umzusetzen. Es besteht daher keine Veranlassung, im vorliegenden Fall davon abzugehen und die Ermittlungsgrundlagen für den Kompensationsbedarf im gegenständlichen Planfeststellungsverfahren quasi neu zu erfinden. Die landwirtschaftlichen Belange, wozu auch die Wertigkeit der für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Anspruch zu nehmenden Böden gehört, wurden in die Abwägung eingestellt (vgl. schon C 2.4.3). Im Übrigen wird auf die Diskussion und Abwägung unter C 3.7.8.1 verwiesen.

Mit Schreiben vom 27.06.2008 führte der Bayerische Bauernverband aus, dass sich aus den Planfeststellungsunterlagen eine Netto-Neuversiegelung von 8,38 ha ergebe. Eventuell wegfallende Nebenflächen wie Böschungen und dort stehende Begleitpflanzungen würden mit mindestens der gleichen Fläche wie bisher wiederhergestellt. Wie auf Basis dieser Bedingungen ein Kompensationsbedarf für naturschutzrechtlichen Ausgleich und Ersatz in Höhe von 23,622 ha und eine tatsächliche Inanspruchnahme für Ausgleich und Ersatz mit 40,51 ha zustande kommen solle, sei nicht nachvollziehbar. Hierbei würden auch nicht die sehr ausführlichen Beschreibungen und Tabellen mit Flächen und Faktoren helfen, wenn nach akribischer Kleinarbeit großzügig Abstriche in der Anrechenbarkeit gemacht würden. Den 570 m langen Tunnel als Versiegelungsfläche zu rechnen, sei nach Meinung des Bayerischen Bauernverbandes nicht statthaft. Auch wenn umfangreiche Rekultivierungen und Gestaltungsmaßnahmen stattfänden und diese lediglich mit dem Faktor 0,3 und auch nur für ehemals versiegelte Fläche angerechnet würden, so werde die Planung den Gegebenheiten nicht gerecht. Beim Neu- oder Ausbau führten schließlich Damm- und Böschungflächen ebenfalls mit dem Faktor 0,3 zu naturschutzrechtlichen Ausgleich oder Ersatz. Jetzt würden womöglich diese Begleitflächen nochmals in die Ausgleichsbilanzierung einbezogen. Es könne auch nicht sein, dass sich trotz Autobahn, selbst unter der großen Brücke, naturschutzfachlich interessante Flächen gebildet hätten, diese also ausgeglichen werden müssten, und andererseits neue Gestaltungsflächen nicht oder nur zu einem Bruchteil als Ausgleich oder Ersatz gerechnet würden, obwohl sie sich, wie die Vergangenheit zeige, zu wertvollen Bereichen entwickeln würden, die bei späteren Maßnahmen wieder einen Ausgleichsfaktor von mehr als 1,0 haben würden. Es werde daher gefordert, den

Flächenverbrauch sowohl für die Maßnahme selbst als auch für Ausgleich und Ersatz zu minimieren. Der neu anzulegende Hang von Heidingsfeld bis zum Scheitelpunkt des Tunnels der Autobahn sei aus dieser Sicht in erster Linie für die Wiederanpflanzung von durch die Maßnahme verlorengehenden Weinbergen zu nutzen. Die weiteren Flächen über dem Tunnel und im Bereich des Rückbaus der bisherigen BAB A 3 seien als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sinnvoll. Ein weitergehender Landverbrauch sei aus Sicht des Bayerischen Bauernverbandes weder für Versiegelung noch für naturschutzrechtlichen Ausgleich oder Ersatz notwendig und auch volkswirtschaftlich kontraproduktiv.

Der Vorhabensträger verwies dazu mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht auf die "Grundsätze". Hier ist die Anrechenbarkeit von Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen klar definiert. Der naturschutzfachlich relevante Eingriff entsteht nicht nur aus der Netto-Neuversiegelung, sondern aus Versiegelung, Überbauung, vorübergehende Inanspruchnahme sowie mittelbare Beeinträchtigung (vgl. Unterlage 12.1 E, Anlage 2 E). Die von den Eingriffen betroffene Fläche beträgt insgesamt 25,71 ha (vgl. Unterlage 12.1 E, Anlage 2 E). Die betroffenen Bestände sind im Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 12.2, Blatt 1 E) dargestellt, in der Tabelle Eingriff - Kompensation aufgelistet und gemäß den Faktoreuzuweisungen bilanziert (vgl. Unterlage 12.1 E, Anlage 2 E). Von der Ausbauplanung sind sehr viele Biotopflächen betroffen, die einen entsprechend hohen Kompensationsbedarf zur Folge haben (z.B. im Bereich des künftigen Katzenbergtunnels, am Katzenberg und im weiteren Verlauf zwischen dem Rasthof Würzburg-Süd und dem Rosengarten). Die angesprochenen Autobahnböschungen sind Straßenbegleitgrün, aber keine Biotope i.S.d. Naturschutzrechts. Sie sind Gestaltungsflächen und dienen der Einbindung der BAB A 3 in die Umgebung. Für diese Flächen besteht keine zusätzliche Ausgleichspflicht. Vielmehr werden diese Flächen wieder als Straßenbegleitgrün an der neuen Autobahn entstehen. Die Anrechenbarkeit der Flächen im Tunnelbereich (E 5) wurde in intensiven Gesprächen zwischen dem Vorhabensträger und den Naturschutzbehörden diskutiert und festgelegt. Die Planung für die Tunnelüberdeckung verfolgt neben den Zielen der ökologischen Kompensation auch die Zielsetzungen, Naherholungsflächen zu schaffen, Wegeverbindungen zwischen Heidingsfeld und Heuchelhof herzustellen und Weinbergslagen mit winzerischer Nutzung zu schaffen. Aus naturschutzfachlicher Sicht führt dies zu Funktionseinschränkungen im Hinblick auf die Kompensationswirkung. So geht z.B. von Spaziergängern und ihren Hunden eine erhebliche Störwirkung aus. Somit können diese Flächen in die Bewertung nur mit 50 % eingebracht werden. Der neu anzulegende Hang an der Überdeckung des Katzenbergtunnels soll einen Ausschnitt der kleinteiligen und strukturreichen Landschaft des Maintalhangs darstellen. Darin ist die Wiederherstellung bzw. Neuanlage von Weinbergen bereits in der bestehenden Planung mit vorgesehen. Den langen, neu entstehenden Hang ausschließlich mit Weinbergen zu belegen, würde den vielfältigen Ansprüchen von Kulturlandschaft, Naturschutz und Landschaftsbild nicht gerecht. Zudem wären die Verluste an Weinbergen überkompensiert. Gegebenenfalls kann in Teilbereichen der Ersatzmaßnahme E 5 die Detailplanung so angepasst werden, dass sich für die Winzer eine Optimierung ergibt. Die Flächenaufstellungen sind sehr umfangreich und ausführlich erläutert und dokumentiert. Grundlage der Eingriffsermittlungen ist eine detaillierte Bilanzierung der vom Eingriff betroffenen Flächen und der damit verbundenen Funk-

tionen, die in den landschaftspflegerischen Begleitplan eingeflossen ist. Die vom Vorhabensbedingten Eingriff ausgehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen müssen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig ausgeglichen oder in sonstiger Weise kompensiert werden. Die Pflicht zu Kompensationsmaßnahmen ist striktes Recht (vgl. C 3.7.5.1). Der Landverbrauch kann somit auch nicht durch Verzicht auf die naturschutzrechtlich notwendigen Kompensationsmaßnahmen verringert werden.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist hier noch anzumerken, dass die Angabe von 40,51 ha in Unterlage 12.1 E, Anlage 1, auf einem Rechenfehler beruht, richtig wären 36,20 ha gewesen, wobei sich durch die Planänderung vom 22.06.2009 die Zahl wiederum auf 37,13 ha erhöht hat (vgl. Unterlage 12.1 E, Anlage 1). Die Angabe bezieht sich nicht nur auf die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, sondern auf alle Grünflächen außerhalb des Straßenkörpers.

Beim Erörterungstermin am 03.02.2009 brachte der Bayerische Bauernverband wiederum vor, dass die gegenständliche Planung im Vergleich zur Planfeststellungsvariante aus dem Jahr 2005 eine wesentliche Verbesserung darstelle und es daher nicht sein könne, dass der Eingriff in Natur und Landschaft gegenüber der damaligen Planung umfangreicher ausfalle. Bei der Bewertung seien Flächen neben der Autobahn relativ wenig wert, wenn es um den Ersatz oder den Ausgleich gehe. Daher sei nicht nachvollziehbar, dass Flächen neben der Autobahn naturschutzfachlich so hoch eingestuft würden, dass sie mit Faktoren von 1,5 oder 1,7 oder noch höher zu kompensieren seien. Nach dem Bau der BAB A 3 hätten sich bewirtschaftete Flächen neben der Autobahn in hochwertige Biotop entwickelt, während man nun Flächen, die neben der dann ausgebauten Autobahn lägen, nur als Gestaltungsflächen, jedoch nicht für die Kompensation heranziehe. Außerdem ergebe sich das Problem, dass herangezogene Flächen für die naturschutzrechtliche Kompensation nur zu einem Teil auf den Kompensationsbedarf angerechnet würden, wodurch der tatsächliche Flächenbedarf auf über 40 ha stiege. Demgegenüber würden Flächen, z.B. unter der Heidingsfelder Brücke, nur als Gestaltungsflächen angesehen und nicht als Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen. Konsequenz wäre, wenn bestimmte Flächen aufgrund ihrer Nähe zur Autobahn nur zu 50 % angerechnet würden, Böden mit einer Bonität von 60 oder gar 70, entsprechend mit 200 % oder 300 %, weil sie schon eine entsprechende ökologische Wertigkeit hätten. Der Bedarf an Ausgleichsflächen würde sich so reduzieren. Biotop an der Autobahn, die beim Ausbau beeinträchtigt würden, aber auch nach der Maßnahme wiederhergestellt würden, würden auf den Kompensationsbedarf nicht angerechnet, stattdessen sei für die vorübergehende Inanspruchnahme noch eine zusätzliche Kompensation erforderlich. Unter der Autobahn, unter der Talbrücke oder direkt daneben sei bei der Bewertung der notwendigen Kompensationen ein Faktor von 1,5 angesetzt. Es stelle sich die Frage, ob das so hochwertig sei, dass vorher ein Faktor 3 angesetzt gewesen sein solle und ob die Einstufung mit den Faktoren richtig erfolgt sei (vgl. Niederschrift vom 03.02.2009, Seite 6 ff.).

Der Vorhabensträger entgegnete darauf beim Erörterungstermin am 03.02.2009 zu Recht, dass die Planfeststellungsvariante aus dem Jahr 2005 einen Kompen-

sationsbedarf von 16 ha vorgesehen hatte, während es bei der plangegegenständlichen 23,6 ha sind. Der Trassenverlauf ist zwar beibehalten worden, doch durch die Tieferlegung der Trasse, die sich über einen relativ großen Bereich hinzieht, steigt die Beeinträchtigung gerade im Bereich des Katzenbergs in der Breite an. Der Katzenberghang ist ein hochwertiger Bereich, weshalb auch angedacht ist, ihn als Naturschutzgebiet auszuweisen. Daher sind diese Biotopstrukturen entsprechend den "Grundsätzen" hoch einzustufen. Gleichwohl werden im Beeinflussungsbereich der Autobahn (50 m) entsprechende Abschlagen vorgesehen. Hinsichtlich der Gestaltungsmaßnahmen ist anzumerken, dass auch die derzeitige BAB A 3 über eine entsprechende Eingrünung verfügt, die durch den sechsstreifigen Ausbau in weiten Bereichen entfällt. Dafür sind wiederum Straßenbegleitböschungen anzupflanzen, die u.a. zum Ausgleich des Eingriffes in das Landschaftsbild dienen. Bei den Flächen unter der Heidingsfelder Talbrücke handelt es sich um Biotopstrukturen unterschiedlicher Art, die durch die Baumaßnahme vorübergehend beansprucht werden. Der "Grundsatz" 4 legt fest, dass diese vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen wieder in den ursprünglichen Zustand zurückzusetzen sind. Wenn sie - wie hier - Biotopcharakter haben, resultiert daraus ein entsprechend hoher Ausgleichsbedarf. Die Wiederherstellung der Flächen ist daher unabhängig vom zu erbringenden Ausgleichsbedarf. Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass bei der Beurteilung der Eingriffe der Beeinträchtigungskorridor der Autobahn ebenso berücksichtigt wurde wie bei der Frage der Anrechenbarkeit der Flächen im Rahmen von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Für nicht wiederherstellbare Biotope kann nach den "Grundsätzen" sogar ein Faktor bis zu 3 angesetzt werden. Im gegenständlichen Verfahren gibt es jedoch nur ganz wenige Bereiche, die mit dem Faktor 2 oder 2,1 - einmal auch 2,7 - zu kompensieren sind.

Die Planfeststellungsbehörde wies beim Erörterungstermin am 03.02.2009 noch darauf hin, dass die Bonität der landwirtschaftlichen Fläche bei der Festlegung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen keine Rolle spielt. Die hier heranzuziehenden "Grundsätze" fußen auf einer rein naturschutzfachlichen Bewertung. Die "Grundsätze" haben die Intention, den naturschutzfachlichen Entfall der für die Maßnahme heranzuziehenden Flächen in seinem Wert festzulegen und zu ermitteln, wie dafür eine Kompensation erfolgen kann. Die Wertigkeit in landwirtschaftlicher Hinsicht ist demgegenüber kein relevantes Kriterium.

Im Rahmen der Äußerung zu den Planänderungen vom 22.06.2009 bekräftigte der Bayerische Bauernverband mit Schreiben vom 23.07.2009 erneut seine Forderung, die Gestaltungsmaßnahme im Bereich der Talbrücke Heidingsfeld als mögliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme vorzusehen. Das Argument der vom Vorhabensträger selbst vorgetragenen Biotopentwicklung seit dem Bau der Autobahn unter der bisherigen Brücke spreche für sich selbst.

Mit Schreiben vom 05.08.2009 bemängelte das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg, dass der Flächenverbrauch für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen infolge der Planänderung vom 22.06.2009 von 35,9 ha auf 36,8 ha gestiegen sei. Dabei seien Eingriffs- und Gestaltungsmaßnahmen noch nicht berücksichtigt. Erneut wurde gefordert, diese umfangreichen Gestaltungsmaßnahmen als Kompensationsmaßnahmen anzurechnen. Des Weiteren wurde

gefordert, den Flächenverlust durch Ausgleichs- und Ersatzflächen innerhalb der Planung zu reduzieren und Ausgleich und Ersatz durch andere Maßnahmen der Pflege und Bewirtschaftung zu schaffen (vgl. Schreiben des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten vom 05.08.2009). Dies könne durch dauerhafte Aufwertung bereits vorhandener Biotope oder Ausgleichsflächen geschehen. Im Vorgriff auf die anstehende Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes werde gefordert, vorrangig flächensparende Alternativen zu prüfen.

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 26.10.2009 demgegenüber zu Recht darauf hin, dass sich das Vorbringen des Bayerischen Bauernverbandes in weiten Teilen nicht auf die Planänderung vom 22.06.2009 bezieht. Insoweit verwies der Vorhabensträger zu Recht auf seine Erwidern vom 28.11.2008 und auf die Erläuterungen im Erörterungstermin am 03.02.2009. Außerdem entgegnete der Vorhabensträger dem zu Recht, dass die Pflicht zu Kompensationsmaßnahmen nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes striktes Recht darstellt. Der Landverbrauch kann nicht durch Verzicht auf die naturschutzrechtlich notwendigen Kompensationsmaßnahmen minimiert werden. Im Übrigen kann auf die bisherige Diskussion zu diesem Punkt Bezug genommen werden. Nach den Vorgaben des Naturschutzrechts und der "Grundsätze" ist die Planung nicht zu beanstanden.

Mit Schreiben vom 05.08.2009 regte das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg im Rahmen seiner Stellungnahme zur Planänderung vom 22.06.2009 erneut an, mehr Transparenz hinsichtlich des Flächenverbrauchs durch Bebauung einerseits und durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie Gestaltungsmaßnahmen andererseits zu schaffen. Dies könne in einer tabellarischen Gesamtaufstellung der jeweils benötigten Flächen erfolgen.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 26.10.2009 zu Recht entgegen, dass sich im Textteil zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1 E) umfangreiche Tabellen und Erläuterungen zu den Kompensationsmaßnahmen finden. Auf den Maßnahmenblättern sind diese detailliert beschrieben.

Vonseiten der Planfeststellungsbehörde ist hier ergänzend anzumerken, dass die geforderten Angaben in Unterlage 12.1 E, Anlagen 1 und 2 E, enthalten sind, dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten vorlagen und öffentlich ausgelegt wurden. Damit ist dem Transparenz-Gebot Genüge getan.

Zur Minimierung des Eingriffs in landwirtschaftliche Flächen wurde eine Teilfläche der aus einer Geländemodellierung bestehenden Gestaltungsfläche G 1 südöstlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 als Ackerland mit einer Fläche von ca. 1,3 ha ausgewiesen (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 1 E, und Unterlage 12.3, Blatt 1 E).

Mit Schreiben vom 23.07.2009 forderte der Bayerische Bauernverband, die im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 angedachte Wiederherstellung von Ackerland im Bereich der Gestaltungsmaßnahme G 1 als Ausgleichsmaßnahme anzurechnen. Stattdessen solle die Ersatzmaßnahme E 8.1 entfallen. Die Wie-

derherstellung von Ackerland auf zuvor durch Bautätigkeit stark verändertem Untergrund und Wiederauffüllung von Mutterboden sei mit gewachsenem Boden in keiner Weise vergleichbar. Auch der Bodenschutz gebiete, die Ackerfläche bei der Maßnahme E 8.1 als solche zu erhalten und stattdessen die veränderte Fläche G 1 als Kompensationsmaßnahme anzurechnen.

Mit Stellungnahme vom 05.08.2009 zur Planänderung vom 22.06.2009 begrüßte das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg, dass bei der Gestaltungsmaßnahme G 1 eine neu geschaffene Fläche von etwa 1,3 ha als Ackerland für die Landwirtschaft vorgesehen werde. Bemängelt wurde jedoch, dass aus fachliche Sicht unverständlich sei, dass eine neu aufgefüllte, hängige Fläche neben der Autobahn für die Lebensmittelproduktion ideal sein solle. Durch die Geländemodellierung und Auffüllung werde es in trockenen Sommern und den meist niedrigen Jahresniederschlägen im Raum Würzburg zu erheblichen Mindereinträgen gegenüber gewachsenem Boden kommen. Dies sei betriebswirtschaftlich wie volkswirtschaftlich suboptimal. Daher sei es sinnvoll, diese beiden Flächen in der Nutzung zu tauschen und stattdessen die Ersatzmaßnahme E 8 in der landwirtschaftlichen Nutzung zu belassen.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 26.10.2009 zutreffend, dass die Ersatzmaßnahme E 8.1 im Bereich des geplanten Naturschutzgebietes "Rottenbauerer Grund" liegt. Für diese Fläche liegt dem Vorhabensträger eine Stellungnahme der Naturschutzfachbehörden vor, wonach auf diese Fläche auch im Tausch mit einer anderen Fläche nicht verzichtet werden kann. Von dieser Seite wird die Auffassung vertreten, dass keine bereits abgestimmten und erworbenen Ausgleichs- bzw. Ersatzflächen aus einem bestehenden oder geplanten Naturschutzgebiet gegen außerhalb dieses Bereiches liegenden Flächen getauscht werden können.

Des Weiteren führte der Bayerische Bauernverband zur Planänderung vom 22.06.2009 mit Schreiben vom 23.06.2009 aus, dass die Vergrößerungen bzw. die Neueinbeziehung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, wie z.B. bei der Maßnahme A 3 und der Maßnahme E 10 abgelehnt würden. Geringfügige Reduzierungen bei der Maßnahme A 1.1 und die Anpassung bei der Ersatzmaßnahme E 9 in Randersacker seien kein Grund für zusätzliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen an anderer Stelle. Die schon früher geforderte Reduzierung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen unter Einbeziehung der Gestaltungsmaßnahmen habe nicht stattgefunden. Die aufgeworfenen Fragen bezüglich der Erforderlichkeit und der Höhe der bisher dargestellten Kompensationsmaßnahmen seien nicht ausreichend behandelt oder beantwortet worden. Der gesamte Tunnelbereich sei noch immer mit einer Länge von 570 m als Eingriffsfläche gerechnet, obwohl er in Gänze wiederhergestellt werde und deutlich mehr Landoberfläche nicht mehr versiegelt sei.

Der Vorhabensträger wies demgegenüber mit Schreiben vom 26.10.2009 zu Recht darauf hin, dass die Vergrößerung der Ausgleichsmaßnahme A 3.5 den Lückenschluss zu den angrenzenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen A 3.1 und E 6.2 darstellt, sodass eine sehr gute Vernetzung erreicht wird. Diese Flächen haben für die Landwirtschaft kaum Nutzen, da die Bonitäten sehr niedrig

sind. Diese Flächen sind dem Vorhabensträger zudem von den Eigentümern angeboten worden. Ihre Einbeziehung in das Kompensationskonzept und ihre Gestaltung ist mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt. Auch auf diese Flächen kann nicht verzichtet werden. Bezüglich der Forderung nach Einbeziehung der Gestaltungsmaßnahmen und Reduzierung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verwies der Vorhabensträger zu Recht auf seine Erwiderung vom 28.11.2008 sowie auf seine Ausführungen im Erörterungstermin vom 02. bis zum 06.02.2009. Die von anderen Behörden vorgebrachten Vorschläge wurden mit den Naturschutzfachbehörden seitens des Vorhabensträgers besprochen. Die Planänderung vom 22.06.2009 hat diesbezüglich keine grundlegenden Änderungen der Rahmenbedingungen ergeben, sodass die Gestaltungsmaßnahmen auch weiterhin nicht als Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen (außerhalb des Eingriffs in das Landschaftsbild) anerkannt werden können.

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

3.7.5.2.5.5 Beschreibung, Lage, Umfang und Ausführung der Ausgleichsmaßnahmen

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

Für den vorgesehenen Eingriff ergibt sich ein Kompensationsbedarf von insgesamt 23,622 ha. Die nach der festgestellten Planung vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen umfassen anrechenbare Ausgleichsmaßnahmen von 10,54 ha. Nicht berücksichtigt sind dabei die vorgesehenen Ersatzmaßnahmen auf 14,859 ha. Der daraus resultierende Überhang der tatsächlichen Kompensationsflächen kann bei anderweitigem Bedarf ohne Nachteil für die vorliegende Entscheidung auch für Kompensationsmaßnahmen in anderen Planfeststellungsverfahren herangezogen werden (vgl. eventuell entsprechende Planfeststellungsbeschlüsse).

Konkret sind folgende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen (nach der Planänderung vom 22.06.2009):

- A 1: Offenlandbiotop "Herieden": Für die Überbauung von Laubwald mit naturnahen Elementen, die Überbauung und Versiegelung von Teilflächen von Gebüsch, Hecken, Feldgehölz, Extensivwiesen, Altgrasflur und strukturreichen Kleingärten sowie für die Versiegelung von Ackerflächen und Ackerbrachen werden als Ausgleich standortheimische Gehölzflächen als Abschirmung zur Autobahn, zum Teil als dichte, feldgehölzartige Abpflanzung, teilweise durch Sukzession, und Hecken aus standortheimischen Baum- und Straucharten gepflanzt, nährstoffarme Extensivwiesen und blütenreiche Altgrasfluren entwickelt und Obstbaum-Hochstämme regionaltypischer Sorten gepflanzt.

Ziel ist die Stärkung der Biotop- und Verbundsituation am Südrand des geschützten Landschaftsbestandteiles "Blosenberg", die Strukturanreicherung auf bisherigen Ackerflächen durch Extensivwiesen, blütenreiche Kraut- und Grasflure, Streuobst und Hecken sowie die Neugestaltung des Landschaftsbildes. Durchgeführt werden soll die Maßnahme nordwestlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld auf mehreren Grundstücken, deren Gesamtgröße 3,471 ha beträgt, wovon 2,528 ha anrechenbar sind.

- A 2: Offenlandbiotop "Nonnenberg": Für die, wenn auch überwiegend nur temporären, Eingriffe durch den Neubau der Talbrücke Heidingsfeld in Streuobstbereiche, Hecken, Gebüsche, feldgehölzartige Bestände und Altgrasfluren sowie in wärmeliebende Säume, die gesetzlichen Schutz nach Art. 13 d BayNatSchG genießen, sowie für die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, sollen durch die Pflanzung standortheimischer Hecken aus Baum- und Straucharten, die Entwicklung nährstoffarmer Extensivwiesen und blütenreicher Altgrasfluren, die Pflanzung von Obstbaum-Hochstämmen regionaltypischer Sorten Extensivgrünland und Altgrasfluren mit Hecken und Streuobst angelegt werden. Ziel ist die Stärkung der Biotop- und Vernetzungsfunktion im Bereich des Nonnenbergs, die Strukturanreicherung auf bisherigen Ackerflächen durch Extensivwiesen, blütenreiche Kraut- und Grasflure, Streuobst und Gebüsche und durch die Vermehrung standortheimischer und landschaftsgliedernder Elemente eine Neugestaltung des Landschaftsbildes. Die Maßnahmen sollen auf einer Fläche von 2,327 ha durchgeführt werden, wovon 2,233 ha anrechenbar sind (Abschlag wegen vorhandener Biotope). Die Grundstücke, auf denen diese Ausgleichsmaßnahmen erfolgen sollen, liegen nordöstlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld.
- A 3: Offenlandbiotop "Rosengarten": Als Ausgleich für die Überbauung und Versiegelung von Feldgehölzflächen, Gebüschen, Gehölzsukzessionen, Hecken, Extensivwiesen und strukturreicher Kleingartenflächen sollen strukturreiche Offenlandbiotope mit Magerstandorten, Extensivgrünland, Hecken und Streuobst angelegt werden, indem durch Oberbodenabtrag und spontane Vegetationsentwicklung Magerstandorte geschaffen, arten- und blütenreiches Extensivgrünland und Altgrasfluren entwickelt, standortheimische Hecken aus Baum- und Straucharten sowie Obstbaum-Hochstämme regionaltypischer Sorten gepflanzt werden und schließlich eine Fläche für Gehölzsukzession vorgesehen wird. Die Größe der Ausgleichsmaßnahme beträgt 4,329 ha, wovon wegen der dort schon vorhandenen Biotope nur 3,332 ha anrechenbar sind. Die Ausgleichsflächen liegen am Ende des Planfeststellungsabschnittes südlich der BAB A 3.
- A 4: Offenlandbiotop "Rottenbaurer Grund": Als Ausgleich für die Überbauung und Versiegelung von Gebüschen, Hecken, strukturreichen Vegetationsbeständen in aufgelassenen und genutzten Kleingärten, Extensivwiesen und Altgrasfluren nördlich der BAB A 3 sowie für die Versiegelung von Acker-, Obst- und Weinanbauflächen sollen strukturreiche Offenlandbiotope mit Extensivgrünland, Magerstandorten, Hecken und Streuobst geschaffen werden. Durch Oberbodenabtrag und spontaner Vegetationsentwicklung sollen Magerstandorte angelegt werden, arten- und blütenreiches Extensivgrünland und Altgras-

fluren sich entwickeln und standortheimische Hecken aus Baum- und Straucharten sowie Obstbaum-Hochstämme regionaltypischer Sorten gepflanzt werden. Die Gesamtgröße der Ausgleichsfläche beträgt 1,420 ha. Die beiden Flächen für die Ausgleichsmaßnahme liegen zwischen dem Heuchelhof und Reichenberg in der Nähe der Kreisstraße WÜ 14.

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

Im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 wurden als Folge der Stellungnahmen und Einwendungen im Planfeststellungsverfahren die Ausgleichsmaßnahmen A 1, A 2, A 3 und A 4 überarbeitet. Die Ausgleichsmaßnahme A 1.1 wurde um ca. 0,5 ha verkleinert, um zwei Grundstücke mit hoher Bodenbonität in der landwirtschaftlichen Nutzung belassen zu können. Auch die Ausgleichsmaßnahme A 2.2 wurde verkleinert, um ein naturschutzfachlich schon hochwertiges Grundstück in seiner bisherigen Nutzung nicht zu ändern. Um diesem Flächenverlust Rechnung zu tragen, wurden die Ausgleichsmaßnahme A 3 um die Teilfläche A 3.5 und die Ausgleichsmaßnahme A 4 um die Teilfläche A 4.3 erweitert. Im Einzelnen wird dazu auf die Unterlage 12.1 E, Unterlage 12.2 E, Unterlage 12.3, Blätter 1 E, 2 E, 3 E, und 4 E, Bezug genommen.

Einzelne Vorgaben für die konkrete Durch- und Ausführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere auch der Ausgleichsmaßnahmen, sind in den Nebenbestimmungen unter A 3.5 dieses Beschlusses angeordnet. So hat der Vorhabensträger, um eine rasche Wirksamkeit der Ausgleichsmaßnahmen zu gewährleisten, nach Auflage A 3.5.1 die nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen spätestens bis zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme (baulich) fertigzustellen, die übrigen landschaftspflegerischen Maßnahmen baldmöglichst, spätestens jedoch zwei Jahre nach Beendigung der Straßenbauarbeiten. Nach Abschluss der Arbeiten ist der Regierung von Unterfranken ein Verzeichnis in für das Ökoflächenkataster aufbereiteter Form zu übermitteln (Art. 6 b Abs. 7 BayNatSchG). Bei den Gehölzpflanzungen im Rahmen der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist Pflanzgut aus regionalen forstlichen Herkünften bzw. autochthones Pflanzgut zu verwenden, soweit dies unter Ausschöpfung eines Pflanzzeitraumes von zwei bis drei Jahren möglich ist. Andernfalls ist Pflanzgut aus regionalen Herkünften zu verwenden (A 3.5.2), um eine optimale Integration der Maßnahmen in den Naturhaushalt zu gewährleisten. Die einzelnen Schritte der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen einschließlich der Erstellung der Bepflanzungspläne sowie der Festlegung der Entwicklungsziele und Pflegekonzepte im Detail sind vor deren Ausführung mit den unteren Naturschutzbehörden in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich (Stadt Würzburg und Landratsamt Würzburg) einvernehmlich festzulegen (A 3.5.3), um durch die Beteiligung der mit den örtlichen Gegebenheiten vertrauten Vertreter der Naturschutzbehörden eine für den Naturhaushalt möglichst optimale Umsetzung der einzelnen Maßnahmen zu gewährleisten.

Im Hinblick auf Auflage A 3.5.2 ist ergänzend anzumerken, dass die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung zur Wahrung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts verpflichtet und somit auch zur Wahrung genetischer Besonderheiten der Gehölze in den jeweils betroffenen Gebieten. Im Falle genetischer Besonderheiten sind nur solche Pflanzmaßnahmen als Kompensation anzuerkennen, welche die konkret betroffenen Funktionen einschließlich der genetischen Besonderheiten wiederherstellen oder in gleicher Weise ersetzen. Dies wäre dann nicht der Fall, wenn eine Kompensationsmaßnahme den Erfordernissen hinsichtlich des Schutzes der biologischen Vielfalt auf populationsgenetischer Ebene nicht Rechnung trägt. Nach den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung ist demnach im Rahmen der Verhältnismäßigkeit grundsätzlich geboten, erforderliche Gehölzanpflanzungen mit gebietseigenem Pflanzmaterial vorzunehmen bzw. dies dem Veranlasser entsprechend aufzuerlegen (vgl. Hellenbroich/Frenz, Naturschutzrechtliche Vorgaben zur Verwendung gebietseigener Gehölze, NuR 2008, 449).

Mit Schreiben vom 29.07.2008 stellte die Stadt Würzburg fest, dass die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie deren Grundstückszuordnungen im Wesentlichen von der Fachabteilung Naturschutz der Stadt Würzburg den Planern des Vorhabensträgers vorgeschlagen und auch weitestgehend im Verfahren berücksichtigt worden seien. Dabei seien vorrangig Flächen ausgewählt worden, die an vorhandene ökologisch wertvolle Flächen angrenzten und als Lebensraumerweiterung sowie zur Pufferung unerwünschter Einträge dienen könnten. Diese Flächen dienten weiterhin der Biotopvernetzung, insbesondere entlang des Maintalhanges, und ergänzten somit das zurzeit von der Stadt Würzburg zu entwickelnde Ausgleichsflächenkonzept. Bei der Festsetzung aller dargestellten Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen des vorliegenden landschaftspflegerischen Begleitplanes bestehe aus naturschutzfachlicher Sicht Einverständnis mit der vorgelegten Planung.

Der Bayerische Bauernverband führte mit Schreiben vom 27.06.2008 aus, dass in anderen Planfeststellungsabschnitten die wesentlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Vorfeld der Planfeststellung zumindest hinsichtlich der Suchräume mit dem Bayerischen Bauernverband abgestimmt worden seien. Die Vorgehensweise des Vorhabensträgers, vollendete Tatsachen zu präsentieren, stoße nicht auf Gegenliebe und sei neben der Art der Berechnung in der Festlegung nach Standard und Ausgestaltung mehr als kontraproduktiv.

Der Vorhabensträger erläuterte dazu mit Schreiben vom 28.11.2008 nachvollziehbar, dass bereits in den Jahren 2002 und 2003 der Vorentwurf zur damaligen Ausbauplanung der Autobahn erstellt worden sei. Dazu habe auch die entsprechende landschaftspflegerische Begleitplanung gehört. Hier seien in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden Suchräume für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen definiert worden. Im Vorfeld der Entwurfsplanung für die Planfeststellung sei in Abstimmung mit den Vertretern der Landwirtschaft und mit Grundstückseigentümern über die Lage der Ausgleichs- und Ersatzflächen gesprochen worden. So erfolgte am 26.07.2004 ein Informationsgespräch mit dem Bayerischen Bauernverband und den betroffenen Obleuten. In der Folge wurde von der Dienststelle Würzburg der Autobahndirektion bei den Eigentümern die Verkaufsbereitschaft in

den abgestimmten Suchräumen abgefragt. Die Ergebnisse dieser Abstimmung und Abfragen bildeten die Grundlage für das damalige Ausgleichskonzept. Im seinerzeitigen Verfahren wurden vom Bauernverband keine grundsätzlichen Einwendungen erhoben. Da nun in der neu beantragten Planfeststellung das Ausgleichskonzept weitgehend beibehalten wurde, habe der Vorhabensträger keine Notwendigkeit für eine erneute derartige Abstimmung gesehen.

Der Bayerische Bauernverband forderte mit Schreiben vom 27.06.2008 weiter, dass alle Pflanzungen mindestens den gesetzlichen Grenzabstand einzuhalten hätten. Die Böschungen der Gestaltungsmaßnahmen und der Kompensationsflächen sollten eine möglichst geringe Humusaufgabe erhalten, um das Pflanzenwachstum und gegebenenfalls späteren Schattenwurf insbesondere auf benachbarte Weinbergflächen zu begrenzen.

Der Vorhabensträger sicherte dazu mit Schreiben vom 27.06.2008 zu, dass Grenzabstände grundsätzlich eingehalten werden (vgl. auch A 3.14.2 und C 3.8.1.3.2). Art und Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie der Gestaltungsflächen sind detailliert in der Unterlage 12 beschrieben. Daraus geht u.a. hervor, dass überwiegend geringe Humusaufgaben angestrebt werden.

Der Bayerische Bauernverband sei bereit, führte er mit Schreiben vom 27.06.2008 dazu aus, an einem neuen Konzept mitzuwirken, lehne aber das vorgelegte naturschutzrechtliche Kompensationskonzept ab, da die Berechnung des Bedarfs unzureichend sei und der Ausgleich bzw. Ersatz den Interessen der Landwirtschaft weitgehend zuwiderlaufe. Die Erarbeitung müsse unter Einbindung des zuständigen Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg und des Bayerischen Bauernverbandes erfolgen.

Darauf erwiderte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 - auch im Hinblick auf die naturschutzrechtlichen Vorgaben - zu Recht, dass die vorgelegte landschaftspflegerische Begleitplanung mit den Naturschutzbehörden abgestimmt ist. Ihre Zielsetzungen sind klar beschrieben und in Text und Kartenunterlagen dargelegt. Der Bayerische Bauernverband sei bei der Grundlagenarbeitung eingebunden gewesen, die Belange der Landwirtschaft wurden, soweit dies naturschutzfachlichen Belangen nicht entgegenstand, berücksichtigt. Seitens der Eigentümer bestehe weitgehend Bereitschaft, die Flächen zu verkaufen. Vor diesem Hintergrund sieht der Vorhabensträger zu Recht keine Veranlassung für ein neues Konzept für Ausgleichs- und Ersatzflächen. Die Berechnung des Kompensationsumfanges ist in der Unterlage 12.1 E detailliert dargestellt. Auch hier gibt es keine Spielräume. Trotzdem wird seitens des Vorhabensträgers geprüft, ob in Teilbereichen Anpassungen einzelner Ausgleichs- bzw. Ersatzflächen-Komplexe möglich sind.

Aufgrund der Stellungnahmen und Einwendungen im Planfeststellungsverfahren wurden - um den Belangen der Landwirtschaft entgegen zu kommen - im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 die Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsflächen A 1.1, G 1 (bei Bau-km 287+300), A 2, E 5, A 3, A 4 und E 9 überarbeitet und eine weitere Ausgleichsmaßnahme E 10 vorgesehen (vgl. insbesondere Unterlagen 12.1 E und 12.3, Blätter 1 E, 2 E, 3 E, 4 E und 6 E).

Hinsichtlich der im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 vorgesehenen Reduzierung der Ausgleichsmaßnahme A 1.1 um die beiden Grundstücke Fl.Nrn. 6768 und 6737/2 der Gemarkung Heidingsfeld führte das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg mit Schreiben vom 05.08.2009 aus, dass dies begrüßt werde.

Mit Schreiben vom 29.07.2008 wies die Stadt Würzburg darauf hin, dass im Rahmen ihrer allgemeinen Bauleitplanungstätigkeit ein Gesamtgutachten hinsichtlich der Verbreitung des Feldhamsters im Stadtgebiet in Auftrag gegeben worden sei. Derzeit liege ein Zwischenergebnis dieses Fachgutachtens vor. In diesem Zusammenhang werde darauf hingewiesen, dass im Rottenbaurer Grund Flächen als potenzieller Lebensraum des Feldhamsters kartiert worden seien. Es sei daher festzustellen, inwieweit die geplanten Kompensationsflächen A 4 und E 8 in die Feldhamsterverdachtsflächen fielen. Naturschutzrechtliche Kompensationsflächen stellten laut FFH-RL einen Eingriff in den Lebensraum des Feldhamsters dar.

Der Vorhabensträger führte dazu mit Schreiben vom 22.12.2008 zutreffend aus, dass die für die Ausgleichsmaßnahmen A 4.1 und A 4.2 vorgesehenen Flächen im Rottenbaurer Grund keinen potenziellen Feldhamsterlebensraum darstellen. Die Bodenbonitäten sowie die Lage am Waldrand schließen ein Feldhamstervorkommen auf diesen Flächen aus, was von der höheren Naturschutzbehörde bestätigt wurde.

Beim Erörterungstermin am 02.02.2009 erklärte daraufhin die Stadt Würzburg, dass offensichtlich die geforderte Prüfung erfolgt sei und daher sich dieser Punkt erledigt habe (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, S. 23).

3.7.5.2.5.6 Funktion und Eignung der Ausgleichsflächen

3.7.5.2.5.6.1 Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in den Naturhaushalt

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

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

orientiert sich am vorhandenen Bestand und den raumspezifischen Erfordernissen. Es berücksichtigt die Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen für Natur und Landschaft im Planungsgebiet in ihrer Gesamtheit.

Grundsätzliches Ziel des Ausgleichskonzeptes ist die Anlage bzw. Wiederherstellung von Offenland-Biotopen. So weit wie möglich werden trocken-magere Standorte mit flachgründiger Bodenentwicklung über Muschelkalk gewählt mit dem Ziel, landschaftstypische Biotopstrukturen wie Kalkmagerrasen, Extensivgrünland, Streuobstbestände und Hecken neu zu entwickeln oder wiederherzustellen. Weiterhin werden vorrangig Flächen ausgewählt, die an vorhandene ökologisch wertvolle Flächen angrenzen und als Lebensraumerweiterung sowie zur Pufferung unerwünschter Einträge dienen. Die Auswahl der Flächen führt weiter zu einer Verbesserung der Biotopvernetzung im Untersuchungsgebiet, insbesondere entlang des Maintalhangs (vgl. Unterlage 12.1 E, Kapitel 5.2.1).

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

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

Sämtliche vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen dienen insbesondere auch dem Ausgleich für Beeinträchtigungen des Naturhaushalts durch (neue) Flächenversiegelungen. Erreicht wird ein Ausgleich im vorliegenden Fall durch eine Überführung von geeigneten Flächen in einen - bezogen auf die beeinträchtigten Funktionen (Verluste der Bodenfunktionen: Lebensraum, Pflanzen und Tiere, Grundwasserneubildung, Filter-, Speicher- und Reglerfunktion einschließlich Luftaustauschfunktion) - höherwertigen Zustand, sodass die Ausgleichsflächen in erhöhtem Maße die Funktionen der versiegelten Flächen übernehmen. Die geplante Gestaltung der Ausgleichsflächen stärkt die durch die Versiegelung beeinträchtigten Funktionen des Boden- und Wasserhaushalts. Die vorgesehene Bepflanzung

erhöht dabei die Aufnahme- und Speicherfähigkeit der Ausgleichsflächen; zugleich können sich verstärkt Bodenorganismen und eine den betreffenden Naturraum bereichernde Vegetation entfalten, sodass sich die Lebensraumfunktion für Tiere und Pflanzen verbessert (vgl. OVG Münster, Urteil vom 10.11.1993, Az. 23 D 52/92.AK, NVwZ-RR 1995, 10). Auch im Hinblick auf den Schadstoffeintrag ergibt sich mittelbar ein Ausgleich durch die Verringerung landwirtschaftlich genutzter Flächen, auf denen künftig der Eintrag von Kunstdüngern und Pestiziden unterbleibt.

Die Ausgleichsmaßnahme A 1 dient des Weiteren auch dem Ausgleich des Eingriffs in Wald. Die durch das Ausbauvorhaben in Anspruch zu nehmenden Waldflächen sind durch die bestehende Autobahn in ihren Funktionen bereits erheblich beeinträchtigt. Durch einen Ausgleich muss nicht etwa eine identische Wiederherstellung der verlorengegangenen Flächen und Funktionen bewerkstelligt werden. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte kann mit der Ausgleichsmaßnahme A 1 dieses Planfeststellungsverfahrens sowie mit der Ausgleichsmaßnahme A 3 (Waldbiotop "Gotteshausholz") im westlich angrenzenden Planfeststellungsabschnitt des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 vom Autobahndreieck Würzburg-West bis zur Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld (festgestellt mit Beschluss der Regierung von Unterfranken vom 30.12.2005, Nr. 32-4354.1-1/05), dessen Ausgleichsüberhang hierfür herangezogen wird, der Eingriff in den Wald ausgeglichen werden, auch wenn die damit intendierten Waldfunktionen sich erst im Laufe von Jahren vollständig einstellen werden. Der walddrechtliche Ausgleich erfolgt über die Ausgleichsfläche A 3 (Waldbiotop "Gotteshausholz") auf dem Grundstück Fl.Nr. 782 der Gemarkung Oberaltertheim. Auf die Ausführungen unter C 3.7.9 wird Bezug genommen.

Damit die Ausgleichsflächen ihre ökologische Funktion möglichst frühzeitig und aus fachlicher Sicht optimal erfüllen können, sind zur Abstimmung bei der Ausführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen mit der jeweils zuständigen unteren Naturschutzbehörde (Stadt bzw. Landratsamt Würzburg) Baustellenbesprechungen durchzuführen (A 3.5.4). Gemäß Nebenbestimmung A 3.5.5 ist bei Ausführung der Baumaßnahme durch fachkompetentes Personal sicherzustellen, dass die ausführenden Firmen nicht gegen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege verstoßen (ökologische Bauüberwachung). Nach baulicher Herstellung sowie nach Erbringung der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege für die festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist jeweils in einer gemeinsamen Begehung durch Vertreter des Vorhabensträgers und der Naturschutzbehörden zu prüfen, ob die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ordnungsgemäß ausgeführt sind bzw. die Zielsetzung der landschaftspflegerischen Begleitplanung erreicht ist. Hierüber ist die Planfeststellungsbehörde in Kenntnis zu setzen. Bei festgestellten fachlichen Mängeln in der Bauausführung ist eine Mängelbeseitigung durchzuführen; gegebenenfalls ist auch eine qualitative Nachbesserung der bereits hergestellten Maßnahmen vorzunehmen (A 3.5.9). In Abhängigkeit vom Baufortschritt sind Pflanzmaßnahmen nach Möglichkeit abschnittsweise unmittelbar in der auf die technische Fertigstellung des Bauabschnitts folgenden Pflanzzeit vorzunehmen, damit die ökologische Ausgleichsfunktion möglichst frühzeitig ihre Wirksamkeit entfalten kann (A 3.5.11).

Mit Schreiben vom 30.06.2008 forderte der Bund Naturschutz, dass Ausgleichs- und Ersatzflächen zeitnah erstellt werden müssten. Es sei jedoch geplant, dass für Kompensationsmaßnahmen vorgesehene Ackerflächen zum Teil als Baustelleneinrichtungen genutzt würden und erst nach Abschluss der ca. 5,5 Jahre dauernden Baumaßnahmen zu Ausgleichs- bzw. Ersatzflächen umgewandelt würden. Damit werde den betroffenen Tierarten zum Zeitpunkt des Eingriffs keine Ersatzfläche zur Verfügung gestellt. Dies verstoße gegen fachliche Grundsätze des Naturschutzrechts.

Der Vorhabensträger legte dazu mit Schreiben vom 22.10.2009 zu Recht dar, dass keine Umstände erkennbar sind, welche die Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen schon vor Baubeginn erforderlich machen würden. Vielmehr ist die Herstellung der Kompensationsmaßnahmen im zeitlichen Ablauf mit der Baumaßnahme vorgesehen, was keinen Verstoß gegen fachliche Grundsätze des Naturschutzrechts darstellt. Über die gegenständlichen landschaftspflegerischen Maßnahmen hinaus sind keine weiteren zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (sog. CEF-Maßnahmen) notwendig.

In diesem Zusammenhang war die Forderung des Bund Naturschutz, dass die Kompensationsmaßnahmen zeitnah mit dem Baubeginn fertiggestellt sein sollen, als unverhältnismäßig abzulehnen. Vielmehr war dem entsprechenden Anliegen unter Abwägung der gegenseitigen Belange im Sinne der Auflage A 3.5.1 Rechnung zu tragen, wonach die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen spätestens bis zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme baulich fertig zu stellen sind. Eine zwingende Durchführung aller Ausgleichsmaßnahmen vor Eingriffsbeginn findet im Naturschutzrecht keine Grundlage, vielmehr ist ein Eingriff in angemessener Frist auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Art. 6 a Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG). Auch wenn es naturschutzfachlich wünschenswert erscheinen mag, wenn die Kompensation möglichst zeitnah zum Eingriff erfolgt, idealerweise schon vor dessen Durchführung, so heißt es in der Gesetzesbegründung zur Novellierung des Art. 6 a BayNatSchG unter Verweis auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 15.01.2004, Az. 4 A 11.02, DVBl. 2004, 642) ausdrücklich, dass eine Fristdauer von 25 bis 30 Jahren als noch angemessen betrachtet werden kann (vgl. Bayerischer Landtag, Drucksache 15/3477 vom 02.06.2005, S. 22). Bei der Fristbemessung für die Umsetzung - die nicht unbedingt kalendermäßig erfolgen muss, sondern sich auch nach dem Baufortschritt richten kann - sind im Einzelfall die technischen Erfordernisse bei der Durchführung des Eingriffs (also die Belange des Straßenbaus) einerseits und die Anforderung des Naturschutzes andererseits gegenüberzustellen und abzuwägen. Eine pauschale Nebenbestimmung, wonach alle Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zeitgleich mit dem ersten Spatenstich fertiggestellt sein müssen, wie hier gefordert, würde in unverhältnismäßiger Weise missachten, dass Bauarbeiten für eine Straßenbaumaßnahme regelmäßig abschnittsweise und punktuell und damit auch die eingriffsbedingten Beeinträchtigungen in Naturhaushalt und Landschaftsbild zeitlich gestaffelt nur nach und nach erfolgen. Außerdem würde es einseitig zulasten des Straßenbaus gehen, dass die vollständige Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen aus der Natur der Sache mitunter längere Zeit beanspruchen kann. Das Risiko unzumutbarer zeitlicher Verzögerungen, verbunden mit finanziellen Nachteilen,

würde einseitig der Straßenbauverwaltung überbürdet. Des Weiteren ist nach den konkreten Umständen des vorliegenden Falles nicht ersichtlich, dass die Ausgleichs- und Ersatzfunktionen nur erfüllt werden könnten, wenn die landschaftspflegerischen Maßnahmen ausnahmslos vor Beginn des Eingriffs durchgeführt werden (vgl. C 3.7.5.2.5.6). Zur Wirksamkeit und zur Erreichung einer Kompensation, die durchaus auch einen längeren Zeitraum bis zu ihrem endgültigen Eintritt beanspruchen darf (vgl. C 3.7.5.2.5.1 und C 3.7.5.2.5.2), ist es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend, die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen parallel zum Eingriff zu schaffen, sodass sie dann bei Beendigung der Straßenbaumaßnahme (baulich) fertiggestellt sind. Diese Lösung berücksichtigt zum einen die Anforderungen des Naturschutzes (sowohl angesichts der konkret zu erwartenden Beeinträchtigungen als auch angesichts der in der Planung dafür konkret vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) und zum anderen die Interessen des Straßenbaus an einem flexiblen, effektiven Baubeginn und Baubetrieb gerade, wenn die Realisierung der Baumaßnahme, wie hier, im Rahmen eines Gesamtkonzepts erfolgen soll. Im Übrigen entspricht die Auflage A 3.5.1 einer gängigen und bewährten Praxis.

Im Hinblick auf die Ausgleichsmaßnahme A 1.1 (vgl. Unterlage 12.3, Blatt 1 E) führte der Bayerische Bauernverband mit Schreiben vom 27.06.2008 aus, dass es sich dabei um mittlere und gut zu bewirtschaftende Äcker handle. Sie stünden für einen naturschutzrechtlichen Ausgleich nicht zur Verfügung.

Hier führte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 nachvollziehbar aus, dass der Ausgleichskomplex A 1.1 Bestandteil der seinerzeit abgestimmten Suchräume ist. Die angesprochene Ausgleichsfläche weist Böden mittlerer Qualität auf. Die Ausgleichsfläche setzt sich aus einer Vielzahl von Grundstücken mit verschiedenen Eigentümern zusammen. Der überwiegende Teil der Eigentümer ist nach den Angaben des Vorhabensträgers bereit, die Flächen zu verkaufen.

Im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 wurde die Ausgleichsmaßnahme A 1.1 um ca. 0,5 ha auf 3,5 ha verkleinert. Dadurch können die mit hoher Bodenbonität ausgestatteten Grundstücke Fl.Nrn. 6768 und 6737/2 der Gemarkung Heidingsfeld in der landwirtschaftlichen Nutzung verbleiben. Außerdem wurde dabei auf die bisher in die Ausgleichsmaßnahme einbezogene Teilfläche des Grundstücks Fl.Nr. 6751 verzichtet (vgl. insbesondere Unterlage 12.1 E, Unterlage 12.3, Blatt 1 E, Unterlage 14.1, Blatt 1 E, und Unterlage 14.2).

Die Ausgleichsfläche A 2.1 (vgl. Unterlage 12.3, Blatt 1) sei ebenfalls für Ausgleichsmaßnahmen nicht geeignet, so der Bayerische Bauernverband mit Schreiben vom 27.06.2008, da sie an der Stelle liege, an die das ASB/RHB 287-1L (BWV lfd.Nr. 109, Unterlage 7.2) verschoben werden solle, um gut nutzbare landwirtschaftliche Böden erhalten zu können.

Dem hielt der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 entgegen, dass eine Verschiebung des ASB/RHB 287-1L (BWV lfd.Nr. 109, Unterlage 7.2) zugunsten der östlichen Grundstücke aufgrund der topographischen Geländeeigenschaften, der angrenzenden Biotope und der westlich liegenden Ausgleichsfläche A 2.1 schwierig sei. Weiterhin ergäben sich durch die geforderte Verschie-

bung ungünstigere hydraulische Verhältnisse. Trotzdem würden die Möglichkeiten zur Einsparung von landwirtschaftlicher Nutzfläche derzeit planerisch untersucht.

Im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 verschob der Vorhabensträger das ASB/RHB 287-1L (BWV lfd.Nr. 109, Unterlage 7.2) nach Westen und bildete die Anlage etwas gestreckter aus, um die Inanspruchnahmen der Grundstücke Fl.Nrn. 6611, 6616 und 6617/1 der Gemarkung Heidingsfeld zu verringern (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 1 E, Unterlage 7.2, lfd.Nr. 109, Unterlage 12.3, Blatt 1 E, Unterlage 14.1, Blatt 1 E, und Unterlage 14.2).

Des Weiteren führte der Bayerische Bauernverband mit Schreiben vom 27.06.2008 aus, dass die Ausgleichsfläche A 2.2 (vgl. Unterlage 12.3, Blatt 1 E) eine mit Birnbäumen neu angelegte Fläche sei, die zur Herstellung von Williams-Branntwein und Schnaps verwendet werde. Der Eigentümer könne und wolle nicht auf diese Fläche verzichten. Es handle sich dabei ebenfalls um gute landwirtschaftliche Flächen.

Der Vorhabensträger machte in diesem Zusammenhang deutlich, dass sich die Ausgleichsfläche A 2.2 aus einer Vielzahl von Grundstücken verschiedener Eigentümer zusammensetzt. Der vom Bayerischen Bauernverband angesprochene Eigentümer hat auch Einwendungen erhoben. Der Vorhabensträger kündigte an zu prüfen, ob auf die Inanspruchnahme der beiden Grundstücke des Einwendungsführers verzichtet werden kann. Die angesprochene Ausgleichsfläche weist im Übrigen Böden mittlerer Qualität auf.

Im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 entschloss sich der Vorhabenssträger, das Grundstück Fl.Nr. 6883 der Gemarkung Heidingsfeld aus der Ausgleichsmaßnahme A 2.2 herauszunehmen, weil es naturschutzfachlich schon entsprechend hoch einzustufen ist. Die notwendige Kompensation erfolgt auf anderen Flächen (vgl. Unterlage 12.1 E, Unterlage 12.3, Blatt 1 E, Unterlage 14.1, Blatt 1 E und Unterlage 14.2).

Hinsichtlich der Ausgleichsmaßnahme A 2.2, die im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 überarbeitet wurde, führte das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg mit Schreiben vom 05.08.2009 aus, dass dem Grundstück Fl.Nr. 6883 der Gemarkung Heidingsfeld mit seinem Obstbaumbestand durch die Planänderung vom 22.06.2009 offensichtlich eine Ausgleichsfunktion zuerkannt werde. Warum dieses Grundstück dann bei der Kompensationsplanung herausgenommen werde und stattdessen eine Ersatzmaßnahme E 10 vorgesehen werden müsse, sei für das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg nicht nachvollziehbar. Nach Sichtweise des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg könne hier ein anderer sinnvoller Weg gegangen werden, indem im Grundbuch für dieses Grundstück eine Grunddienstbarkeit eingetragen werde. Der Eigentümer solle für diese Grunddienstbarkeit entschädigt werden und zur Pflege im Sinne eines Ausgleiches (extensive Pflege der Obstgehölze und Mahd der Extensivwiese) verpflichtet werden. Dies habe den Vorteil, dass keine laufenden Kosten mehr anfallen würden, aber der

naturschutzrechtliche Ausgleich gesichert sei. Dieses Modell könne sich auch für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen E 5, E 8.2, A 3 und andere anbieten.

Dem hielt der Vorhabensträger mit Schreiben vom 26.10.2009 zu Recht entgegen, dass der Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 6883 der Gemarkung Heidingsfeld auf dieser Fläche bereits im Zuge einer anderweitigen Verpflichtung Obstbäume gepflanzt hat. Daher wurde diese Fläche aus dem Kompensationskonzept im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 herausgenommen. Allgemein ist anzumerken, dass grundsätzlich ein Erwerb der Ausgleichs- und Ersatzflächen vom Vorhabensträger angestrebt wird, um die Flächen dauerhaft zu sichern. Nur in begründeten Ausnahmefällen werden Grunddienstbarkeiten eingetragen.

Von der Planfeststellungsbehörde ist an dieser Stelle zu ergänzen, dass hier offensichtlich vonseiten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ziele verfolgt werden, die den Rahmen der Planfeststellung auf der Basis der bestehenden Rechtslage sprengen. Es ist mit dem Gedanken einer naturschutzfachlichen Kompensation nicht zu vereinbaren, lediglich naturschutzfachlich schon wertvolle Flächen weiter zu pflegen. Für Ausgleichsmaßnahmen kommen nur Flächen in Betracht, die aufwertungsfähig und aufwertungsbedürftig sind (vgl. BVerwG, Beschluss vom 28.01.2009, Az. 7 B 45/08, NVwZ 2009, 521; siehe auch unter C 3.7.5.2.5.7 dieses Beschlusses). Eine Kompensation liegt dann vor, wenn auch eine Aufwertung von Flächen erfolgt. Dies ist im Rahmen des Grundstücks Fl.Nr. 6883 der Gemarkung Heidingsfeld gerade nicht möglich, weil schon eine entsprechend hohe naturschutzfachliche Wertigkeit vorhanden ist. Im Übrigen wären dauernde Ertragsminderungen infolge einer eingeschränkten Bewirtschaftungs- und damit Ertragsmöglichkeit auch dauerhaft zu entschädigen. Es dürfte damit gerade keine einmalige Entschädigungsleistung ohne weiteren Verwaltungsaufwand sowohl in personeller als auch finanzieller Hinsicht vorliegen.

Auch hinsichtlich der Ausgleichsfläche A 3 (vgl. Unterlage 12.3, Blatt 3 E) forderte der Bayerische Bauernverband mit Schreiben vom 27.06.2008, dass die dortigen Grundstücke auch weiterhin in einer landwirtschaftlichen Nutzung blieben, da es sich um gute landwirtschaftliche Flächen handle.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 28.11.2008 zutreffend entgegen, dass sich der Bereich der Ausgleichsfläche A 3.1 bis A 3.4 aus einer Vielzahl von Grundstücken mit unterschiedlichen Eigentümern zusammensetzt. Nur ein Eigentümer hat Einwendungen vorgebracht. Der Vorhabensträger kündigte an zu prüfen, ob eine geeignete Tauschfläche angeboten werden kann. Die angesprochene Ausgleichsfläche weist im Übrigen Böden mittlerer Qualität auf.

Mit Schreiben vom 27.06.2008 trug der Bayerische Bauernverband des Weiteren vor, dass die Bereiche für die Ausgleichsflächen A 4.1 und A 4.2 landwirtschaftliche Flächen seien, die in dieser Nutzung bleiben sollten.

Hierzu legte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 plausibel dar, dass der Ausgleichskomplex A 4 Bestandteil der seinerzeit abgestimmten Suchräume ist. Ein Eigentümer hat eine private Einwendung vorgebracht, die jedoch

in einem Gespräch zwischen Vorhabensträger und Eigentümer ausgeräumt werden konnte, sodass alle Eigentümer bereit sind, ihre Flächen zu verkaufen.

3.7.5.2.5.6.2 Ausgleich für Eingriffe in das Landschaftsbild/Gestaltungsmaßnahmen

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

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

Dies gilt insbesondere für die Gestaltungsmaßnahmen an der Trasse, die der Eingrünung und der optischen Einbindung der Baumaßnahme in die umgebende Landschaft dienen, zur Minderung auftretender Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes - auch im Sinne einer Neugestaltung des Landschaftsbildes - und zur Reduzierung von Belastungen beitragen. Neben den Maßnahmen auf der Tunnelüberdeckung (vgl. dazu C 3.7.5.2.5.2 und C 3.7.5.2.5.7) sollen im Bereich der Anschlussstelle Heidingsfeld und dem weiteren Verlauf der Autobahn bis zur Talbrücke die mächtigen Dammböschungen durch flächenhafte Bepflanzungen optisch verdeckt werden. Unter der Talbrücke Heidingsfeld wird die markante Topographie der Landschaft durch hangparallele Heckenpflanzungen betont und dadurch der Überprägung der Landschaft entgegnet. Im weiteren Verlauf der

BAB A 3 entlang des Mainhangs wird eine gute landschaftliche Einbindung durch den Erhalt der bestehenden dichten Gehölzbestände auf der Ostseite der BAB A 3 erreicht. Im Bereich "Rosengarten" wird entlang der Südwestseite der Fahrbahn eine durchgängige Bepflanzung vorgenommen, die der Reduzierung von Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes dient. Im Übrigen wird auf die Unterlage 12.3 Bezug genommen.

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

Der Bayerische Bauernverband forderte mit Schreiben vom 27.06.2008, dass die extrem umfangreichen Gestaltungsmaßnahmen als Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen anzurechnen seien. Insbesondere treffe dies die Maßnahmen G 1, G 3, G 5, G 9 und G 12. So habe sich bei der Maßnahme G 1 die Geländemodellierung auf den Grundstücken Fl.Nrn. 6677 und 6678 der Gemarkung Heidingsfeld auf ein Minimum zu beschränken. Landwirtschaftsfläche sei dabei wiederherzustellen.

Zu diesem Vorbringen ist zunächst anzumerken, dass zur Minimierung des Eingriffs in landwirtschaftliche Flächen eine Teilfläche der aus einer Geländemodellierung bestehenden Gestaltungsfläche G 1 südöstlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 als Ackerland mit einer Fläche von ca. 1,3 ha ausgewiesen wurde (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 1 E, und Unterlage 12.3, Blatt 1 E).

Mit Schreiben vom 28.11.2008 hielt dem der Vorhabensträger außerdem zu Recht entgegen, dass die beiden Grundstücke Fl.Nrn. 6677 und 6678 der Gemarkung Heidingsfeld von der Baumaßnahme nicht betroffen sind.

Bei der Maßnahme G 4 im Bereich der Grundstücke Fl.Nrn. 3452 bis 3459 der Gemarkung Heidingsfeld (am nördlichen Beginn der Verlegungsstrecke des Unteren Kaulwegs, vgl. Unterlage 12.3, Blatt 2 E) so der Bayerische Bauernverband mit Schreiben vom 27.06.2008 weiter, würden die Bäume in Bewirtschaftungsrichtung der Ausfahrt aus den Grundstücken stören, wenn die anderweitige For-

derung des Bayerischen Bauernverbandes, die bestehenden Weinberge wieder bis zum Unteren Kaulweg zu verlängern, umgesetzt würde (vgl. C 3.7.5.2.5.5).

Hierzu führte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zutreffend aus, dass zur Ausfahrt aus den Grundstücken ein Anwandweg am Böschungsfuß vorgesehen ist. Dieser ermöglicht eine unbehinderte und ungefährdete Ausfahrt aus den Grundstücken.

Des Weiteren forderte der Bayerische Bauernverband im Hinblick auf die Gestaltungsmaßnahme G 5 im Bereich der Zufahrt zur Raststätte Würzburg-Nord (BWV lfd.Nr. 8, Unterlage 7.2), dass diese Flächen, ebenso wie die Flächen G 11, als Weinberge herzustellen seien. Beide Bereiche seien dann wieder für private Winzer bereitzustellen. Grunderwerb zugunsten der öffentlichen Hand sei insoweit unnötig. Weinbau sei Privatwirtschaft.

Daraufhin erwiderte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht, dass die Tieferlegung der Autobahn und insbesondere der 570 m lange Tunnel mit der vorgesehenen Andeckung und Landschaftsgestaltung zu einer nachhaltigen und aus Sicht der Stadt sowie vieler Bürger zwingend notwendigen Reduzierung der Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes, der Stadtentwicklung und des Stadtbildes führen wird. Die Landschaftsgestaltung im Umfeld des Tunnels bildet ein einheitliches Gesamtkonzept, das diesen Freiraum zwischen den Stadtteilen Heidingsfeld und Heuchelhof aufwerten soll, sodass er wieder verstärkt Funktionen als Naherholungsraum übernehmen kann. Die Gestaltungsflächen G 5 und G 11 zwischen dem Unteren Kaulweg und der Rastanlage Würzburg-Nord sind wichtiger Bestandteil dieses Konzeptes. Eine reine Weinbergnutzung ist mit dem beschriebenen Konzept unvereinbar. Um eine dauerhafte Sicherung zu erreichen und die umfangreiche Geländeneugestaltung eigentums- und entschädigungsrechtlich sinnvoll umsetzen zu können, ist der vorgesehene Grunderwerb notwendig. Es sei aber vorgesehen, so der Vorhabensträger, die als Weinberge geplanten Flächen wieder an Betroffene bzw. interessierte Winzer, gegebenenfalls auf längerfristiger Basis, zu verpachten.

Mit Schreiben vom 23.07.2009 lehnte der Bayerische Bauernverband die Gestaltungsmaßnahme G 11, die im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 hinsichtlich der Wegeführungen im Bereich der Zufahrt zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord angepasst wurde (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 2 E, und Unterlage 12.3, Blatt 2 E), ab. Der Bayerische Bauernverband forderte, dass diese Weinbauflächen wiederhergestellt und durchgängig im Eigentum der Winzer verbleiben müssten. Ansonsten sei eine durchgehende Bewirtschaftung nicht dauerhaft gesichert. Es sei auch nicht ersichtlich, wo die Erforderlichkeit für eine entsprechende Gestaltungsmaßnahme im Eigentum des Vorhabensträgers liege. Üblicherweise dienen Gestaltungsmaßnahmen der unmittelbaren Eingrünung und Einpassung in die neue Landschaft. Wenn dies hier durch Weinberge geschehen solle, dränge sich kein Grund auf, warum diese Flächen in das Eigentum des Bundes übergehen sollten. Werde demgegenüber diese Fläche als Bestandteil des Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenkonzeptes angesehen, sei festzuhalten, dass dies den Rahmen dann doch deutlich sprengen würde.

In seiner Stellungnahme vom 05.08.2009 zur Planänderung vom 22.06.2009 führte auch das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg aus, dass im Bereich der Gestaltungsmaßnahme G 11 (Betriebszufahrt zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord) im Rahmen der Herstellung einer durchgängigen Weinbergbewirtschaftung diese Weinbauflächen nach Abschluss der Baumaßnahmen wie vorher als Weinbaufläche herzustellen seien, die verminderte Qualität durch die Aufschüttung sei finanziell auszugleichen, wobei diese Flächen im Eigentum der bisherigen Winzer verbleiben sollten.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 26.10.2009 zutreffend, dass diese Belange in Bezug auf die Weinbergbewirtschaftung im Zuge der Planänderungen vom 22.06.2009 insbesondere für die Fläche G 11 stärker berücksichtigt wurden. So können die Weinberge nur durchgängig bewirtschaftet werden. Schon beim Erörterungstermin, so führte der Vorhabensträger zu Recht aus, wurde schon zum Ausdruck gebracht, dass den derzeitigen Eigentümern ermöglicht werden soll, diese Flächen auch künftig unbefristet und ohne Einschränkungen als Weinberge zu bewirtschaften (auf Pachtbasis). Allerdings kann auf den Erwerb der Flächen nicht verzichtet werden, weil ohne die direkte Zugriffsmöglichkeit des Vorhabensträgers das Nutzungskonzept nicht dauerhaft gesichert werden kann.

Das Landratsamt teilte mit Schreiben vom 16.06.2008 mit, dass von Seiten der unteren Naturschutzbehörde keine Einwände vorgetragen werden.

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

3.7.5.2.5.7 Ersatzmaßnahmen

Insgesamt ist als Zwischenergebnis festzuhalten, dass auch nach Realisierung der landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen die durch die Straßenbaumaßnahme verursachten unvermeidbaren Beeinträchtigungen nicht vollständig i.S.d. Art. 6 a Abs. 1 Satz 4 BayNatSchG ausgeglichen werden können. Deshalb sind nach Art. 6 a Abs. 1 Sätze 1 und 5 BayNatSchG Ersatzmaßnahmen vorzusehen.

Die nach der Planung zusätzlich vorgesehenen Ersatzmaßnahmen (zur Definition und Abgrenzung gegenüber Ausgleichsmaßnahmen vgl. C 3.7.5.2.5.1) sind geeignet, den verbleibenden, nicht ausgleichbaren Rest der durch eingriffsbefindliche Beeinträchtigungen gestörten Funktionen des Naturhaushaltes in dem vom Eingriff betroffenen Landschaftsraum in gleichwertiger Weise zu ersetzen. Ersatzzahlungen anstelle vorrangig durchzuführender Ersatzmaßnahmen kommen hier nicht in Betracht (Art. 6 a Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG). Die Ermittlung des Bedarfs an Ersatzflächen erfolgte auf der Basis der oben zitierten "Grundsätze" vom 21.06.1993 und ebenso wie die Festlegung der vorgesehenen Ersatzmaßnah-

men selbst in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden. Die Ausführungen unter C 3.7.5.2.5.3 bis einschließlich C 3.7.5.2.5.6 gelten entsprechend.

Folgende Ersatzmaßnahmen sind vorgesehen (nach der Planänderung vom 22.06.2009):

- E 5: Offenlandbiotop "Katzenbergtunnel": Als Ausgleich für die Überbauung und Versiegelung von Magerrasen und wärmeliebenden Gebüschern und Säumen soll Extensivgrünland und Magerrasen mit Hecken und Streuobst angelegt werden. Dazu sollen Magerstandorte durch Oberbodenabtrag und spontane Vegetationsentwicklung geschaffen werden, arten- und blütenreiches Extensivgrünland entwickelt und standortheimische Hecken aus Baum- und Straucharten sowie Obstbaum-Hochstämme regionaltypischer Sorten gepflanzt werden. Die Maßnahme liegt zum Teil auf dem Katzenbergtunnel selbst, zum Teil auf unmittelbar nördlich anschließenden Flächen. Sie hat eine Gesamtgröße von 6,054 ha, wovon wegen der Beeinträchtigungen durch die Autobahn nur 2,464 ha anrechenbar sind.
- E 6: "Katzenberg - Aufwertung der Kalkmagerrasen": Als Kompensation für die Überbauung und Versiegelung von Magerrasen, wärmeliebenden Gebüschern und Säumen sollen die vorhandenen Kalkmagerrasen durch Entbuschung, Beweidung und gegebenenfalls Mahd für die Dauer des Bestandes der BAB A 3 aufgewertet werden. Ziel ist die Kompensation für Lebensraumverluste der Kalkmagerrasen und die Stärkung der Biotop- und Vernetzungsfunktion im trocken-mageren Offenlandbereich im Lebensraumkomplex Maintalhang zwischen Katzenberg und Rosengarten. Die dafür vorgesehenen Flächen liegen zwischen dem Stadtteil Heuchelhof und der BAB A 3 im Anschluss an den vorgesehenen Tunnel. Sie haben eine Gesamtfläche von 10,767 ha, wovon wegen der schon vorhandenen Biotope nur 5,3835 ha anrechenbar sind. Diese Flächen liegen außerdem im Bereich des vorgeschlagenen Naturschutzgebietes "Katzenberg".
- E 7: Offenlandbiotop "Heuchelhof": Als Ersatzmaßnahme für die Überbauung und Versiegelung von Magerrasen, wärmeliebenden Gebüschern und Säumen soll ein Magerstandort durch Oberbodenabtrag und spontane Vegetationsentwicklung angelegt werden. Ziel ist die Stärkung der Biotop- und Vernetzungsfunktion im trocken-mageren Offenlandbereich, die Strukturanreicherung auf bisherigen Ackerflächen durch arten- und blütenreiche Kraut- und Grasflur und die Gestaltung des Landschaftsbildes. Die Fläche hat eine Größe von 1,194 ha, wovon wegen der dort vorhandenen Biotope nur 0,981 ha anrechenbar sind. Sie liegt zwischen dem Stadtteil Heuchelhof und der BAB A 3 nördlich des Naturschutzgebietes "Bromberg-Rosengarten".
- E 8: Offenlandbiotop "Am Steinbruch Rottenbauer": Als Kompensation für die Überbauung und Versiegelung von Teilflächen von Gebüschern, Hecken, Feldgehölz, Extensivwiese, Altgrasflur und strukturreichen Kleingärten, als Ersatzmaßnahme für die Versiegelung von Ackerflächen und Ackerbrachen und für die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes soll durch Oberbodenabtrag und spontane Vegetationsentwicklung ein Magerstandort angelegt werden, ar-

ten- und blütenreiches Extensivgrünland und Altgrasfluren entwickelt werden sowie standortheimische Hecken aus Baum- und Straucharten und Obstbaum-Hochstämme regionaltypischer Sorten gepflanzt werden. Ziel ist die Anlage von strukturreichen Offenlandbiotopen und die Stärkung des Biotopverbunds zwischen Waldrand, bestehenden Biotopen und bestehenden Kompensationsflächen. Die Ersatzmaßnahme hat eine Größe von 1,762 ha, wovon wegen der Beeinträchtigungszone der Kreisstraße WÜ 14 und wegen dort schon vorhandener Biotope nur 1,567 ha anrechenbar sind. Die Maßnahme liegt nordwestlich von Rottenbauer in der Nähe der Kreisstraße WÜ 14.

- E 9: Offenlandbiotop "Randersacker": Als Ersatzmaßnahme für die Überbauung und Versiegelung von Magerrasen und wärmeliebenden Gebüschern bzw. Säumen soll ein Biotopkomplex mit Extensivgrünland, Hecken, Streuobst und Gehölzsukzession entwickelt werden. Arten- und blütenreiches Extensivgrünland und Altgrasfluren werden initiiert, Flächen für Gehölzsukzession vorgesehen und standortheimische Hecken aus Baum- und Straucharten sowie Obstbaum-Hochstämme regionaltypischer Sorten gepflanzt. Ziel ist die Entwicklung eines Biotopkomplexes mit Offenland- und Gehölzstrukturen und die Aufwertung sowie der Verbund angrenzender Biotope und die Stärkung des Lebensraumbezugs zum FFH-Gebiet "Trockentalhänge im südlichen Mairdreieck". Die Maßnahme hat eine Fläche von 4,307 ha, wovon wegen der dort vorhandenen Biotope nur 4,104 ha anrechenbar sind. Die Fläche liegt östlich von Randersacker und nordwestlich von Theilheim.
- E 10: Offenlandbiotop "Rottenbauer Grund": Als Ersatzmaßnahme für die Überbauung und Versiegelung von Gebüschern sollen Magerstandorte durch Oberbodenabtrag und spontane Vegetationsentwicklung angelegt werden, arten- und blütenreiches Extensivgrünland entwickelt und Obstbaum-Hochstämme regionaltypischer Sorten gepflanzt werden. Ziel ist die Anlage von strukturreichen Offenlandbiotopen und die Stärkung des Biotopverbunds zwischen Waldrand, bestehenden Biotopen und bestehenden Ausgleichsflächen. Die Ersatzmaßnahme hat eine Größe von 2,026 ha und liegt zwischen dem Heuchelhof und Reichenberg in der Nähe der Kreisstraße WÜ 14 in enger räumlicher Nähe zur Ausgleichsmaßnahme A 4.

Ziel ist es, die nicht ausgleichbaren Beeinträchtigungen im Ergebnis in vollem Umfang zu kompensieren, indem den nicht wiederherstellbaren Biotoptypen nach den "Grundsätzen" höhere Faktoren zugeordnet sind und damit auch qualitative Elemente und ökologische Wertungen mit einfließen.

Als Folge der im Planfeststellungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen wurde im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 die Ersatzmaßnahme E 9 überarbeitet, um den Belangen der Landwirtschaft Rechnung zu tragen. Dafür wurde eine neue Ersatzmaßnahme E 10 im Rottenbauer Grund als Kompensation für die ebenfalls in der Planänderung vorgesehene Verkleinerung der Ersatzmaßnahme E 9 in die Planung aufgenommen. Im Einzelnen wird auf die Unterlage 12.1 E sowie auf Unterlage 12.3, Blätter 4 E und 6 E, Bezug genommen.

Die Ersatzmaßnahmen E 5.1, E 5.2 und E 5.3 (vgl. Unterlage 12.3, Blatt 2) wurden vom Bayerischen Bauernverband mit Schreiben vom 27.06.2008 abgelehnt. Dort befänden sich viele Weinberge. Statt naturschutzrechtlicher Kompensation forderte der Bayerische Bauernverband die Wiederherstellung von Weinbergen, um dem "Ausgleichsanspruch" der Winzer gerecht zu werden. Vorrang müsse die Wiederherstellung von Wirtschaftsflächen haben. Mindestens in diesem Bereich solle ein Umlegungs- oder Flurneuordnungsverfahren (§ 87 FlurbG) durchgeführt werden. Keinesfalls sollten - den Grunderwerbsplänen entsprechend (vgl. Unterlage 14.1, Blatt 2 E) - unnötige Flächen in öffentliches Eigentum überführt werden, sondern diese sollten als Wirtschaftsfläche wiederhergestellt werden und im privaten Eigentum verbleiben.

Hierzu verwies der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 auf die gleichen Erwägungsgründe, wie sie für die Gestaltungsmaßnahmen G 5 und G 11 gelten. Auf die Ausführungen unter C 3.7.5.2.5.6.2 wird Bezug genommen.

Der Bund Naturschutz kritisierte mit Schreiben vom 30.06.2008, dass die Bereitstellung von Ersatzflächen auf bestehenden ökologisch wertvollen Flächen nicht statthaft sei, bei denen lediglich die Pflege (durch Entbuschung und Beweidung) festgelegt werde, wie es bei der Maßnahme E 6 auf 10,7 ha vorgesehen sei. Dies sei kein Ersatz für den Verlust von Biotopflächen. Der Bund Naturschutz lehne die Wertung dieser Maßnahme als Kompensation daher entschieden ab.

In diesem Zusammenhang wies der Vorhabensträger zu Recht darauf hin, dass die Beseitigung von Gehölzaufwuchs mit nachfolgender Beweidung erforderlich ist, um eine weitere Degradation der dort vorhandenen Magerrasen zu verhindern und das Problem der übermäßigen Verbuschung in diesem Bereich zu beseitigen. Aufgrund der bereits jetzt vorhandenen Wertigkeit der Flächen werden die Bereiche der Maßnahme E 6 nur zu 50 % auf den Kompensationsbedarf angerechnet (vgl. Unterlage 12.1 E, Kapitel 5.2.3).

Vonseiten der Planfeststellungsbehörde ist dem Vorbringen des Bund Naturschutz zuzugestehen, dass für Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen nur solche Flächen in Betracht kommen, die aufwertungsbedürftig und -fähig sind. Diese Voraussetzungen erfüllen sie, wenn sie in einen Zustand versetzt werden können, der im Vergleich mit den früheren als ökologisch höherwertig anzusehen ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, Az. 4 A 29.95, DVBl. 1997, 68). Maßgeblich für die Beurteilung der Aufwertungsbedürftigkeit und -fähigkeit dürfte insoweit der tatsächlich vorhandene ökologische Zustand der in Anspruch zu nehmenden Flächen sein (vgl. OVG Schleswig, Urteil vom 21.09.2006, Az. 12 A 162/00, NuR 2007, 278, sowie BVerwG, Beschluss vom 28.01.2009, Az. 7 B 45.08, NVwZ 2009, 521). Diese Voraussetzungen liegen hier in Bezug auf die Ersatzmaßnahme E 6 vor. Entlang des Maintalhangs und entlang der BAB A 3 verläuft zwischen Katzenberg (nordwestlich des Heuchelhofs) und dem Rosengarten (Maintalhang) ein zusammenhängendes Band von Kalkmagerrasen mit unterschiedlichem Gehölzaufwuchs. Größere Flächen in diesem Bereich sind Nebenflächen der Autobahn und bereits im Besitz der Bundesrepublik Deutschland. Diese Flächen wurden bereits beim Bau der BAB A 3 in Anspruch genommen und anschließend sich selbst überlassen. Erst durch den damals vorgenommenen

Oberbodenabtrag konnten sie sich zu Halbtrockenrasen entwickeln, die anschließend infolge fehlender Pflege von Gehölzen bewachsen wurden. Die zunehmende Verbuschung der Magerrasen stellt aus naturschutzfachlicher Sicht eine Bedrohung dar. Dies wurde z.B. durch die Stadtbiotopkartierung Würzburg klar belegt. In Teilen ist die Verbuschung so weit fortgeschritten, dass eine Beweidung durch den Schäfer nicht mehr möglich ist. Ein Freistellen der Flächen mit anschließender Wiederaufnahme der Beweidung bzw. regelmäßiger Pflegemaßnahmen ist daher aus naturschutzfachlicher Sicht dringend wünschenswert. Auf diese Art und Weise kann eine weitere Degradation der Magerrasen verhindert werden. Als Magerstandorte haben diese Flächen zwar schon einen gewissen ökologischen Wert, ihr ökologisches Potenzial liegt jedoch deutlich höher. Erst durch die Beseitigung der naturschutzfachlich unerwünschten Verbuschung und anschließendes Offenhalten durch Beweidung bzw. durch Mahd können diese Flächen wieder als Magerstandorte ihr volles ökologisches Potenzial entfalten. Die Kompensationsmaßnahme besteht also nicht darin, erst durch Oberbodenabtrag einen Magerstandort schaffen zu müssen, sondern den Magerstandort durch Beseitigung des unerwünschten Pflanzenwuchses in einen hochwertigen Zustand zu versetzen und anschließend - wie bei jeder naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahme - diesen Zustand durch Pflegemaßnahmen zu erhalten. Daher sind diese Flächen auch nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde aufwertungsbedürftig und auch aufwertungsfähig. Dem schon vorhandenen ökologischen Wert dieser Flächen wurde dadurch Rechnung getragen, dass der gesamte Bereich der Ersatzmaßnahme E 6 nur zu 50 % auf den naturschutzrechtlichen Kompensationsbedarf angerechnet wird.

Die höhere Naturschutzbehörde forderte mit Schreiben vom 23.07.2008, dass die Maßnahmen der Ersatzmaßnahme E 6 nach Vorgabe des noch zu erarbeitenden Pflege- und Entwicklungsplanes für das zu erweiternde Naturschutzgebiet und nach vorheriger Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde zu planen und umzusetzen seien (vgl. A 3.5.8).

Des Weiteren wurde vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten mit Schreiben vom 09.07.2008 die Forderung erhoben, dass bei der Aufstellung von Pflege- und Nutzungskonzepten für Kompensationsmaßnahmen mit den Landwirten kooperiert werden solle. Zum Beispiel sei die Ersatzfläche E 6 (vgl. Unterlage 12.3, Blatt 2 E) durch den bereits vor Jahren abgetragenen Oberboden zu einem Magerstandort geworden, der ackerbaulich nie mehr nutzbar sein werde. Hier könne durch Beweidung mit Schafen der Kalkmagerrasen gepflegt und damit der Verbuschung entgegengewirkt werden.

Mit Schreiben vom 28.11.2008 kündigte der Vorhabensträger in diesem Zusammenhang an, bei der Pflege der Ausgleichs- und Ersatzflächen generell mit örtlichen Landwirten kooperieren zu wollen. Die Beweidung mit Schafen ist bereits in der Unterlage 12.1 E, Kapitel 5.2.3, beschrieben. Es ist das Ziel der Planung, am Katzenberg und im weiteren Verlauf des Maintalhangs wieder eine durchgängige Beweidung zu ermöglichen. Eine entsprechende Planung wird auch seitens der höheren Naturschutzbehörde mit dem von ihr in Auftrag gegebenen Pflege- und Entwicklungskonzept unterstützt.

Zur Kritik des Bayerischen Bauernverbandes an der Größe und Zuordnung der Ersatzmaßnahmen wird auf C 3.7.5.2.5.4 Bezug genommen.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg führte mit Schreiben vom 09.07.2008 ebenfalls aus, dass bei der Ersatzmaßnahme E 8 in Rottenbauer (vgl. Unterlage 12.3, Blatt 5) der Acker als Wiese genutzt werden und damit in der landwirtschaftlichen Nutzung verbleiben könnte. Die zweite Ersatzfläche in Rottenbauer (Fl.Nr. 632) werde bereits als Wiese extensiv bewirtschaftet, wie aus dem Artenreichtum (z.B. Leguminosen) ersichtlich sei. Auf dieser Fläche arbeiteten Landwirtschaft und Naturschutz bereits nachhaltig miteinander. Eine weitere Extensivierung sei nach Meinung des Amtes für Landwirtschaft und Forsten nicht erforderlich.

Darauf erwiderte der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008, dass die Ersatzmaßnahmen E 8.1 und E 8.2 im Bereich eines geplanten Naturschutzgebietes "Rottenbauer Grund" liegen. Die Flächen seien dem Vorhabensträger aus privater Hand angeboten worden. Es handelt sich um Böden mit hoher Bonität. Ob auf diese Flächen verzichtet werden kann, wollte der Vorhabensträger nochmals prüfen, Voraussetzung sei aber eine andere geeignete Fläche.

Beim Erörterungstermin am 03.02.2009 forderte der Bayerische Bauernverband, bei der Gestaltungsfläche G 1, die teilweise wieder Ackerfläche werden könnte, zu überlegen, ob dieser Bereich nicht als Ausgleichsfläche heranzuziehen sei und dafür die Ersatzmaßnahme E 8.1 entfallen könne. Es handele sich hierbei um eine landwirtschaftliche Fläche mit einer Bonität im Bereich von 70 (vgl. Niederschrift vom 03.02.2009, Seite 6 ff.).

Der Vorhabensträger hielt dem beim Erörterungstermin am 03.02.2009 entgegen, dass diese Frage auch mit den Naturschutzbehörden bereits erörtert worden sei. Diese hätten aber die Gestaltungsfläche als Kompensationsfläche für nicht geeignet gehalten. Daher sei nun vorgesehen, diese Gestaltungsfläche wieder zu einer landwirtschaftlichen Nutzfläche zu machen, nachdem eine entsprechende Auffüllung erfolgt sei. Außerdem stellte der Vorhabensträger in Aussicht, auf die Fläche E 8.1 zu verzichten, wenn eine andere geeignete Fläche gefunden werden könnte, die den hier vorgebrachten Vorstellungen der Landwirtschaftsvertreter entspreche und von den Naturschutzbehörden akzeptiert werden könne. Eine entsprechende Planänderung sei möglich, wenn eine entsprechende Alternative gefunden sei, was jedoch bisher noch nicht der Fall sei.

Beim Erörterungstermin am 03.02.2009 forderte der Bayerische Bauernverband daraufhin, dass vonseiten der Planfeststellungsbehörde eine Entscheidung darüber getroffen werde, die Fläche E 8.1 entfallen zu lassen und dafür die Fläche im Bereich der Gestaltungsmaßnahme bei der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld als naturschutzfachliche Kompensation heranzuziehen (vgl. Niederschrift vom 03.02.2009, Seite 10 ff.).

Der Vorhabensträger verwies demgegenüber beim Erörterungstermin am 03.02.2009 zu Recht darauf, dass diese Fläche wiederum im Beeinträchtigungskorridor der BAB A 3 liegt, sodass auch dann wiederum nur die Anrechnung nur

zu einem Teil erfolgen könnte, zudem wird dort sowohl vonseiten des Vorhabens-trägers als auch vonseiten der Naturschutzbehörden kein Aufwertungspotenzial gesehen. Daher scheidet eine Verwendung als Kompensationsfläche aus.

Mit Schreiben vom 05.08.2009 bemängelte das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg hinsichtlich der Planänderung vom 22.06.2009 erneut, dass das landwirtschaftlich genutzte Grundstück Fl.Nr. 714 der Gemarkung Rottenbauerer Grund weiter für die Ersatzmaßnahme E 8 vorgesehen sei, obwohl mündlich und im Schreiben vom 28.11.2008 vonseiten des Vorhabensträgers die Absicht geäußert worden sei, diesen Acker der landwirtschaftlichen Nutzung vorzubehalten.

Des Weiteren machte auch der Bayerische Bauernverband mit Schreiben vom 27.06.2008 geltend, dass die Ersatzfläche E 8.1 (vgl. Unterlage 12.3, Blatt 5) bestes Ackerland in weitgehend ebener Lage sei. Es sei zwar sinnvoll, wenn die Stadt Würzburg Eigentumsflächen für die Straßenplanung einbringe, dies dürfe aber nicht dazu führen, dass nach der Ansicht des Bayerischen Bauernverbandes fachlich nicht vertretbare Lösungen vorgeschlagen oder gar verwirklicht würden. Es gebe mit Sicherheit Alternativen, die durch Tausch mit landwirtschaftlich nicht so wertvollem Land umgesetzt werden könnten. So gebe es nach dem Wissen des Bayerischen Bauernverbandes einen verkaufswilligen Grundstückseigentümer, der für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen taugliche Flächen, hängig mit geringer Bodenqualität, im Bereich Eibelstädter Weg habe. Auch an die Fläche E 8.2 (vgl. Unterlage 12.3, Blatt 5) angrenzend gebe es eine Fläche der Stadt Würzburg, die allerdings verpachtet sei. Gegen entsprechende Tauschfläche wäre der Bewirtschafter zur Pachtaufhebung an dieser Stelle einverstanden, so der Bayerische Bauernverband. Die Fläche sei aus landwirtschaftlicher Sicht deutlich besser für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen geeignet.

Dem hielt der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht entgegen, dass die Fläche für die Ersatzmaßnahme E 8.1 im Bereich eines geplanten Naturschutzgebietes "Rottenbauer Grund" liegt. Die Fläche wurde dem Vorhabensträger aus privater Hand angeboten. Es sind Böden mit hoher Bonität. Ob auf diese Flächen verzichtet werden kann, will der Vorhabensträger noch prüfen. Voraussetzung ist jedoch eine andere geeignete Fläche, wobei derzeit keine Alternativflächen zur Verfügung stehen.

Mit Schreiben vom 26.10.2009 ergänzte der Vorhabensträger zutreffend, dass die Ersatzmaßnahme E 8.1 im Bereich des geplanten Naturschutzgebietes "Rottenbauerer Grund" liegt. Für diese Fläche liegt dem Vorhabensträger eine Stellungnahme der Naturschutzfachbehörden vor, wonach auf diese Fläche auch im Tausch mit einer anderen Fläche nicht verzichtet werden kann. Von dieser Seite wird die Auffassung vertreten, dass keine bereits abgestimmten und erworbenen Ausgleichs- bzw. Ersatzflächen aus einem bestehenden oder geplanten Naturschutzgebiet gegen außerhalb dieses Bereiches liegenden Flächen getauscht werden können.

Nach Abwägung aller Umstände und unter Berücksichtigung der naturschutzrechtlichen Vorgaben und den sonst rechtlich zu beachtenden Umständen

bei der Auswahl der Flächen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 11.11.2008, Az. 9 A 52.07, NuR 2009, 186) ist die Heranziehung der Fläche E 8.1 nicht zu beanstanden. Dem Vorhabensträger bleibt es aber unbenommen, falls sich anderweitig geeignete Flächen finden, diese anstelle der Fläche E 8.1 im Rahmen einer Planänderung i.S.d. § 17 Satz 2 FStrG i.V.m. Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG in das Kompensationskonzept einzubringen.

Zum Vorbringen der Stadt Würzburg hinsichtlich der Lage der Ersatzmaßnahme E 8 im Rottenbauer Grund wird auf die Ausführungen unter C 3.7.5.2.5.5 hinsichtlich der Ausgleichsmaßnahme A 4 verwiesen.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg schlug mit Schreiben vom 09.07.2008 vor, dass die Interessen des Naturschutzes und der Landwirtschaft enger verzahnt werden sollten. Es könnten für die Landwirtschaft gut mit Maschinen bewirtschaftbare, geradlinige Flurstücke geschaffen werden und die Ecken, Spitzen und Randbereiche den naturschützerischen Belangen dienen. So könnte z.B. bei der Ersatzmaßnahme E 9 in Randersacker (vgl. Unterlage 12.3, Blatt 6 E) der hervorragende Ackerboden (über 4 ha von L IV Lö 68/65 bis zu L III Lö 64/74) weiter landwirtschaftlich genutzt werden und gleichzeitig eine durch Biotopvernetzung gegliederte Kulturlandschaft mit Hecken, Streuobstwiesen usw. entstehen.

Auch der Bayerische Bauernverband führte mit Schreiben vom 27.06.2008 aus, dass die Flächen im Bereich der Ersatzmaßnahme E 9 (vgl. Unterlage 12.3, Blatt 6) überwiegend beste Böden und für Kompensationsmaßnahmen ungeeignet seien. Auch hier solle der Tausch mit geeigneten Flächen im Fokus stehen, auch wenn die überplanten Flächen bereits Eigentum des Staates seien.

Dazu führte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 nachvollziehbar aus, dass die Flächen für die Ersatzmaßnahme E 9 sich derzeit in öffentlicher Hand befinden und verpachtet seien. Der Flächenumfang ist gegenüber dem Planfeststellungsverfahren aus dem Jahr 2005 reduziert worden. Betroffen sind hier Böden mit hoher Bonität, wie er einräumte.

Der Markt Randersacker brachte mit Schreiben vom 08.07.2008 vor, dass beabsichtigt sei, dass die gemeindlichen Grundstücke Fl.Nrn. 4751 und 4758 der Gemarkung Randersacker vom Vorhabensträger erworben würden. Diese Absicht sei mit dem Vorhabensträger im Grundsatz abgesprochen und werde auch unterstützt. Dennoch wolle der Markt Randersacker den Pächter dieser Ackerflächen Gehör verschaffen, der seinerseits vorschlage, die definitive Grenzziehung für die Ersatzmaßnahmen E 9 nochmals mit allen Beteiligten vor Ort abzustimmen. Dadurch solle erreicht werden, dass einerseits Ackerland von hoher Bonität auch für diese Zweckbestimmung erhalten bleibe und andererseits niederwertigere Böden im unmittelbaren Umgriff der Maßnahme zur Verfügung gestellt würden. Auch solle eine sinnvolle Bebauung des Ackerlandes durch verbleibende Zufahrten etc. ebenso gewährleistet sein wie die notwendige Vernetzung der Kompensationsflächen. Ein solcher Ortstermin sei vom Vorhabensträger bereits telefonisch zugesagt. Es werde gebeten, diesem Antrag auf Modifizierung der Ersatzmaßnahme E 9 zu entsprechen.

Der Vorhabensträger erwiderte dem mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht, dass die Flächen für die Ersatzmaßnahme E 9 von der Gemeinde Randersacker angeboten worden seien. Diese Flächen sollen einer hohen ökologischen Wertigkeit zugefügt werden (s. Maßnahmenblatt E 9). Eine weitere landwirtschaftliche Nutzung dieser Flächen ist mit dem vorgesehenen Maßnahmenplan nicht vereinbar. Art und Umfang der Maßnahmen sind mit den Naturschutzbehörden abgestimmt worden. Die Ersatzflächen E 9.1 bis E 9.3 liegen in der Nachbarschaft des bestehenden Naturschutzgebietes Marsberg-Wachtelberg und des FFH-Gebietes "Trockentalhänge im südlichen Mairdreieck". Sie sollen künftig als wichtige Trittsteinbiotope dienen. Der Vorhabensträger kündigte jedoch in seinem Schreiben vom 28.11.2008 an, den Größenumfang der Ersatzmaßnahme E 9 nochmals zu prüfen. Hierbei würden auch, soweit dies naturschutzfachlich vertretbar ist, die Wünsche des Pächters berücksichtigt. Das Pachtverhältnis sei bis zum Jahr 2012 geschlossen, es sei derzeit seitens des Vorhabensträgers nicht angedacht, dieses vorzeitig aufzulösen.

Als Ergebnis der vom Vorhabensträger zugesagten Überprüfung wurde mit Planänderung vom 22.06.2009 die Ersatzmaßnahme E 9 überarbeitet und in der Fläche reduziert, um den landwirtschaftlichen Belangen besser Rechnung tragen zu können (vgl. Unterlage 12.1 E, 12.3, Blatt 6 E, Unterlage 14.1, Blatt 6 E, und Unterlage 14.2).

Die höhere Naturschutzbehörde erklärte sich mit Schreiben vom 09.07.2009 grundsätzlich mit der Planänderung vom 22.06.2009 einverstanden. Hinsichtlich der Ersatzmaßnahme E 9 wäre es aber wünschenswert, so die höhere Naturschutzbehörde, wenn es nach Zuteilung der Flächen im Rahmen des Flurbereinigerungsverfahrens möglich wäre, entlang des Grabens (Teilfläche 9.3) auch auf der östlichen Seite einen Pufferstreifen zu schaffen. Stattdessen könnte auf einen entsprechenden Anteil der Wiesen (Teilfläche 9.1) verzichtet werden.

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 14.08.2009 darauf hin, dass das durch die Planänderung vom 22.06.2009 dokumentierte Konzept für die Ersatzmaßnahme E 9 bei der ergänzenden Anhörung einhellig von den beteiligten Fachbehörden und Trägern öffentlicher Belange akzeptiert wurde. An der vorliegenden Planung hält der Vorhabensträger daher fest. Er erklärte sich jedoch bereit, das Vorbringen der höheren Naturschutzbehörde bei der Ausführungsplanung zu berücksichtigen, wenn sich bei den Grunderwerbsverhandlungen diesbezüglich Lösungsmöglichkeiten ergeben sollten. Gegebenenfalls ist hierfür eine weitere Planänderung zu beantragen.

Mit Schreiben vom 12.08.2009 erklärte der Markt Randersacker, dass die in den Planänderungsunterlagen aufgezeigten landschaftspflegerischen Maßnahmen in der Gemarkung Randersacker in ihrem Ausmaß bzw. Umgriff weitestgehend dem beim Ortstermin am 19.06.2009 zwischen Vorhabensträger und weiteren Trägern öffentlicher Belange getroffenen Übereinkommen entsprechen. Daher würden auch keine Einwendungen gegen diese Planänderung erhoben. Es werde jedoch darauf hingewiesen, dass in dem überplanten Gebiet ein Flurbereinigerungsverfahren laufe, bei dem bereits die Besitzeinweisung erfolgt sei. Dabei wäre zu prüfen,

ob das Grundstück Fl.Nr. 4723 der Gemarkung Randersacker (bisherige Flur-Nummer), dessen Grenzziehung geändert wurde und die neue Fl.Nr. 6437 erhalten habe, zu diesem Zweck herangezogen werden solle, da es einem Privaten zugeteilt worden sei. In Absprache mit dem Pächter der neu vorgesehenen Flächen, könne der Markt Randersacker Alternativflächen anbieten, wenn das Grundstück Fl.Nr. 4723 der Gemarkung Randersacker (bisherige Flur-Nummer) wegfallen könne. Diese zusätzlichen Flächen befänden sich bei den Ersatzmaßnahmen E 9.2 und E 9.3.

Das Amt für Ländliche Entwicklung Unterfranken ergänzte mit Schreiben vom 03.09.2009 aus, dass die Ersatzmaßnahme E 9 im Gebiet des Flurbereinigungsverfahrens Randersacker 5 liegt. Hier habe die vorläufige Besitzeinweisung nach § 65 FlurbG im Jahr 2007 stattgefunden, die Bekanntgabe des Flurbereinigungsplans sei für Anfang 2010 vorgesehen. Das Einlagegrundstück Fl.Nr. 4723, das zur Ersatzmaßnahme E 9.1 gehöre, sei bei der Besitzeinweisung nicht dem Markt Randersacker, sondern einem privaten Teilnehmer zugewiesen worden. Des Weiteren wies der Markt Randersacker mit Schreiben vom 12.08.2009 darauf hin, dass die von ihm vorgeschlagenen Alternativflächen im Bereich der Ersatzmaßnahme E 9.2 nur insoweit herangezogen werden könnten, als auch der Markt Randersacker nach erfolgter Flurbereinigung Eigentümer sei bzw. bleibe.

Der Vorhabensträger legte daraufhin mit Schreiben vom 23.10.2009 nachvollziehbar dar, dass das durch die Planänderung dokumentierte Konzept für die Ersatzmaßnahme E 9 mit dem in den Unterlagen dargestellten Flächenzuschnitt bei der ergänzenden Anhörung einhellig von den beteiligten Fachstellen und Trägern öffentlicher Belange akzeptiert wurde. Bei der Aufstellung der Planänderungsunterlagen vom 22.06.2009 ging der Vorhabensträger davon aus, dass sich alle Grundstücke im Bereich der Ersatzmaßnahme E 9 nach Abschluss des Flurbereinigungsverfahrens im Eigentum des Marktes Randersacker befinden würden. Wie sich bei der ergänzenden Anhörung allerdings herausstellte, wird das Grundstück Fl.Nr. 4723 der Gemarkung Randersacker (bisherige Flurnummer) nach dem Flurbereinigungsverfahren in Privateigentum übergehen. Der künftige Eigentümer dieser Fläche hat in seiner Einwendung erklärt, dass er nicht bereit sei, das Grundstück zu veräußern, gleichzeitig aber dargelegt, einem Flächentausch im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens zuzustimmen. Die zwischenzeitlich geführten Abstimmungen des Vorhabensträgers mit dem Markt Randersacker haben ergeben, dass dort grundsätzliches Einverständnis darüber besteht, einen Flächentausch mit gemeindlichen Flächen vorzunehmen. Daher wird an der gegenständlichen Planung festgehalten und die erforderlichen Schritte werden im Rahmen des Grunderwerbs (freihändig) durchgeführt.

Des Weiteren wies der Markt Randersacker mit Schreiben vom 12.08.2009 darauf hin, dass die Ersatzmaßnahme E 9.2 offensichtlich keinen direkten Anschluss an das öffentliche Wegenetz habe. Es sei sinnvoll, im laufenden Planfeststellungsverfahren hierfür die Zuwegung zu schaffen.

Auch das Amt für Ländliche Entwicklung Unterfranken führte mit Schreiben vom 03.09.2009 aus, dass die vom Markt Randersacker vorgeschlagene "Ersatzfläche" bei der Ersatzmaßnahme E 9.2 teilweise im Privateigentum ausgewiesen

sei. Bei einer Weitergabe bzw. Veräußerung der Fläche für die Ersatzmaßnahme E 9.2 an den Vorhabensträger würde ein nicht an das öffentliche Wegenetz angeschlossenes Inselgrundstück entstehen. Ein Weganschluss sei daher einzuplanen.

Der Vorhabensträger gestand mit Schreiben vom 23.10.2009 zu, dass beim überarbeiteten Kompensationskonzept in der Fassung vom 22.06.2009 die für Unterhaltungszwecke erforderliche Anbindung der Fläche der Ersatzmaßnahme E 9.2 an das öffentliche Wegenetz fehlt. Dieses kann aber über die Eintragung eines Wegerechtes auf dem künftigen Grundstück Fl.Nr. 6447 der Gemarkung Randersacker, das sich nach dem Flurbereinigungsverfahren im Eigentum des Marktes Randersacker befinden wird, gewährleistet werden. Der Markt Randersacker hat seine Bereitschaft hierzu gegenüber dem Vorhabensträger erklärt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist damit dem Gebot der Konfliktbewältigung Rechnung getragen. Sollte wider Erwarten keine Einigung mit dem künftigen Grundstückseigentümer bzw. dem Markt Randersacker zustande kommen, hat der Vorhabensträger eine Kompensation des Eingriffs im Wege einer Planänderung durchzuführen (vgl. A 3.5.14).

Die im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 vorgesehene Ersatzmaßnahme E 10 wurde vom Bayerischen Bauernverband mit Schreiben vom 23.07.2009 abgelehnt. Der Bereich sei sehr gut landwirtschaftlich nutzbar und der Boden auch verhältnismäßig gut. Insbesondere sei der in der Maßnahmenbeschreibung dargestellte Oberbodenabtrag abzulehnen.

Auch das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg führte mit Schreiben vom 05.08.2009 aus, dass die Kompensationsmaßnahme E 10 aus fachlicher Sicht nicht akzeptiert werden könne. Es handele sich zwar hier um Böden mit mittlerer Bonität, doch sei die Fläche von der Lage, dem Zuschnitt und der Erschließung her sehr gut für die landwirtschaftliche Produktion geeignet. Die Nachbargrundstücke (Teilfläche der Grundstücke Fl.Nrn. 5364 und 5368 der Gemarkung Heidingsfeld) hätten nach Dafürhalten des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten eine höhere naturschutzfachliche Eignung.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 26.10.2009 zu Recht entgegen, dass die Fläche der Ersatzmaßnahme E 10 im Bereich eines möglichen Naturschutzgebietes "Rottenbauerer Grund" liegt. Die Flächen wurden von den Privateigentümern dem Vorhabensträger angeboten und ergänzen das Kompensationskonzept auf den benachbarten Ausgleichsmaßnahmen A 4.1 und A 4.2 und grenzen schließlich direkt an Flächen der Stadt Würzburg an, die bereits naturschutzfachlichen Zielsetzungen entsprechen. Die Fläche für die Maßnahme E 10 fügt sich somit sehr gut in einen größeren zusammenhängenden Komplex ein. Das gesamte Kompensationskonzept in diesem Bereich ist mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt. Auf diese Fläche kann nicht verzichtet werden. Im Übrigen wird Oberboden nur in Teilbereichen abgeschoben und größtenteils innerhalb der Kompensationsflächen wieder verteilt.

Das Landratsamt Würzburg teilte mit Schreiben vom 16.06.2008 mit, dass von Seiten der unteren Naturschutzbehörde keine Einwände vorgetragen werden.

Im Übrigen gelten hinsichtlich der Ausführungen und Umsetzung die gleichen Vorgaben wie bei den Ausgleichsmaßnahmen. Auf A 3.5 sowie auf C 3.7.5.2.5.5 und C 3.7.5.2.5.6 wird Bezug genommen.

3.7.5.2.5.8 Erforderlichkeit der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Enteignungsmöglichkeit

Ausgleichs-, Ersatz- 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-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen sind zur Verwirklichung des Kompensationskonzepts, das der landschaftspflegerischen Begleitplanung zugrunde liegt, sowohl nach ihrer Art als auch nach ihrem Umfang und Standort erforderlich.

Mit Schreiben vom 27.06.2008 brachte der Bayerische Bauernverband vor, dass für Ausgleichs- und Ersatzflächen nicht enteignet werden solle. Dieses Vorgehen dürfe nicht dazu führen, dass die Grundregeln der Flächenauswahl ausgehebelt würden, weil eine Fläche erworben werden könne. Vielmehr könnten gute landwirtschaftliche Flächen dann als Tauschmasse Einsatz finden und in der landwirtschaftlichen Nutzung bleiben, während ungünstigere Lagen als Ausgleichs- bzw. Ersatzflächen genutzt werden könnten.

Dazu führte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 aus, dass von seiner Seite geplant sei, für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen keine Enteignungsverfahren einzuleiten. Soweit sich entsprechende Alternativen ergeben, würden Ausgleichsflächen mit hohen Bonitäten reduziert und diese Flächen für Tauschzwecke o.ä. verwendet. Dass für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen keine förmlichen Enteignungen der Grundeigentümer durchgeführt werden, entspricht in Bayern auch der (bisher) ausgeübten Praxis.

Da das Vorhaben aber 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, von Rechts wegen grundsätzlich die Möglichkeit bzw. Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, Az. 4 A 29.95, DVBl. 1997, 68; Beschluss vom 17.02.1997, Az. 4 VR 17.96, LKV 1997, 328; Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 542). Was für Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen gilt, beansprucht gleichermaßen Geltung für Vermeidungsmaßnahmen, die als erste Stufe ein integraler Bestandteil der Eingriffsregelung sind (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 542).

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

3.7.5.2.5.9 Biotop streng geschützter Arten

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

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

Streng geschützte Pflanzenarten kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor.

An streng geschützten Tierarten, die nicht gleichzeitig nach Anhang IV der FFH-RL geschützt sind, kommen potenziell im Untersuchungsgebiet Käfer (Kurzschrüter, Linienhalsiger Zahnflügelprachtkäfer, Narbiger und Mattschwarzer Maiwurmkäfer und Südlicher Walzenhalsbock) und Nachtfalterarten (Amethysteule, Dumerils Graswurzeule, Gamander-Graueulchen und Augsburgs Bär) vor.

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

- es sich nicht um Individuen handelt, die sich nur zufällig und vorübergehend auf der Fläche aufhalten,
- die für die gefundenen Arten typischen Standorteigenschaften vorhanden sind,
- es sich nicht nur um unwesentliche Beschränkungen des Lebensraums handelt ("zerstört") und

- der Lebensraum nicht "ersetzbar" ist, d.h. er muss für das Überleben der dortigen Population unverzichtbar sein.

Der Lebensraum des Kurzschrötlers, nämlich besonders totholzreiche Eichenwälder, findet sich im Untersuchungsgebiet nicht. Die Lebensräume des Linienhalsigen Zahnflügelprachtkäfers und des Narbigen Maiwurmkäfers, nämlich altholzreiche Laubwälder, aber auch autochthone Kiefernstandorte, finden sich ebenfalls nicht im Auswirkungsbereich des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3. Kenntnisse zur Verbreitung des Mattschwarzen Maiwurmkäfers liegen nicht vor. Potenziell geeigneter Lebensräume für diese Art könnten sich jedoch im Naturschutzgebiet "Bromberg-Rosengarten" finden. Auf diesen Bereich wirkt sich aber der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 nicht aus. Das Gleiche gilt für den Südlichen Walzenhalsbock.

Auch für die Nachtfalterart Amethysteule liegen keine Kenntnisse zur Verbreitung der Art im Untersuchungsgebiet vor. Potenziell geeignete Lebensräume könnten sich jedoch im Naturschutzgebiet "Bromberg-Rosengarten" finden. Dieser Bereich wird jedoch durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 nicht beeinträchtigt. Das Gleiche gilt auch für die Nachtfalterarten Dumerils Graswurzeule und Gamander-Graueulchen. Ebenso liegen für den Augsburgs Bär für das Untersuchungsgebiet keine Kenntnisse zur Verbreitung vor. Der typische Lebensraum dieser Art, nämlich sehr warme, luftfeuchte und steile Gegenden, die an Wälder und Dickicht mit hohen Stauden angrenzen, liegen außerhalb des Auswirkungsbereichs des plangelegten Vorhabens.

Hinsichtlich der sonstigen Arten, die i.S.d. Anhangs IV der FFH-RL streng geschützt sind, ergibt sich aus Unterlage 12.1 E, Anlage 5 (saP), dass kein Lebensraum dieser Arten zerstört wird. Es handelt sich um Beschränkungen des Lebensraumes, die nicht wesentlich sind und nicht dazu führen, dass das Überleben der dortigen Populationen in Frage gestellt werden würde.

Im Übrigen wird auf Unterlage 12.1 E, Anlage 5 (saP), Bezug genommen.

Unter Berücksichtigung der Ausführungen in Unterlage 12.1 E, Anlage 5 (saP), und der Darlegungen unter C 3.7.5.4 zum Artenschutz in diesem Beschluss lässt sich festhalten, dass die Lebensräume der im Untersuchungsgebiet (potenziell) vorkommenden streng geschützten Arten durch das verfahrensgegenständliche Bauvorhaben entweder nicht, nicht unmittelbar oder nur geringfügig bzw. randlich betroffen werden. Bei Zugrundelegung der o.g. Kriterien kann daher nicht davon ausgegangen werden, dass die vorhandenen Beeinträchtigungen zu einer Zerstörung der betroffenen Biotope dieser Tierarten führen.

Ergänzend lässt sich in diesem Zusammenhang ebenfalls feststellen, dass die mit der verfahrensgegenständlichen Straßenbaumaßnahme verbundenen positiven Wirkungen als "zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" selbst im Falle einer Zerstörung von Biotopen i.S.d. Art. 6 a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG für die Zulässigkeit des Vorhabens sprächen. Der Eingriff, der mit dem plangelegten Vorhaben verbunden ist, ist aus besonders wichtigen Gründen des Gemeinwohls notwendig. Die Abwägung ergibt, dass die Verwirkli-

chung des plangegegenständlichen Vorhabens aus Gemeinwohlbelangen erforderlich ist, die so gewichtig sind, dass sie sogar in Erfüllung der Qualifikationsmerkmale des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG eine Enteignung rechtfertigen. Strengere Erfordernisse als aus Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG lassen sich aus Art. 6 a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG nicht ableiten (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 537). Da die einzelnen Vorkommen der oben genannten Arten nach Anhang IV der FFH-RL auch nach dem allenfalls randlichen Eingriff in ihren Lebensraum in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen werden und eine zumutbare Alternative, die Biotope streng geschützter Arten weniger beeinträchtigen würde, durch den Bestand der BAB A 3 nicht ersichtlich ist, wären auch die Voraussetzungen i.S.d. Art. 6 a Abs. 2 Satz 3 BayNatSchG erfüllt (vgl. dazu auch C 3.7.5.4).

3.7.5.2.6 Zwischenergebnis

Insgesamt ist als Zwischenergebnis festzuhalten, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen die durch die Baumaßnahme verursachten unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft gemäß Art. 6 a Abs. 1 Satz 4 BayNatSchG größtenteils ausgeglichen, im Übrigen i.S.v. Art. 6 a Abs. 1 Satz 5 BayNatSchG vollständig kompensiert werden. Da infolge des Eingriffs auch keine Biotope zerstört werden, die für die dort lebenden Tiere und Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, ist dieser im Ergebnis naturschutzrechtlich zulässig.

3.7.5.2.7 Gesetzlich geschützte Biotope und Schutz besonderer Lebensstätten

Im Bereich des Katzenbergs gehen durch den Ausbau der Trasse und die Errichtung der Lärmschutzeinrichtungen Flächen in größerem Umfang verloren, die nach Art. 13 d BayNatSchG geschützt sind. Dies betrifft trassennahe Standorte, die im bestehenden Beeinträchtigungskorridor liegen. Außerdem werden in den übrigen Streckenabschnitten, wenn auch nur relativ kleinflächig, wärmeliebende Säume überbaut bzw. versiegelt. Auf Unterlage 12.2, Blatt 1 E, wird Bezug genommen.

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

Im vorliegenden Falle können die Überbauung, Versiegelung bzw. vorübergehende Inanspruchnahme oder mittelbare Beeinträchtigung von Gebüsch, wärmeliebenden Säumen und Magerrasen dieser besonders geschützten Biotope (Art. 13 d Abs. 1 Nrn. 4 und 5 BayNatSchG) nicht ausgeglichen werden. Auf Un-

terlagen 12.1 E, Anlage 2 E, und 12.2, Blatt 1 E, wird Bezug genommen. Dies führt aber nicht zur Unzulässigkeit dieser Eingriffe, weil überwiegende Gründe des Gemeinwohls für das Vorhaben sprechen. Die für das Vorhaben sprechenden Argumente sind so gewichtig, dass sie aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch einen Eingriff in gesetzlich geschützte Biotope rechtfertigen. Dabei wird nicht verkannt, dass gerade solche Biotope vom Gesetzgeber als besonders schützenswert angesehen werden. Dem steht aber gegenüber, dass auch der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 vom Gesetzgeber als sinnvoll und vernünftig angesehen wird. Auf die Ausführungen unter C 3.5.1 und C 3.7.1 wird verwiesen. Alle geprüften Alternativen hätten zumindest nicht weniger erhebliche Auswirkungen auf wichtige öffentliche Belange wie den Natur- und Gewässerschutz (vgl. C 3.7.2.1). Letztlich rechtfertigen die für das Vorhaben sprechenden Gründe des Allgemeinwohls im Hinblick auf Art. 14 Abs. 3 GG sogar eine Enteignung. Höher als das grundrechtlich geschützte Eigentum ist demgegenüber auch der besondere Biotopschutz nicht anzusetzen. Damit liegen die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach Art. 13 d Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG vor.

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

Die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung der im Hinblick auf die mit der Baumaßnahme verbundenen Beeinträchtigungen erforderlichen Ausnahme, die ebenfalls von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung erfasst wird, liegen jedoch vor (vgl. Art. 13 e Abs. 3 i.V.m. Art. 13 d Abs. 2 BayNatSchG). Das verfahrensgegenständliche Bauvorhaben ist aufgrund der mit ihm verbundenen positiven Auswirkungen aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls gerechtfertigt. Dem Vorhabensträger wurden unter A 3.5.6 entsprechende Vorgaben gemacht, die einen Mindestschutz in Anlehnung an Art. 13 e Abs. 1 Nr. 2 BayNatSchG sicherstellen und, soweit sie darüber hinaus auch die Rodung von Bäumen und Waldflächen zeitlich einschränken, gleichzeitig den Belangen des Artenschutzes Rechnung tragen (vgl. C 3.7.5.4). Zudem wird der mit der Baumaßnahme verbundene Eingriff in vollem Umfang kompensiert (vgl. C 3.7.5.2.5.2 und C 3.7.5.2.7).

3.7.5.3

FFH- und Vogelschutzrichtlinie

Das Vorhaben ist mit den Zielen und Grundsätzen der FFH-RL (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie 92/43/EWG), der V-RL (Vogelschutz-Richtlinie 79/409/EWG) und den zu deren Umsetzung erlassenen Bundes- bzw. landesrechtlichen Vorschriften (§§ 32 ff. BNatSchG, Art. 13b ff. BayNatSchG) vereinbar, wie eine FFH-Vorprüfung ergeben hat. Erhebliche Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten oder Europäischen Vogelschutzgebieten sind von vorneherein auszuschließen. Ge-

nauso wenig wird unter Verstoß gegen europäisches Recht in Lebensräume einzelner von der FFH-RL bzw. V-RL erfassten Arten im Untersuchungsgebiet eingegriffen.

3.7.5.3.1

Ziele und Vorgaben der FFH-Richtlinie

Die FFH-RL hat zum Ziel, zur Sicherung der Artenvielfalt durch die Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen beizutragen (Art. 2 Abs. 1 FFH-RL). Auf Vorschlag der einzelnen Mitgliedstaaten soll ein kohärentes europäisches ökologisches Netz besonderer Schutzgebiete mit der Bezeichnung "Natura 2000" errichtet werden (Art. 3 Abs. 1 FFH-RL). Anhand festgelegter Kriterien (Anhang III der FFH-RL) und einschlägiger wissenschaftlicher Informationen legt jeder Mitgliedstaat eine Liste von Gebieten vor, in denen ein günstiger Erhaltungszustand bestimmter natürlicher Lebensraumtypen (Anhang I) und Habitats einheimischer Arten (Anhang II) durch den Schutz gewährleistet werden soll (Art. 4 Abs. 1 FFH-RL). Daraus abgeleitet wird von der Kommission eine Liste von Gebieten mit gemeinschaftlicher Bedeutung festgelegt, die von den Mitgliedstaaten als besondere Schutzgebiete ausgewiesen werden (Art. 4 Abs. 2 FFH-RL). Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung sind somit nur solche, die in die Liste eingetragen sind (Art. 4 Abs. 5 FFH-RL). Die in Art. 6 Abs. 2 - 4 der FFH-RL vorgesehenen Schutzmaßnahmen müssen nur für die Gebiete getroffen werden, die nach Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 3 der FFH-RL in die von der EU-Kommission nach dem Verfahren des Art. 21 FFH-RL festgelegte Liste der Gebiete aufgenommen worden sind, die als Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung ausgewählt wurden.

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

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

3.7.5.3.2 Aufgaben und Rechtsgrundlagen der FFH-Vorprüfung

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

Dabei ist die Vorprüfung, die die Frage klärt, inwieweit das Gebot des Art. 13 c Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG greift, von der eigentlichen Verträglichkeitsprüfung zu unterscheiden, die in Art. 49 a Abs. 1 BayNatSchG geregelt ist (vgl. auch schon C 1.5). Für das vorab zu prüfende Erfordernis einer FFH-Verträglichkeitsprüfung von Vorhaben reicht es aus, dass die Wahrscheinlichkeit oder die Gefahr besteht, dass sie das betreffende Gebiet erheblich beeinträchtigen. Der notwendige Grad der Wahrscheinlichkeit ist dann erreicht, wenn anhand objektiver Umstände nicht offensichtlich ausgeschlossen werden kann, dass ein Vorhaben das fragliche Gebiet in dieser Weise beeinträchtigt (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05, NuR 2007, 336, Rd.Nrn. 40 und 58). Daher bedarf es einer Prüfung der Verträglichkeit nur bei der ernsthaft in Betracht kommenden Möglichkeit, dass erhebliche Beeinträchtigungen eintreten. Diese Möglichkeit ist zu bejahen, wenn aufgrund einer überschlägigen Prüfung Anhaltspunkte für die Wahrscheinlichkeit erheblicher oder in ihren Auswirkungen ohne nähere Prüfung nicht abschätzbarer Beeinträchtigungen bestehen (Nr. 9 der GemBek des BayStMI und anderer vom 04.08.2000, Nr. 62-8654.4-2000/21, AllMBI. S. 544).

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

weisregel" nicht für die FFH-Vorprüfung aufgestellt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26.11.2007, Az. 4 BN 46.07, NuR 2008, 115, Rd.Nr. 11).

Für die FFH-Vorprüfung ist eine hinreichend konkrete Beschreibung der technischen Projektmerkmale erforderlich. Es sind für jedes potenziell betroffene Schutzgebiet der relevanten Gebietskulisse gesonderte Darstellungen zu den vorkommenden Lebensräumen und Arten, differenziert nach ihrem Status prioritär - nicht prioritär, zu den Erhaltungs- und Entwicklungszielen und den maßgeblichen Bestandteilen vorzunehmen. Die möglichen Beeinträchtigungen sind für Lebensräume (einschließlich ihrer dort wahrscheinlich vorkommenden charakteristischen Arten) und Arten, sonstige maßgebliche Bestandteile sowie für die Durchführung von festgesetzten Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen und für festgelegte Entwicklungspotenziale zu prognostizieren (vgl. Nr. 4.2 Leitfaden FFH-VP).

3.7.5.3.3 Übersicht über die Schutzgebiete und die für ihre jeweiligen Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteile

Am westlichen Rand des Untersuchungsgebietes liegt südwestlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld die Teilfläche 03 des FFH-Gebietes 6225-372 "Irtenberger und Guttenberger Wald", das an die EU-Kommission gemeldet und gemäß Entscheidung der EU-Kommission vom 12.12.2008 in die Liste von Gebieten mit gemeinschaftlicher Bedeutung aufgenommen worden (vgl. ABI. EU Nr. L 43 vom 13.02.2009, S. 63, DE6225372) ist. Am Ende des Ausbauabschnittes führt die BAB A 3 an der Teilfläche 06 des FFH-Gebietes "Trockentalhänge im südlichen Mairdreieck" vorbei, das an die EU-Kommission gemeldet und gemäß Entscheidung der EU-Kommission vom 12.12.2008 in die Liste von Gebieten mit gemeinschaftlicher Bedeutung aufgenommen wurde (vgl. ABI. EU Nr. L 43 vom 13.02.2009, S. 63, DE6326371).

3.7.5.3.3.1 FFH-Gebiet "Irtenberger und Guttenberger Wald"

Das FFH-Gebiet "Irtenberger und Guttenberger Wald" hat eine Größe von 3.994 ha, die auf insgesamt sechs Teilgebiete verteilt sind. Es handelt sich um einen repräsentativen, großflächigen Laubwaldkomplex mit für den Naturraum Mainfränkische Platten seltenen Moorstandorten und den höchsten Populationsdichten der Bechsteinfledermaus in Unterfranken. Es umfasst große und laubholzreiche Wälder mit Waldgesellschaften trockener bis feuchter Standorte, die gleichzeitig wertvolle Fledermaus-Habitate darstellen.

Das FFH-Gebiet "Irtenberger und Guttenberger Wald" besteht zu 70 % aus Laubwald, zu 14 % aus Nadelwald und zu 10 % aus Mischwald. Die übrigen Flächen verteilen sich auf Kunstforsten, z.B. Pappelbestände oder exotische Gehölze (2 %), Binnengewässer (1 %), feuchtes und mesophiles Grünland (2 %) und Siedlungsgebiete sowie Straßen, Deponien, Gruben etc. (1 %).

Von den im Standarddatenbogen vorkommenden acht Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL finden sich im Untersuchungsgebiet die Lebensraumtypen Waldmeister-Buchenwald (9130), subatlantischer oder mitteleuropäischer Stielei-

chenwald oder Hainbuchenwald (9160) und Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald (9170).

Der Lebensraumtyp Waldmeister-Buchenwald (9130) nimmt 75 % der Fläche des FFH-Gebietes ein. Der Repräsentativitätsgrad der im FFH-Gebiet vorkommenden Flächen ist im Standarddatenbogen als hervorragend (A) eingestuft. Der Erhaltungszustand wird als gut (B) beurteilt. In der Gesamtbewertung des Natura-2000-Gebietes für den Erhalt dieses Lebensraumtyps bezogen auf Deutschland wird ihm eine hohe Bedeutung zugewiesen (B). Beeinträchtigungen bestehen schon derzeit vor allem durch die starke Erholungsnutzung und durch die Zerschneidungseffekte in Form von Straßen (BAB A 3, BAB A 81, B 27, Kreisstraßen WÜ 29 und WÜ 30). Der Waldmeister-Buchenwald ist eine weitverbreitete und natürliche Schlusswaldgesellschaft. Häufigste Baumarten sind Buche und Eiche. Die Vorkommen von Schwarzspecht, Grauspecht und Hohltaube kennzeichnen das Gebiet in Bezug auf Spechte und Höhlenbrüter als faunistisch intakt.

Der kleinflächig ausgebildete subatlantische oder mitteleuropäische Stieleichenwald oder Hainbuchenwald (9160) herrscht auf Stauwasserböden vor. Im FFH-Gebiet sind dies in der Regel abflusslose Mulden und Senken. Die charakteristischen Artengruppen (Spechte und andere Höhlenbrüter) nutzen diese Bereiche lebensraumübergreifend. Der Lebensraumtyp 9160 nimmt weniger als 1 % der Fläche des FFH-Gebietes ein. Der Repräsentativitätsgrad der im FFH-Gebiet vorkommenden Flächen ist im Standarddatenbogen mit mittel (C) eingestuft. Der Erhaltungszustand wird als gut, die Wiederherstellung als in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich (B) im Standarddatenbogen angegeben. In der Gesamtbeurteilung der Bedeutung des Natura-2000-Gebietes für den Erhalt dieses Lebensraumtyps bezogen auf Deutschland wird im Standarddatenbogen die Einstufung mittel (C) angegeben. Innerhalb des Untersuchungsgebietes ist dieser Lebensraumtyp nicht vorhanden, etwa 350 m südlich der Autobahn ist außerhalb des Untersuchungsgebietes ein relativ kleinflächiger Bestand bekannt.

Der Lebensraumtyp Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald (9170) ist durch die ehemals betriebene Mittelwaldbewirtschaftung entstanden und somit als sekundär anzusprechen. An einzelnen Stellen tritt kleinflächig auch die primäre Ausprägung auf. Hauptbaumarten sind Traubeneiche und Hainbuche. Die Vorkommen von Schwarzspecht, Mittelspecht, Grauspecht, Halsbandschnäpper und Hohltaube kennzeichnen das Gebiet in Bezug auf Spechte und Höhlenbrüter als faunistisch intakt. Der Repräsentativitätsgrad der im FFH-Gebiet vorkommenden Flächen ist im Standarddatenbogen mit hervorragend (A) eingestuft. Die relative Fläche liegt unter 2 %. Der Erhaltungszustand wird als gut beurteilt (B), in der Gesamtbeurteilung der Bedeutung des Natura-2000-Gebietes für den Erhalt dieses Lebensraumtyps bezogen auf Deutschland wird diesem Gebiet eine hohe Bedeutung (B) beigemessen. Im Untersuchungsraum sind Teilflächen dieses Lebensraumtyps südlich der BAB A 3 und westlich der B 19 anzutreffen.

Als Arten nach Anhang II der FFH-RL sind im Standarddatenbogen die Mopsfledermaus (Kennziffer 1308), die Bechsteinfledermaus (1323), der Hirschkäfer (1083) und die Gelbbauchunke (1193) aufgeführt. Als weitere Art i.S.d. An-

hangs II der FFH-RL ist im Untersuchungsgebiet das Große Mausohr (1342) nachgewiesen, das nicht im Standarddatenbogen aufgeführt ist.

Die Mopsfledermaus ist im FFH-Gebiet nachgewiesen. Es befinden sich auch Winterquartiere im Bereich der Stadt Würzburg. Die Art wurde u.a. bei Durchflügen an Unterführungen der Autobahn im Guttenberger Wald nachgewiesen. Der Anteil der Population dieser Fledermausart im FFH-Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation beträgt weniger als 2 % (C). Der Erhaltungszustand bzw. die Wiederherstellungsmöglichkeit der für die Fledermausart wichtigen Habitats-elemente wird als gut, die Wiederherstellung als in kurzen bis mittleren Zeiträumen möglich eingestuft (B). Die Population in diesem Gebiet im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet dieser Fledermausart wird im Standarddatenbogen mit innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebietes als nicht isoliert (C) angegeben. Die Gesamtbeurteilung der Bedeutung des FFH-Gebietes für den Erhalt dieser Fledermausart in Deutschland wird als hervorragend (A) eingestuft.

Im Standarddatenbogen wird der Anteil der Population der Bechsteinfledermaus im FFH-Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation als unter 2 % (C) angegeben. Der Erhaltungszustand wird als gut (B), die Population als innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebietes nicht isoliert (C) angegeben. In der Gesamtbeurteilung wird dem FFH-Gebiet ein hervorragender Wert für den Erhalt der Bechsteinfledermaus in Deutschland zugebilligt (A). Die Bechsteinfledermaus wurde u.a. bei Durchflügen an Unterführungen der Autobahn im Guttenberger Wald nachgewiesen.

Innerhalb oder in unmittelbarer Nähe zum FFH-Gebiet sind Nachweise des Hirschkäfers bekannt, diese liegen jedoch außerhalb des Untersuchungsgebietes. Der Anteil der Population des Hirschkäfers im FFH-Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation beträgt weniger als 2 % (C). Der Erhaltungszustand bzw. die Wiederherstellungsmöglichkeit der für den Hirschkäfer wichtigen Habitats-elemente wird als durchschnittlich oder beschränkt, die Wiederherstellung als schwierig bis unmöglich (C) angegeben. Die Population ist in diesem FFH-Gebiet im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet des Hirschkäfers innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebietes nicht isoliert (C). Das FFH-Gebiet weist für den Erhalt des Hirschkäfers in Deutschland einen signifikanten Wert (C) auf. Im Bereich des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 sind keine geeigneten älteren Eichenbestände mit Biotop-, Totholz- oder Saftbäumen vorhanden.

Schließlich liegen für die Gelbbauchunke im FFH-Gebiet Nachweise außerhalb des Untersuchungsgebietes vor. Innerhalb des Untersuchungsgebietes fehlen geeignete Habitate für die Gelbbauchunke. Der Anteil der Population der Gelbbauchunke im FFH-Gebiet in Relation zur Gesamtpopulation beträgt weniger als 2 % (C). Der Erhaltungszustand bzw. die Wiederherstellungsmöglichkeit der für die Gelbbauchunke wichtigen Habitats-elemente wird als durchschnittlich oder beschränkt, die Wiederherstellung schwierig bis unmöglich eingestuft (C). Die Population der Gelbbauchunke im FFH-Gebiet ist im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet dieser Art innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebietes nicht isoliert (C). Dem FFH-Gebiet kommt für den Erhalt der Gelbbauchunke in Deutschland ein signifikanter Wert (C) zu.

Das Große Mausohr wurde im weiteren Umfeld der Autobahn nachgewiesen. Durchflüge an Unterführungen wurden jedoch nicht festgestellt.

Schließlich ist im Standarddatenbogen noch der Kammmolch (Kennziffer 1166) aufgeführt, wobei für dessen Nachweis wohl eine Fehlbestimmung anzunehmen ist.

Für den Lebensraumtyp Hainsimsen-Buchenwälder und Waldmeister-Buchenwälder (9130) wurden von der höheren Naturschutzbehörde als gebietsbezogene Erhaltungsziele definiert, dass insbesondere großflächige, weitgehend unzerschnittene, störungsarme, strukturreiche und vielschichtige Bestände mit naturnaher Bestands- und Altersstruktur, lebensraumtypischer Baumartenzusammensetzung und ihrer charakteristischen Vegetation und Tierwelt erhalten bzw. wiederhergestellt werden sollen. Charakteristische Strukturen als Teillebensräume von Biotopkomplexbewohnern sollen ebenfalls erhalten bzw. wiederhergestellt werden. Schließlich sollen Höhlen- und Biotopbäume sowie ein ausreichender Alt- und Totholzanteil mit den hieran gebundenen charakteristischen Arten erhalten werden.

Für den Lebensraumtyp Subatlantischer oder Mitteleuropäischer Stieleichenwald oder Eichen-Hainbuchenwald (9160) und für Labkraut-Eichen-Hainbuchenwälder (9170) wurde als Erhaltungsziel definiert, auch hier insbesondere großflächige, weitgehend unzerschnittene, störungsarme, strukturreiche und vielschichtige Bestände zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Ebenso sollen die naturnahe Bestands- und Altersstruktur und die lebensraumtypische Baumartenzusammensetzung in allen Altersklassen mit der charakteristischen Vegetation und Tierwelt erhalten bzw. wiederhergestellt werden. Der natürliche oder durch traditionelle regionaltypische Nutzungsformen entstandene Struktur- und Artenreichtum soll erhalten bzw. wiederhergestellt werden. Ebenso sollen die Höhlen- und Biotopbäume sowie ein ausreichender Alt- und Totholzanteil mit den hieran gebundenen charakteristischen Arten erhalten werden. Schließlich ist als Erhaltungsziel festgelegt, dass der charakteristische Grundwasser- und Nährstoffhaushalt erhalten bzw. wiederhergestellt wird.

Sowohl für die Mops- als auch für die Bechsteinfledermaus wurde zur Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen dieser Arten als Erhaltungsziel festgelegt, dass unzerschnittene, störungsarme, strukturreiche, alt- und totholzreiche Wälder mit einem ausreichend hohen Angebot an Baumhöhlen und natürlichen Spaltenquartieren (z.B. abstehende Rinde) als primärer Sommerlebensraum und Jagdhabitat erhalten bzw. wiederhergestellt werden sollen. Ebenso soll eine ausreichende Anzahl anbrüchiger Bäume sowie Bäume mit Specht- bzw. Baumhöhlen erhalten bzw. wiederhergestellt werden. Bei der Mopsfledermaus wird des Weiteren angestrebt, soweit vorhanden, Sommerquartiere hinter Fensterläden und Verkleidungen (z.B. Schiefer, Holzschindeln) oder in anderen Spalten an Häusern zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Bei beiden Fledermausarten soll die Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Störungsfreiheit von Kolonien zur Zeit der Jungenaufzucht (15. April bis 31. August) angestrebt werden. Außerdem ist für beide Arten wichtig, dass die Schwarm- und Winterquartiere (Höhlen, Stollen,

Keller, Gewölbe usw., soweit vorhanden) mit ihrem charakteristischen Mikroklima und einem ausreichenden Hangplatzangebot und Spaltenreichtum sowie die Ungestörtheit der Tiere in der Zeit vom 1. August bis zum 30. April angestrebt wird. Schließlich ist als Erhaltungsziel festgelegt, dass Wasser- und Feuchtlebensräume sowie blütenreiche Strukturen im Wald als weitere Insektenlebensräume und damit als Ergänzung der Nahrungsgrundlage für die Mops- und Bechsteinfledermaus erhalten bzw. wiederhergestellt werden und unzerschnittene Flugkorridore zwischen den Teilhabitaten wiederhergestellt oder erhalten werden.

3.7.5.3.3.2 FFH-Gebiet "Trockentalhänge im südlichen Maindreieck"

Das Naturschutzgebiet "Bromberg-Rosengarten", das im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes südlich der Autobahn liegt, gehört als Teilfläche 06 zum FFH-Gebiet "Trockentalhänge im südlichen Maindreieck (Nr. 6326-371)". Das FFH-Gebiet hat eine Gesamtgröße von 512 ha. Es ist geprägt von steilen Muschelkalkhängen an Taleinschnitten des Mains mit Trockenvegetationskomplexen. Es handelt sich dabei um überregional bis landesweit bedeutende Trockenstandorte im Verbundsystem des Maintals, vor allem mit orchideenreichem Trockenrasen und verbuschten ehemaligen Weinbergen, ehemaligen terrassierten Weinbergen an Muschelkalkhängen des Maintals i.V.m. aufgelassenen Muschelkalksteinbrüchen und Muschelkalkbänken sowie Muschelkalkbänken und -steinbrüchen im Maindreieck. Es besteht zu 48 % aus Heide bzw. Gestrüpp, zu 40 % aus Trockenrasen und Steppen, zu 6 % aus Laubwald, zu 2 % aus Gebieten mit hölzernen Pflanzen (Obstbaumhainen, Weinbergen), die nicht Waldgebiete sind, zu 3 % aus Binnenlandfelsen und zu 1 % aus Siedlungsbereichen, Straßen, Deponien etc.

Entsprechend den Ergebnissen der Biotopkartierung 2001 können von den fünf Lebensraumtypen i.S.d. Anhangs I der FFH-RL, die im Standarddatenbogen aufgeführt sind, drei sicher für die Teilfläche 06 des FFH-Gebietes ausgeschlossen werden. Daher verbleiben im Untersuchungsgebiet nur das (potenzielle) Vorkommen des Lebensraumtyps naturnahe Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien (6210) und magere Flachland-Mähwiesen (6510).

Der Lebensraumtyp naturnahe Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien wird durch Beweidung gefördert. Er umfasst viele wärmeliebende und an Nährstoffarmut und Trockenheit angepasste Arten. Zu diesem Lebensraumtyp gehören auf flachgründigen Standorten mit geringer Bodenbildung Trespen-Trockenrasen sowie auf stärker entwickelten Böden durch Beweidung entstandene Halbtrockenrasen. Typische Pflanzen sind verschiedene Gräserarten (z.B. Aufrechte Tresse, Pyramiden-Schillergras und Fiederzwenke) und zahlreiche Blütenpflanzen, typische Tierarten Zauneidechsen und Schlingnattern. Besonders ist aber der Reichtum an Insektenarten, vor allem an Schmetterlingen, Wildbienen und Heuschrecken ausgeprägt. Kalktrockenrasen nehmen 30 % der Fläche des gesamten FFH-Gebietes ein. Der Repräsentativitätsgrad der im FFH-Gebiet vorkommenden Flächen ist im Standarddatenbogen als hervorragend (A) angegeben. Die relative Fläche dieses Lebensraumtyps bezogen auf den gesamten Bestand in Deutschland beträgt innerhalb des FFH-Gebietes weniger als 2 % (C). Der Erhaltungszustand und die Wiederherstellungsmöglichkeit des Lebens-

raumtyps werden als gut, die Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen als möglich (B) eingestuft. Die Bedeutung des FFH-Gebietes für den Erhalt dieses Lebensraumtyps bezogen auf Deutschland wird als hoch (B) eingestuft. Im Naturschutzgebiet "Bromberg-Rosengarten" sind Kalktrockenrasen der dominierende Vegetationstyp. Wärmeliebende Gebüsch, die als Sukzessionsstadien der Magerrasen zu verstehen sind, sind in den Teilflächen 02 und 05 dominierend.

Beim Lebensraumtyp 6510 handelt es sich um artenreiche, extensiv bewirtschaftete Mähwiesen des Flach- und Hügellandes. Dies schließt sowohl trockene Ausbildungen mit Wiesensalbei und Glatthafer als auch frisch-feuchte Mähwiesen z.B. mit dem Wiesen-Fuchsschwanz und dem Großen Wiesenknopf ein. Typische Pflanzen sind Gräser, Wiesen-Glockenblume, Wiesenschaumkraut, Wiesen-Flockenblume, Wilde Möhre, Klappertopf und zahlreiche andere Arten. Typische Tierarten sind Feldlerche, Wiesenpieper und Wachtel sowie Schmetterlingsarten wie Postillon, Ochsenauge, Ameisenbläulinge und Damenbrett. Mageres Flachland-Mähwiesen nehmen 7 % der Fläche des FFH-Gebietes ein. Der Repräsentativitätsgrad der im FFH-Gebiet vorkommenden Flächen wird im Standarddatenbogen als gut (B) eingestuft. Die relative Fläche dieses Lebensraumtyps bezogen auf den gesamten Bestand in Deutschland beträgt weniger als 2 % (C). Der Erhaltungszustand, eine Summe aus Erhaltungszustand der Struktur, der Funktion und der Wiederherstellbarkeit, wird als gut, die Wiederherstellung in kurzen bis mittleren Zeiträumen als möglich eingestuft (B). Die Bedeutung des Natura-2000-Gebietes für den Erhalt dieses Lebensraumtyps bezogen auf Deutschland wird als mittel eingeordnet (C). Das Vorkommen dieses Lebensraumtyps im Naturschutzgebiet "Bromberg-Rosengarten" geht aus der Biotopkartierung nicht eindeutig hervor. Mit hoher Wahrscheinlichkeit sind jedoch die von der Biotopkartierung als artenreiches Extensivgrünland erfassten Flächen diesem Lebensraumtyp zuzuordnen. Der Vegetationstyp "Artenreiches Extensivgrünland" ist in den meisten Teilflächen des Biotops 1178 (vgl. Unterlage 12.2) vertreten, in der Teilfläche 06 des FFH-Gebiets sogar dominierend.

Als Arten nach Anhang II der FFH-RL sind die Gelbbauchunke und die Nachtfalterart Spanische Flagge im Standarddatenbogen für das FFH-Gebiet aufgeführt.

Die Gelbbauchunke wurde in den 1980er Jahren östlich vom Heuchelhof am Naturdenkmal "Schafbrunnen" nachgewiesen, also außerhalb des FFH-Gebietes. Neuere Nachweise liegen nicht vor. Ein potenzieller Lebensraum für die Gelbbauchunke ist innerhalb der Teilfläche 06, d.h. innerhalb des Naturschutzgebietes "Bromberg-Rosengarten", nicht zu erwarten.

Die Spanische Flagge, eine prioritäre Nachtfalterart, hat als sog. "Mehrlebensraumbewohner", "Saisonwanderer" und Besiedler von Sekundärbiotopen recht unterschiedliche Lebensräume. Sie bevorzugt, besonders im Sommer, überwiegend luftfeuchte und wechselfeuchte Standorte. Populationsdaten liegen nicht vor. Die Populationsgröße wird im Vergleich zur nationalen Population mit weniger als 2 % eingestuft (C). Der Erhaltungsgrad der wichtigen Habitatelemente und deren Wiederherstellungsmöglichkeiten wird als durchschnittlich oder beschränkt, die Wiederherstellung als schwierig bis unmöglich eingestuft (C). Die

Population der Spanischen Flagge ist innerhalb des erweiterten Verbreitungsgebietes im Vergleich zum natürlichen Verbreitungsgebiet nicht isoliert (C). Das FFH-Gebiet weist für den Erhalt der Spanischen Flagge in Deutschland einen signifikanten Wert (C) auf.

Auch für das FFH-Gebiet "Trockentalhänge im südlichen Maindreieck" legte die höhere Naturschutzbehörde zwischenzeitlich gebietsbezogene Erhaltungsziele fest. Die Angaben in Unterlage 12.1 E, Kapitel 4.4.2, sind insoweit überholt. Generell wird als Erhaltungsziel angesehen, die charakteristischen Lebensraumtypen an Muschelkalkhängen der Taleinschnitte im Maindreieck mit Trockenvegetationskomplexen als überregional bis landesweit bedeutsame Trockenstandorte im Verbundsystem des Maintals, vor allem mit orchideenreichen Halbtrockenrasen und verbuschten ehemaligen Weinbergen in Verbindung mit aufgelassenen Muschelkalksteinbrücken sowie Muschelkalkbänken, zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

Die naturnahen Kalk-Trockenrasen (6210) sollen auch in ihren nutzungs- und pflegegeprägten Ausbildungsformen erhalten bzw. wiederhergestellt werden. Gleiches gilt für den Offenlandcharakter in weitgehend gehölzfreier Ausprägung, der Nährstoffarmut der Standorte sowie der spezifischen Habitatelemente. Ebenso soll ein Mosaik aus Magerrasen, Magerwiesen und -weiden, Säumen, eingestreuten Rohbodenstellen, eingestreuten Felsen, Felsschuttfuren, Steinen, kleinflächigen Steinhäufen, Trockenmauern, schwachwüchsigen Sträuchern, Einzelgehölzen, Gehölzgruppen und Hecken sowie charakteristischen Wald-Offenland-Übergänge erhalten bzw. wiederhergestellt werden. Das Gleiche wird für den hohen Artenreichtum an Orchideen bzw. an bedeutenden Orchideen-Populationen, für ein abwechslungsreiches Gelände- und Mikrorelief mit wechselnden Boden- und Standortverhältnissen und für einen von Freizeitnutzungen ungestörten Zustand angestrebt.

Bei den mageren Flachland-Mähwiesen (6510) wurde von der höheren Naturschutzbehörde als Erhaltungsziel festgelegt, sie in ihren nutzungs- und pflegegeprägten Ausbildungsformen zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Erhalten bzw. wiederhergestellt werden sollen auch das standörtlich bedingte weite Spektrum an nährstoffarmen bis mäßig nährstoffreichen Bodenverhältnissen, der charakteristische Wasserhaushalt in frischen bis feuchten Beständen, die funktionale Einbindung in Komplexlebensräume bzw. ihr ungestörter Kontakt mit Nachbarbiotopen wie Magerrasen, Magerwiesen und -weiden, Streuobstbeständen, Säumen und Feuchtwiesen sowie die essentiellen Kleinstrukturen wie Fels- und Steindurchragungen, Rohbodenstellen sowie Lesesteinhäufen und -riegel.

Bei der Spanischen Flagge werden die Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Populationen angestrebt. Dabei ist als Ziel vorgesehen, ein reich strukturiertes, großflächiges Verbundsystem aus blütenreichen, sonnenexponierten Offenland- und Saumstrukturen in Kombination mit kühlen, schattigen Habitaten wie Gehölzen, Waldrändern, Hohl- und Waldwegen, Bachufern, Schluchten sowie Quellbereichen und Sickerwasseraustritten zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

3.7.5.3.4 Auswirkungen auf die FFH-Gebiete

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

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

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

bensräume und Arten in der Regel jeweils unterschiedliche Empfindlichkeiten, d.h. Reaktions- und Belastungsschwellen haben (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05, NVwZ 2007, 1054, Rd.Nr. 43).

3.7.5.3.4.1 Auswirkungen auf das FFH-Gebiet "Irtenberger und Guttenberger Wald"

Die bestehende Autobahn liegt im Planfeststellungsabschnitt ca. 100 m bis 120 m nördlich der FFH-Gebietsgrenze. Zwischen der Autobahn und dem FFH-Gebiet stocken ein Laubmischwald, der überwiegend nicht zu den o.g. FFH-Lebensraumtypen zählt, sowie ein Gehölzsaum im Randbereich der Autobahn. Die Bundesstraße B 19 verläuft etwa 600 m südlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld unmittelbar östlich der FFH-Gebietsgrenze.

Im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 rückt der Fahrbahnrand der Autobahn auf der Südseite um etwa 4 m zum FFH-Gebiet hin. Damit und durch die betriebsbedingte Verkehrszunahme nimmt der bestehende Durchschneidungs- und Trenneffekt zu. Um eine bei Bau-km 268+366 liegende Unterführung der BAB A 3 als Betriebsumfahrung nutzen zu können, werden auf beiden Seiten der Autobahn Rampen zu dieser Unterführung gebaut. Dabei werden der straßenbegleitende Gehölzsaum und Wald im Umfang von ca. 3.200 m² gerodet. Der geringste Abstand zwischen anlagebedingtem Eingriff und FFH-Gebiet beträgt rund 70 m. Die neu entstehenden Böschungen werden wieder dicht bepflanzt. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass an der o.g. Unterführung als Minimierungsmaßnahme für die Arten nach Anhang II der FFH-RL (Fledermausarten) eine Querungshilfe mit Irritationsschutzwänden von 4 m Höhe auf dem Bauwerk und beiderseitiger Weiterführung auf 50 m Länge mit 3 m Höhe vorgesehen ist (vgl. Planfeststellungsbeschluss vom 30.12.2005, Nr. 32-4354.1-1/05).

Auch die B 19 wird südlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld um zusätzliche Fahrspuren verbreitert und an die geänderten Verhältnisse angepasst. Etwa 600 m südlich der Autobahn liegt die B 19 unmittelbar östlich des FFH-Gebietes. Zwischen den Waldflächen und der Bundesstraße bestehen eine Böschung, die mit Gehölzen bewachsen ist, und ein breiter Grünweg. Im Zuge der Anpassung der B 19 wird die bestehende Böschung überbaut, neu hergestellt und anschließend wieder bepflanzt. Der Waldbestand wird nicht berührt, sodass hier kein anlagebedingter Waldverlust entsteht.

An baubedingten Auswirkungen treten vorübergehend Beeinträchtigungen durch den Baubetrieb auf (Lärm, Staub, Erschütterung, Beunruhigung). Im Waldbereich südlich der Böschungen und der Rampen der Betriebsumfahrung der BAB A 3 ist ein 5 m breiter Streifen für die vorübergehende Inanspruchnahme für den Baubetrieb vorgesehen. Der Wald wird in diesem Bereich nach Abschluss der Maßnahme wiederhergestellt. An der B 19 wird durch einen beiderseits der Baustrecke geplanten Biotopschutzzaun (vgl. Unterlage 12.3, Blatt 1 E) sichergestellt, dass keine baubedingten Beeinträchtigungen der Waldflächen entstehen.

Durch die Verbreiterung der Autobahn rückt die mittelbare Beeinträchtigungszone um 4 m näher an das FFH-Gebiet heran. Die Bepflanzung der Böschung wird wiederhergestellt, sodass nur ein zeitweiser Verlust dieser Pufferfunktion der Be-

pflanzung entsteht. Die Immissionen des Verkehrs auf der Autobahn nehmen aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahme zu. Der Abstand der B 19 zum Wald wird nicht verändert. Auch die Bepflanzung der Böschungen der B 19 wird wiederhergestellt, wodurch nur ein zeitweiser Verlust dieser Pufferfunktion auftritt.

Die soeben genannten Auswirkungen des Vorhabens führen dazu, dass in die Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL weder anlage- noch baubedingt eingegriffen wird. Die Abstände zwischen vorhandener Autobahn und B 19 zum FFH-Gebiet werden lediglich verringert, was aufgrund des geringen Maßes und der verbleibenden Abschirmung durch weitere Waldflächen für die Lebensraumtypen nicht als eine möglicherweise erhebliche Beeinträchtigung angesehen werden kann. Dies gilt auch im Hinblick auf den Verlust an Waldfläche in einer Breite von ca. 12 m durch die südseitige Rampe der Betriebsumfahrt. Der zeitweise Verlust der Straßenbegleitgehölze mit Pufferfunktion wird aufgrund der Wiederherstellung der Bepflanzung ebenfalls als nicht nachteilig bzw. nicht erheblich eingestuft. Daher kann festgehalten werden, dass sich die Maßnahmen, die mit dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 verbunden sind, hinsichtlich der Lebensraumtypen 9130 und 9160 nicht auf die Erhaltung der Großflächigkeit und des Struktureichtums sowie eines hohen Alt- und Totholz-Anteils bzw. der Höhlenbäume auswirken wird, die an diese Verhältnisse gebundenen Artengemeinschaften folglich auch nicht beeinflussen werden. Neuzerschneidungen sind nicht vorgesehen. Charakteristische Strukturen als Teillebensräume von Biotopkomplexbewohnern gehen nicht verloren, an ihrer Wiederherstellbarkeit ändert sich nichts. Die Maßnahmen an der Entwässerung der BAB A 3 tragen zur Verbesserung des charakteristischen Grundwasser- und Nährstoffhaushaltes bei.

In Bezug auf den Lebensraumtyp 9170 (Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald) beeinträchtigen die mit dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 verbundenen Maßnahmen bzw. die Auswirkungen der Autobahn nach dem Ausbau die Sicherung der charakteristischen Vegetation des natürlichen oder durch traditionelle, regionaltypische Nutzungsformen entstandenen Struktur- und Artenreichtums sowie eines hohen Laubholz-, Alt- und Totholzanteils nicht. Höhlenbäume gehen durch die Maßnahme nicht verloren. Artengemeinschaften, die an Alt- und Totholz gebunden sind, werden allenfalls mittelbar bzw. vorübergehend beeinträchtigt, ihr Fortbestehen oder ihre Populationsgrößen werden dadurch jedoch nicht in Frage gestellt. Die Habitatfunktionen für die wertgebenden Tiergruppen dieses Lebensraumtyps (Spechte, Fledermäuse, Kleinsäuger, Käfer und Tagfalter) bleiben weiterhin erhalten. Dies gilt auch im Hinblick auf die Ausbildung der Unterführung westlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld mit Irritations-schutzwänden für Fledermäuse, wie bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 30.12.2005, Nr. 32-4354.1-1/05, festgestellt wurde.

Daher kann festgehalten werden, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-RL, die im Untersuchungsgebiet (potenziell) vorkommen sowie der charakteristischen Arten dieser Lebensraumtypen im Hinblick auf die jeweils gebietsbezogenen Erhaltungsziele ausgeschlossen werden kann.

Im Hinblick auf die Fledermausarten (Mopsfledermaus und Bechsteinfledermaus), die im Anhang II der FFH-RL aufgeführt sind und nach dem Standarddatenbogen im FFH-Gebiet "Irtenberger und Guttenberger Wald" vorkommen, kann angesichts der o.g. Auswirkungen des Vorhabens festgehalten werden, dass durch die Baumaßnahme voraussichtlich (nach der Bestandsaufnahme des Vorhabensträgers) keine Quartiere oder Wochenstuben - auch im Hinblick auf die angestrebte Störungsfreiheit - betroffen sind, im Übrigen ist hier vorgesehen, mögliche Quartierbäume außerhalb der Wochenstuben- und Winterquartierzeit vorab zu fällen (vgl. Unterlage 12.1 E, Anlage 5 (saP), Kap. 3.1, und A 3.5.6 und A 3.5.7 dieses Beschlusses). Die überbauten Waldflächen liegen außerhalb der FFH-Teilflächen, sind durch die bestehende BAB A 3 vorbelastet und somit für diese Arten keine hochwertigen Lebensräume mehr. Die Straßenbegleitgehölze, die dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 weichen müssen, werden wieder neu gepflanzt. Wasser- und Feuchtlebensräume werden im Bereich des FFH-Gebiets nicht in Anspruch genommen. Die durch den Ausbau und Verkehrszunahme verstärkten Zerschneidungs- und Trenneffekte für die beiden Fledermausarten werden durch die Minimierungsmaßnahmen an der Unterführung der BAB A 3, die westlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld liegt (Irritationsschutzwände) und die selbst nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern des westlich anschließenden Planfeststellungsabschnittes sind, erheblich gemindert. Dort besteht auch weiterhin die Möglichkeit, die BAB A 3 zu unterqueren. In diesem Zusammenhang wird auf die FFH-Verträglichkeitsprüfung im Planfeststellungsbeschluss vom 30.12.2005, Nr. 32-4354.1-1/05, Bezug genommen.

Daher kann auch festgehalten werden, dass der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 im plangegenständlichen Abschnitt sich nicht auf die Populationen der beiden Fledermausarten im FFH-Gebiet auswirken wird. Die Störungsfreiheit der Sommerquartiere zur Fortpflanzungszeit im FFH-Gebiet steht durch die plangegegenständliche Maßnahme selbst nicht in Frage. Im Übrigen wären Auswirkungen auf die Populationen so gering, dass sich darauf keine Gefährdung des Erhaltungszustandes der Populationen ableiten lässt, wie die FFH-Verträglichkeitsprüfung für den westlich anschließenden Planfeststellungsabschnitt ergeben hat (Planfeststellungsbeschluss vom 30.12.2005, Nr. 32-4354.1-1/05). Da Rodungsarbeiten nur außerhalb des FFH-Gebietes stattfinden werden, steht die Erhaltung von unzerschnittenen Laubwäldern und Laubmischwäldern mit hohem Laubholzanteil als Jagdgebiete für alle Fledermäuse ebenfalls nicht zur Disposition.

Hirschkäfer und Gelbbauchunke sind im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen. Im Bereich des Ausbaus der BAB A 3 sind keine geeigneten Eichenbestände mit Biotop-, Totholz- oder Saftbäumen vorhanden, die vom Hirschkäfer genutzt werden könnten. Geeignete Habitate für die Gelbbauchunke fehlen ebenfalls im Untersuchungsgebiet. Für beide Tierarten gilt daher, dass erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können.

Andere Projekte oder Pläne, die im Zusammenwirken mit dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im gegenständlichen Abschnitt relevante Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet "Irtenberger und Guttenberger Wald" haben könnten,

sind nicht ersichtlich. Für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im westlich anschließenden Abschnitt zwischen dem Autobahndreieck Würzburg-West und der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld wurde eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt, die zu dem Ergebnis kam, dass auch vom dortigen sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 unter Berücksichtigung der entsprechenden Minimierungsmaßnahme keine erheblichen Beeinträchtigungen ausgehen. Auf die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss vom 30.12.2005, Nr. 32-4354.1-1/05, wird Bezug genommen. Das im Rahmen dieser FdH-Verträglichkeitsprüfung ebenfalls berücksichtigte und nun im Rahmen der gegenständlichen FFH-Vorprüfung nochmals geprüfte Vorhaben "Entwicklungsstudie Interkommunales Gewerbegebiet Höchberg-Eisingen-Kist", das nördlich der BAB A 3 und westlich der B 27 liegen soll, betrachtet einen Raum am Rande des FFH-Gebietes. Diese Studie wurde bisher nicht weitergeführt. Weitere Pläne und Projekte sind nicht bekannt, die über das Vorhaben hinaus Auswirkungen auf das FFH-Gebiet hervorrufen könnten.

Daher kann nach dieser überschlägigen Prüfung sicher davon ausgegangen werden, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet vorliegen, eine Verträglichkeitsprüfung war daher nicht erforderlich.

3.7.5.3.4.2 Auswirkungen auf das FFH-Gebiet "Trockentalhänge im südlichen Maindreieck"

Die BAB A 3 liegt nördlich der Teilfläche 06 des FFH-Gebietes. Zwischen Bau-km 291+800 und Bau-km 292+050 liegt zwischen der bestehenden BAB A 3 und dem FFH-Gebiet eine meist ca. 80 m bis 100 m breite Pufferzone. An der schmalsten Stelle beträgt der Abstand ca. 60 m. Diese Pufferzone ist im Bestand größtenteils von dichten Felsgehölzen bewachsen. Das FFH-Gebiet liegt topographisch höher als die Autobahn.

Die BAB A 3 wird in diesem Bereich, also gegen Ende des Planfeststellungsabschnittes, asymmetrisch verbreitert, wobei die Fahrbahnerweiterung dem FFH-Gebiet zugewandt erfolgt. Der Fahrbahnrand rückt um etwa 10 m nach Südwesten und liegt künftig an der engsten Stelle etwa 50 m von der FFH-Gebietsgrenze entfernt. Außerdem werden am Rande der BAB A 3 umfangreiche Lärmschutzeinrichtungen errichtet (vgl. Unterlagen 7.1 und 7.2 sowie Unterlage 11.1). Diese Lärmschutzeinrichtungen haben einen hohen Flächenbedarf und benötigen einen Streifen von etwa 30 m Breite. Hierfür wird ein großer Teil der vorhandenen Feldgehölze gerodet. Zum FFH-Gebiet hin verbleibt aber durchgängig ein Streifen des vorhandenen Feldgehölzes. Die vorgesehenen Wälle werden auf der der Fahrbahn abgewandten Seite mit Regelböschungen angelegt und dicht mit Gehölzen bepflanzt.

Während der Bauarbeiten treten vorübergehend Beeinträchtigungen durch den Baubetrieb selbst auf (Lärm, Staub, Erschütterung, Beunruhigung). Entlang der Baustrecke der BAB A 3 wird entlang zum FFH-Gebiet ein Biotopschutzzaun errichtet, sodass auf diese Art und Weise baubedingte Beeinträchtigungen minimiert werden (vgl. Unterlage 12.3, Blatt 3 E).

Hinsichtlich der betriebsbedingten Beeinträchtigungen ist festzuhalten, dass die Fahrbahnen der Autobahn um maximal 10 m näher an das FFH-Gebiet heranrücken. Dies bedeutet auch, dass die maßgebliche Immissionsquelle künftig näher am FFH-Gebiet liegen wird. Durch die bis etwa 15 m hohen Lärmschutzeinrichtungen werden allerdings Lärmimmissionen und die Ausbreitung von Spritzwasser sowie von Luftschadstoffen erheblich reduziert. Die bisherige Bepflanzung der Böschungen wird auf den Böschungen der Lärmschutzwälle wiederhergestellt, sodass nur ein zeitweiser Verlust der Pufferfunktion dieser Bepflanzung entsteht.

Diese o.g. Auswirkungen des Ausbauvorhabens führen im Hinblick auf die Lebensräume nach Anhang I der FFH-RL dazu, dass eine Versiegelung oder Überbauung durch die Autobahn lediglich den Pufferbereich zwischen dem FFH-Gebiet und der bestehenden BAB A 3 betrifft. Ein Verlust von Flächen der dort (potenziell) vorkommenden Lebensraumtypen naturnahe Kalk-Trockenrasen und deren Verbuschungsstadien bzw. magere Flachland-Mähwiesen ist daher nicht zu befürchten. Es wird weder anlage- noch baubedingt in das FFH-Gebiet bzw. gar in die o.g. Lebensraumtypen eingegriffen. Die BAB A 3 rückt aber durch den Ausbau ca. 10 m näher an die Teilfläche 06 des FFH-Gebietes heran, das Maß der betriebsbedingten Beeinträchtigungen wird jedoch durch die geplanten Lärmschutzeinrichtungen gegenüber dem heutigen Zustand eher deutlich verringert werden.

Damit ändert sich nichts an der Erhaltung bzw. Wiederherstellbarkeit der beiden Lebensraumtypen 6210 und 6510. Die beabsichtigte Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Nutzungsmosaik wird nicht in Frage gestellt. Der Ausbau der Autobahn lässt keine unmittelbaren Auswirkungen auf die unerwünschten Beeinträchtigungen durch Freizeitnutzungen erwarten, an der Anbindung der Teilfläche 06 des FFH-Gebietes an Straßen und Wohngebiete ändert sich nichts. Durch die vorgesehenen Entwässerungs- und Lärmschutzanlagen werden sich mittelbar die Bodenverhältnisse durch den geringeren Schadstoffeintrag eher verbessern. Die vorgesehenen, in der Nähe der Teilfläche 06 liegenden Kompensationsmaßnahmen tragen sogar zu einer Verbesserung des Kontaktes zu Nachbarbiotopen bei.

Im Hinblick auf die Arten nach Anhang II der FFH-RL ist anzumerken, dass die Gelbbauchunke im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen wurde. Auch sind keine Lebensraum- oder Wanderbeziehungen der Gelbbauchunke im Untersuchungsgebiet bekannt. Eine erhebliche Beeinträchtigung dieser Art durch die Auswirkungen des Autobahnausbaus kann somit ausgeschlossen werden. Die bevorzugten Lebensraumstrukturen der Spanischen Flagge sind durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im gegenständlichen Abschnitt ebenfalls nicht betroffen. Der Eingriff, der mit dem Ausbau verbunden ist, reicht nicht in das FFH-Gebiet hinein. Die bestehende Autobahn hat bereits eine Barrierewirkung für diese Nachtfalterart. Daran wird sich nichts Grundlegendes ändern. Die mit der Autobahn verbundenen betriebsbedingten Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes werden durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen, die parallel zur Autobahn und zur Teilfläche 06 des FFH-Gebietes verlaufen, insgesamt deutlich verringert. Auf das angestrebte Verbundsystem von Offenland- und Saumstrukturen einerseits und kühlen, schattigen Habitaten andererseits sind daher

auch keine Auswirkungen zu befürchten. Daher kann eine erhebliche Beeinträchtigung dieser Schmetterlingsart ausgeschlossen werden.

Andere Projekte oder Pläne, die im Zusammenwirken mit dem gegenständlichen sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 relevante Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet "Trockentalhänge im südlichen Maindreck" haben könnten, sind nicht ersichtlich. Der Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt Mainbrücke Randersacker - östlich Anschlussstelle Würzburg/Randersacker mit Neubau der dortigen Mainbrücke hat keine erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes zur Folge, auf die entsprechende FFH-Vorprüfung im Planfeststellungsbeschluss vom 30.06.2006, Nr. 32-4354.1-4/05, wird Bezug genommen. Weitere Pläne oder Projekte, die über das vorliegende Vorhaben hinaus Wirkungen auf das FFH-Gebiet hervorrufen könnten, sind nicht bekannt geworden. Summationswirkungen auf die Lebensräume und Arten nach der FFH-RL sind daher nicht ersichtlich.

Der Bund Naturschutz kritisierte mit Schreiben vom 30.06.2008, dass der vorgesehene Ausbau der BAB A 3 zu erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft führe. Auch die plangegenständliche Tunnelvariante am Katzenberg vermeide nicht, dass wertvolle Magerrasenflächen verschwänden. Die BAB A 3 rücke bis zu 10 m an das FFH-Gebiet "Trockentalhänge im südlichen Maindreieck" heran, das auch als Naturschutzgebiet "Bromberg-Rosengarten" ausgewiesen sei. Zurzeit betrage der Abstand rund 60 m bis 100 m. Gehölzstreifen, die als Pufferflächen fungierten, würden gerodet. Der Wirkraum werde durch den Ausbau in das FFH-Gebiet hinein verlagert werden, die negativen Auswirkungen durch Lärm und Abgase würden verstärkt. Vor allem während der Bauphase sei von erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes auszugehen. Bis die Lärmschutzwälle bzw. neu angeschütteten Böschungen, die eine Breite von 30 m einnehmen, mit Gehölzen ausreichend begrünt seien, würden weitere Jahre vergehen. Gleichzeitig werde die Barrierewirkung der Autobahn in weiten Teilen der Trasse durch die breitere Trasse selbst, höhere Verkehrszahlen und die Lärmschutzwälle erhöht und somit der Austausch von Arten zwischen dem Maintal und dem FFH-Gebiet erschwert. Dennoch sei keine FFH-Verträglichkeitsprüfung nach dem geltenden Gesetz in den Planfeststellungsunterlagen durchgeführt worden. Dies sei aus naturschutzfachlicher Sicht nicht nachvollziehbar. Der Bund Naturschutz fordere daher die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung, die den Beteiligten zur Stellungnahme nachgereicht werden solle.

Der Vorhabensträger verwies mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht darauf, dass der Fahrbahnrand der BAB A 3 künftig an der engsten Stelle etwa 50 m vom FFH-Gebiet entfernt liegt. Die Wirkfaktoren auf das FFH-Gebiet sind außerdem in der Unterlage 12.1 E, ebenso wie die Auswirkungen des Vorhabens, beschrieben. Im Übrigen wird auf obige Ausführungen Bezug genommen. Außerdem wies der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht darauf hin, dass die Planfeststellungsvariante mit den Zielen und Grundsätzen der FFH-RL und den zu ihrer Umsetzung ergangenen landesrechtlichen Vorschriften (Art. 13 b f. BayNatSchG) vereinbar ist.

Durch das Bauvorhaben wird das FFH-Gebiet "Trockentalhänge im südlichen Maindreieck" in seinem für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgebli-

chen Bestandteil sicher nicht beeinträchtigt. Daher war eine FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht erforderlich.

3.7.5.3.5 Zusammenfassung

Nach alledem kann festgehalten werden, dass anhand objektiver Umstände von vornherein ausgeschlossen werden kann, dass das plangegegenständliche Vorhaben die fraglichen Natura-2000-Gebiete erheblich beeinträchtigen wird. Bei der durchgeführten überschlägigen Prüfung ergaben sich keine Anhaltspunkte für die Wahrscheinlichkeit erheblicher oder in ihren Auswirkungen ohne nähere Prüfung nicht abschätzbarer Beeinträchtigungen. Die Abstände zu den eigentlichen Gebietsgrenzen sowie die vorgesehenen Minimierungs- bzw. Lärmschutzmaßnahmen führen dazu, dass auf die Prüfung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den jeweiligen Erhaltungszielen der FFH-Gebiete verzichtet werden konnte. Dieses Ergebnis wird auch von der höheren Naturschutzbehörde mitgetragen (vgl. auch schon C 1.5).

3.7.5.4 Artenschutz

3.7.5.4.1 Rechtsgrundlagen

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

Hiernach ist es verboten,

- wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG),
- wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt dabei vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (§ 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG),
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) und
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (§ 42 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG).

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

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

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

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

Der Verbotstatbestand des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist individuenbezogen. Dabei ist dieser Tatbestand nach der Rechtsprechung des EuGH auch dann erfüllt, wenn sich die Tötung als unausweichliche Konsequenz eines im Übrigen rechtmäßigen Verwaltungshandelns erweist. Dass einzelne Exemplare besonders geschützter Arten durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Schaden kommen können, dürfte indes bei lebensnaher Betrachtung nicht völlig auszuschließen sein. Dies gilt sowohl für die (erstmalige) Aufnahme von Straßenverkehr im Gefolge der Zulassung eines neuen Verkehrsweges in einem bislang (an diesem Ort) nicht von einer Straße durchzogenen Naturraum als auch für die Zunahme von Verkehr beim Ausbau einer vorhandenen Straße. Solche kollisionsbedingten Einzelverluste sind zwar nicht direkt "gewollt" im Sinne eines zielgerichteten "dolus directus", müssen aber - wenn sie trotz aller Vermeidungsmaßnahmen doch vorkommen - als unvermeidlich hingenommen werden. Wäre der Tatbestand des Tötungsverbots bereits bei der Kollision eines Einzelexemplars mit einem Kraftfahrzeug erfüllt, könnten Straßenbauvorhaben stets und ausschließlich nur noch im Wege einer Ausnahme nach § 43 Abs. 8 BNatSchG zugelassen werden. Damit würden diese nach dem artenschutzrechtlichen Regelungsgefüge als Ausnahmen konzipierten Vorschriften zum Regelfall. Ein sachgerechtes Verständnis des Gesetzes führt daher zu der Auslegung, dass der Tötungstatbestand des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nur erfüllt ist, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben in signifikanter Weise erhöht. Dabei sind Maßnahmen, mittels derer solche Kollisionen vermieden oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, wie Überflughilfen, Leitstrukturen u.ä., in die Betrachtung einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot dann nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare eine Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen werden, z.B. von einem Raubvogel geschlagen werden (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, NVwZ 2009, 302, Rd.Nr. 91). Ergänzend wird auf C 3.7.5.4.2 verwiesen.

Werden durch die Ausführung des plangegegenständlichen Vorhabens Zugriffsverbote i.S.v. § 42 Abs. 1 BNatSchG verwirklicht und liegt eine Ausnahme nach § 42 Abs. 5 BNatSchG nicht vor, können von diesen Verboten im Einzelfall weitere Ausnahmen unter anderem im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Landesverteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art zugelassen werden (§ 43 Abs. 8 Satz 1 Nrn. 4 und 5 BNatSchG). Eine solche Ausnahme darf nur

zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Population einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 FFH-RL weitergehende Anforderungen enthält. Dabei sind Art. 16 Abs. 3 der FFH-RL und Art. 9 Abs. 2 der V-RL zu beachten (§ 43 Abs. 8 Sätze 2 und 3 BNatSchG).

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

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:

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

Hinsichtlich der im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen bzw. potenziell vorkommenden Tierarten, ihrer Lebensräume und ihrer Lebensgewohnheiten wird auf Unterlage 12.1 E, Anlage 5 (saP), Bezug genommen.

Wie aus dieser Unterlage hervorgeht, ist bei keiner der dort genannten Tierarten durch die Verwirklichung der plangegenständlichen Maßnahme ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG zu erwarten. Dabei ist als konfliktvermeidende Maßnahme berücksichtigt, dass Gehölze und Bäume im Herbst bzw. Winter, d.h. außerhalb der Wochenstubenzeit von Fledermäusen und der Brutzeit von Vögeln, gerodet werden. Des Weiteren wurde berücksichtigt, dass im westlich anschließenden Abschnitt des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 vom Autobahndreieck Würzburg-West bis zur Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld (festgestellt mit Planfeststellungsbeschluss vom 30.12.2005 (Nr. 32-4354.1-1/05) als schadensbegrenzende Maßnahme für verschiedene

Fledermausarten eine Querungshilfe an der Unterführung bei Bau-km 286+366 vorgesehen ist, für die Irritationsschutzwände auf dem Bauwerk mit beidseitiger Weiterführung auf jeweils 50 m Länge geplant sind. Dies soll sowohl Fledermausarten als auch die europarechtlich geschützten Vogelarten gegen die Erhöhung des Kollisionsrisikos schützen. Schließlich wird mit dem Bau des Katzenbergtunnels auch eine neue Querungsmöglichkeit für Wildtiere geschaffen. Vorhandene Durchlässe und Brücken entlang der Autobahn bleiben erhalten bzw. werden erneuert, insbesondere die Talbrücke Heidingsfeld. Dadurch verschlechtern sich die Querungsmöglichkeiten für verschiedene wild lebende Tiere nicht. Vereinzelt wurden Fledermäuse auch in Brückenwiderlagern gesehen. Die Widerlager der Heidingsfelder Talbrücke werden auch künftig Hohlräume haben, die es ermöglichen, dass Einzeltiere der Fledermausarten sie als Quartiere nutzen können. Das Gleiche gilt auch für Einzeltiere als Sommerhangplätze. Rechtzeitig vor ihrem Abriss werden die Widerlager untersucht, ob sich Einzeltiere in oder an ihnen befinden. Sollte dies der Fall sein, erfolgt das weitere Vorgehen in Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde. Das Gleiche gilt im Hinblick auf die abzubrechenden Gebäude unterhalb der Heidingsfelder Talbrücke. Im Übrigen wird auf Unterlage 12.1 E, Anlage 5 (saP), Kapitel 3.1, und auf die Nebenbestimmung A 3.5.12 Bezug genommen.

Im gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt ist nicht mit einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos zu rechnen. Zwar führen die Verbreiterung der Autobahn und die dadurch bedingte Verkehrszunahme zu einer Zunahme der Trennwirkung. Aber die Möglichkeit der Querung durch die Waldwegeunterführung westlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld und die Talbrücke Heidingsfeld bleiben erhalten und werden sogar noch um den 570 m langen Katzenbergtunnel erweitert. Daher werden Verluste einzelner Individuen durch Kollisionen mit Fahrzeugen voraussichtlich keine Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Population in diesem Gebiet haben. Die Erhöhung des Tötungsrisikos verbleibt jedenfalls unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich, der mit einem Verkehrsweg in einem Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar mit dem Risiko, dass einzelne Exemplare etwa im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen Art (z.B. Raubvogel) werden. Eine deutliche Steigerung des Tötungsrisikos ist für die konkret betroffenen Arten aufgrund ihrer spezifischen Verhaltensweisen und - auch populationsrelevanten - Überlebensstrategien naturschutzfachlich nicht zu erwarten. Es fehlt an einer Signifikanz der Risikozunahme gerade durch die Straßenbaumaßnahme im Vergleich zur allgemein vorhandenen, artspezifischen Mortalität, welche ohnehin im Regelfall periodischen Schwankungen unterliegt (vgl. schon C 3.7.5.4.1).

Die höhere Naturschutzbehörde forderte mit Schreiben vom 23.07.2008, dass in Bezug auf die Fällung von potenziellen Quartierbäumen von Fledermäusen sicherzustellen sei, dass eine Kontrolle auf Baumhöhlen im unbelaubten Zustand erfolge. Das bedeute, dass bereits im Winter vor der Fällung eine Markierung der entsprechenden Bäume erfolgen müsse, um sie im darauf folgenden Oktober roden zu können.

Der Vorhabensträger erklärte dazu mit Schreiben vom 22.12.2008, dass in Unterlage 12.1 E, Anlage 5 (saP) dargelegt ist, dass die Rodungsarbeiten grundsätz-

lich im Herbst/Winter (außerhalb der Wochenstubenzeit von Fledermäusen und der Brutzeit von Vögeln) durchgeführt werden und dass Bäume mit Verdacht auf Baumhöhlen ausschließlich im Oktober vorab gefällt werden. Soweit der Planfeststellungsbeschluss bis dahin vorliegt, so erklärte der Vorhabensträger, sollen demnach mit Blick auf einen möglichst frühzeitigen Baubeginn die Markierungsarbeiten vor dem Laubaustrieb im Frühjahr 2010 durchgeführt werden, um im Oktober 2010 die fraglichen Bäume fällen zu können. Die restlichen Rodungen werden in Abhängigkeit von einem eventuellen späteren Baubeginn ohne zeitliche Einschränkungen bzw. bei nach Art. 13 e BayNatSchG geschützten Lebensstätten in der vegetationsfreien Periode vom 01. Oktober bis 28. Februar durchgeführt (vgl. A 3.5.6).

Mit Schreiben vom 23.07.2008 führte die höhere Naturschutzbehörde aus, dass bisher weder die Widerlager der bestehenden Talbrücke Heidingsfeld noch die abzureißenden Gebäude durch einen Fledermaus-Fachmann begangen worden seien. Nach Angaben des Vorhabensträgers sei aber davon auszugehen, dass dort jeweils nur Einzeltiere angetroffen würden. Dieser Aussage könne jedoch aus Sicht der höheren Naturschutzbehörde nicht zugestimmt werden. Zwar würden die Brückenwiderlager vermutlich regelmäßig durch Brückenprüfer begangen, allerdings seien dies keine Fachleute in Bezug auf Fledermäuse. Nicht alle Wochenstuben seien so groß und gut erkennbar, wie dies beispielsweise in der Bettinger Mainbrücke der Fall sei. Es gebe auch Wochenstuben mit weit weniger Individuen, die noch dazu nicht so exponiert hingen wie die Mausohren in der Bettinger Brücke. Ebenso sei nicht nachzuvollziehen, warum in den abzureißenden Gebäuden keine Wochenstuben möglich sein sollten. Es sei nicht ausreichend, die Widerlager und die Gebäude vor dem Abriss zu kontrollieren mit dem Ziel, eventuell anwesende Tiere umzusiedeln. Zum einen würde sich in den Widerlagern eine Umsiedlung schon dadurch schwierig gestalten, dass die Tiere kaum einzufangen wären. Zum anderen werde eine Umsiedlung, vor allem von Wochenstuben und von Tieren im Winterschlaf, aus artenschutzfachlichen und artenschutzrechtlichen Gründen nicht zugestimmt (Nachstellen, Fangen, erhebliche Störung). Eine "artgerechte" Umsiedlung von Fledermäusen sei nicht möglich. In Bezug auf die vom Vorhabensträger angesprochene Annahme, dass die Fledermäuse aufgrund von Störungen durch bereits laufende Arbeiten den Bereich als Schlafplätze meiden würden, sei darauf hinzuweisen, dass beispielsweise die Wochenstubenkolonie in der Bettinger Mainbrücke auch während der dortigen Baumaßnahmen anwesend gewesen sei. Es könne nicht davon ausgegangen werden, dass aufgrund der Verlärmung und der visuellen Effekte keine Fledermäuse mehr anwesend sein würden. Vielmehr seien die Widerlager und die Gebäude mindestens ein Jahr vor Abriss durch einen mit der höheren Naturschutzbehörde abzustimmenden Fledermaus-Experten auf Fledermausbesatz zu kontrollieren - und zwar jeweils im Sommer und im Winter. Die höhere Naturschutzbehörde sei vorab über den Termin zu informieren. Würden dabei Tiere entdeckt, sei die weitere Vorgehensweise einvernehmlich mit der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen (vgl. A 3.5.12). Aus artenschutzrechtlicher Sicht sei ein Abriss der Widerlager der Talbrücke Heidingsfeld und der Gebäude darunter nur zulässig, wenn die Nutzung durch Fledermäuse bekannt sei und gegebenenfalls notwendige Schutzmaßnahmen getroffen worden seien. Diese Anforderun-

gen gelten für alle gebäudebewohnenden Arten, auch wenn dies in den einzelnen Artbeschreibungen in Unterlage 12.1 E, Anlage 5 (saP), nicht aufgeführt sei.

Der Vorhabensträger entgegnete mit Schreiben vom 22.12.2008, dass eine Begehung mit der höheren Naturschutzbehörde am 11.11.2008 keinen Nachweis von Fledermäusen in den Brückenwiderlagern erbracht hat. In Unterlage 12.1 E, Anlage 5 (saP), ist dargelegt, dass rechtzeitig vor Abriss der Widerlager und der Gebäude diese von einem Fledermausspezialisten dahingehend untersucht werden, ob sich Einzeltiere angesiedelt haben. Mit Blick auf einen Baubeginn bei der Heidingsfelder Talbrücke nicht vor 2011 (dies betrifft in gleicher Weise auch die derzeit bewohnten Gebäude) ist ein ausreichend großer Zeitraum im Vorfeld gegeben, um diese Untersuchungen durchzuführen. Die weitere Vorgehensweise wird dann mit der höheren Naturschutzbehörde abgestimmt.

Des Weiteren erhob die höhere Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 23.07.2008 die Forderung, dass an den Widerlagern der neuen Talbrücke Heidingsfeld in Absprache mit der höheren Naturschutzbehörde Einflugmöglichkeiten für Fledermäuse zu schaffen seien, damit diese in Hohlräume und Kastenüberbauten der Brücke gelangen könnten.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 22.12.2008 entgegen, dass die Heidingsfelder Talbrücke einem Gestaltungswettbewerb unterzogen werden solle. Da sich nach dem Ergebnis einer Begehung mit der höheren Naturschutzbehörde am 11.11.2008 in den Widerlagern bzw. Überbauten der Heidingsfelder Talbrücke keine Quartiere von Fledermäusen befänden, bestehe aus Sicht des Vorhabensträgers auch kein Anlass, den Gestaltungswettbewerb durch eine diesbezügliche Auflage einzuschränken.

Von der Planfeststellungsbehörde ist an dieser Stelle festzuhalten, dass aus den Antragsunterlagen des Vorhabensträgers hervorgeht, dass die Widerlager der Heidingsfelder Talbrücke wieder Hohlräume haben werden, die es ermöglichen, dass Fledermäuse sie nutzen können (vgl. Unterlage 12.1 E, Anlage 5 (saP), Kap. 3.1). Insofern hat sich der Vorhabensträger schon durch seinen Antrag auf Planfeststellung gebunden. Weitergehende Anforderungen waren daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

Schließlich führte die höhere Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 23.07.2008 aus, dass sie sich in Abhängigkeit von den Ergebnissen der Kontrolle der Heidingsfelder Talbrücke und der abzureißenden Gebäude darunter weitere Auflagenforderungen vorbehalte.

Die Forderung, hinsichtlich der Fledermäuse einen Auflagenvorbehalt vorzusehen, wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde kann und muss nachteiligen Wirkungen des Vorhabens, die sich erst später zeigen und mit denen die Beteiligten verständigerweise nicht rechnen können, weil sich ihr Eintritt im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht einmal als möglich abzeichnet, nicht Rechnung tragen. Für den Schutz gegen derartige, nicht voraussehbare Wirkungen müssen sich die Betroffenen auf die Ansprüche verweisen lassen, die ihnen Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 - 4 BayVwVfG gewährt (vgl. auch § 10 Abs. 2

WHG, Art. 58 Abs. 4 BayWG). Dazu gehören auch solchen nachteiligen Wirkungen, deren zukünftiger Eintritt zwar theoretisch denkbar ist, sich aber mangels besonderer Anhaltspunkte noch nicht konkret absehen lässt. Denn verständigerweise ist nur mit solchen Wirkungen zu rechnen, deren Eintritt sich nicht nur als abstrakte, sondern als konkrete Möglichkeit abzeichnet. Andernfalls bliebe für die Anwendung des Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 - 4 BayVwVfG praktisch kein Raum. Nur dann, wenn sich im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses nachteilige Wirkungen weder mit der für eine Anordnung nach Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 5 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. Ein Auflagenvorbehalt ist im Planfeststellungsrecht nur zulässig, wenn er den Voraussetzungen des Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG genügt (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.11.2000, Az. 11 C 2.00, NVwZ 2001, 429).

Diese Voraussetzungen liegen im vorliegenden Fall nicht vor. Dass in abzureißenden Gebäuden bzw. Bauwerken, wie z.B. Brücken, Fledermäuse vorkommen, ist nichts Ungewöhnliches. Dass dadurch Fledermäuse gestört werden können, kann Folge von verschiedenen Maßnahmen sein, nicht nur von Straßenbaumaßnahmen. Infolgedessen sind aufgrund der vorliegenden Erfahrungen nach den entsprechenden Begehungen durch Fledermaus-Experten die notwendigen Maßnahmen in Bezug auf diese Gebäude bzw. die Brückenwiderlager im Allgemeinen gut abschätzbar. Daher wurde dem Vorhabensträger auch auferlegt, die weitere Vorgehensweise einvernehmlich mit der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen, wenn in den Widerlagern der Heidingsfelder Brücke bzw. in den abzureißenden Gebäuden unterhalb der Brücke Fledermäuse entdeckt werden (vgl. A 3.5.12). Treten trotz aller Sorgfalt bei der Bauausführung zurzeit nicht absehbare Folgen für die Fledermäuse auf, besteht noch immer die Möglichkeit, dem Vorhabensträger geeignete Maßnahmen nach Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG aufzuerlegen. Da die weiteren Maßnahmen einvernehmlich mit der höheren Naturschutzbehörde abzustimmen sind, war für einen allgemeinen Auflagenvorbehalt in dieser Hinsicht kein Raum. Nur für den Fall, dass zwischen Vorhabensträger und höherer Naturschutzbehörde kein Einvernehmen möglich sein sollte, wurde die abschließende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten (Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG). Die Grundzüge des Plans werden durch diese Regelung nicht tangiert, vielmehr steht auch im Hinblick auf den Artenschutz fest, dass die Schutzmaßnahmen für die Fledermäuse in diesem Falle im Einvernehmen mit der höheren Naturschutzbehörde zu erfolgen haben. Offen ist lediglich, wie die Schutzmaßnahmen im Einzelnen erfolgen sollen, da noch nicht feststeht, auf welche Art von Fledermäusen bei einem eventuellen Fund in welcher Art und Weise Rücksicht genommen werden muss.

Mit Schreiben vom 30.06.2008 bemängelte der Bund Naturschutz, dass die Aufnahme der vorkommenden geschützten Arten unvollständig sei und mindestens um Gelbbauchunke, Teichfrosch (mindestens Schellengraben und Lissabonner Straße, laufende Beobachtung durch den Bund Naturschutz), Erdkröte (Rottenbauer Grund und Schellengraben, laufende Beobachtung durch den Bund Naturschutz) und Schlingnatter (Schellengraben, laufende Beobachtung durch den

Bund Naturschutz) zu ergänzen sei. Dasselbe gelte für die beiden erwähnten Molcharten. Der Eindruck, es seien die erwähnten Arten nicht vorhanden bzw. seit den 80-er Jahren verschwunden, entspreche nicht den Tatsachen.

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht darauf hin, dass die streng geschützten Arten, die einer genaueren Prüfung unterzogen wurden, in Unterlage 12.1 E, Anlage 5 (saP), aufgeführt sind. Die saP wurde mit den Naturschutzbehörden im Detail abgestimmt. Die Gelbbauchunke ist dort behandelt (vgl. Unterlage 12.1 E, Anlage 5, Kapitel 4.1.2.3). Berücksichtigt man ein Vorkommen am Schellengraben und der Lissabonner Straße, führt dies zu keiner abweichenden Prognose der Schädigungs- bzw. der Störungsverbote, da diese Bereiche vom Eingriff durch die Baumaßnahme nicht betroffen sind. Ein Vorkommen des Teichfrosches wurde ausgeschlossen. Selbst wenn er im Bereich Schellengraben und Lissabonner Straße vorkommt, bleibt anzumerken, dass dieser Bereich durch die gegenständliche Maßnahme nicht betroffen ist und insofern keine Auswirkungen auf Schädigungs- bzw. Störungsverbote zu erwarten sind. Außerdem wies der Vorhabensträger im selben Schreiben darauf hin, dass die Erdkröte keine Art im Sinne des Anhangs IV der FFH-RL ist. Beobachtungen von Vorkommen der Erdkröte im Bereich des Rottenbauer Grunds und des Schellengrabens haben keinen Einfluss auf die Beurteilung der mit der Baumaßnahme verbundenen Eingriffe. Auf die Schlingnatter wurde in Unterlage 12.1 E, Anlage 5, Kapitel 4.1.2.2, eingegangen. Ein Vorkommen am Schellengraben führt zu keiner anderen Beurteilung hinsichtlich der Schädigungs- und der Störungsverbote, da diese Bereiche von der gegenständlichen Maßnahme nicht betroffen sind.

Verschiedene Einwendungsführer brachten in Form von gleichförmigen Einwendungen (vgl. C 3.8.2.3) vor, dass sich hinsichtlich der Eingriffe in den Lebensraum der nach Anhang IV der FFH-RL streng geschützten Arten in Kapitel 4.5 des Textteils des landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12.1 E) lediglich ein Verweis auf die Anlage 5 (saP) finde. Ein Hinweis auf die Bedeutung der streng geschützten Arten (sowohl hinsichtlich des Lebensraumschutzes als auch des Individualschutzes unter Beachtung der Anforderungen des Art. 16 FFH-RL) finde sich jedoch nicht.

Hierzu führte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zutreffend aus, dass im Einvernehmen mit dem Bayerischen Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz zur Umsetzung der letzten artenschutzrechtlichen Novelle des Bundesnaturschutzgesetzes seitens der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern die "Hinweise zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)" für die straßenrechtlichen Genehmigungsverfahren neu gefasst wurden. Wie aus der Unterlage 12.1 E, Anlage 5 (saP), hervorgeht, liegen keine Verbotsstatbestände vor, Ausnahmeprüfungen sind somit nicht erforderlich. Aus Sicht des Vorhabensträgers ist es daher entbehrlich, in der Unterlage 12.1 E weitergehende Aussagen zu treffen. Daher findet sich in nicht zu beanstandender Weise in der Unterlage 12.1 E, Kapitel 4.5, lediglich ein Hinweis zur umfangreichen Anlage 5 (saP).

Darüber hinaus ergänzte ein Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.76) mit Schreiben vom 02.07.2008 seine Einwendung dahingehend, dass er gerade gegen die gegenständliche Planung Einwendungen wegen Missachtung des Artenschutzes erhebe. Dies vor allem, da er die wissenschaftlichen Erkenntnisse über das Sondergebiet Hörlesflur in einem Filmbeitrag des Bayerischen Rundfunks gesehen habe. Der Film habe die einmalige Artenvielfalt, die durch den Ausbau der BAB A 3 verschwinden würde, zur Grundlage. Was bei Möbelhäusern Standard sei, müsse der Staat bei seinen Vorhaben vorbildlich berücksichtigen und nicht "schändlich" unterlassen.

Der Vorhabensträger entgegnete darauf mit Schreiben vom 19.12.2008 zutreffend, dass der Artenschutz in der vorliegenden Planung berücksichtigt wurde. Er wird in Unterlage 12.1 E, Anlage 5 (saP), behandelt. Daraus ergibt sich, dass keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände hinsichtlich gemeinschaftsrechtlich geschützter Arten erfüllt sind. Darüber hinausgehende, nicht gemeinschaftsrechtlich geschützte Arten, die gemäß nationalem Naturschutzrecht streng geschützt sind, sind in rechtlicher Hinsicht nicht betroffen, da es nicht zu einer vorhabensbedingten Zerstörung von unersetzbaren Lebensräumen kommt (vgl. C 3.7.5.2.5.9).

3.7.5.4.3 Artenschutzrechtliche Ausnahme

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

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

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

Der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 im vorliegend planfestgestellten Abschnitt ist ein wichtiges Ziel der überregionalen wie auch der transnationalen Verkehrsplanung und damit von hervorgehobenem öffentlichen Interesse. Die BAB A 3 ist als Europastraße E 43 eine Hauptmagistrale des internationalen Verkehrs, deren Ausbauzustand schon gegenwärtig nicht mehr den erhöhten Anforderungen des tatsächlichen Verkehrsaufkommens entspricht. Die Belange, die

sich für die Verwirklichung des plangegegenständlichen Vorhabens anführen lassen, wiegen so schwer, dass sie das Gemeinwohlerfordernis des § 14 Abs. 3 Satz 1 GG erfüllen (vgl. C 3.8.1.2). Auch unter europarechtlichen Gesichtspunkten, die die Berücksichtigung der Schutzziele der FFH-RL mit einbeziehen, entspricht die verfahrensgegenständliche Planung voll dem Postulat eines vernünftigen und von Verantwortungsbewusstsein geleiteten staatlichen Handelns.

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

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

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

Verschiedene Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.3) brachten im Rahmen gleichförmiger Einwendungen vor, dass der Artenschutz insbesondere für nach Anhang IV der FFH-RL streng geschützte Arten missachtet werde. Der Eingriff in den Lebensraum einer streng geschützten Art unterliege nicht der planerischen Abwägung. Er sei nach Art. 16 FFH-RL nur gerechtfertigt, wenn Alternativen, die zu keinem oder einem wesentlich geringeren Eingriff gelangten, nicht zur Verfügung stünden. Ob insbesondere die Variante Süd 1 (Untertunnelung des Katzenberges) zu einer Vermeidung oder Verringerung des Eingriffs in den Lebensraum einer streng geschützten Art führe, sei nicht untersucht worden. Es sei aber aus den Eigenschaften der Tunnelvariante Süd 1 bereits offenkundig davon auszugehen, dass nahezu kein Lebensraum einer streng geschützten Art dafür in Anspruch genommen werde oder auch nur werden könnte. Dieser Umstand erzwinde den Vorzug der Variante Süd 1, selbst wenn dadurch andere (der Abwägung zugängliche) Belange (z.B. Lärmschutz, Gewässerschutz, Baukosten, Grundstücksinanspruchnahme) berührt seien. In Unterlage 12.1 E, Anlage 5 (saP), würden unter Nr. 4.1 die zahlreichen betroffenen Arten nach Anhang IV der FFH-RL aufgeführt. Für einen Teil dieser Arten ergebe sich aus der Roten Liste Deutschland bzw. Bayern ein hoher Gefährdungsgrad bis hin zur konkreten Gefahr des Aussterbens (z.B. Mopsfledermaus). Hier gelte in besonderem Maße, dass zwingend Alternativen vorzuziehen sei, die zu keiner oder zumindest einer geringeren Beeinträchtigung dieser Arten führten. Dies unterliege auch nicht der planerischen Abwägung, könne also auch nicht durch Aspekte der Baukosten oder anderer abwägbarer Gründe überwunden werden.

Der Vorhabensträger führte dazu mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht aus, dass die fraglichen Arten alle vom Eingriff berührt werden. Trotz der plangegenständlichen Maßnahme werden jedoch keine Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG, der insoweit die entsprechenden Vorgaben der FFH- und Vogelschutz-Richtlinie umsetzt, erfüllt. Auf die obigen Ausführungen unter C 3.7.5.4.1 und C 3.7.5.4.2 sowie auf die entsprechenden Ausführungen in diesem Kapitel wird Bezug genommen, im Übrigen wird auf Unterlage 12.1 E, Anlage 5 (saP) Bezug genommen. Daher ist eine Ausnahmeprüfung nicht notwendig und somit

auch eine Alternativenprüfung als eine der Ausnahmenvoraussetzungen nicht erforderlich. Im Übrigen ergäbe, wie oben dargelegt, auch eine Ausnahmeprüfung kein anderes Ergebnis bei der Variantenwahl. Auch durch die Variante Süd 1 werden Lebensräume streng geschützter Arten in Anspruch genommen. Der Vorhabensträger verwies mit Schreiben vom 28.11.2008 auch zutreffend darauf, dass die Variante Süd 1 im Bereich des FFH-Gebietes "Irtenberger und Guttenberger Wald" beginnt, wo ebenso Arten nach Anhang IV der FFH-RL als auch europäische Vogelarten nachgewiesen sind bzw. potenziell vorkommen. Die Variante Süd 1 verläuft dann weiter am sog. "Hohen Steig" und quert dann noch das Waldstück "Afterberg", ein naturnaher Eichen-Hainbuchen-Wald, der entsprechend als Biotop kartiert ist. Auch hier wären zusätzlich in gleiche Weise Lebensräume betroffen, insbesondere in den Bereichen der Tunnelportale. Artenschutzrechtliche Belange wären insofern also auch bei der Variante Süd 1 zu prüfen und abzuhandeln. Die Betroffenheiten würden sich allenfalls verschieben, jedoch nicht aufheben.

Auf die Aufzählung möglicher Planungsvarianten unter C 3.7.2.1 wird im Übrigen Bezug genommen. Keine der vom Vorhabensträger untersuchten Varianten (vgl. Unterlage 1, Kapitel 3.1) wäre gegenüber der festgestellten aus artenschutzrechtlicher Sicht eindeutig vorzugswürdig; die Nullvariante wird dem Planungsziel nicht gerecht. Ergänzend ist anzuführen, dass nur von der bestehenden Autobahn vorbelastete Randbereiche für den Ausbau in Anspruch genommen werden. Soweit einseitig ausgebaut wird, wird dabei die Lage der angrenzenden Schutzgebiete berücksichtigt. Da beidseitig der bestehenden BAB A 3 in etwa "gleichwertige" Gehölzbestände betroffen sind, die wiederum den relevanten Arten Lebensraum bieten könnten, ist nicht ersichtlich, warum aus artenschutzrechtlichen Gründen der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 im Detail anderweitig günstiger erfolgen könnte. Es ist aufgrund der ökologischen Bestandsaufnahme nicht erkennbar, dass über einen längeren Streckenabschnitt eindeutig eine bestimmte Autobahnseite favorisiert werden müsste. Ebenso scheidet eine Neutrassierung in diesem Abschnitt wegen der damit verbundenen Einschnitte in FFH-Gebiete und der noch höheren Auswirkungen für die betroffenen besonders bzw. streng geschützten Arten offensichtlich aus. Allein aus artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten die Tunnelvariante Süd 1 zu wählen, wäre unverhältnismäßig. Durch die nun plangegenständliche Variante ergeben sich kaum Beeinträchtigungen streng oder besonders geschützter Arten, die durch die Variante Süd 1 zu vermeiden wären. Dem stehen aber sehr hohe Aufwendungen für die Herstellung und die Unterhaltung sowie wasserwirtschaftliche Gründe gegenüber. Wie unter C 3.7.2.1 ausgeführt, erweist sich die Planfeststellungsvariante als ausgewogen und trägt sowohl den naturschutzfachlichen als auch den übrigen Belangen ausreichend Rechnung. Der mögliche, nur schwer bezifferbare, aber letztlich geringe Gewinn für den Artenschutz durch den Bau eines Tunnels unter dem Stadtteil Heuchelhof gegenüber der Planfeststellungsvariante rechtfertigt es nicht, dass im Ergebnis allein aus artenschutzrechtlichen Gründen die erheblichen Mehraufwendungen für Bau und Unterhaltung für die Tunnelvariante Süd 1 in Kauf genommen werden und die Planfeststellungsvariante aufgegeben wird.

Der Bund Naturschutz brachte mit Schreiben vom 30.06.2008 vor, dass aus Art. 16 Abs. 1 FFH-RL klar hervorgehe, dass für Tierarten des Anhangs IV nur

dann von den Bestimmungen der Art. 12, 13, 14 und 15 FFH-RL abgewichen werden könne, wenn u.a. sichergestellt sei, dass die Populationen trotz des Eingriffs in einem günstigen Erhaltungszustand verblieben. Diese Aussage in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 12.1 E, Anlage 5), dass es lediglich zu keiner Verschlechterung des Verbotes kommen dürfe, sei damit nicht gesetzeskonform mit der FFH-RL. Damit sei gemäß FFH-RL jeder Eingriff untersagt, der Tierarten betreffe, deren Erhaltungszustand nicht bekannt bzw. schlecht sei. Dies treffe z.B. für die Haselmaus zu, eine Reihe von Fledermausarten (z.B. Abendsegler), Tag- und Nachtfalter (z.B. Thymian-Ameisenbläuling), verschiedene Vogelarten (z.B. Heidelerche) und Reptilien (z.B. Mauereidechse).

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 22.12.2008 im Ergebnis zu Recht darauf hin, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nicht erfüllt sind.

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

Der Verlust einzelner Exemplare oder Siedlungsräume schließt im Übrigen auch in Ansehung der durch § 43 Abs. 8 Satz 2 BNatSchG und Art. 16 FFH-RL bzw. Art. 13 V-RL postulierten Verschlechterungsverbote nicht aus, dass die Population der betreffenden Art als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet als lebensfähiges Element erhalten bleibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 572). Zudem ist es möglich, den Erhaltungszustand der von vorhabensbedingten Auswirkungen betroffenen Arten durch aktive Maßnahmen des Naturschutzes, insbesondere durch zur Kompensation von Eingriffen festgelegte Ausgleichsmaßnahmen zu sichern (Art. 42 Abs. 5 Sätze 2 und 3 BNatSchG, vgl. auch BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, a.a.O.). § 43 Abs. 8 Satz 2 BNatSchG (bzw. Art. 16 Abs. 1 FFH-RL) etabliert zwar ein Verbot jedweder Verschlechterung des Erhaltungszustandes einer Population, jedoch ist es möglich und zulässig, die Bestandssituation durch aktive Maßnahmen des Naturschutzes zu sichern. Hier können insbesondere naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen eine Rolle spielen, die planungsbedingt der jeweils betroffenen Population so rechtzeitig zugute kommen, dass sie zur Gewährleistung eines günstigen Erhaltungszustandes beitragen können (vgl.

BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, a.a.O., Rd.Nr. 573). Befindet sich eine Population in einem ungünstigen Erhaltungszustand, ist eine Ausnahme i.S.d. Art. 16 Abs. 1 Satz 1 FFH-RL (§ 43 Abs. 8 Satz 2 BNatSchG) trotzdem weiterhin möglich, wenn hinreichend nachgewiesen ist, dass sie den ungünstigen Erhaltungszustand der betroffenen Population nicht verschlechtern oder die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes nicht behindern kann (EuGH, Urteil vom 14.06.2007, Az. C-342/05, Rd.Nr. 29, NuR 2007, 477).

In Unterlage 12.1 E, Anlage 5 (spezielle artenschutzrechtliche Prüfung), und unter C 3.7.5.2 ist im Einzelnen dargelegt, dass sich trotz der Baumaßnahme keine (weiteren) negativen Auswirkungen auf die Populationen der jeweils betroffenen besonders geschützten Arten ergeben, worauf hier Bezug genommen wird. Da aber im vorliegenden Fall schon davon auszugehen ist, dass sich die lokale Population hinsichtlich ihres Erhaltungszustandes nicht in erheblicher Weise verschlechtert, konnte eine Betrachtung des Erhaltungszustandes der jeweiligen Art in ihrem überörtlichen Verbreitungsgebiet entfallen.

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

Eine Gewährung der - von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses umfassten (vgl. C 3.7.5.5) - artenschutzrechtlichen Ausnahme würde auch pflichtgemäßer Ermessensausübung entsprechen. Der sechsstreifige Ausbau im gegenständlichen Abschnitt 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.

3.7.5.5 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Im Bereich des Untersuchungsgebietes befinden sich ökologisch besonders wertvolle Biotope i.S.d. Art. 13 d Abs. 1 BayNatSchG und Lebensstätten, die nach Art. 13 e BayNatSchG unter Schutz stehen, die durch das plangegegenständliche Vorhaben jeweils beeinträchtigt werden.

Beeinträchtigungen für das vorhandene Naturschutzgebiet "Bromberg-Rosengarten" können dagegen ausgeschlossen werden. Auf die Ausführungen unter C 3.7.5.3 wird Bezug genommen. Des Weiteren bleiben die bestehenden Naturdenkmale "Sieben Eichen" nordwestlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld und "Schafbrunnen" am Hang östlich von Heuchelhof südlich des Rasthofs Würzburg-Süd vom plangegegenständlichen Vorhaben unberührt.

Soweit die Baumaßnahme diesbezüglich zu Beeinträchtigungen führt, werden die dafür erforderlichen naturschutzrechtlichen Zulassungsentscheidungen von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung erfasst. Dieser Planfeststel-

lunungsbeschluss ersetzt die erforderlichen Befreiungen von den Geboten, Verboten und Beschränkungen des Bayerischen Naturschutzgesetzes und der aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen (Art. 49 Abs. 3 Satz 2 BayNatSchG; vgl. A 6 dieses Beschlusses). Gleiches gilt für die Entscheidung über die Ausnahme von dem Verbot, Maßnahmen durchzuführen, die zu einer Zerstörung bzw. sonstigen erheblichen Beeinträchtigung der ökologisch wertvollen Biotope i.S.d. Art. 13 d Abs. 1 BayNatSchG führen können (Art. 13 d Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG), sowie von dem Verbot der Beeinträchtigung von Lebensstätten i.S.d. Art. 13 e Abs. 1 BayNatSchG (Art. 13 e Abs. 3 i.V.m. Art. 13 d Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG). Hinsichtlich des Vorliegens der materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Befreiung bzw. Ausnahmen wird auf C 3.7.5.2.7 verwiesen. Die Maßnahmen sind aufgrund der mit dem Bauvorhaben verbundenen positiven Auswirkungen aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls gerechtfertigt. Auf die Auflage A 3.5.6 zur Beachtung der Vegetationsruhe wird verwiesen. Das erforderliche Benehmen bzw. Einvernehmen mit den zuständigen unteren Naturschutzbehörden wurde hergestellt (vgl. Schreiben des Landratsamts Würzburg vom 16.06.2008 und Schreiben der Stadt Würzburg vom 29.07.2008).

Von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst werden schließlich auch eventuell nach § 43 Abs. 8 BNatSchG erforderliche Ausnahmen von den Verboten des § 42 BNatSchG. Auf die Ausführungen unter C 3.7.5.4 dieses Beschlusses wird verwiesen (vgl. auch C 3.7.5.2.5.9).

3.7.5.6

Abwägung

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

Allerdings ist das mit den Naturschutzbehörden abgestimmte landschaftspflegerische Konzept in seiner Gesamtheit geeignet, den Eingriff in den Naturhaushalt weitgehend und den in das Landschaftsbild in vollem Umfang auszugleichen. Soweit ein nicht ausgleichbarer Eingriff in den Naturhaushalt verbleibt, wird dieser durch eine Ersatzmaßnahme kompensiert.

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

3.7.6

Bodenschutz

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

Weder das Bundesfernstraßengesetz noch das ergänzend heranziehbare Bayerische Verwaltungsverfahrensgesetz enthalten Vorschriften, die den Umgang mit schädlichen Bodenverunreinigungen oder Altlasten unabhängig von dem Bau oder der Änderung des jeweiligen Verkehrsweges regeln. Eine etwaige Sanierung hat nach Maßgabe des Bundes-Bodenschutzgesetzes zu erfolgen. Dieses Gesetz ermächtigt die für den Bodenschutz zuständige Behörde zu einer Vielzahl von Maßnahmen, die darauf abzielen, schädliche Bodenveränderungen oder sonstige Gefahren zu bekämpfen, die durch Altlasten i.S.d. § 2 Abs. 5 BBodSchG (Altablagerungen und Altstandorte) hervorgerufen werden, z.B. Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung, Sanierungsuntersuchungen, Sanierungsplan samt der Möglichkeit, einen solchen Plan für verbindlich zu erklären (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 463).

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

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

diese Prüfung auch die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf den Boden umfasst.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Im Ergebnis ist daher davon auszugehen, dass die mit der verfahrensgegenständlichen Straßenbaumaßnahme notwendigerweise verbundenen Einwirkun-

gen auf den Boden nicht als schädliche Bodenveränderungen i.S.d. § 2 Abs. 3 BBodSchG anzusehen sind und auch nicht zu solchen führen.

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

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

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

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

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

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

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

- 3.7.7 Gewässerschutz/Wasserwirtschaft
- 3.7.7.1 Gewässerschutz
- 3.7.7.1.1 Trinkwasserschutzgebiet "Winterhäuser Quelle"
- 3.7.7.1.1.1 Rechtliche Vorgaben

Die BAB A 3 verläuft im Planfeststellungsabschnitt ab der Unterführung des Mittleren Geisbergwegs (BW 290a, BWV lfd.Nr. 53, Unterlage 7.2) bei Bau-km 290+644 und dem Ende des Planfeststellungsabschnittes bei Bau-km 291+800 in der Zone II des geplanten Wasserschutzgebietes "Winterhäuser Quelle". Das Schutzgebiet der "Winterhäuser Quelle" wurde durch Verordnung der Stadt Würzburg vom 20.03.2009 amtlich festgesetzt. Die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH, der Nutzer der "Winterhäuser Quelle", verfügt über eine wasserrechtliche Bewilligung zur Grundwasserentnahme aus der Quelle bis zum Jahre 2032 bis maximal 1.850.000 m³ im Jahr.

Nach der Wasserschutzgebietsverordnung für die Winterhäuser Quelle sind Aufschlüsse oder Veränderungen der Erdoberfläche, auch wenn Grundwasser nicht aufgedeckt wird, sowie Wiederverfüllung von Erdaufschlüssen, Baugruben und Leitungsgräben sowie Geländeauffüllungen und die Verlegung von Leitungen bzw. deren Erneuerung verboten, Erdaufschlüsse sind nur zulässig im Rahmen ordnungsgemäßer land- und forstwirtschaftlicher Nutzung (§ 3 Abs. 1 der Was-

erschutzgebietsverordnung). Ebenso sind in der engeren Schutzzone Bohrungen nur zulässig für Bodenuntersuchungen bis zu 1 m Tiefe (§ 3 Abs.1 Nr. 1.4 der Wasserschutzgebietsverordnung). Ebenso ist es verboten, Abwasserbehandlungsanlagen zu errichten oder zu erweitern, Regen- oder Mischwasserentlastungsbauwerke zu errichten oder zu erweitern, Anlagen zur Versickerung von Abwasser oder Abwasserleitungen und zugehörige Anlagen zu errichten oder zu erweitern (§ 3 Abs. 1 Nr. 3 der Wasserschutzgebietsverordnung). Straßen, Wege und sonstige Verkehrsflächen zu errichten oder zu erweitern, ist in der engeren Schutzzone nur zulässig für öffentliche Feld- und Waldwege, beschränkt öffentliche Wege, Eigentümerwege und Privatwege und bei breitflächigem Versickern des abfließenden Wassers (§ 3 Abs. 1 Nr. 4 der Wasserschutzgebietsverordnung). Ebenso ist es verboten, Baustelleneinrichtungen oder Baustofflager zu errichten oder zu erweitern (§ 3 Abs. 1 Nr. 4.4 der Wasserschutzgebietsverordnung). Von den Verboten und Beschränkungen dieser Wasserschutzgebietsverordnung können Ausnahmen zugelassen werden, wenn das Wohl der Allgemeinheit die Ausnahme erfordert oder das Verbot oder die Beschränkung im Einzelfall zu einer unbilligen Härte führen würde und das Gemeinwohl der Ausnahme nicht entgegensteht (§ 4 Abs. 1 der Schutzgebietsverordnung). Ausnahmen sind widerruflich, sie können mit Bedingungen und Auflagen verbunden werden (vgl. § 4 Abs. 3 der Wasserschutzgebietsverordnung).

Durch den gegenständlichen Planfeststellungsbeschluss wird die insoweit notwendige Ausnahme für die Erdaufschlüsse, Auffüllungen, Errichtung von Straßen usw. nach § 4 der Wasserschutzgebietsverordnung mit umfasst (§ 17 FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Die Voraussetzungen für die Ausnahme liegen vor, die gegenständliche Maßnahme dient unzweifelhaft dem Gemeinwohl, ihre Planung ist von Gesetzes wegen gefordert (vgl. C 3.5.1). Um die Gemeinwohlverträglichkeit zu sichern, werden in der einschlägigen technischen Richtlinie RiStWag entsprechende Maßnahmen vorgesehen, die in der gegenständlichen Planung umgesetzt wurden.

3.7.7.1.1.2 Ausführung nach RiStWag

Beim Zusammentreffen von Straßenverkehrsflächen und Grundwasserschutzgebieten finden die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag) Anwendung. Diese Richtlinien, die auch für die Bundesfernstraßen eingeführt sind, enthalten Hinweise für die Planung, den Bau und die Unterhalt von Straßen in Wassergewinnungsgebieten und von Leichtflüssigkeitsabscheidern sowie Darstellungen baulicher Lösungsmöglichkeiten. Die vom Straßenbau und Straßenverkehr ausgehenden Gefahren für die Gewässer sind Teil der mannigfaltigen Gefährdungen in einem Wasserschutzgebiet. Daraus ergeben sich technische Grundsätze für Planung, Gestaltung, Bau durchführung und Unterhaltung von Straßen, die in der RiStWag dargelegt werden. Die in Nr. 6 der RiStWag aufgeführten bautechnischen Maßnahmen richten sich nach dem Grad der Schutzbedürftigkeit der jeweiligen Wasserschutzzone. Sie stellen Lösungsmöglichkeiten dar, die bei vorschriftsmäßiger und sorgfältiger Ausführung im Allgemeinen ausreichend sind. Andere geeignete Bauweisen sind dadurch nicht ausgeschlossen. In besonderen Fällen, z.B. bei geringmächtigen Deckschichten, können weitergehende Schutzmaßnahmen erforderlich werden.

Letztlich geben die RiStWag Auskunft darüber, unter welchen Voraussetzungen eine Straße durch die Schutzzonen einer Trinkwassergewinnungsanlage geführt werden darf, ohne dass eine Gefährdung der Wassergewinnungsanlage befürchtet werden müsste. Im vorliegenden Fall trägt die Planung dem Wasserschutzgebiet "Winterhäuser Quelle" durch die entsprechende Wahl der Entwässerungsmaßnahmen nach der RiStWag Rechnung.

Die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH führte mit Schreiben vom 10.07.2008 aus, dass das Wasservorkommen der Winterhäuser Quelle zur Trinkwasserversorgung der Stadt Würzburg genutzt werde. Entgegen den Ausführungen des Erläuterungsberichtes (Unterlage 1) stelle die Wassergewinnung "Winterhäuser Quelle" keine Ersatzwassergewinnung dar, sondern sei mit einem Anteil von 16 % der gesamten Jahresförderung unverzichtbarer Bestandteil der öffentlichen Trinkwasserversorgung der Stadt Würzburg. Das Wasser der Winterhäuser Quelle bedürfe keiner weiteren Aufbereitung, es entspreche bereits als Rohwasser in allen qualitativen Beurteilungsparametern den Anforderungen der Trinkwasserverordnung. Für dieses Wasservorkommen sei ein wasserrechtliches Verfahren zur Festsetzung eines Wasserschutzgebietes eingeleitet worden. Nach dem (damals noch) im Verfahren befindlichen Vorschlag zur Festsetzung eines Wasserschutzgebietes, der durch den amtlich anerkannten Sachverständigen geprüft worden sei, liege der Bauabschnitt von Bau-km 290+660 bis Bau-km 291+800 innerhalb der engeren Zone (Zone II) des künftigen Wasserschutzgebietes. Für die Planung, Ausführung und den späteren Betrieb der Autobahn stellten die RiStWag die Grundlage für die erforderlichen Schutzmaßnahmen dar. Sowohl nach den RiStWag als auch nach der Musterverordnung für Wasserschutzgebiete sei die Zone II von Straßen grundsätzlich freizuhalten. Die geltend gemachten wasserwirtschaftlichen Anforderungen setzten voraus, dass bei Abwägung der Belange dem Ausbau der BAB A 3 auch in der Zone II zum Wohl der Allgemeinheit zugestimmt wird.

Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg (Servicestelle Würzburg) erklärte sich mit dem gegenständlichen Vorhaben grundsätzlich einverstanden (vgl. Schreiben vom 03.07.2008), wies aber darauf hin, dass in der Schutzzone II zusätzliche Einschnitte bis zu 4 m statffänden (bezogen auf Gradientenhöhe). Des Weiteren werde die Autobahn um jeweils einen Fahrstreifen in beide Fahrtrichtungen verbreitert. Durch die Baumaßnahme fänden erhebliche Erdeingriffe statt. Sowohl die Baumaßnahme als auch der laufende Betrieb der Autobahn bedeuteten ein erhebliches Gefährdungspotenzial für die Wasserversorgung der "Winterhäuser Quelle". Um dem Schutz der bedeutenden und für Würzburg nicht ersetzbaren Wasserversorgung der Winterhäuser Quelle gerecht zu werden, sei die Ausführung der BAB A 3 entsprechend den RiStWag dringend erforderlich. Bei der baulichen Ausführung der plangegegenständlichen Maßnahme sei Nr. 6.3 der RiStWag einschlägig. Demnach seien in Wasserschutzgebieten eine dichte Befestigung der Bankette und Mittelstreifen vorzusehen, Schutzeinrichtungen nach Tabelle 4 der RiStWag seien zu schaffen. Das Niederschlagswasser von Verkehrsflächen und den Einschnittsböschungen sei in dichten Systemen auch außerhalb des Wasserschutzgebietes abzuleiten und der gesamte Bereich unter den Verkehrsflächen sei bei geringer Schutzwirkung der Grundwasserüberdeckung abzudichten.

Mit Schreiben vom 17.12.2008 sagte der Vorhabensträger zu, innerhalb des Wasserschutzgebietes "Winterhäuser Quelle" das plangegenständliche Vorhaben nach den RiStWag auszuführen. Er wies jedoch verständlicherweise darauf hin, dass die Tatsache, dass die Autobahn hier seit über 45 Jahren ohne irgendwelche Schutzmaßnahmen verläuft, ohne dass es zu konkreten Beeinträchtigungen gekommen ist, der Einschätzung widerspricht, dass während des laufenden Betriebs eine erhebliche Gefährdung der Trinkwasserversorgung gegeben ist. Die Vorgaben der RiStWag werden bei der Planung berücksichtigt. Vorgesehen sind Ausbildung der Bankette und Mittelstreifen nach RiStWag, die Schutzeinrichtungen nach Tabelle 4 der Richtlinien und die Ableitung des Niederschlagswassers von Verkehrsflächen und Einschnittböschungen in dichten Systemen in Bereiche nach außerhalb des Wasserschutzgebietes.

Mit Schreiben vom 23.01.2009 legte der Vorhabensträger die Bewertung der Untergrundverhältnisse zwischen Bau-km 290+640 bis Bau-km 291+800 im Hinblick auf den Ausbau nach RiStWag in der engeren Schutzzone der "Winterhäuser Quelle" der Genesis Umwelt Consult GmbH, Schwabach, vor. Danach ist - wie die Untersuchung nachvollziehbar darlegt - unter Berücksichtigung der ermittelten Schutzwirkung der Gewässerüberdeckung nach Abschnitt 6.3 der RiStWag innerhalb der engeren Schutzzone des (damals noch geplanten) Wasserschutzgebietes "Winterhäuser Quelle" für den Bau der BAB A 3 zwischen Bau-km 290+640 und Bau-km 291+800 zu beachten, dass von Bau-km 290+640 bis Bau-km 290+950 die Richtungsfahrbahn Nürnberg mit den angrenzenden Einschnittböschungen im Bereich einer sehr geringen bis geringen Schutzfunktion der Gewässerüberdeckung liegt. Ferner ist durch die bei Bau-km 290+740 bis Bau-km 290+775 querende südliche Hauptverwerfung des Katzenberg-Störungssystems als wasserwegsame, tektonische Schwächezone ein erhöhtes Gefährdungspotenzial im gesamten Fahrbahnbereich anzunehmen. Insofern muss zwischen Bau-km 290+640 und Bau-km 290+950 neben der nach den Abschnitten 6.3.6 und 7 der RiStWag durchzuführenden Abdichtung der Entwässerungsmulden sowie der angrenzenden Damm- und Einschnittbereiche auch der gesamte Bereich unter den Verkehrsflächen abgedichtet werden. Die Abdichtungen könnten mit mineralischen Böden und Bodengemischen, Kunststoffdichtungen, geosynthetischen Tondichtungsbahnen oder Asphaltabdichtungen erfolgen. Ab Bau-km 290+950 bis Bau-km 291+800 liegt flächenhaft eine mittlere bis sehr hohe Gesamtschutzfunktion der Gewässerüberdeckung vor, sodass hier eine Abdichtung unter den Verkehrsflächen sowie der Damm- und Einschnittbereiche nicht erforderlich ist. Die Entwässerungsmulden muss aber entsprechend den Vorgaben der RiStWag (Abschnitte 3.6.3 und 7) abgedichtet werden. Die Befestigung der Verkehrsflächen muss wasserundurchlässig sein. Als wasserundurchlässig gelten Betondecken nach den ZTV Beton-StB und Asphaltdecken nach den ZTV Asphalt-StB sowie vergleichbare Befestigungen nach ZTV LW. Im Dammbereich (Fahrstreifen) sind aufgrund der Dammhöhe von mehr als 0,5 m sowie dem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen von mehr als 15.000 Kfz/24 h Schutzwände der Aufhaltestufe H 2 vorzusehen. Bei der Verwendung von Schutzwänden der Aufhaltestufe H 2 im Bereich des Mittelstreifens kann auf eine Befestigung wie bei den Banketten unter Beachtung der ZTV Asphalt StB bzw. ZTV Beton-StB verzichtet werden. Am tiefer liegenden Fahrbahnrand ist die Fuge zwischen Betonschutzwand, Schlitzrinne und Fahr-

bahnbefestigung abzudichten. Das von den Banketten und Böschungen abfließende Niederschlagswasser ist am Böschungsfuß in Mulden zu sammeln und in dauerhaft dichten Rohrleitungen oder Rinnen mit dauerelastisch gedichteten Fugen aus der engeren Schutzzone des geplanten Wasserschutzgebietes "Winterhäuser Quelle" abzuleiten. Die Dichtheit der Rohrleitungen und der Schächte ist nach den ZTV Ew-StB, dem ATV-DVWK-A 142 und der DIN EN 1610 zu prüfen. Bei Rohrleitungen empfiehlt es sich, für die engere Schutzzone zugelassene Rohrsysteme zu verwenden. Zur Sammlung des von den Einschnittsböschungen abfließenden Niederschlagswassers sind Mulden vorzusehen und an die Fahrbahmentwässerung anzuschließen. Sofern eine dauerhafte Abdichtung der Muldenoberfläche gewährleistet wird, kann auf Hochborde und Straßenabläufe verzichtet werden.

Beim Erörterungstermin am 02.02.2009 erklärte die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH, dass ihr das Gutachten der Genesis Umwelt Consult GmbH vorliege. In diesem Gutachten würden sowohl Angaben zu den erforderlichen bautechnischen Maßnahmen als auch Angaben zur Beweissicherung gemacht. Vonseiten der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH bestehe mit diesen Punkten Einverständnis, wenn die Hinweise in diesem Gutachten berücksichtigt würden (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 53).

Der Vorhabensträger wies beim Erörterungstermin am 02.02.2009 darauf hin, dass in der Woche vor dem Erörterungstermin ein Gespräch mit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH und ihm stattgefunden habe. Dabei habe man sich darauf verständigt, die besagte Abdichtung in dem betreffenden Bereich, der im Gutachten ausgewiesen ist, umzusetzen. Dies sicherte der Vorhabensträger gemäß A 3.1 ausdrücklich zu (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 54).

Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg, Servicestelle Würzburg, ergänzte seine Stellungnahme vom 03.07.2008 mit Schreiben vom 08.05.2009 dahingehend, dass die Bewertung der Untergrundverhältnisse hinsichtlich der Schutzwirkung in dem Gutachten des Fachbüros Genesis, Schwabach, vom 19.01.2009 plausibel sei. Demnach sei von Bau-km 290+640 bis Bau-km 290+950 eine sehr geringe bis geringe Schutzfunktion der Grundwasserüberdeckung vorhanden. Hinzu komme, dass zwischen Bau-km 290+650 bis Bau-km 290+850 bedingt durch die westlich und östlich vorhandenen Zwangspunkte Geländeeinschnitte von bis zu 5,50 m Tiefe durchgeführt werden sollen. Daraus ergibt sich, dass zwischen Bau-km 290+640 bis Bau-km 290+950 der gesamte Bereich unter den Verkehrsflächen entsprechend den RiStWag abgedichtet werden müsse.

Von Bau-km 290+950 bis Bau-km 291+800 liege, so das Wasserwirtschaftsamt mit Schreiben vom 08.05.2009, flächenhaft eine mittlere bis sehr hohe Schutzfunktion der Grundwasserüberdeckung vor. Hier sind zur Entwässerung die anderen Anforderungen an Nr. 6.3.6 der RiStWag zu beachten. Die bautechnische Ausführung nach RiStWag sei im Detail mit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH und dem Wasserwirtschaftsamt abzustimmen, was der Vorhabensträger mit Schreiben vom 02.09.2009 zusagte (vgl. A 7.3.6).

Als Ergebnis der hydrogeologischen Untersuchungen wurde im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 die Grundwasserüberdeckung zwischen Bau-km 290+640 und Bau-km 290+950 durch eine Abdichtung unter der gesamten Verkehrsfläche verbessert (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 3 E, Unterlage 6.1, Blatt 2a, und Unterlage 7.2, lfd.Nr. 1).

Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg, Servicestelle Würzburg, verwies mit Schreiben vom 23.07.2009 auf seine Stellungnahme vom 08.05.2009 und auf die geringe Schutzfunktion der Gewässerüberdeckung im Bereich von Bau-km 290+640 bis Bau-km 290+950, wo der gesamte Bereich unter den Verkehrsflächen nach den RiStWag abzudichten sei. In den Planänderungsunterlagen vom 22.06.2009 sei eine zusätzliche Abdichtung in Unterlage 6.1, Blatt 2a, schematisch dargestellt. Außerdem sei im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 in das Bauwerksverzeichnis aufgenommen worden, dass im Bereich von Bau-km 290+640 bis Bau-km 290+950 die gesamte Strecke unter der Verkehrsfläche abgedichtet werde (vgl. BWV lfd.Nr. 1, Unterlage 7.2). Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg wies jedoch darauf hin, dass die zusätzliche Abdichtung in Form einer Kunststoffdichtungsbahn oder Geotextil nicht durchgehend sei und durch die Entwässerungseinrichtungen im Mittelstreifen und am westlichen Fahrbahnrand unterbrochen bzw. durchstoßen werde. Zur Art des Geotextils oder der Kunststoffdichtungsbahn und der erforderlichen Stütz- und Schutzschichten seien keine Angaben enthalten. Die Wirksamkeit der Abdichtung unter der Fahrbahn sei weder kontrollierbar noch reparierbar. Aufgrund der mechanischen Beanspruchung während der Bauzeit und während des laufenden Verkehrs sei in Abwägung des Bewertungsschemas in Nr. 7 der RiStWag aus Sicht des Grundwasserschutzes eine Asphaltabdichtung gemäß Nr. 7.4 der RiStWag zu fordern, um eine dauerhafte Dichtheit zu gewährleisten.

Auch die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH führte mit Schreiben vom 05.08.2009 aus, dass die Abdichtung unter dem Mittelstreifen mit mineralischen Böden bzw. Bodengemischen erfolgen solle. Nach Ziffer 7 der RiStWag sei der Durchlässigkeitsbeiwert von $k_f \leq 10^{-7}$ im eingebauten Zustand nachzuweisen. Außerdem schloss sich die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH der Forderung des Wasserwirtschaftsamtes nach einer Asphaltabdichtung nach Ziffer 7.4 der RiStWag im Bereich von Bau-km 290+640 bis Bau-km 290+950 an.

Mit Schreiben vom 02.09.2009 sagte der Vorhabensträger gegenüber dem Wasserwirtschaftsamt zu, die Abdichtung, wie gefordert, als Asphaltabdichtung auszubilden. Mit Schreiben vom 08.10.2009 führte der Vorhabensträger gegenüber der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH aus, dass die Abdichtung unter dem Mittelstreifen nach den RiStWag hergestellt wird. Die Hinweise werden entsprechend beachtet. Mit Schreiben vom 08.10.2009 legte der Vorhabensträger außerdem dar, dass in Abwägung der Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Methoden die Absichtung - wie gefordert - als Asphaltabdichtung ausgebildet werden soll (vgl. A 3.1).

Da die im Gutachten des Büros Genesis gemachten Anforderungen in weiten Teilen die Vorgaben der RiStWag wiedergeben, wurde aufgrund der Forderungen des Wasserwirtschaftsamtes dem Vorhabensträger zur Auflage gemacht,

das Vorhaben nach den Anforderungen der RiStWag auszuführen, soweit die BAB A 3 innerhalb des Wasserschutzgebietes "Winterhäuser Quelle" verläuft (vgl. A 3.4.1). Zwischen Bau-km 290+640 und Bau-km 290+950 sind die Entwässerungsmulden und die angrenzenden Damm- und Einschnittsbereiche nach dem Abschnitt 6.3.6 der RiStWag und der gesamte Bereich unter den Verkehrsflächen nach den Abschnitten 7.1 und 7.4 der RiStWag (mit Asphalt) abzudichten (A 3.4.2.1).

An den Fahrbahnrändern und im Mittelstreifen seien, so das Wasserwirtschaftsamt mit Schreiben vom 23.07.2009 weiter, Sickerrohrleitungen angeordnet. Wie diese entwässern, sei in Unterlage 6.1, Blatt 2a, nicht dargestellt. Die Entwässerung sei an das System der Straßenentwässerung anzuschließen und aus der weiteren Schutzzone des Wasserschutzgebietes der "Winterhäuser Quelle" herauszuleiten.

Mit Stellungnahme vom 23.07.2009 zur Planänderung vom 22.06.2009 führte das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg, Servicestelle Würzburg, weiter aus, dass die Entwässerungsmaßnahmen ebenfalls nur schematisch in Unterlage 6.1, Blatt 2a, angedeutet würden. Die in Nr. 6.3.6 der RiStWag genannten Anforderungen seien einzuhalten, die wiederkehrenden Dichtheitsprüfungen seien nach den hier genannten Vorschriften, insbesondere DWA-A 142, durchzuführen. Die weiterführenden Planungen und die bautechnische Ausführung nach RiStWag seien im Detail mit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH und dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg abzustimmen.

Auch die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH schloss sich mit Schreiben vom 05.08.2009 der Forderung des Wasserwirtschaftsamtes an, alle anfallenden Abwässer über dichte Kanäle aus der engeren Schutzzone herauszuleiten und die Dichtheit der Entwässerungsanlagen vor Inbetriebnahme und wiederkehrend nach ATV-DVWK-A 142 nachzuweisen.

Mit Schreiben vom 02.09.2009 bestätigte der Vorhabensträger gegenüber dem Wasserwirtschaftsamt nochmals, dass hierbei die einschlägigen Vorgaben der RiStWag beachtet werden. Die Ausführungsplanung und die Bauausführung werden mit der Trinkwasserversorgung Würzburg und dem Wasserwirtschaftsamt abgestimmt. Der Vorhabensträger sagte gegenüber der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH mit Schreiben vom 08.10.2009 zu, diese Hinweise zu beachten (vgl. A 3.4.2.8).

Infolgedessen wurde dem Vorhabensträger aufgegeben, das von den Banketten und Böschungen abfließende Niederschlagswasser am Böschungsfuß in Mulden zu sammeln und in dauerhaft dichten Rohrleitungen oder Rinnen mit dauerelastisch gedichteten Fugen aus der engeren Schutzzone des Wasserschutzgebietes "Winterhäuser Quelle" abzuleiten. Die Entwässerungsleitungen innerhalb der engeren Schutzzone des Wasserschutzgebietes "Winterhäuser Quelle" sind entsprechend den RiStWag, Ziffer 6.3.6, dauerhaft dicht auszubilden. Die Dichtheit der Rohrleitungen und Schächte ist nach ZTV Ew-StB, dem ATV-DVWK-A 142 und der DIN EN 1610 zu prüfen. In Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg sind regelmäßige Wiederholungsprüfungen festzulegen und

durchzuführen. Vor den Bauarbeiten ist die Ausführung mit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH und dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg abzustimmen (A 7.3.6).

Die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH machte mit Schreiben vom 10.07.2008 darauf aufmerksam, dass eine Straße aufgrund der täglichen Verkehrsmenge und der Transportgüter auch hier ein erhebliches Gefährdungspotenzial für das Grundwasser darstelle, weshalb eine Schutzzone II eines Wasserschutzgebietes grundsätzlich von Straßen freizuhalten sei. Die RiStWag fordere daher bereits in der Planungsphase Schutzmaßnahmen, wie die Sicherung und Lenkung des Verkehrs zu berücksichtigen sei. Verkehrsregelnde Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen, Überholverbot für Schwerlastverkehr usw. könnten die Unfallgefahr und somit die Auswirkungen auf das Grundwasser verringern. In den gegenständlichen Planfeststellungsunterlagen werde dieser Aspekt nicht gewürdigt bzw. die Möglichkeiten der Gefährdungsminimierung würden nicht betrachtet. Die Ausschöpfung der möglichen Schutzmaßnahmen sei zwingend notwendig, deshalb seien die Planfeststellungsunterlagen dahingehend zu ergänzen.

Dem hielt der Vorhabensträger zu Recht entgegen, dass die Planung nach den einschlägigen Richtlinien und Regelwerken mit ausgewogenen Trassierungselementen, ausreichenden Fahrbahnbreiten und den notwendigen Maßnahmen nach RiStWag (Abdichtungen, Abkommensschutzeinrichtungen etc.) ausgestaltet wurde. Damit sind die erforderlichen Sicherheitsaspekte ausreichend berücksichtigt. Über straßenverkehrsrechtliche Regelungen wird, wie der Vorhabensträger zu Recht ausführte, im Planfeststellungsverfahren nicht entschieden. Im Übrigen verwies er darauf hin, dass im gesamten Planfeststellungsabschnitt eine Streckenbeeinflussungsanlage installiert wird, die situationsangepasste Verkehrsverbote und -gebote ermöglicht.

Der Vorhabensträger legte am 02.02.2009 beim Erörterungstermin dar, dass er diesen Forderungen der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH nicht nachkommen wolle, wie er bereits in seiner Erwiderung vom 22.12.2008 dargelegt habe. Er wies darauf hin, dass die gegenständliche Maßnahme nach den einschlägigen technischen Richtlinien und Regelwerken geplant worden sei. Es seien auch ausgewogene Trassierungselemente und ausreichende Fahrbahnbreiten vorgesehen. In der Schutzzone des geplanten Wasserschutzgebietes sind Abdichtungsmaßnahmen nach der RiStWag vorgesehen, sodass die erforderlichen Sicherheitsaspekte, die bei einer solchen Maßnahme als Grundlage für die Planung dienen, eingehalten werden. Schließlich wies der Vorhabensträger darauf hin, dass die vorhandenen Streckenbeeinflussungsanlagen in Fahrtrichtung Nürnberg auch künftig wiederhergestellt werden, weshalb auch verkehrsregelnde Maßnahmen - zumindest theoretisch - aus wasserwirtschaftlichen Gründen ergriffen werden könnten.

Die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH erklärte daraufhin beim Erörterungstermin am 02.02.2009, dass ihre Forderungen damit zumindest teilweise erfüllt seien. Wenn der Rest, der im Erörterungstermin angesprochen worden sei (RiStWag-Ausbau usw.) ebenfalls eingehalten werde, könne die Trinkwasserver-

sorgung Würzburg GmbH sich damit abfinden (vgl. Seite 56 f. der Niederschrift vom 02.02.2009).

Ergänzend ist dazu anzumerken, dass durch die entsprechenden Richtlinien, wie die RiStWag, die anerkannten Regeln für die Anlagen für Straßen zum Ausdruck gebracht werden. Eine Straßenplanung, die sich an deren Vorgaben orientiert, wird insoweit nur unter besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, Az. 9 A 33.02, NVwZ 2003, 1120). Solche besonderen Umstände sind hier nicht ersichtlich. Zwar sollen Straßen in Wasserschutzgebieten, vor allem in engeren Schutzzonen, gerade nicht gebaut werden. Falls dies jedoch - wie hier - ausnahmsweise notwendig und angemessen ist, stellen die insoweit einschlägigen RiStWag-Vorgaben geeignete und ausreichende Beurteilungskriterien für die notwendigen Minimierungs- und Sicherungsmaßnahmen dar. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass im Vergleich zur derzeit bestehenden Situation für den Trinkwasserschutz durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 eher eine Verbesserung erreicht wird. Nach alledem konnte den Forderungen der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH in diesem Zusammenhang nach pflichtgemäßem Ermessen nicht Rechnung getragen werden.

Der Bund Naturschutz brachte mit Schreiben vom 06.06.2008 vor, dass mit der plangegegenständlichen Maßnahme das geplante Wasserschutzgebiet "Winterhäuser Quelle" durchfahren werde. Betroffen seien die Schutzzonen II und III. Damit werde Trinkwasser gefährdet.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 22.12.2008 zutreffend entgegen, dass im Bereich der Durchfahrung des Wasserschutzgebietes "Winterhäuser Quelle" in Abstimmung mit dem Betreiber der dortigen Trinkwasserversorgung, der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH, und der dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg die notwendigen Schutzmaßnahmen und Nebenbestimmungen für die Bauzeit abgestimmt wurden. Eine besondere Gefährdung kann dadurch ausgeschlossen werden (vgl. dazu A 3.4.1 bis A 3.4.4).

3.7.7.1.1.3 Beweissicherung an der "Winterhäuser Quelle"

Weiter sei, so das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg mit Schreiben vom 03.07.2008, als Einstieg in die weiteren Überlegungen zur Ausführungsplanung während der Bauzeit und dem späteren Betrieb eine genaue Erkundung der Baugrund- und Grundwasserverhältnisse erforderlich (vgl. Nr. 5.1 der RiStWag). Dies setze umfangreiche hydrogeologische Untersuchungen einschließlich der Errichtung von Grundwassermessstellen voraus. Daher wurde seitens des Wasserwirtschaftsamtes gefordert, zur Erstellung der Ausführungsplanungen Erkundungen der Baugrund- und Grundwasserverhältnisse durch einen Fachgutachter durchzuführen. Der Fachgutachter habe Vorschläge für ein Konzept zur Beweissicherung und Sicherung der Wasserversorgung zu fertigen. Der Umfang der Untersuchungen sei mit dem Träger der Wasserversorgung sowie mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg abzustimmen. Erst nach Vorlage der Ergebnisse durch den Fachgutachter könnten hinsichtlich des Beweissicherungs- und Si-

cherungskonzeptes sowie der Ausführungsplanung konkrete fachliche Aussagen seitens des Wasserwirtschaftsamtes getroffen werden.

Das Sachgebiet Wasserwirtschaft bei der Regierung von Unterfranken ergänzte mit Schreiben vom 07.07.2008, dass sich mit den jetzt in der Planung vorgesehenen noch deutlich tieferen Einschnitten in die Geländeoberfläche das Risiko für die Winterhäuser Quelle unter Umständen verschärfen werde. Deshalb seien vorgängig durch ein geeignetes Fachbüro entsprechende hydrogeologische Detailuntersuchungen vorzunehmen, um mit exakten Vorschlägen zu den erforderlichen baulichen Sicherheitsvorkehrungen eine konkrete Maßnahmenplanung in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg sowie eine dauerhafte Beweissicherung durch Messstellen zu ermöglichen.

Die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH trug mit Schreiben vom 10.07.2008 vor, dass in der künftigen Schutzzone II Straßeneinschnitte nur auf besonders begründete Ausnahmefälle zu beschränken seien. Im gesamten Trassenverlauf innerhalb der künftigen Schutzzone II finde ein Geländeabtrag von bis zu 4 m statt, ohne dass eine Begründung hierzu vorliege. Die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH forderte daher mit Schreiben vom 10.07.2008, dass vorsorglich ein baubegleitendes Grundwasseruntersuchungsprogramm zu erstellen sei, das je Trinkwassergewinnungsanlage während der Bauphase, in der mit einer erhöhten Grundwassergefährdung zu rechnen sei, überwache. Für den anschließenden Betrieb sei im Rahmen des Straßenunterhalts eine regelmäßige Prüfung der Entwässerungseinrichtungen vorzusehen. Die Dokumentation solle Bestandteil des Beweissicherungsprogramms sein und sei mit den Fachbehörden abzustimmen.

Der Vorhabensträger erwiderte dem mit Schreiben vom 17.12.2008 (SG 52) bzw. 22.12.2008 (Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH) in plausiblen Ausführungen und in der Sache zutreffend, dass die mehrfach mit der Wasserwirtschaftsverwaltung abgestimmte Planung zur derzeitigen Trasse im Vergleich zu der im Jahr 2005 beantragten vorsieht, im Bereich von der Talbrücke Heidingsfeld bis zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord die Gradienten um bis zu 9 m abzusenken. Die Absenkung läuft zum Ende des Planfeststellungsabschnittes hin aus. Die derzeit geplante Fahrbahn liegt bei Bau-km 290+650 (dem Beginn der Schutzzone II des seinerzeit nur geplanten Wasserschutzgebietes) noch 3,30 m unter der bestehenden südlichen Fahrbahn in Richtung Nürnberg. Unter der bestehenden nördlichen Fahrbahn beträgt die Absenkung 0,85 m. Durch das ansteigende Gelände zwischen Bau-km 290+650 und Bau-km 290+850 entsteht auf der Bergseite eine Einschnittssituation, bei der bis zu 5,50 m ins außen liegende Gelände eingegriffen wird. Der bestehende Autobahnkörper liegt im gesamten weiteren Verlauf in der Zone II des geplanten Wasserschutzgebietes über dem ursprünglich gewachsenen Geländeplan. Beim Ausbau der BAB A 3 mit der beschriebenen Absenkung erfolgt kaum ein Eingriff in diese gewachsene Bodenstruktur. Die Beeinträchtigungen beschränken sich auf die beschriebenen ersten 200 m und dort auf den derzeitigen Autobahnkörper sowie auf den Oberbodenabtrag in den Randbereichen. In den Bereichen, in denen die Einschnitte ins gewachsene Gelände erforderlich würden, liegt die Gradienten zwischen 252,50 m und 244,00 m üNN. Eine Beeinträchtigung der Trinkwasserge-

winnung, deren Quelfassung auf einem Niveau von 171,00 m üNN, also 70 m tiefer, liegt, ist nicht zu erwarten, zumal die Gradienten der Autobahn im gesamten Verlauf innerhalb des geplanten Wasserschutzgebietes im Planfeststellungsabschnitt nicht unter 207,50 m üNN fällt. Der Vorhabensträger schlug daher vor, analog der zwischen ihm und dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg und der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH abgestimmten Vorgehensweise bei der Mainbrücke Randersacker vorzugehen (vgl. dazu Planfeststellungsbeschluss vom 30.06.2008, Nr. 32-4354.1-4/05). Dort waren Bohrfahlgründungen in der weiteren Schutzzone des geplanten Wasserschutzgebietes bis unter das Niveau der Quelfassung notwendig. Konkret wird danach während der Baumaßnahme in der Schutzzone II vom Vorhabensträger für eine Überwachung mit hydrogeologischem Fachpersonal gesorgt. Zur Prüfung, ob Verschlechterungen der Trinkwasserqualität durch die Baumaßnahme auftreten, wird auf die kontinuierlichen und regelmäßigen Kontrollen an den Messstellen der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH (Trübmessungen, pH-Wert-Bestimmungen etc.) zurückgegriffen. Zusätzlich werden die Bauarbeiten mit dem stärksten Eingriff in das Gelände nach Möglichkeit in die Zeiten gelegt, in denen weniger Trinkwasser verbraucht wird. Dadurch kann vorsorglich oder im Gefährdungsfall durch Umschichtungen im Wassergewinnungsnetz die Winterhäuser Quelle zeitweise vom Netz genommen werden. Ein Teil der Gründungsarbeiten für die Mainbrücke Randersacker sowie Erdbewegungen in der Zone II des Wasserschutzgebietes sind bereits ausgeführt. Beeinträchtigungen für die Trinkwassergewinnung haben sich bislang nicht ergeben. Für die Strecke bzw. das geplante Wasserschutzgebiet liegen sehr umfangreiche Erkundungen der Baugrund- und Grundwasserverhältnisse mit umfangreichen hydrogeologischen Untersuchungen vor. Die Forderungen einschließlich der Errichtung von Grundwassermessstellen könnten daher nur dann erfüllt werden, wenn die Auswertung der vorliegenden Ausschlüsse, der vorhandenen Messstellen und der weiteren Untersuchungsergebnisse nachweislich nicht ausreichen, um die nach RiStWag konkret erforderlichen Schutzmaßnahmen abschließend festzulegen.

Die Genesis Umwelt Consult GmbH (Anlage zum Schreiben des Vorhabensträgers vom 23.01.2009) führte in ihrer "Bewertung der Untergrundverhältnisse" aus, dass die Ergebnisse der bisher im gegenständlichen Ausbauabschnitt der BAB A 3 zwischen Bau-km 290+640 und Bau-km 291+800 durchgeführten Kernbohrungen für eine detaillierte Bewertung der Schutzwirkung der Gewässerüberdeckung als Grundlage für die Festlegung der erforderlichen bautechnischen Maßnahmen nach RiStWag ausreichen. Ein erhöhtes Gefährdungspotenzial sei durch die Baumaßnahme im Bereich mit unüberdecktem Muschelkalk nur mit sehr geringer bis geringer Gesamtschutzfunktion sowie im Bereich der südlichen Hauptverwerfung des Katzenberg-Störungssystems, d.h. zwischen Bau-km 290+640 und Bau-km 290+950 gegeben. Im Hinblick auf eine qualitative Beweissicherung werde daher die Durchführung einer Kernbohrung bis mindestens 2 m in den Residualschluff des Mittleren Muschelkalkes und die Errichtung einer 5''-Grundwassermessstelle als Vorfeldmessstelle im Grundwasserabstrom des o.g. Bereiches mit sehr geringer bis geringer Gesamtschutzfunktion der Gewässerüberdeckung bzw. bei etwa Bau-km 290+870 empfohlen. Die Bohr- und Ausbautiefe sei nach den zur Verfügung stehenden Unterlagen und bei Annahme einer Ansatzhöhe von rund 230 m üNN mit ca. 70 m abzuschätzen. Das Antreffen von

Grundwasser sei bei ca. 45 m bis 50 m zu erwarten. Nach Erstellung der Grundwassermessstelle sollten die hydraulischen Verhältnisse mit einem Kurzpumpversuch (Pumpdauer ca. 12 Stunden) abgetestet werden. Während der Baumaßnahmen im Bereich von Bau-km 290+640 bis Bau-km 291+000 sollten an der neu errichteten Grundwassermessstelle und an der "Winterhäuser Quelle" zweiwöchentlich qualifizierte Probenahmen mit Bestimmung der Vor-Ort-Parameter Elektrische Leitfähigkeit, Temperatur, pH-Wert, Redox-Potenzial und Sauerstoff durchgeführt sowie an den entnommenen Wasserproben die Parameter Elektrische Leitfähigkeit, Kalium, Natrium, Magnesium, Kalzium, Chlorid, Sulfat, Nitrat, Hydrogenkarbonat, Mineralölkohlenwasserstoffe, BTEX (Benzol, Toluol, Xylol und Ethylbenzol) und LHKW (Leichtflüchtige Halogenierte Kohlenwasserstoffe) untersucht werden (vgl. A 3.4.2.2). Ferner sollte während der Baumaßnahmen zwischen Bau-km 290+640 bis Bau-km 291+000 im Rahmen einer hydrogeologischen Baubegleitung die Ausbauarbeiten im Hinblick auf den Grundwasserschutz überwacht werden (A 3.4.2.3). Bei den Baumaßnahmen ab Bau-km 291+000 bis Bau-km 291+800 sollte die Winterhäuser Quelle im zweiwöchentlichen Rhythmus beprobt und untersucht werden (A 3.4.2.4). Probenahmen und Untersuchungen an der neu zu errichtenden Grundwassermessstelle würden hier nicht für erforderlich gehalten. Im gesamten Zeitraum der Baumaßnahme sollten an der Winterhäuser Quelle kontinuierlich mikrobiologische Untersuchungen durchgeführt werden (A 3.4.2.5). Die von der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH bereits durchgeführten kontinuierlichen Messungen an der Winterhäuser Quelle sollten bei der Beweissicherung mit einbezogen werden (vgl. A 3.4.2.6).

Beim Erörterungstermin am 02.02.2009 erklärte die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH, dass ihr das Gutachten der Genesis Umwelt Consult GmbH vorliege. In diesem Gutachten würden sowohl Angaben zu den erforderlichen bautechnischen Maßnahmen als auch Angaben zur Beweissicherung gemacht. Vonseiten der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH bestehe mit diesen Punkten Einverständnis, wenn die Hinweise in diesem Gutachten berücksichtigt würden (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 53).

Der Vorhabensträger wies beim Erörterungstermin am 02.02.2009 darauf hin, dass in der Woche vor dem Erörterungstermin ein Gespräch mit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH und ihm stattgefunden habe. Dabei habe man sich darauf verständigt, die zusätzliche Grundwassermessstelle auch umzusetzen. Dies sicherte der Vorhabensträger gemäß A 3.1 ausdrücklich und verbindlich zu (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 54).

Als Ergebnis der hydrogeologischen Untersuchungen wurden im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 die bisher vorgesehenen Maßnahmen zum Grundwasserschutz durch die im Gutachten der Genesis Umwelt Consult GmbH vorgeschlagenen Grundwassermessstellen ergänzt (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 3 E, Unterlage 6.1, Blatt 2a, und Unterlage 7.2, lfd.Nr. 1).

Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg, Servicestelle Würzburg, ergänzte seine Stellungnahme vom 03.07.2008 mit Schreiben vom 08.05.2009 dahingehend, dass das Fachbüro Genesis in seinem Gutachten ein erhöhtes Gefährdungspotenzial hinsichtlich qualitativer Beeinträchtigungen der Winterhäuser Quelle durch

die gegenständliche Maßnahme im Bereich von Bau-km 290+640 bis Bau-km 290+950 sehe. Im Gutachten werde vorgeschlagen, im Grundwasserabstrom dieses Bereiches eine Grundwassermessstelle zu errichten und als Vorfeldmessstelle zu beobachten und zu beproben. Diesem Vorschlag werde vonseiten des Wasserwirtschaftsamtes grundsätzlich zugestimmt. Der Umfang der Untersuchungen an der Vorfeldmessstelle, der Winterhäuser Quelle und gegebenenfalls weiterer geeigneter Grundwassermessstellen sei mit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH, dem Gesundheitsamt beim Landratsamt Würzburg und dem Wasserwirtschaftsamt abzustimmen. Dazu solle der Vorhabensträger diesen Stellen die Ergebnisse der Beweissicherung der laufenden Baumaßnahme im östlich angrenzenden Planfeststellungsabschnitt Mainbrücke Randersacker – östlich Anschlussstelle Würzburg/Randersacker zur Verfügung stellen.

Der Vorhabensträger betonte mit Schreiben vom 02.09.2009 nachvollziehbar, dass das Fachgutachten des Büros Genesis eine sorgfältige Beurteilung der vorliegenden Situation darstellt. Dabei ist als Ergebnis festgehalten, dass eine neu zu errichtende Grundwassermessstelle - als Vorfeldmessstelle genutzt - notwendig ist und des Weiteren auf die Messeinrichtungen der Winterhäuser Quelle zurückgegriffen werden kann. Weitere Messstellen sind somit nicht vorgesehen. Die Ergebnisse der Beweissicherung der laufenden Baumaßnahmen im östlich angrenzenden Planfeststellungsabschnitt werden, soweit sie nicht bereits dem Wasserwirtschaftsamt vorliegen, zur Verfügung gestellt (vgl. A 3.4.2.2 und A 3.4.2.6).

Die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH hielt mit Schreiben vom 05.08.2009 die im Gutachten des Büros Genesis vom 19.01.2009 für die Beweissicherung vorgeschlagene Errichtung einer Grundwassermessstelle für ausreichend, die in den Planänderungsunterlagen vom 22.06.2009 angesprochene zweite Grundwassermessstelle sei nicht erforderlich. Es wurde aber gefordert, dass die im Gutachten vom Büro Genesis empfohlene Beweissicherung für die Winterhäuser Quelle zu beachten sei und rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Wasserwirtschaftsamt, dem Gesundheitsamt und dem Versorgungsunternehmen der Untersuchungsumfang festzulegen sei. Außerdem sei die gesamte Baumaßnahme hinsichtlich des Trinkwasserschutzes durch einen Hydrogeologen zu betreuen und zu dokumentieren.

Mit Schreiben vom 08.10.2009 erklärte der Vorhabensträger, dass vom beauftragten Fachgutachter eine sorgfältige Beurteilung der vorliegenden Situation erfolgt sei. Dabei sei er zu der Einschätzung gekommen, dass eine neu zu errichtende Grundwassermessstelle - als Vorfeldmessstelle genutzt - notwendig sei und des Weiteren auf die Messeinrichtungen der Winterhäuser Quelle zurückgegriffen werden könne. Somit sei nur eine neue Messstelle erforderlich und vorgesehen. Der Vorhabensträger verwies außerdem mit Schreiben vom 08.10.2009 wie bereits im Schreiben vom 22.12.2008 darauf, dass während der Baumaßnahme in der weiteren Schutzzone des Wasserschutzgebietes eine Überwachung mit hydrogeologischem Fachpersonal erfolgt (vgl. A 3.4.2).

Hinsichtlich der Baustraßen ergänzte das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg seine Stellungnahme vom 03.07.2008 mit Schreiben vom 08.05.2009, dass im

Gutachten des Fachbüros Genesis, Schwabach, vom 19.01.2009 die Errichtung von drei Baustraßen angesprochen werde. Insbesondere in dem als kritisch erkannten Abschnitt zwischen Bau-km 290+640 bis Bau-km 290+950 seien keine Erdingriffe vorzunehmen. Die Planung und Ausführung der Baustraßen sei im Detail mit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH und dem Wasserwirtschaftsamt abzustimmen.

Mit Schreiben vom 02.09.2009 wies der Vorhabensträger darauf hin, dass im Bereich des Trinkwasserschutzgebietes drei Baustraßen erforderlich sind. Eine davon liegt im Abschnitt zwischen Bau-km 290+640 und Bau-km 290+950. Diese dient zur Baustellenerschließung der zu erneuernden Unterführung für den Mittleren Geisbergweg. Dabei sieht die Planung vor, in diesem Bereich auf Einschnitte in den gewachsenen Boden zu verzichten, da der erforderliche Höhenausgleich durch Dammschüttungen erreicht werden kann. Es ist lediglich vorgesehen, den Oberboden zur Erhaltung der belebten Bodenzone abzutragen. Die Ausführungsplanung und die Bauausführung werden mit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH und dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg abgestimmt (vgl. A 3.4.3).

Mit Schreiben vom 28.09.2009 legte das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg dar, dass mit den Ausführungen des Vorhabensträgers im Schreiben vom 02.09.2009 Einverständnis bestehe. Das notwendige Beweissicherungsprogramm für die Winterhäuser Quelle und damit für die Trinkwasserversorgung Würzburgs sei jedoch mit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH, dem Gesundheitsamt Würzburg (im Landratsamt Würzburg) und dem Wasserwirtschaftsamt einvernehmlich abzustimmen, was der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.10.2009 zusagte (vgl. A 3.4.2.7). Damit ist diesen Belangen hinreichend Rechnung getragen.

3.7.7.1.1.4 Bauausführung und Baustelleneinrichtungen im Wasserschutzgebiet

Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg machte mit Schreiben vom 03.07.2008 deutlich, dass eine Baustelleneinrichtung, die Wartung von Fahrzeugen und Baumaschinen aus wasserwirtschaftlicher Sicht in der engeren Schutzzone eines Wasserschutzgebietes nicht zulässig sei. Die unbedingt an der Baustelle erforderlichen Einrichtungen seien im Detail zu benennen und mit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH und dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg abzustimmen.

Auch die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH wies mit Schreiben vom 10.07.2008 darauf hin, dass Baustelleneinrichtungen in der künftigen Schutzzone II nicht zulässig seien. Sollte die Einrichtung im Einzelfall unvermeidlich sein, so sei eine Einzelfallprüfung durchzuführen, die Oberfläche wasserdicht herzustellen und das anfallende Abwasser auf geeignete Weise schadlos zu entsorgen. Die Funktion dieser Maßnahmen sei laufend zu kontrollieren und zu dokumentieren.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 17.12.2008 gegenüber dem Wasserwirtschaftsamt nachvollziehbar entgegen, dass diese Forderung nicht

vollständig erfüllt werden kann. Für die Herstellung der Unterführungsbauwerke sind die in Unterlage 7.1, Blatt 3 E, eingetragenen Baustelleneinrichtungen auch in der Zone II des geplanten Wasserschutzgebietes der "Winterhäuser Quelle" erforderlich. Darüber hinaus sind keine weiteren Baustelleneinrichtungen im geplanten Wasserschutzgebiet vorgesehen. Der Vorhabensträger schlug vor, die umfangreichen Auflagen für Baustelleneinrichtungen, die im Planfeststellungsbeschluss für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt Mainbrücke Randersacker - östlich Anschlussstelle Würzburg/Randersacker vom 30.06.2006, Nr. 32.4354.1-4/05, dem Vorhabensträger auferlegt wurden, auch hier zu beachten; die dortige Maßnahme sei schließlich näher am Fassungsbereich der "Winterhäuser Quelle" gelegen.

Der Vorhabensträger wies beim Erörterungstermin am 02.02.2009 in diesem Zusammenhang weiter darauf hin, dass es bei den Baumaßnahmen im Wasserschutzgebiet "Winterhäuser Quelle" konkrete Erfahrungen und Abstimmungen zwischen dem Vorhabensträger, der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH und dem Wasserwirtschaftsamt für die Arbeiten im westlich anschließenden Planfeststellungsabschnitt (Erneuerung der Mainbrücke Randersacker) gibt. Dort liegt auch der westliche Brückenkopf im Bereich der weiteren Schutzzone des geplanten Wasserschutzgebietes. Es gibt strenge Auflagen für die Baumaßnahmen, die von Wasserwirtschaftsverwaltung gestellt worden sind, im Hinblick auf Baustelleneinrichtungen oder Provisorien. Ebenso ist eine hydrogeologische Baubegleitung zugesagt worden. Diese Baubegleitung hat die entsprechenden Vorgaben der Wasserwirtschaftsverwaltung ein Stück weiter präzisiert und gegenüber den ausführenden Firmen einen Anforderungskatalog erarbeitet, wie sie sich dazu verhalten hätten. In der gleichen Art und Weise will der Vorhabensträger auch bei der gegenständlichen Maßnahme vorgehen, womit sich die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH ausdrücklich einverstanden erklärte (Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 54f.).

Im Hinblick auf die Baustelleneinrichtungen in der weiteren Schutzzone des geplanten Wasserschutzgebietes wies der Vorhabensträger beim Erörterungstermin am 02.02.2009 in Würzburg zutreffend darauf hin, dass dort zwei Unterführungsbauwerke vorhanden sind und dafür Baustelleneinrichtungsflächen erforderlich werden. Man muss auch davon ausgehen, dass dann bei der Ausführung auf einer Fahrbahn eine Verkehrsführung und auf der anderen Richtungsfahrbahn das Baugeschehen stattfindet, sodass eine Querung nicht möglich und auf beiden Seiten der Autobahn eine Baustelleneinrichtung erforderlich ist. Es bleibt daher nichts anderes übrig, als in der Nähe der Strecke diese Einrichtung vorzunehmen. Das bedeutet natürlich auch, dass sie dann in der weiteren Schutzzone des geplanten Schutzgebietes zu liegen kommen. Auch hier existieren im Rahmen von Abstimmungen mit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH und dem Wasserwirtschaftsamt sowie der hydrogeologischen Baubegleitung entsprechende Vorgaben, die im Nachbarabschnitt beachtet werden. Die gleichen Auflagen kann der Vorhabensträger, so erklärte er beim Erörterungstermin am 02.02.2009, auch für diese Baustelleneinrichtungen akzeptieren, womit sich die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH einverstanden erklärte (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 56).

Hinsichtlich der Baustelleneinrichtungen führte das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg mit Schreiben vom 08.05.2009 aus, dass sie sich auf ein Minimum innerhalb der Zone II des Wasserschutzgebietes beschränken müssten. Die Lagerung oder der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen nach § 19 g WHG seien nach der Wasserschutzgebietsverordnung verboten, ebenfalls sei die Wartung und Reparatur von Fahrzeugen und Baumaschinen innerhalb der Zone II nicht zulässig (vgl. A 3.4.2.14). Die Baustelleneinrichtung für die Errichtung der Unterführung unter der Autobahn sei im Detail mit der Trinkwasserversorgung Würzburg und dem Wasserwirtschaftsamt abzustimmen. Darüber hinaus sei keine Baustelleneinrichtung im Wasserschutzgebiet der Winterhäuser Quelle vorzusehen (vgl. A 3.4.2.15).

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 02.09.2009 darauf hin, dass im Bereich des Trinkwasserschutzgebietes der Winterhäuser Quelle mehrere Baustellenflächen vorgesehen sind (vgl. Unterlage 7.1, Blatt 3 E). Diese werden auf das unbedingt notwendige Maß begrenzt. Die wasserwirtschaftlichen Auflagen werden entsprechend der Vorgehensweise im östlich anschließenden Planfeststellungsabschnitt Mainbrücke Randersacker – östlich Anschlussstelle Würzburg/Randersacker beachtet. Die Ausführungsplanung und die Bauausführung werden mit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH und dem Wasserwirtschaftsamt abgestimmt (vgl. A 3.1).

In Anlehnung an den Planfeststellungsbeschluss für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt Mainbrücke Randersacker - östlich Anschlussstelle Würzburg/Randersacker vom 30.06.2006 (Nr. 32-4354.1-4/05) und in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Würzburg (vgl. E-Mail vom 21.10.2009) wurde dem Vorhabensträger weiter auferlegt, fahrbare Geräte (z.B. Rüttelplatten, Stampfer etc.) bei Stillstand auf dichte Folien oder in Blechwannen zu stellen und abzudecken, sodass ein Versickern von Öl und Kraftstoffen sicher verhindert wird (vgl. A 3.4.2.9). Baumaschinen dürfen nur auf befestigten und versickerungsfrei entwässernden Flächen betankt, abgeschmiert, repariert, gewartet und gereinigt werden (vgl. A 3.4.2.10). Kraft- und Schmierstoffe sowie wassergefährdende Stoffe jeglicher Art dürfen nur in einem überdachten Bereich in Auffangwannen gelagert werden und sind vor Missbrauch zu schützen (vgl. A 3.4.2.11). An jeder Einsatzstelle von Baumaschinen ist ausreichend Ölbindemittel bereitzustellen. Durch Leckagen, auch in geringem Umfang, verunreinigtes Erdreich ist unverzüglich abzutragen und vorschriftsmäßig zu entsorgen (vgl. A 3.4.2.12). Jeder Vorfall, der geeignet ist, das Grundwasser zu verunreinigen, ist unmittelbar dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg und der zuständigen unteren Wasserrechtsbehörde (Stadt Würzburg) oder der nächsten Polizeidienststelle anzuzeigen (vgl. A 3.4.2.13).

Die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH wies mit Schreiben vom 10.07.2008 darauf hin, dass provisorische Verkehrsführungen während der Baumaßnahme ein besonders erhöhtes Risiko darstellten. Von da her sei dafür ein Sicherheitskonzept vorzulegen, das eine Gefährdung des Grundwassers ausschließe.

Der Vorhabensträger kündigte mit Schreiben vom 22.12.2008 an, für die provisorischen Verkehrsführungen zur Baudurchführung im Wasserschutzgebiet in Ab-

stimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg und der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH ein Konzept zum Schutz des Trinkwassers zu erarbeiten (vgl. A 3.4.3).

Auch die Baudurchführung, so die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH mit Schreiben vom 10.07.2008 weiter, bedürfe einer besonderen Überwachung, da eine Gefährdung des Grundwassers nicht ausgeschlossen werden könne. Es sei ein Konzept zu erstellen und mit den Fachbehörden abzustimmen, in welcher Art und Weise eine Bauüberwachung erfolgen müsse. Dies sagte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 zu (vgl. A 3.4.4). Der Umfang orientiert sich an der Baumaßnahme zur Erneuerung der Mainbrücke Randersacker.

3.7.7.1.1.5 Einzugsgebiet der "Winterhäuser Quelle"

Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.10) führten mit Schreiben vom 02.07.2008 aus, dass sie von einem inzwischen verstorbenen Brauereibesitzer die Begebenheit erfahren hätten, dass in den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts die Staustufe bei Goßmannsdorf gebaut worden sei. Beim Ausheben eines Teilbereichs der Fundamente sei eine riesige Wasserader unterhalb der Mainsohle angeschnitten worden. Nach kurzer Zeit habe die Brauerei dort kein Wasser mehr aus ihrem Tiefbrunnen, das damals aus einem Tiefsee unter Fuchsstadt hochgepumpt worden sei, bekommen. Wenn sich die Einwendungsführer recht erinnerten, sei das Saugrohr zu diesem Wasserspiegel auf 110 m Tiefe gegangen. Da nun der Vorfall von Goßmannsdorf bekannt gewesen sei, sei untersucht worden, wo das Wasser dieser Ader in Goßmannsdorf hergekommen sei und wo die Wasserader hinführe. Das erstaunliche Ergebnis sei gewesen, dass das Wasser vom Zeubelrieder Moor stamme und unter der Mainsohle hindurch in den Tiefsee unter Fuchsstadt gegangen sei. Der Überlauf dieses "Sees" sei die Kalte Quelle. Das Wasser sei damals eingefärbt gewesen, sodass es zu einem eindeutigen Ergebnis gekommen sei. Seit dieser Zeit liege der Wasserspiegel des Tiefsees bei 120 m unter der Brauerei. Die Rohre seien damals auf diese Tiefe hin verlängert worden. Betrachte man die Höhen von Goßmannsdorf mit ca. 180 m üNN, Fuchsstadt mit ca. 300 m üNN und die Kalte Quelle mit ca. 178 m üNN, so mag das Wasser vom Zeubelrieder Moor mit einem Gefälle von 250 m üNN das Wasser bei der Kalten Quelle herausdrücken. Wenn dies so sei, dann sei das Wassereinzugsgebiet der Kalten Quelle nicht unter dem Katzenberg oder dem Heuchelhof, sondern unter Rottenbauer und Fuchsstadt zu suchen. Vielleicht fänden sich alte Unterlagen, die dies bestätigten. Außerdem lägen die Quellen des Schaf- und des Wolkenbrunnens über der Höhe des geplanten Tunnels unter dem Heuchelhof. Das Wasser sammle sich oberhalb als Sickerwasser und komme nicht von artesischen Brunnen aus der Tiefe nach oben.

Mit Schreiben vom 19.12.2008 führte der Vorhabensträger dazu nachvollziehbar aus, dass die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH als Betreiber der Trinkwassergewinnung "Winterhäuser Quelle" mittels hydrogeologischer Untersuchungen das Einzugsgebiet bzw. die Grenzen der unterschiedlichen Schutzzonen für ein Wasserschutzgebiet feststellen ließ. Die Beeinträchtigung des geplanten Wasserschutzgebiets und die damit verbundenen Mehrkosten für Schutz-

maßnahmen wurden demzufolge bei der Variantendiskussion berücksichtigt. Auf C 3.7.2.1.4 wird insoweit Bezug genommen.

3.7.7.1.2 Sonstige Belange des Grundwasserschutzes

Eine Beeinträchtigung des Grundwassers durch Schadstoffe ist nicht zu besorgen (§ 34 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. § 3 WHG dar. Die breitflächige Versickerung ist neben der Behandlung in Regenrückhalte- und Klärsystemen die fachbehördlich empfohlene Art der Beseitigung des auf Straßen anfallenden, nicht gesammelten Niederschlagswassers (vgl. Schreiben des Bayerischen Landesamtes für Wasserwirtschaft vom 01.10.2004, Az. 33 - 4414.2). Um das Reinigungsvermögen der möglichst ungestörten obersten Bodenschicht auszunutzen ist vorgesehen, das anfallende Niederschlagswasser soweit wie möglich über Bankette und Böschungen abzuführen, sodass ein Versickern über die oberste Bodenschicht möglich wird.

Eine Einwendungsführerin wies mit Schreiben vom 01.07.2008 darauf hin, dass sich auf dem Grundstück Fl.Nr. 4117 der Gemarkung Heidingsfeld der von ihren Eltern errichtete Trinkwasserbrunnen befinde, der zu Trinkwasserversorgung des Einfamilienwohnhauses mit Einliegerwohnung auf dem Grundstück Fl.Nr. 4153 der Gemarkung Heidingsfeld diene (vgl. dazu auch C 3.8.2.55). Bis jetzt sei das Brunnenwasser nach dem jährlichen Reinheitsgutachten zur Trinkwassergewinnung zugelassen. Aus verschiedenen Gründen werde befürchtet, dass sich die Qualität des Trinkwassers rapide verschlechtern werde und somit nicht mehr als Trinkwasser zugelassen werde. Somit würden sich für ihr Grundstück erhebliche Kosten zur Trinkwasserschließung mit den damit verbundenen monatlichen Abgaben an die Stadtwerke Würzburg ergeben.

Der Vorhabensträger kündigte mit Schreiben vom 22.12.2008 an, in Abstimmung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg geeignete Maßnahmen zur Kontrolle der Trinkwasserversorgung während der Baudurchführung zu ergreifen.

Beim Erörterungstermin am 05.02.2009 brachte der Bruder der Einwendungsführerin (vgl. C 3.8.2.55) als Bevollmächtigter vor, dass sie auf dem Grundstück Fl.Nr. 4117 seit 1952 ein Haus bewohne, das über einen eigenen Trinkwasserbrunnen verfüge, der regelmäßig überwacht werde. Der Brunnen liege im Einzugsgebiet des Reichenberger und des Rottenbauer Grundes, wo der Zwischengemäuerbach (Heigelsbach) verlaufe. Der Einwendungsführer wies darauf hin, dass im Oberflächenwasser, das in das neue Absetz- und Regenrückhaltebecken unter der Talbrücke Heidingsfeld ASB/RHB 288-1R (BWV lfd.Nr. 111, Unterlage 7.2) entwässere, sich durch den Winterdienst auf der BAB A 3 verstärkt Natrium befinde, das sich nicht in Absetzbecken absetze. Dieses Wasser würde dann direkt in den Bereich des Brunnens fließen. Der Brunnen selbst sei 20 m oder 22 m tief, der unterirdische Wasserlauf komme von Rottenbauer Grund herein. Der Brunnen befinde sich auf dem Niveau des Zwischengemäuer-

bachs. Er befürchte eine zunehmende Belastung des Brunnens (vgl. Niederschrift vom 05.02.2009, Seite 67 ff.).

Der Vorhabensträger verwies zunächst auf die allgemeinen technischen Voraussetzungen, wie künftig die Entwässerung der BAB A 3 erfolgen solle und wie die Absetz- und Regenrückhaltebecken funktionieren. Ergänzend fügte er beim Erörterungstermin am 05.02.2009 an, dass auch bei der bestehenden Autobahn Winterdienst betrieben werde, wobei derzeit keine Entwässerungsanlagen vorhanden seien, sodass das Wasser frei über die Böschungen ablaufe und unkontrolliert versickere. Die neue Entwässerungsanlage stellt demgegenüber eine deutliche Verbesserung dar.

Konkrete Unterlagen zum Ausbau und der Abdichtung des Brunnens lägen nicht vor, so das Wasserwirtschaftsamt mit Schreiben vom 16.06.2009. Ebenso wenig seien die Untersuchungsergebnisse der Trinkwasseruntersuchungen bekannt. Aussagen zu einem Einfluss des Zwischengemäuerbachs auf die Wasserqualität des Brunnens seien daher aus wasserwirtschaftlicher Sicht derzeit nicht möglich.

Des Weiteren fürchte er, so der Vertreter der Einwendungsführerin (vgl. C 3.8.2.55) beim Erörterungstermin, dass bei Starkregenereignissen - er verwies auf den 20.08.2003, an dem in einer halben Stunde 52 l/m² Niederschlag niedergegangen sei - die Rückhaltebecken das Wasser nicht mehr fassen könnten und dadurch auch der Brunnen seiner Schwester überflutet werde und damit als Trinkwasserversorgung aufgrund des belasteten Wassers durch den Winterdienst ausfallen könnte. Er verwies darauf, dass dies auch das ASB/RHB 287-1L betreffe, da der Langenbach vor dem Brunnen seiner Schwester in den Zwischengemäuerbach (Heigelsbach) einmünde. Wenn verschmutztes Wasser über den Überlauf der Rückhaltebecken laufe und in den Brunnen seiner Schwester gelange, sei dieser eine lange Zeit nicht mehr benutzbar. Dieser Brunnen stelle die einzige Wasserversorgung seiner Schwester dar (vgl. Niederschrift vom 05.02.2009, Seite 7 ff.).

Der Vorhabensträger verwies beim Erörterungstermin am 05.02.2009 zutreffend darauf, dass die Entwässerungseinrichtungen der BAB A 3 in enger Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg geplant worden sind. Die Absetz- und Regenrückhaltebecken werden nach einem fünfjähriges Hochwasserereignis bzw. Starkregenereignis bemessen, sie verfügen jedoch über eine gewisse Bemessungssicherheit, sie sind also entsprechend größer, sodass sie ein nahezu zehnjähriges Regenereignis abpuffern könnten. Kommt es zu stärkeren Regen- bzw. Hochwasserereignissen, kann das Rückhaltebecken das über das Absetzbecken gelaufene Wasser nicht mehr weiter puffern und schlägt es dann über den Notüberlauf ab. In diesem Fall ist mit keiner großen Schmutzfracht mehr zu rechnen, weil die Wassermengen, die dann ablaufen, entsprechend groß seien und das von der Autobahn kommende Wasser schon im Absetzbecken entsprechend vorgereinigt wurde. Dies ist darauf zurückzuführen, dass der vorgesehene Leichtflüssigkeitsabscheider immer funktionieren müsse. Die Absetzbecken sind so konstruiert, dass sie nicht überlaufen.

Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde führte das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg mit Schreiben vom 16.06.2009 aus, dass die Entwässerung der BAB A 3 im Rahmen des geplanten Ausbaus entsprechend den geltenden Vorschriften mit Absetz- und Regenrückhaltebecken ausgeführt werde. Die Entwässerung der Autobahn im jetzigen Zustand erfolge auch in den Zwischengemäuerbach, allerdings nur teilweise über Absetz- und Regenrückhaltebecken. Eine Verschlechterung der Abflussverhältnisse im Zwischengemäuerbach in qualitativer und quantitativer Hinsicht sei durch die gegenständliche Maßnahme nicht zu erwarten, vielmehr finde durch die vorgeschalteten Becken eine mechanische Reinigung und eine Vergleichmäßigung des Abflusses statt.

Ein Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.49) brachte mit Schreiben vom 01.07.2008 vor, dass durch die Baumaßnahme die derzeit vorhandene Wasserversorgung mittels eines eigenen Brunnens nicht mehr gegeben sei.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 05.12.2008, dass eine Beeinträchtigung des Brunnens auf dem Grundstück Fl.Nr. 4185/1 der Gemarkung Heidingsfeld während der Baudurchführung, insbesondere die Erdarbeiten der Becken, nicht ausgeschlossen werden könne. Es handele sich hierbei jedoch um zeitlich begrenzte Arbeiten.

Eine Einwendungsführerin (vgl. C 3.8.2.25) wandte mit Schreiben vom 23.06.2008 ein, dass durch den Ausbau der BAB A 3 es während der Bauphase zu Gesundheitsgefährdungen durch Verunreinigungen des zur gemeinsamen Wassergewinnung genutzten Brunnens auf dem Nachbargrundstück Fl.Nr. 6575 der Gemarkung Heidingsfeld kommen könne. Auch hier stelle sich die Frage, wie die Schutzmaßnahmen dafür aussähen.

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 12.12.2008 darauf hin, dass eine Beeinträchtigung des auf diesem Grundstück vorhandenen Trinkwasserbrunnens während der Baudurchführung, insbesondere der Gründungsarbeiten für die Pfeiler der Talbrücke, nicht ausgeschlossen werden könne. Es handelt sich hierbei jedoch um zeitlich begrenzte Arbeiten an wenigen Bohrpfeilern. In Abstimmung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt würden geeignete Maßnahmen zur Sicherstellung der Trinkwasserversorgung während dieser Zeit ergriffen. Eine dauerhafte Beeinträchtigung oder sogar ein Versiegen des Brunnens sei nicht zu erwarten.

Mit Schreiben vom 25.05.2008 wies ein Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.63) darauf hin, dass in der Mitte seines Grundstückes Fl.Nr. 6577 der Gemarkung Heidingsfeld unmittelbar südlich seines Wohnhauses sein Tiefbrunnen liege. Er befürchte, dass beim Neubau der Heidingsfelder Talbrücke durch die Gründung neuer Pfeiler die Schüttung seines Brunnens, von dem er sein gesamtes Trink- und Brauchwasser beziehe, beeinträchtigt werde. Vielleicht werde durch die Baumaßnahme der ganze Brunnen trockengelegt. Er wies außerdem darauf hin, dass eine öffentliche Wasserleitung für dieses Gebiet im Reichenberger Grund nicht bestehe.

Der Vorhabensträger betonte mit Schreiben vom 28.11.2008 auch hier, dass eine Beeinträchtigung des auf dem Grundstück des Einwendungsführers vorhandenen Trinkwasserbrunnens während der Baudurchführung, insbesondere während der Gründungsarbeiten für die Pfeiler, nicht ausgeschlossen werden könne. Es handelt sich hierbei jedoch um zeitlich begrenzte Arbeiten an wenigen Bohrpfeilern. In Abstimmung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg wird der Vorhabensträger geeignete Maßnahmen zur Sicherstellung der Trinkwasserversorgung während dieser Zeit ergreifen.

Auf entsprechende Nachfrage der Planfeststellungsbehörde erklärte das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg, Servicestelle Würzburg, mit Schreiben vom 16.06.2009, dass konkrete Unterlagen zum Ausbau und der Abdichtung der angesprochenen Brunnen dem Wasserwirtschaftsamt nicht vorlägen, ebensowenig seien die Untersuchungsergebnisse der Trinkwasseruntersuchung unbekannt. Aussagen zu einem Einfluss der Baumaßnahme auf den Brunnen seien insofern nicht möglich. Es werde empfohlen, die Auswirkungen durch ein hydrogeologisches Fachbüro beurteilen zu lassen.

Das Gesundheitsamt beim Landratsamt Würzburg führte mit Schreiben vom 13.07.2009 dazu aus, dass die Brunnen auf den Grundstücken Fl.Nrn. 4117 und 6577 der Gemarkung Heidingsfeld zu Trinkwasserzwecken genutzt werde, der Brunnen auf dem Grundstück Fl.Nr. 4185/1 der Gemarkung Heidingsfeld zu Brauchwasserzwecken. Um mögliche Auswirkungen durch die gegenständliche Baumaßnahme auf diese Wassergewinnungsanlage feststellen zu können, sei diese in ein Untersuchungsprogramm aufzunehmen.

Der Vorhabensträger kündigte mit Schreiben vom 02.09.2009 an, dass der Einfluss der gegenständlichen Maßnahme auf die Wasserversorgung in Form der angesprochenen privaten Brunnen durch einen vom Vorhabensträger zu beauftragenden Gutachter beurteilt werden wird. Dabei wird eine Bestandsaufnahme über die örtlichen Verhältnisse, die Schüttung und zu dem Zustand der vorhandenen Brunnenanlagen durchgeführt. Anschließend werde, so der Vorhabensträger, eine Stellungnahme erarbeitet, die eine Beurteilung des Einflusses des Autobahnausbaus auf die Brunnenanlagen und gegebenenfalls Vorschläge zur Sicherstellung der Trinkwasserversorgung bzw. der Brauchwasserversorgung während der Bauzeit für die Beweissicherungsmaßnahmen enthalten wird.

Mit Schreiben vom 16.11.2009 legte der Vorhabensträger dazu nachvollziehbar dar, dass für die Brunnenanlagen, die in den Einwendungen angeführt wurden, durch einen Sondergutachter die erforderlichen Erhebungen und Auswertungen durchgeführt werden, um den Schutz der Brunnenanlagen zu gewährleisten. Bei Bedarf werden vorsorgliche quantitative und qualitative Beweissicherungen durchgeführt. Der Untersuchungsumfang und die Untersuchungsintervalle werden mit dem Landratsamt Würzburg (Gesundheitsamt) und dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg, Servicestelle Würzburg, abgestimmt. Bei diesen Stellen wurden seitens des Vorhabensträgers bereits hydrogeologische und wasserchemische Daten, wie z.B. Analyseergebnisse von Trinkwasseruntersuchungen, erhoben und der Umfang von gegebenenfalls erforderlichen Beweissicherungs- bzw. Schutzmaßnahmen erörtert. Nach Angabe des Gutachters ist anhand der

vorliegenden Datenlage festzustellen, dass aufgrund der gegebenen geologischen, hydrogeologischen Verhältnisse und der geplanten Gründungsverhältnisse keine nachteiligen Auswirkungen der Ausbaumaßnahmen an der BAB A 3 auf die privaten Trinkwasserbrunnen zu erwarten sind. Falls dies doch der Fall sein sollte, sagte der Vorhabensträger die Durchführung der notwendigen Ersatzmaßnahmen zu (vgl. A 3.4.8).

Damit wird dem Problem hinreichend Rechnung getragen. Jedenfalls stehen die betroffenen Brunnen bei Berücksichtigung der vorgenannten Maßnahmen dem Bauvorhaben letztlich nicht entgegen.

Abhängig von den jeweiligen Bauphasen und dem Baufortschritt sind bauzeitliche Wasserhaltungen notwendig (vgl. Unterlage 1, Kapitel 4.5). Hierzu wird im Einzelnen auf Abschnitt C 3.7.7.3 verwiesen.

Des Weiteren sind vom Vorhabensträger die Vorschriften der VAWS zu beachten, was deklaratorisch unter A 3.4.5 festgehalten wird.

3.7.7.1.3 Oberflächengewässer

Neben dem Schutz des Grundwassers findet auch der Schutz der Oberflächengewässer Eingang in die Planung. Aufgrund der gewählten Trassierung und der vorhandenen Vorflutverhältnisse wurden vier Entwässerungsabschnitte gebildet (vgl. nachfolgend C 3.7.7.3). Dabei wurde darauf geachtet, dass unbelastetes Niederschlagswasser aus natürlichen Einzugsgebieten und Böschungsbereichen möglichst nicht mit verschmutztem Straßenoberflächenwasser vermischt wird. Die Abflussmengenermittlung erfolgte nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung (RAS-Ew). Zum Schutze der Oberflächengewässer werden vor Einleitung von Straßenoberflächenwasser in weiterführende Vorflutsysteme drei Absetzbecken mit Tauchrohren zur Rückhaltung von absetzbaren Stoffen und Leichtflüssigkeiten sowie drei Regenrückhaltebecken angeordnet (vgl. Unterlage 13.1). Diese Entwässerungseinrichtungen sind dem Stand der Abwassertechnik entsprechend ausreichend dimensioniert und mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg abgestimmt. Sie mindern bzw. dämpfen die durch die Flächenversiegelung eintretende Abflussbeschleunigung, Abflusskonzentration und Abflussmehrung des Oberflächenwassers. Die Abflussspitze wird auf ein vorgegebenes Maß reduziert. Bei einem Anspringen des Notüberlaufs des Regenrückhaltebeckens kann es zwar zu Ausuferungen und Überschwemmungen des nachfolgenden Vorflut- bzw. Grabensystems (Langenbachgraben, Zwischengemäuerbach und Main) kommen, dabei werden jedoch keine Verhältnisse eintreten, die nicht schon derzeit natürlicherweise bei Starkniederschlägen vorkommen können. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass durch die Straßenentwässerung weder eine qualitative Verschlechterung der Gewässergüte noch eine merkliche Abflussverschärfung zu erwarten ist.

Die wesentlichen Angaben zu den Entwässerungsabschnitten sowie den Absetz- und Regenrückhaltebecken sind in Unterlage 1, Kapitel 4.5, sowie in Unterlage 13 zusammengefasst.

Zusammen mit den geplanten Absetz- bzw. Rückhaltebecken und unter Einbeziehung der mit diesem Beschluss ergänzend angeordneten Nebenbestimmungen erreicht die Planung somit einen Stand, der eine Gefährdung der weiterführenden Gräben und des Langenbachgrabens, des Zwischengemäuerbachs und des Mains durch Einleitung von Fahrbahnoberflächenwasser nicht befürchten lässt. Dies gilt auch für das über die Böschungsf Flächen abfließende Niederschlagswasser. Damit wird im Vergleich zur bestehenden Situation, bei der das anfallende Niederschlagswasser ungeklärt und weitgehend unkontrolliert abgeleitet wird, sogar eine erhebliche Verbesserung erreicht.

Im Zusammenhang mit der geplanten Baumaßnahme werden Gräben und Fließgewässer gekreuzt. Die hierfür nötigen Durchlassbauwerke sind so dimensioniert, dass Unter- und Oberlieger keine nachteiligen Auswirkungen zu befürchten haben. Die Bemessung der Durchlässe erfolgt nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Entwässerung (RAS-Ew).

Das Wasserwirtschaftsamt forderte mit Schreiben vom 03.07.2008, dass an Gewässern oder zuführenden Gräben weder wassergefährdende Stoffe gelagert noch Fahrzeuge betankt werden dürften, was der Vorhabensträger mit Schreiben vom 17.12.2008 auch zusicherte (vgl. A 3.4.6).

Das Wasserwirtschaftsamt erhob mit Schreiben vom 03.07.2008 die Forderung, dass der Vorhabensträger ihm rechtzeitig sowohl Beginn als auch Ende der Bauarbeiten anzuzeigen habe. Würden die Anlagen in mehreren Bauabschnitten ausgeführt, so gälte dies für jeden Bauabschnitt. Dies sagte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 17.12.2008 zu (vgl. A 3.2.2).

Der Bund Naturschutz führte in diesem Zusammenhang mit Schreiben vom 30.06.2008 aus, dass die Aussage in den Unterlagen, die Fließgewässer führten nur nach Starkregenwasser und seien "technisch geprägt" unzureichend bzw. falsch sei. Der Reichenberger Bach (Jakobsbach) führe seit 1981 ununterbrochen Wasser. Ausnahme sei ein Sommer gewesen, als der Reichenberger Sportplatz ausgebaut wurde. Der Heigelsbach (Zwischengemäuerbach) habe zumindest von 1981 bis 1990 ununterbrochen Wasser geführt und tue dies jetzt seit zwei Jahren wieder. Im Untersuchungsraum gebe es weder durchgehende Vermauerungen noch Sohlbefestigungen, erst recht keine Betonhalbschalen und dergleichen (mit Ausnahme von Straßenquerungen). Die Ufer seien bewachsen, u.a. mit Weiden und Erlen, und in Grenzen lasse man den Bach auch "arbeiten". Es gebe u.a. eine kleine, aber stabile Population der Blaugrünen Prachtlibelle (Beobachtung von Paarungsflügen durch die Vorsitzende der Kreisgruppe Würzburg). Es dränge sich der Verdacht auf, dass der Eindruck erweckt werden solle, die Bäche und deren Ufer seien biologisch wertlos und Eingriffe seien dementsprechend nicht relevant.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf im Ergebnis zutreffend, dass die geplante Verlegung des Zwischengemäuerbachs sich auf einen kurzen Bereich von etwa 180 m erstreckt. Die Gewässerverlegung wird möglichst naturnah ausgebildet. Die planerischen Details werden mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg abgestimmt (vgl. auch A 3.4.7.1 und C 3.7.7.2).

Mit Schreiben vom 29.07.2008 forderte die Stadt Würzburg, in den Unterlagen einheitliche und korrekte Namensgebungen der Bachläufe zu verwenden.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 22.12.2008 nachvollziehbar entgegen, dass die in den Planfeststellungsunterlagen verwendeten Namen der Gewässer aus den vorliegenden aktuellen amtlichen Flurkarten und den von der Stadt Würzburg zur Verfügung gestellten Unterlagen entnommen wurden. Daher besteht im Rahmen der Planfeststellung kein zwingender Anlass für entsprechende Änderungen.

Schließlich muss der Zwischengemäuerbach von Bau-km 288+130 bis Bau-km 288+180 zur Anlage eines Absetz- und Regenrückhaltebeckens unter der Talbrücke Heidingsfeld auf einer Länge von ca. 180 m verlegt werden. Auf die Ausführungen unter C 3.7.7.2 wird Bezug genommen.

3.7.7.2 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

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

Im Rahmen dieses Bauvorhabens sind Ausbaumaßnahmen nach § 31 Abs. 2 WHG vorgesehen, für die der Plan mit dem Beschluss nach Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG gleichfalls festgestellt wird. Diese Feststellung ist zulässig, da bei Beachtung der angeordneten Nebenbestimmungen (vgl. A 3.4 und A 7 dieses Beschlusses) das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt und Rechte anderer nicht nachteilig betroffen werden (Art. 58 Abs. 2 und 3 BayWG).

Von Bau-km 288+130 bis Bau-km 288+180 muss der Zwischengemäuerbach wegen des dort vorgesehenen Absetz- und Regenrückhaltebeckens ASB/RHB 288-1R auf einer Länge von ca. 180 m verlegt werden. Es handelt sich dabei um ein Gewässer III. Ordnung. Die Gestaltung des Gewässerausbaus ergibt sich aus den Unterlagen 7.1 und 12.3, auf die Bezug genommen wird. Hierbei handelt es sich um eine wesentliche Umgestaltung eines Gewässers (Gewässerausbau), die der Planfeststellung durch die zuständige Behörde bedarf (§ 31 Abs. 2 Satz 1 WHG). Auch bei der geplanten Herstellung der Regenrückhaltebecken handelt es sich um Ausbaumaßnahmen i.S.v. § 31 Abs. 2 Satz 1 WHG, da die Becken nach ihrem Rückhaltevolumen wasserwirtschaftlich nicht von untergeordneter Bedeutung sind.

Die Planfeststellung hierfür wäre zu versagen, wenn von dem Ausbau eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit zu erwarten ist, die nicht durch Bedingungen oder Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden kann (Art. 58 Abs. 2 BayWG). Ist zu erwarten, dass der Ausbau auf das Recht eines anderen nachteilig einwirkt oder Nachteile i.S.d. Art. 18 BayWG eintreten und erhebt der Betroffene Einwendungen, so darf der Plan nur festgestellt werden, wenn die nachteiligen Wirkungen durch Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden

(Art. 58 Abs. 3 Satz 1 BayWG). Ist das nicht möglich oder wären Ausgleichsmaßnahmen wirtschaftlich nicht vertretbar, so kann der Plan gleichwohl festgestellt werden, wenn der Ausbau dem Wohl der Allgemeinheit dient, oder bei Nachteilen i.S.d. Art. 18 BayWG der durch den Ausbau zu erwartende Nutzen den für den Betroffenen zu erwartenden Nachteil erheblich übersteigt (Art. 58 Abs. 3 Satz 2 BayWG). Außerdem ist der Planfeststellungsbeschluss zu versagen, soweit von dem Ausbau eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwassergefahr oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, vor allem in Auwäldern, zu erwarten ist (§ 31 Abs. 5 Satz 3 WHG). Schließlich müssen sich die Ausbaumaßnahmen an den Bewirtschaftungszielen der §§ 25 a bis 25 d, die europarechtliche Vorgaben der Wasserrahmenrechtslinie umsetzen, ausrichten und dürfen die Erreichung dieser Ziele nicht gefährden (§ 31 Abs. 1 Satz 3 WHG).

Durch die vorhabensbedingte Verlegung des Zwischengemäuerbaches werden das Wohl der Allgemeinheit und die Rechte Anderer nicht negativ berührt. Die Verlegungsstrecke des Zwischengemäuerbaches wird naturnah gestaltet, der Gewässerverlauf wird in einem ausreichenden Abstand zur Stuttgarter Straße (St 511) und zum zu verlegenden Schattbergweg angelegt. Unter Beachtung der Grundsätze des naturnahen Wasserbaus sowie unter Beibehaltung (mindestens) der vorhandenen hydraulischen Leistungsfähigkeit ist davon auszugehen, dass eine dauerhafte Beeinträchtigung (über die Bauphase hinaus) des Bachlebensraumes und der hydraulischen Abflussverhältnisse mit der Verlegung des Zwischengemäuerbachs nicht verbunden ist. Die materiellen Voraussetzungen für die Zulassung des Ausbaus sind bei Beachtung der unter A 3.4 und A 7 dieses Beschlusses genannten Auflagen und Zusagen erfüllt. Durch den Ausbau nach den heute gültigen Grundsätzen des naturnahen Wasserbaus im Bereich des Zwischengemäuerbaches bleibt das natürliche Abflussverhalten des Gewässers im Wesentlichen unverändert (§ 31 Abs. 1 Satz 1 WHG). Sofern vorhanden, werden die typischen Lebensgemeinschaften des Gewässerbiotops bewahrt und auch sonstige erhebliche nachteilige Veränderungen des Zwischengemäuerbachs können vermieden bzw. ausgeglichen werden.

Mit Schreiben vom 03.07.2008 forderte das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg, dass bei der Verlegung des Zwischengemäuerbachs auf einer Länge von 180 m der Verlegungsabschnitt möglichst naturnah zu gestalten sei. Die hydraulische Leistungsfähigkeit dürfe sich durch die Verlegung nicht verschlechtern. Ein entsprechender Nachweis sei zu führen.

Mit Schreiben vom 17.12.2008 sagte der Vorhabensträger zu, die Verlegung des Zwischengemäuerbachs möglichst naturnah durchzuführen. Bezüglich der hydraulischen Leistungsfähigkeit hätten im November und Dezember 2007 Abstimmungen zwischen dem Vorhabensträger und dem Wasserwirtschaftsamt stattgefunden. Anhand von Querschnitten sei vom Wasserwirtschaftsamt beurteilt worden, dass der geplante Abflussquerschnitt des Zwischengemäuerbachs deutlich größer sei als der derzeit vorhandene, zudem die zukünftige Gewässersohle nur wenige Zentimeter über der derzeitigen liege und insofern durch die Verlegung des Baches keine nachteiligen Beeinträchtigungen der Gebäude südlich des Beckens zu erwarten seien. Weitere Nachweise zum

ckens zu erwarten seien. Weitere Nachweise zum Hochwasserabfluss seien deshalb nach Ansicht des Vorhabensträgers nicht erforderlich.

Beim Erörterungstermin am 02.02.2009 erklärte das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg, dass der geforderte Nachweis der hydraulischen Leistungsfähigkeit für den Zwischengemäuerbach dem Wasserwirtschaftsamt vorliege, diese Forderung habe sich somit erledigt (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, S. 66).

Daher wurde dem Vorhabensträger aufgegeben, den Verlegungsabschnitt des Zwischengemäuerbachs im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahmenpläne (Unterlage 12.3) möglichst naturnah zu gestalten und die planerischen Details mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg abzustimmen (vgl. A 3.4.7.1).

In diesem Zusammenhang forderte die Stadt Würzburg mit Schreiben vom 29.07.2008 hinsichtlich der Verlegung des Zwischengemäuerbachs (Fuchstädter Bachs) im Bereich des Neubaus des ASB/RHB 288-1R (BWV lfd.Nr. 162, Unterlage 7.2), dass das unverlegte Bachbett zumindest von einer Seite mit einem Kran-Lkw angefahren werden könne, um wiederkehrende Unterhaltungsarbeiten sicherstellen zu können, was der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 zusicherte (vgl. auch A 3.4.7.2).

Zur Verlegung des Zwischengemäuerbachs und zur Einmündung des Jakobsbachs brachte der Bund Naturschutz mit Schreiben vom 30.06.2008 vor, dass der Ausbau in einer möglichst naturnahen Form zu erfolgen habe. Muster könne die renaturierte Strecke des Heigelsbaches (Fuchstädter Bach) im Rottenbaurer Grund talwärts der Querspange an der B 19 zum Heuchelhof sein. Diese sei in der Natur zu berücksichtigen, außerdem gebe es auch noch Pläne dafür bei der Planfeststellungsbehörde und bei der Stadt. Der vorhandene Gehölzbewuchs sei wieder anzupflanzen. Ein Ausbau nach technischen Normen mit Gerinne, Normböschung usw. müsse als starker Eingriff in ein Gewässer gewertet und entsprechend ausgeglichen werden.

Der Vorhabensträger verwies mit Schreiben vom 22.10.2009 zu Recht darauf, dass das Konzept für die Verlegung des Zwischengemäuerbachs vorsieht, das Gewässer naturnah zu gestalten, wobei zwingend gewährleistet sein muss, dass der vorgesehene Hochwasserabfluss nicht beeinträchtigt wird (vgl. dazu auch A 3.4.7.1).

Durch die vorhabensbedingte Schaffung der Regenrückhaltebecken werden des Weiteren das Wohl der Allgemeinheit und die Rechte Anderer nicht negativ berührt (vgl. Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg vom 03.07.2008). Die materiell-rechtlichen Zulassungsvoraussetzungen für die Errichtung dieser Becken sind bei Beachtung der unter A 3.4 und A 7 dieses Beschlusses genannten Nebenbestimmungen sowie der vom Vorhabensträger abgegebenen Zusagen erfüllt. Im Übrigen wird auf das folgende Kapitel Bezug genommen.

Zu Fragen der Fischerei im Zusammenhang mit der Bachverlegung wird auf die Ausführungen unter C 3.7.10 verwiesen.

Hinsichtlich des Ausbaus der BAB A 3 im Wasserschutzgebiet der Winterhäuser Quelle wird auf C 3.7.7.1 Bezug genommen.

3.7.7.3

Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnis

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

Sowohl das Einleiten von Oberflächenwasser in oberirdische Gewässer als auch das Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser im Falle notwendiger Bauwasserhaltungen stellen Gewässerbenutzungen dar (§ 3 Abs. 1 Nrn. 4 und 6 WHG). Derartige Benutzungen von Gewässern bedürfen der behördlichen Erlaubnis i.S.d. § 7 WHG oder der Bewilligung i.S.d. § 8 WHG (§ 2 Abs. 1 WHG).

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

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

werden, wenn die nachteiligen Wirkungen durch Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden. Ist dies nicht möglich, so darf die gehobene Erlaubnis gleichwohl aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit erteilt werden (Art. 16 Abs. 1 Satz 1 BayWG i.V.m. § 8 Abs. 3 WHG).

Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt ist entwässerungstechnisch in vier Einzugsgebiete eingeteilt (vgl. Unterlage 13.2). Das auf den befestigten Flächen des Planfeststellungsabschnittes anfallende Wasser wird in Mulden und Rohrleitungen gesammelt und, um die Gewässerbelastung zu minimieren, in Absetz- und Rückhaltebecken gereinigt, zwischengepuffert und gedrosselt den Vorflutern zugeleitet. Die Ableitung des gedrosselt abfließenden Wassers aus den Rückhaltebecken erfolgt über bestehende Gräben und Rohrleitungen, die den Vorflutern zufließen. Die Außeneinzugsgebiete werden, so weit möglich, getrennt von der Straßenentwässerung abgeleitet. Die Rückhaltebecken werden über Erddämme mit Tauchrohren von den Absetzbecken getrennt und als Trockenbecken ausgeführt (vgl. Unterlage 13.3). Die Berechnung der Wassermengen und die Bemessung der Absetz- und Rückhaltebecken sind in den nachrichtlichen Anlagen zu Unterlage 13.1 enthalten.

Im Einzelnen ist die Entwässerung wie nachfolgend beschrieben vorgesehen, wobei am Baubeginn vom benachbarten Streckenabschnitt (Autobahndreieck Würzburg-West - Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld) Oberflächenwasser den Entwässerungsanlagen des gegenständlichen Abschnittes zugeführt wird (vgl. dazu auch Planfeststellungsbeschluss vom 30.12.2005, Nr. 32-4354.1-1/05) und am Bauende die anfallenden Wassermengen dem östlich anschließenden Planfeststellungsabschnitt (Mainbrücke Randersacker - westlich Anschlussstelle Würzburg/Randersacker) zugeführt werden (vgl. Planfeststellungsbeschluss vom 30.06.2006, Nr. 32-4354.1-4/05, und Unterlage 13.1):

- Einzugsgebiet 1

Der Entwässerungsabschnitt 1 des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 im verfahrensgegenständlichen Planfeststellungsabschnitt erstreckt sich von Bau-km 286+400 bis Bau-km 288+335 (westliches Widerlager der Talbrücke Heidingsfeld). Im Einschnittsbereich der BAB A 3 sowie der Talbrücke Heidingsfeld und von Teilbereichen des westlich angrenzenden Planfeststellungsabschnittes, des Außeneinzugsgebietes und der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld sowie der B 19 wird das anfallende Oberflächenwasser in Bordrinnen bzw. Rasenmulden gesammelt und über Einlaufschächte und Verrohrungen über das Absetz- und Regenrückhaltebecken ASB/RHB 287-1L, das nördlich des westlichen Widerlagers der Talbrücke Heidingsfeld liegt, in den vorhandenen Vorflutgraben Langbachgraben geleitet. In Teilbereichen der B 19 (von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+130 und von Bau-km 0+510 bis Bau-km 0+990 der B 19) wird das anfallende Oberflächenwasser über die angrenzenden Dammböschungen abgeleitet.

- Einzugsgebiet 2

Der Entwässerungsabschnitt 2 erstreckt sich von Bau-km 288+335 (östliches Widerlager der Talbrücke Heidingsfeld) bis Bau-km 289+603 (etwa bei der Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord). Im Einschnittsbereich der Autobahn und im Bereich der Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord wird das anfallende

Oberflächenwasser, insbesondere von der Fahrbahnfläche, in Bordrinnen bzw. in Rasenmulden gesammelt und über Einlaufschächte und Verrohrungen erst in das Absetz- und Regenrückhaltebecken ASB/RHB 288-1R, das unter der Talbrücke Heidingsfeld liegt, und von dort in den Vorfluter Zwischenge-mäuerbach geleitet. Dabei werden auch die anfallenden Oberflächenwassermengen aus den Außeneinzugsgebieten südlich der Autobahn mit dem Wasser von der Autobahn zusammengefasst und dem Absetz- und Regenrückhaltebecken zugeführt. Ebenfalls wird diesem Becken das Oberflächenwasser aus der Geländemodellierung des Katzenbergtunnels zugeführt. Im Katzenbergtunnel werden zur Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers Rinnen und Einläufe angeordnet. Das Oberflächenwasser setzt sich dort aus Schleppwasser in den Portalbereichen sowie aus dem anfallenden Reinigungs- und Löschwasser im Wartungs- bzw. Havariefall zusammen. Eine Reinigung und Rückhaltung dieses Wassers erfolgt in einem gesonderten Becken am nördlichen Rand der Geländemodellierung bei Bau-km 288+380. Dieses Becken ist der Tunnelausstattung zugeordnet. Die Ableitung erfolgt bei unbelasteten Wässern in das städtische Kanalnetz (vgl. BWV lfd.Nr. 113, Unterlage 7.2). Bei auftretenden Verunreinigungen wird das Wasser separat abgepumpt.

- Einzugsgebiet 3

Der Entwässerungsabschnitt 3 erstreckt sich von Bau-km 289+603 bis Bau-km 290+280 (südlich der Tank- und Rastanlage Würzburg-Süd). Im Einschnittsbereich der Autobahn sowie im Bereich der Tank- und Rastanlage Würzburg-Süd sowie in Teilen des Außeneinzugsgebietes wird das anfallende Oberflächenwasser in Bordrinnen bzw. in Rasenmulden gesammelt und über Einlaufschächte und Verrohrungen über das Absetz- und Regenrückhaltebecken ASB/RHB 290-1L, das nördlich der Unterführung des Mittleren Geisbergwegs liegt, der nachfolgenden Entwässerung der Autobahn zugeführt, wo es im weiteren Verlauf dem Absetz- und Rückhaltebecken ASB/RHB 292-1L westlich der Bahnlinie Würzburg - Treuchtlingen zugeleitet wird (vgl. durch Planfeststellungsbeschluss vom 30.06.2006, Nr. 32-4354.1-4/05). Von dort wird das Wasser schließlich in den Main abgeschlagen.

- Einzugsgebiet 4

Der Entwässerungsabschnitt 4 erstreckt sich von Bau-km 245+900 bis Bau-km 291+800 (Ende des Planfeststellungsabschnitts). Im Einschnittsbereich der Autobahn wird das anfallende Oberflächenwasser, insbesondere von der Fahrbahnfläche, in Bordrinnen bzw. in Rasenmulden gesammelt und über Einlaufschächte und Verrohrungen an den östlich angrenzenden Ausbauabschnitt (Mainbrücke Randersacker - östlich Anschlussstelle Würzburg/Randersacker) abgegeben. Das Absetz- und Regenrückhaltebecken ASB/RHB 292-1L westlich der Bahnlinie Würzburg - Treuchtlingen, in das das Oberflächenwasser des gegenständlichen Entwässerungsabschnittes eingeleitet wird, ist ausreichend dimensioniert und wurde bereits mit Planfeststellungsbeschluss vom 30.06.2006, Nr. 32-4354.1-4/05, wasserrechtlich behandelt.

Zur Minimierung der Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Grundstücke hat der Vorhabensträger das ASB/RHB 287-1L (BWV lfd.Nr. 109, Unterlage 7.2) im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 nach Westen verschoben und

gestreckter ausgebildet (vgl. dazu insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 1 E, Unterlage 7.2, lfd.Nr. 109, Unterlage 12.3, Blatt 1 E, und Unterlage 14.1, Blatt 1 E).

Soweit das Oberflächenwasser der letzten beiden Einzugsgebiete den Entwässerungseinrichtungen des westlich benachbarten Bauabschnittes (Mainbrücke Randersacker - östlich Anschlussstelle Würzburg/Randersacker) zugeführt wird, fallen die dortigen Einleitungen insoweit nicht unter die unter A 7 dieses Beschlusses ausgesprochene Erlaubnis. Sie werden vielmehr schon von den Erlaubnissen in dem betreffenden Planfeststellungsbeschluss vom 30.06.2006, Nr. 43-4354.1-4/05, mit abgedeckt, ohne dass die dort festgelegte maximale Einleitungsmenge in l/s erhöht werden darf. Durch den gegenständlichen Planfeststellungsbeschluss wird lediglich der Bemessungszufluss des ASB/RHB 292-1L von 842 l/s auf 904 l/s erhöht und der Planfeststellungsbeschluss vom 30.06.2006 insoweit geändert. Dem Vorhabensträger eine geordnete alternative Entwässerung für diesen Bereich für den Fall, dass die Mainbrücke Randersacker und der damit verbundene sechsstreifige Ausbau im östlich angrenzenden Abschnitt nicht gleichzeitig oder vor dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im verfahrensgenständlichen Abschnitt erfolgt, aufzuerlegen, war nicht notwendig. Zum einen wurde im Nachbarabschnitt bereits mit den Bauarbeiten begonnen, zum anderen ist ohne die Erneuerung der Mainbrücke Randersacker in der bereits planfestgestellten Form der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 im gegenständlichen Abschnitt, jedenfalls ohne vorhergehende Planänderung, nicht möglich. Eine zusätzliche wasserrechtliche Erlaubnis wäre im Übrigen auch dann erforderlich, wenn die für die Erneuerung der Mainbrücke Randersacker festgelegten Einleitungsmengen entgegen den vorliegenden Planunterlagen über die jeweiligen Erlaubnisse hinausgehen sollten.

Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg stellte mit Schreiben vom 03.07.2008 fest, dass die Notentlastung aus dem ASB/RHB 290-L über eine Transportleitung erfolge, die bei Bau-km 290+380 auf die südliche Seite der Autobahn wechsele. Die weitere Ableitung erfolge, teils als Rohrleitung, teils über offene Gräben, bis zum Durchlass bei Bau-km 291+707. Durch diesen werde das Wasser auf die Nordseite geführt und über einen bestehenden Entwässerungsgraben in den Main geleitet. Nach den Planfeststellungsunterlagen sei für das Rückhaltebecken ein Volumen von 2.700 m³ gewählt worden. Hiernach werde rechnerisch lediglich alle 20 Jahre Wasser über die Notentlastung abgeschlagen.

Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg stellte mit Schreiben vom 03.07.2008 fest, dass die Vorgaben des Arbeitsblatte ATV-DVWK-M 153, Februar 2000 ("Handlungsempfehlungen zum Regenwasser"), hinsichtlich einer regelgerechten Regenwasserbehandlung bei der Bemessung der Anlagen berücksichtigt worden seien. Nach dem Bewertungsverfahren könne bei den vorgesehenen Einleitungen in die Gewässer ein ausreichender Gewässerschutz angenommen werden.

Das Wasserwirtschaftsamt machte mit Schreiben vom 03.07.2008 geltend, dass der Vorhabensträger die gesamten Maßnahmen plan- und sachgemäß nach den vorgeschriebenen Bedingungen und Auflagen, ferner nach den geltenden Vorschriften und den allgemein anerkannten Regeln der Technik auszuführen habe,

was vom Vorhabensträger mit Schreiben vom 17.12.2008 zugesagt wurde (vgl. A 7.3.1).

Mit Schreiben vom 03.07.2008 wies das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg darauf hin, dass der Vorhabensträger für den sachgemäßen Betrieb und die vorschriftsmäßige Wartung der gesamten Entwässerungseinrichtungen verantwortlich sei, womit sich der Vorhabensträger im Schreiben vom 17.12.2008 einverstanden erklärte (vgl. A 7.3.2).

Des Weiteren forderte das Wasserwirtschaftsamt mit Schreiben vom 03.07.2008, dass die Absetzbecken bei Bedarf, mindestens jedoch einmal pro Jahr, zu räumen seien. Die Entsorgung des Räumgutes habe nach den gültigen abfallrechtlichen Vorschriften zu erfolgen.

Mit Schreiben vom 17.12.2008 wies der Vorhabensträger die Forderung, die Absetzbecken jährlich zu räumen, zurück. Die Erfahrung zeige, dass vor allem in den ersten Jahren nach Fertigstellung einer Baumaßnahme, wenn der angedeckte Oberboden noch nicht ausreichend bewachsen sei, ein erhöhter Räumungsbedarf bei den Absetzbecken bestehe. Später gehe der Eintrag absetzbarer Stoffe jedoch stark zurück, sodass eine Räumung in mehrjährigen Abständen meistens ausreiche, um eine ordnungsgemäße Funktion der Becken zu gewährleisten.

Beim Erörterungstermin am 03.02.2009 schlug das Wasserwirtschaftsamt daraufhin vor, in die Auflage aufzunehmen, dass die Becken jährlich zu kontrollieren und bei Bedarf zu räumen seien, womit sich der Vorhabensträger einverstanden erklärte (vgl. Niederschrift vom 03.02.2009, Seite 29).

Daher wurde dem Vorhabensträger aufgegeben, die vorgesehenen Absetz- und Regenrückhaltebecken in einem guten und betriebssicheren Zustand zu halten. Die Becken sind mindestens einmal jährlich zu kontrollieren und bedarfsgerecht zu räumen. Die Entsorgung des Räumgutes hat nach den gültigen abfallrechtlichen Vorschriften zu erfolgen (vgl. A 7.3.3).

Vonseiten des Wasserwirtschaftsamtes erging mit Schreiben vom 03.07.2008 das Petitum, dass das eingeleitete Niederschlagswasser keine für die aufnehmenden Gewässer schädlichen Konzentrationen an Giftstoffen sowie mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen dürfe (vgl. A 7.3.4).

Mit Schreiben vom 17.12.2008 erwiderte der Vorhabensträger nachvollziehbar, dass Absetzbecken mit Tauchrohren bzw. Tauchwänden zur Regenklärung angeordnet werden. Abgeschwemmte Stoffe (z.B. Straßenabrieb, Reifenabrieb, Tropfverluste) werden durch mechanische Abscheidung zurückgehalten. Ferner können bei Unfällen eventuell auslaufende Mineralöle oder andere wassergefährdende Stoffe zurückgehalten werden, sodass eine gesonderte Behandlung und Beseitigung möglich ist. Hierfür wird ein Ölauffangraum mit einer Größe von mindestens 30 m³ vorgesehen. Chloride aus der Salzstreuung werden durch das Absetz- und das Regenrückhaltebecken vorübergehend gepuffert und verdünnt

weitergeleitet. Eine absolute Funktionssicherheit für jede denkbare Unfall- und Witterungssituation kann jedoch nicht gewährleistet werden.

Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg führte dazu beim Erörterungstermin am 03.02.2009 aus, dass die Bauwerke nach den Regeln der Technik hergestellt werden. Dass man nicht alles, was theoretisch denkbar sei, ausschließen könne, werde vom Wasserwirtschaftsamt auch gesehen. Insofern bestehe mit der Erwidernung des Vorhabensträgers Einverständnis (vgl. Niederschrift vom 03.02.2009, S. 30).

Dem Vorhabensträger wurde daher die entsprechende Forderung des Wasserwirtschaftsamtes zur Auflage gemacht. Ziel der Nebenbestimmungen zur Einleitung in oberirdische Gewässer ist es, den regelmäßigen und regelgerechten Betrieb der Anlagen sicherzustellen. Jede auch nur entfernt denkbare oder, wenn auch nur mit geringer Wahrscheinlichkeit, mögliche Situation soll durch die entsprechenden Auflagen nicht erfasst werden. Sollte sich doch noch herausstellen, dass die entsprechenden Anlagen hinsichtlich ihrer Reinigungskraft nicht mehr ausreichend sein sollten, besteht die Möglichkeit, insoweit die wasserrechtliche Erlaubnis durch einen (Teil-)Widerruf entsprechend anzupassen (vgl. § 7 Abs. 1 Satz 1 WHG).

Die Einleitungsstellen, so das Wasserwirtschaftsamt mit Schreiben vom 03.07.2008 weiter, seien in Abstimmung mit dem Gewässerunterhaltungspflichtigen ausreichend zu sichern, sodass Abschwemmungen und Auskolkungen vermieden würden, was der Vorhabensträger mit Schreiben vom 17.12.2008 zusagte (vgl. A 7.3.5).

Da die Entwässerung ab Bau-km 290+640 durch das Wasserschutzgebiet der Winterhäuser Quelle (engere Schutzzone) verlaufe, sei, so dass Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg mit Schreiben vom 03.07.2008, die Rohrleitung in der engeren Schutzzone entsprechend Nr. 6.3.6 der RiStWag dauerhaft dicht auszubilden. Die Dichtheit der Rohrleitungen und Schächte sei nach ZTV Ew-StB, dem ATV-DVWK-A 142 und der DIN EN 1610 zu prüfen. Regelmäßige Wiederholungsprüfungen seien festzulegen. Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 17.12.2008 die entsprechende Ausbildung der Rohrleitungen zu. Die Dichtheit der Rohrleitungen innerhalb der engeren Schutzzone des Wasserschutzgebietes wird im Zuge der Herstellung und während des Betriebes regelmäßig entsprechend den einschlägigen Richtlinien überwacht (vgl. A 7.3.6).

Das Wasserwirtschaftsamt hielt mit Schreiben vom 03.07.2008 die vorgesehene Folienabdichtung des Entwässerungsgrabens (vgl. Unterlage 6.1, Blatt 2) in der engeren Schutzzone des Wasserschutzgebietes am Böschungsfuß bis zum Durchlass bei Bau-km 291+707 für die Ableitung des geklärten Niederschlagswassers für ausreichend. Dabei werde davon ausgegangen, dass die das gesammelte Oberflächenwasser aufnehmenden Gräben und Gewässer entsprechend leistungs- und aufnahmefähig seien. Sollten durch die zusätzlichen Einleitungen verstärkt Erosionen oder andere Beeinträchtigungen an den aufnehmenden Gräben und Gewässern beobachtet werden, so habe der Vorhabensträger entsprechende angemessene Abhilfemaßnahmen zu ergreifen.

Der Vorhabensträger führte dazu aus, dass die das Oberflächenwasser aufnehmenden Gräben und Mulden entsprechend leistungsfähig dimensioniert werden. Ab gewissen Neigungen der Gräben und Mulden und den sich daraus ergebenden Schleppspannungen werden die Sohlen entsprechend befestigt. Sollten sich dennoch Erosionen oder andere Beeinträchtigungen an den Gräben und Mulden ergeben, werden geeignete Abhilfemaßnahmen ergriffen.

In diesem Zusammenhang wurde daher dem Vorhabensträger aufgegeben, entsprechende Abhilfemaßnahmen in Abstimmung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt zu ergreifen, wenn nachweislich durch die gegenständlichen Einleitungen verstärkt Erosionen oder andere Beeinträchtigungen an den aufnehmenden Gräben und Gewässern auftreten (A 7.3.7).

Mit Schreiben vom 29.07.2008 forderte die Stadt Würzburg, den Unterhaltungsmehraufwand der Entwässerungsgräben im Entwässerungsabschnitt 1 (BWV lfd.Nr. 108, Unterlage 7.2) und der Entwässerungsgräben im Entwässerungsabschnitt 4 (BWV lfd.Nr. 116, Unterlage 7.2) im Rahmen einer noch abzuschließenden Vereinbarung durch den Vorhabensträger abzulösen.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 22.12.2008 zutreffend entgegen, dass grundsätzlich durch die Baumaßnahme aufgrund des großen Rückhalteraums und der gedrosselten Einleitung eine Verbesserung der bestehenden Einleitungsverhältnisse entsteht, sodass keine Anhaltspunkte für einen möglichen Unterhaltungsmehraufwand ersichtlich sind. Soweit ein nachweislicher Unterhaltungsmehraufwand durch die Einleitung des Entwässerungsabschnittes 1 (Bau-km 288+360 bis Bau-km 288+335) in den Vorfluter Langenbachgraben entsteht, wird dieser vom Vorhabensträger abgelöst. Das Gleiche gilt für einen nachweislichen Unterhaltungsmehraufwand für die Einleitung des Entwässerungsabschnittes 4.

Daher wurde dem Vorhabensträger aufgegeben, sich an der Unterhaltung der Vorflutgewässer entsprechend der Einwirkungen des zugeführten Oberflächenwassers zu beteiligen (Übernahme der Unterhaltungsmehrkosten), sofern nachweislich durch die geplanten Einleitungen Mehrkosten bei der Unterhaltung von Vorflutgewässern entstehen (vgl. Art. 47 Abs. 4 BayWG und A 7.3.8 dieses Beschlusses).

Mit Schreiben vom 27.06.2008 wandte der Bayerische Bauernverband ein, dass das ASB/RHB 287-1L (BWV lfd.Nr. 109, Unterlage 7.2), das nördlich des Widerlagers Fahrtrichtung Frankfurt der Talbrücke Heidingsfeld liegt, aus landwirtschaftlicher Sicht nach Westen verschoben werden müsse. An der jetzt vorgesehenen Stelle werde zu viel landwirtschaftliche Fläche in Anspruch genommen. Schließlich regte auch das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg mit Schreiben vom 09.07.2008 an, das ASB/RHB 287-1L nach Westen zu verschieben, um die überplanten guten Ackerflächen zu erhalten.

Mit Schreiben vom 28.11.2008 erwiderte der Vorhabensträger nachvollziehbar, dass die Absetz- und Rückhaltebecken in vielerlei Hinsicht einen wichtigen Be-

standteil der Autobahnanlagen darstellen. Gerade nachfolgende Wasserläufe und an ihnen angrenzende landwirtschaftliche Nutzflächen profitieren von gut funktionierenden Entwässerungsanlagen. Eine Verschiebung des ASB/RHB 287-1L (BWV lfd.Nr. 109, Unterlage 7.2) zugunsten der östlichen Grundstücke erseheine aufgrund der topographischen Geländeeigenschaften, der angrenzenden Biotope und der westlich liegenden Ausgleichsfläche A 2.1 als schwierig. Weiterhin ergäben sich durch die geforderte Verschiebung ungünstigere hydraulische Verhältnisse. Die Möglichkeiten zur Einsparung von landwirtschaftlicher Nutzfläche würden aber derzeit planerisch untersucht.

Im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 verschob der Vorhabensträger das ASB/RHB 287-1L (BWV lfd.Nr. 109, Unterlage 7.2) nach Westen und bildete die Anlage etwas gestreckter aus, um die Inanspruchnahmen der Grundstücke Fl.Nrn. 6611, 6616 und 6617/1 der Gemarkung Heidingsfeld zu verringern (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 1 E, Unterlage 7.2, lfd.Nr. 109, Unterlage 12.1 E, Blatt 1 E, Unterlage 14.1, Blatt 1 E, und Unterlage 14.2).

Mit Schreiben vom 23.07.2009 teilte das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg, Servicestelle Würzburg, mit, dass zur örtlichen Verschiebung des ASB/RHB 287-1L (BWV lfd.Nr. 112, Unterlage 7.2) keine Hinweise veranlasst seien. Die Reduzierung des Volumens von 5.800 m³ auf 5.500 m³ sei aus wasserwirtschaftlicher Sicht hinnehmbar, da nach der hydrotechnischen Berechnung lediglich 4.080 m³ notwendig seien (vgl. auch Grüneintragung in Unterlage 13).

Der Bayerische Bauernverband erhob mit Schreiben vom 27.06.2008 die Forderung, das ASB/RHB 290-1L (BWV lfd.Nr. 115, Unterlage 7.2) auf die Westseite der BAB A 3 zu verlegen. Dadurch würde auch die Verlegung des Feldweges BWV lfd.Nr. 28 (Unterlage 7.2) und die mehrfache Querung der BAB A 3 mit Abwasserleitungen vermieden werden. Keinesfalls dürfe eine Böschung an den Zufahrten zu den angrenzenden Weinbergen entstehen. Im Gegenteil werde gefordert, bei Wegfall des Absetz- und Regenrückhaltebeckens die Weinberge bis zur Böschung der Autobahn zu ergänzen und so an anderer Stelle durch die Planung verlorengelassene Weinberge zu ersetzen.

Der Vorhabensträger erwiderte dazu mit Schreiben vom 28.11.2008 nachvollziehbar, dass eine Verlegung des ASB/RHB 290-1L (BWV lfd.Nr. 115, Unterlage 7.2) auf die Westseite der BAB A 3 aufgrund der um rund 4 m höher liegenden und nach Westen stark ansteigenden Geländesituation in diesem Bereich nicht mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand und mit vertretbaren Eingriffen in die ökologisch bedeutsamen Flächen möglich ist.

Mit Schreiben vom 03.06.2008 forderte das Staatliche Bauamt Würzburg, darauf zu achten, dass die Entwässerung der Bundesstraße B 19 einschließlich ihrer Nebenanlagen immer gewährleistet sei.

Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 28.11.2008 zu, darauf zu achten, dass die Entwässerung der Bundesstraße und ihrer Nebenanlagen während der Bauausführung immer gewährleistet bleibt (vgl. A 3.13.5).

Ein Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.37) brachte beim Erörterungstermin am 06.02.2009 vor, dass er nicht nachvollziehen könne, was mit dem Oberflächenwasser, das auf den versiegelten Flächen der BAB A 3 anfallt, geschehe. Insbesondere bei Starkregenereignissen sei mit Mengen von 16 Mio. Liter pro Tag zu rechnen. Er befürchte, dass entsprechende große Niederschlagsmengen, die in den letzten Jahren häufiger zu beobachten seien, hier nicht berücksichtigt seien (vgl. Niederschrift vom 06.02.2009, Seite 2 ff.).

Der Vorhabensträger legte daraufhin beim Erörterungstermin am 06.02.2009 dar, wie die Entwässerungssituation erfolgen soll und wie die Absetz- und Regenrückhaltebecken funktionieren. Insbesondere wurde darauf verwiesen, dass Grundlage für die Bemessung der Absetz- und Regenrückhaltebecken ein fünfjähriges Regenereignis ist, wofür jedoch noch ein weiterer "Sicherheitszuschlag" dazugenommen wird, um ein statistisch gesehen etwa zehnjähriges Starkregenereignis bewältigen zu können. Die Bemessungen der Absetz- und Regenrückhaltebecken sowie der übrigen Entwässerungsanlagen sind mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg abgestimmt. Der Vorhabensträger verwies außerdem darauf, dass bei noch stärkeren Regenereignissen die Rückhaltmenge keine große Rolle mehr spielt, weil dann davon auszugehen ist, dass die Böden im gesamten Einzugsbereich so gesättigt sind, dass es dort ohnehin keine Versickerung mehr gibt.

Abhängig von den jeweiligen Bauphasen und dem Baufortschritt sind des Weiteren bauzeitliche Wasserhaltungen vorgesehen. Es kann daher notwendig sein, im Rahmen der Bauarbeiten Grundwasser zutage zu leiten und abzuleiten bzw. abzusenken. Nähere Angaben sind den Planfeststellungsunterlagen nicht zu entnehmen.

Dem Vorhabensträger wurde für die mit der Bauausführung verbundenen Bauwasserhaltungen aufgegeben, das entnommene Grund- und Niederschlagswasser in nahegelegene, nicht wasserführende Gräben bzw. Mulden oder den Main einzuleiten. Soweit nur eine direkte Einleitung in wasserführende Vorfluter möglich sein sollte, ist eine Absetzeinrichtung (provisorisches Absetzbecken, Container o.ä.) zwischenschalten. Die Ausführung der Bauwasserhaltung ist vorab mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg einvernehmlich festzulegen (A 7.3.9.1). Die Wasserhaltungen sind so zu betreiben, dass Gewässerverunreinigungen (z.B. durch Zementschlämme, filtrierbare Stoffe und dergleichen.) ausgeschlossen werden. Gegebenenfalls ist dies durch geeignete Maßnahmen (z.B. Absetzbecken) in Abstimmung mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt sicherzustellen (A 7.3.9.2). Die Benutzungsanlagen der jeweiligen Bauwasserhaltungen sind ordnungsgemäß zu betreiben, zu warten und zu unterhalten (A 7.3.9.3). Eventuelle Lagerungen wassergefährdender Stoffe in den Baustellenbereichen sind so zu betreiben, dass Grundwasserverunreinigungen ausgeschlossen sind (A 7.3.9.4).

Des Weiteren ist festzuhalten, dass ab dem Unterführungsbauwerk des Mittleren Geisbergweges (Bau-km 290+600) die Trasse in der Schutzzone II des geplanten Wasserschutzgebietes "Winterhäuser Quelle" verläuft. Zum Schutz des Grundwassers werden hier die Fahrbahn und die Fahrbahnränder nach den An-

forderungen der RiStWag abgedichtet. Ebenso werden die Rohrleitungen und der südliche Graben entlang der Autobahn bis zum Durchlass DN 800 bei Bau-km 291+707 (BWV lfd.Nr. 55, Unterlage 7.2) abgedichtet (vgl. Unterlage 13.1). Auf die Ausführungen unter C 3.7.7.1.1 wird ergänzend Bezug genommen.

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

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

Die verfahrensgegenständlichen Einleitungen in oberirdische Gewässer und das Zutagefördern, Zutageleiten, Ableiten und Absenken von Grundwasser im Rahmen der Bauwasserhaltung sind erlaubnispflichtig und erlaubnisfähig. Wasserrechtlich relevante Einleitungen in das Grundwasser erfolgen in diesem Zusammenhang nicht. Die Einleitungen in die unter A 7.1.4 (Tabelle) dieses Beschlusses aufgeführten Vorfluter (vgl. auch Unterlage 13.1) sind notwendig, weil die Errichtung und Unterhaltung der Straßenentwässerungsanlagen grundsätzlich Aufgabe des Straßenbaulastträgers ist (vgl. § 3 Abs. 1 und § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG) und das anfallende Niederschlagswasser mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand nur durch Einleitung in oberirdische Gewässer bzw. die breitflächige Versickerung auf den Straßenböschungen beseitigt werden kann. Schließlich sind auch die Maßnahmen der Bauwasserhaltung und die damit verbundenen Eingriffe ins Grundwasser während der Bauzeit notwendig, um den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 mit den notwendigen Folgemaßnahmen im gegenständlichen Abschnitt bewerkstelligen zu können.

Mit Schreiben vom 03.07.2008 schlug das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg vor, für die gegenständlichen Einleitungen eine beschränkte Erlaubnis nach § 7 WHG i.V.m. Art. 16 BayWG zu erteilen. Die Erlaubnis solle auf das Einleiten von Niederschlagswasser aus dem Bereich der Fahrbahnflächen sowie den direkt damit zusammenhängenden Flächen wie Bankette, Mulden und Böschungen in die Gewässer beschränkt werden.

Der Vorhabensträger erwiderte dem mit Schreiben vom 17.12.2008 zu Recht, dass die Baumaßnahme keinen Sonderfall der Einleitung von Oberflächenwasser im Zuge von Verkehrswegen in Gewässer bewirkt. Die gegenständliche Entwässerungsanlage ist hinreichend durch die einschlägigen Gesetze, Verordnung und Richtlinien geregelt. Für eventuell belastete Fahrbahnabwässer im Bereich des

Tunnels, die durch Reinigung oder Unfall entstehen könnten, wird ein separates Auffangbecken erstellt (vgl. BWV lfd.Nr. 113, Unterlage 7.2).

Wie bereits oben ausgeführt, dienen die gegenständlichen Erlaubnisse einem öffentlichen Interesse (vgl. Art. 16 Abs. 1 Satz 1 BayWG). Da der Vorhabensträger auch nicht nur eine beschränkte Erlaubnis beantragt hat, und die Gewässerbenutzungen auch nicht nur vorübergehend erfolgen sollen, liegen die Voraussetzungen für die Erteilung einer beschränkten Erlaubnis nicht vor (vgl. Art. 17 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 BayWG). Daher wurde dem Vorschlag des Wasserwirtschaftsamtes nicht gefolgt. Beim Erörterungstermin am 03.02.2009 wurde dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg auf dessen Nachfrage die rechtliche Situation vonseiten der Planfeststellungsbehörde so dargelegt, woraufhin das Wasserwirtschaftsamt zu diesem Punkt keine weitere Anmerkungen mehr vorbrachte (vgl. Niederschrift vom 03.02.2009, Seite 29).

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Bemessung der Absetz- und Regenrückhaltebecken in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg erfolgte. Die jeweils hintereinander geschalteten Becken (Absetz- und Regenrückhaltebecken) halten mit dem Fahrbahnwasser mitgeführte Schmutzstoffe den Regeln der Technik entsprechend zurück. Auch das Risiko von negativen Auswirkungen bei sog. Ölunfällen wird minimiert. Aus den Regenrückhaltebecken wird das gesamte Niederschlagswasser gedrosselt (abflussgedämpft) über weiterführende Leitungen bzw. Gräben in die jeweiligen Vorfluter geleitet. Durch die Drosselung soll eine hydraulische Überlastung der aufnehmenden Gewässer bei intensiveren Regenereignissen (bis zu einem fünfjährigen Ereignis) vermieden werden. Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg geht nach derzeitiger Einschätzung davon aus, dass es in den genannten Gewässern durch die Einleitungen der behandelten Straßenabwässer weder zu einer qualitativen Verschlechterung der Gewässergüte noch zu einer merklichen Abflussverschärfung kommen wird (vgl. Schreiben des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg vom 03.07.2008).

Mit Schreiben vom 16.06.2008 führte das Landratsamt Würzburg aus, dass durch die geplante Maßnahme Belange der unteren Wasserrechtsbehörde im Landratsamt Würzburg nicht verletzt würden. Die ordnungsgemäße Niederschlagswasserableitung sei weiterhin sicherzustellen. Für die Einleitung in den Vorfluter werde das Einvernehmen nach § 14 Abs. 3 WHG erteilt.

Die Entscheidung über die gehobene Erlaubnis ist im Einvernehmen mit der für das Wasser zuständigen Behörde zu treffen (§ 14 Abs. 3 WHG). Zuständige Behörden sind hier das Landratsamt Würzburg und die Stadt Würzburg (Art. 75 Abs. 1 BayWG i.V.m. Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG bzw. Art. 22 Abs. 1 i.V.m. Art. 9 Abs. 1 GO). Das Landratsamt hat mit Schreiben vom 16.06.2008, die Stadt Würzburg mit Schreiben vom 02.10.2009 das jeweils notwendige Einvernehmen erklärt.

3.7.7.4

Abwägung

Den Belangen der Wasserwirtschaft, insbesondere des Gewässerschutzes, wird durch die verfahrensgegenständliche Planung sowie die unter A 3.4, A 3.8 und

A 6 dieses Beschlusses ergänzend angeordneten Nebenbestimmungen und die erteilten Zusagen hinreichend Rechnung getragen. Insgesamt entfalten die Belange des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Rahmen der Abwägung daher kein entscheidendes Gewicht gegen die beantragte Straßenbaumaßnahme, um die Belange, die für den sechsstreifigen Ausbau in diesem Abschnitt sprechen, zu überwiegen.

3.7.8 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

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

Mit Schreiben vom 09.07.2008 teilte das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg mit, dass grundsätzlich keine Einwände gegen den vorgesehenen sechsstreifigen Ausbau der Autobahn vorzubringen seien. Bemängelt würden jedoch Details bei der Planung und Ausführung. Auf C 3.7.5.5 und die folgenden Kapitel wird verwiesen.

3.7.8.1 Flächeninanspruchnahme

Für die Straßentrasse selbst werden landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen (Acker, Grünland, Weinbergfläche) nur in relativ geringem Umfang benötigt (Versiegelung von 1,322 ha, vgl. Unterlage 12.1 E, Kap. 4.3.1). Landwirtschaftlich genutzte Flächen gehen außerdem im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffs- und Kompensationsregelung verloren sowie für die Auffüllungsflächen oder für die Entwässerungseinrichtungen. Nach Angaben des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg (Schreiben vom 09.07.2008) betrifft dies Flächen für geplante Absetz- und Regenrückhaltebecken (ca. 3 ha), für die Überführung der B 19 und für die vergrößerte Auffahrt von der B 19 auf die Autobahn (ca. 5 ha). Für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden über 20 ha, davon ca. 15,5 ha Ackerfläche, ca. 3,5 ha Wiesenfläche und ca. 1,25 ha Weinberge verlorengehen. Der Verlust von Streuobstwiesen wurde dabei noch nicht berücksichtigt. Hinzu kommt die vorübergehende Inanspruchnahme von Landwirtschaftsflächen im Zuge der Bauausführung (Stand vor der Planänderung vom 22.06.2009).

Eine Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Die Vergrößerung des Querschnitts und die Erweiterung der Fahrbahnbreite durch den sechsstreifigen Ausbau sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrs-/LKW-Anteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere auf die naturschutzrecht-

lich notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie auf die sonstigen landschaftspflegerischen Maßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zu Naturschutz und Landschaftspflege unter C 3.7.5 dieses Beschlusses ergibt.

Mit den Auflagen A 3.6.8 und A 3.7.2 ist angeordnet, dass während der Bauausführung vorübergehend in Anspruch genommene Flächen nach Abschluss der Bauarbeiten rekultiviert werden. Darin werden auch die hierbei im Einzelnen durchzuführenden Maßnahmen (Entfernung von Fremdmaterial, Tiefenlockerung etc.) festgelegt. Dem generellen Anliegen der Landwirtschaft, Oberboden bzw. Humus gesondert zu gewinnen und zu lagern, wird durch die Nebenbestimmungen A 3.6.7 und A 3.6.8 Rechnung getragen.

Hinsichtlich des Vorbringens des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten im Schreiben vom 09.07.2008 zur Berücksichtigung der Gestaltungsmaßnahmen bei der naturschutzrechtlichen Kompensation wird auf C 3.7.5.2.5.4 Bezug genommen.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten führte mit Schreiben vom 09.07.2008 aus, dass durch das gegenständliche Planfeststellungsverfahren Ziele, Grundsätze und die Begründung des LEP missachtet würden. Dort sei unter B IV 1.1 vorgegeben, dass durch eine nachhaltige Land- und Forstwirtschaft die effiziente, verbrauchernahe Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft mit Nahrungsmitteln und Rohstoffen von hoher Qualität gesichert werden solle (Ziel). Es sei dabei anzustreben, dass durch eine multifunktionale Land- und Forstwirtschaft eine breite Streuung des Eigentums an Grund und Boden gewährleistet sei, zumindest zur Rohstoff- und Energieversorgung auf natürlicher Basis, und zur Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe beigetragen werde (Grundsatz). Ferner sei anzustreben, dass die für land- und forstwirtschaftliche Nutzung geeigneten Böden nur in dem unbedingt notwendigen Umfang für andere Nutzungen vorgesehen werden (Grundsatz). Zur Begründung werde im LEP dazu ausgeführt, dass nach wie vor landwirtschaftlich genutzte Flächen in erheblichem Umfang durch Versiegelung, Verkehr und andere Maßnahmen der Infrastruktur in Anspruch genommen würden. Der Flächenverbrauch gehe somit in erster Linie zulasten der Landwirtschaft. Alle Möglichkeiten zur Minimierung und Vermeidung des Landverbrauches gelte es daher verstärkt zu nutzen. Schließlich sei ebenfalls als Grundsatz im LEP aufgenommen (B IV 2.6), dass der Erhaltung und Verbesserung der Erzeugungsbedingungen für Sonderkulturen (hier Weinbau) und der bäuerlichen Teichwirtschaft und der Schonung der Naturgüter besondere Bedeutung zukomme. Die plangegenständliche Maßnahme führe aber dazu, dass die vorhandene breite Eigentumsstreuung stark reduziert werde. Betroffen vom Landverlust seien besonders Landwirte und Winzer, deren Erwerbsgrundlage die Bewirtschaftung des Bodens sei. Landwirtschaftliche Nutzfläche sei nicht vermehrbar. Dies habe zur Folge, dass die Landwirte neue Flächen zupachten müssten, um ein ausreichendes landwirtschaftliches Einkommen zu erzielen. Der Druck auf die Pachtpreise nehme durch diesen Verdrängungsmechanismus zu, da immer weniger Flächen zur Verfügung stünden. Somit würden in den wirtschaftlich schwierigen Zeiten im Bereich Landwirtschaft die Betriebe durch den Flächenverlust zusätzlich in ihrer Existenz bedroht.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht entgegen, dass durch die Maßnahme rund 20 ha landwirtschaftliche Nutzfläche in Anspruch genommen werden. Dies stellt nach der nachvollziehbaren und vertretbaren Ansicht des Vorhabensträgers keine Größenordnung dar, welche die ansässigen landwirtschaftlichen Betriebe im Allgemeinen in ihrer Existenz bedroht. Bei gesunden landwirtschaftlichen Betrieben (Vollerwerbslandwirtschaft) führt der baubedingte Entzug von Grund und Boden erst zu einer Existenzgefährdung, wenn ein wesentlicher Teil der bewirtschafteten Betriebsgrundstücke dem Betrieb entzogen wird. Flächeneinbußen bis etwa 5 % der gesamten Nutzfläche (eigene und langfristig zugepachtete) wirken sich regelmäßig nicht aus. Soweit sich im Einzelfall eine existenzbedrohende Situation ergibt, so kündigte der Vorhabensträger an, würden entsprechende Ersatzflächen angeboten. Auch unabhängig davon kündigte der Vorhabensträger an zu versuchen, den Landwirten und Winzern so weit wie möglich Ersatzflächen anzubieten. Die im Rahmen der Ersatzmaßnahme E 5 vorgesehenen Weinbergflächen sollen eventuell nach Herstellung der Gestaltungsfläche an Winzer verpachtet werden. Zu der Frage der Existenzgefährdung wird außerdem auf die Ausführungen unter C 3.7.8.3 und, sofern entsprechende Einwendungen vorgebracht wurden, im jeweiligen Zusammenhang unter C 3.8.2 verwiesen.

Der naturschutzfachliche Flächenbedarf sei, so das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg mit Schreiben vom 09.07.2008 weiter, nach den "Grundsätzen" ermittelt worden. Dies sei eine Vereinbarung zwischen der Obersten Baubehörde des Bayerischen Staatsministeriums des Innern und dem Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen, die ohne Beteiligung der Landwirtschaftsverwaltung zustande gekommen sei. Darin werde unter dem Grundsatz 1.1 als Ausgleich für wiederherstellbare Biotope eine Kompensation im gleichen Umfang gefordert. Damit müssten die neu gestalteten Gestaltungsflächen (G 1 bis G 10, vgl. Unterlagen 12.1 E, Kapitel 5.3, und 12.3) als Ausgleichs- und Ersatzflächen gezählt werden.

Der Vorhabensträger entgegnete mit Schreiben vom 28.11.2008, dass die Gestaltungsflächen in der Regel in unmittelbarer Nähe der Autobahn liegen und der Einbindung dieser Straße in die Landschaft dienen. Diese Flächen werden sehr stark durch Abgase und sonstige Verunreinigungen beeinträchtigt. Zur Minderung der Ausbildung verkehrsbedingter Schadstoffmissionen werden unter Berücksichtigung ökologischer und landschaftsgestalterischer Aspekte Straßenbegleitpflanzungen auf diesen Flächen geschaffen. Diese Flächen entsprechen damit nicht der Zielsetzung des Art. 6 a Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG. In diesem Zusammenhang kann im Übrigen auf die Ausführungen unter C 3.7.5.2.5 und C 3.7.5.1 verwiesen werden.

Darüber hinaus brachte das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten mit Schreiben vom 09.07.2008 vor, dass im Jahr 2005 die erste Variante für den sechsstreifigen Ausbau des plangegenständlichen Abschnittes vorgelegt worden sei. Im Vergleich zu diesem mittlerweile eingestellten Planfeststellungsverfahren habe sich der Flächenbedarf für den Ausgleich von 15,74 ha auf 23,624 ha er-

höht, obwohl damals keine Tunnellösung geplant gewesen sei und hier neue Fläche hinzugewonnen werde.

Dazu führte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zutreffend aus, dass durch die Modifikation der Ausbauvariante mit Tieferlegung der Autobahn und Ausbildung eines Tunnels der Flächenbedarf insgesamt erhöht wird, wodurch auch der Umfang der Eingriffe steigt. Die neu betroffenen Flächen sind teilweise hochwertige Biotopstrukturen, die einen erhöhten Kompensationsumfang nach sich ziehen.

Ebenso wurde vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten mit Schreiben vom 09.07.2008 angemerkt, im Konzept der Planungsmaßnahmen unter Unterlage 12.1 E werde auf den Seiten 41 bis 50 beschrieben, dass einige landwirtschaftlichen Flächen mit guten Bodenbonitäten durch Oberbodenabtrag zu Magerstandorten umgewandelt werden sollen. Magerrasen kämen auf diesen Standorten nicht natürlich vor, auf der alten Bodenkarte seien in diesem Bereich keine Magerrasenstandorte anzutreffen. Ein Konzept zur Verwendung des wertvollen Oberbodens sei nicht zu finden. Oberboden, der bei der Errichtung und Änderung baulicher Anlagen sowie bei wesentlichen anderen Veränderungen der Erdoberfläche ausgehoben werde, sei in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen (vgl. § 202 BauGB).

Hierzu legte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 nachvollziehbar dar, dass der Abtrag von Oberboden zur Herstellung von Magerstandorten nur auf Bereichen erfolgt, die wegen des anstehenden Muschelkalks hierfür geeignet sind. Vorhandener Oberboden wird zu Beginn der Erdbauarbeiten abgeschoben und separat zwischengelagert. Ein Teil des vorhandenen Oberbodens wird zur Wiederandeckung benötigt. Der verbleibende Rest kann bei Bedarf der angrenzenden Landwirtschaft zur Verfügung gestellt werden (vgl. dazu auch A 3.6.7).

Des Weiteren machte das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg mit Schreiben vom 09.07.2008 deutlich, dass die bisher vorgetragenen Anregungen auch auf den Ausführungen des Regionalplans für die Region Würzburg basierten, wo u.a. ausgeführt werde, dass im Bereich der Mainfränkischen Platten insbesondere agrarstrukturelle Maßnahmen die Voraussetzungen für eine auch künftig ökonomisch erfolgreiche Landwirtschaft gesichert werden solle (B III 1.2). Die Flächen mit den jeweils günstigsten Erzeugungsbedingungen sollen unter Abwägung anderer fachlicher Belange nicht für außerlandwirtschaftliche Zwecke herangezogen werden. Dies gelte besonders im Verdichtungsraum Würzburg (B III 1.3). Zur Begründung führe der Regionalplan aus, dass wertvolles Vermögen der landwirtschaftlichen Betriebe gute Böden seien. Eine Schmälerung dieses Vermögens würde die Wirtschaftlichkeit der betroffenen Betriebe verschlechtern und wäre darüber hinaus ein entscheidender agrarstruktureller Verlust. Dabei komme es nicht so sehr auf die Spitzenqualität mit den absolut höchsten Bodenzahlen an; vielmehr seien die Bodenqualitäten im Vergleich zum Durchschnitt des jeweiligen Standortes zu sehen. Deshalb sollten die landwirtschaftlichen Flächen mit den jeweils günstigsten Erzeugungsbedingungen, wie sie vorwiegend im Bereich der Lößauflagen und im Schwemmland der Talauen zu finden seien, der landwirtschaftlichen Nutzung grundsätzlich erhalten bleiben. Schließlich sei im Regionalplan festgelegt, dass darauf hingewirkt werden solle,

dass der Anbau von Sonderkulturen auf den dafür geeigneten Flächen erhalten und intensiviert werden solle. Dies gelte für den Anbau von Wein, vor allem im Maintal und am Steigerwaldrand, für Obst, vor allem im Maintal, und für Gemüse, insbesondere Spargel, vor allem in den Landkreisen Kitzingen und Würzburg (B III 1.4). Deshalb wurde vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg mit Schreiben vom 09.07.2008 angeregt, die Flächen, welche den produzierenden Landwirten im Rahmen des Eingriffs verlorengingen, durch Flächenaustausch auszugleichen und nicht finanziell zu entschädigen.

Dazu erklärte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, dass er versuchen werde, im Rahmen der örtlichen Kapazitäten den betroffenen Landwirten und Winzern Ersatzflächen anzubieten bzw. einen Flächentausch o.ä. zu organisieren. Soweit jedoch keine Einigung erzielt werde, werde eine finanzielle Entschädigung erfolgen. Der Vorhabensträger wies zu Recht darauf hin, dass ein Anspruch auf Tauschflächen außer in bestimmten Ausnahmefällen grundsätzlich nicht besteht. Im Übrigen bleibt dies den Verhandlungen zwischen den Betroffenen und dem Vorhabensträger bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten und ist insoweit nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Des Weiteren forderte das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg mit Schreiben vom 09.07.2008, dass keine wertvollen landwirtschaftlichen Nutzflächen für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen verwendet würden. Diese sollten vielmehr der nachhaltigen Erzeugung von Lebensmitteln vorbehalten bleiben.

Dazu führte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht aus, dass das Grundprinzip der ökologischen Kompensation darauf basiert, dass Flächen, die vorher eine geringe ökologische Wertigkeit haben, durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu einer höheren ökologischen Wertigkeit geführt werden. Dies ist in der Regel nur bei landwirtschaftlichen Nutzflächen möglich. Bei schon jetzt extensiv genutzten Flächen (Grenzertragsstandorte, schlechte Bodenbedingungen, extensive Grünlandnutzung) ist kaum noch eine ökologische Aufwertungsspanne gegeben.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten schlug mit Schreiben vom 09.07.2008 vor, im Rahmen des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 im gegenständlichen Abschnitt eine Flurneuordnung durchzuführen, da gerade in Heidingsfeld im Realteilungsgebiet in diesem Bereich sehr kleinstrukturierte landwirtschaftliche Flächen vorzufinden seien. Im Anschluss an die Flurbereinigung könnten dann z.B. im Bereich der Ersatzmaßnahme E 5 (vgl. Unterlage 12.3, Blatt 2 E) die bereinigten Grundstücke an interessierte Eigentümer von Streuobstwiesen, Wiesen und Weinberge zugewiesen werden. Durch ökologisch bedeutsame Übergangsbereiche (z.B. Hecken oder Streuobstwiesen) zwischen landwirtschaftlich genutzten Flächen (z.B. Rebflächen oder Wiesen) könne ein naturnaher Lebensraum im Einklang von Landwirtschaft und Naturschutz entstehen. Dies habe zudem den Vorteil, dass nicht die öffentliche Hand für die nachfolgende Pflege und Nutzung zuständig sei und somit Steuergelder für die Zukunft eingespart werden könnten.

Mit Schreiben vom 28.11.2008 erwiderte der Vorhabensträger, dass eine Beanspruchung von rund 20 ha landwirtschaftlicher Nutzfläche seines Erachtens kein Flurneuordnungsverfahren rechtfertige, zumal es sich lediglich um einen bestandsorientierten Autobahnausbau handele, der keine größeren zusammenhängenden Flächen durchschneidet.

Auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erscheint es als zweifelhaft, dass bei der plangegenständlichen Maßnahme ländliche Grundstücke in so großem Maße in Anspruch genommen werden, dass ein Flurbereinigungsverfahren eingeleitet werden sollte. Dies kann aber offengelassen werden, da es nicht in der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde liegt, eine Unternehmensflurbereinigung zu beantragen. Dies ist Sache der jeweiligen Enteignungsbehörde (vgl. § 87 Abs. 1 Satz 1 FlurbG).

Mit Schreiben vom 09.07.2008 wandte sich das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten entschieden gegen den Abtrag wertvollen Oberbodens. Danach seien diese Flächen irreversibel für die Produktion von Lebens- und Futtermitteln oder zur Energiegewinnung verloren. Es sei auch über einen längeren Zeitraum nicht mehr möglich, diese Flächen bei Bedarf wieder zu ertragreichen Ackerböden zu kultivieren.

Dazu führte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zutreffend aus, dass die Ausweisung einer Fläche als Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahme eine dauerhafte Festlegung ist, die dazu führt, dass die Produktion von Lebens- und Futtermitteln nicht mehr die Zielsetzung der Nutzung ist. Weiter minimiert ein Oberbodenabtrag auf Ausgleichsflächen mitunter Probleme der Verunkrautung der Flächen und des Austrags von Samen in die benachbarte Flur. Im Übrigen sind von den geplanten Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen nur die Flächen A 4, E 7 und E 8.2 von einem Oberbodenabtrag in Teilbereichen betroffen.

Beim Erörterungstermin am 03.02.2009 brachte das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten erneut vor, dass es sehr schwer sei, einen zerstörten Boden wieder aufzubauen. In der gesamten Heidingsfelder Flur habe der Boden eine hohe Qualität, die Bonitätszahlen lägen nicht unter 50. Es gebe kein Konzept, wie mit dem Mutterboden weiter verfahren werden solle. Sei der Mutterboden einmal abgeschoben, könne darauf nie wieder vernünftig Landwirtschaft betrieben werden. Auch hier gingen "stille Reserven" für die Zukunft unwiederbringlich verloren (vgl. Niederschrift vom 03.02.2009, S. 31 ff.).

Der Vorhabensträger erwiderte darauf beim Erörterungstermin am 03.02.2009 zu Recht, dass der Abtrag von Oberboden nur auf Teilflächen von Ersatzmaßnahmen vorgesehen ist, nämlich nur dort, wo auch Muschelkalk ansteht. Diese Flächen sind in den Plänen dargestellt. Der Muschelkalk soll für die späteren Kompensationsmaßnahmen aufgedeckt werden, da das Potenzial für die weitere Entwicklung in diesem Boden im Prinzip vorhanden ist. Der vorhandene Oberboden wird bei den Erdarbeiten abgeschoben und separat zwischengelagert, ein Teil des vorhandenen Oberbodens wird wieder angedeckt, der verbleibende Rest kann bei Bedarf wieder der Landwirtschaft zur Verfügung gestellt werden. Es liegt nicht in der Intention des Vorhabensträgers, den Oberboden 1 m tief abzuschie-

ben. Betroffen seien die Ersatzmaßnahmen E 7.1 und E 7.2, die auf der gesamten Fläche vom Oberboden befreit werden sollen, weil genau in diesem Bereich der Muschelkalk ansteht. Eine weitere Maßnahme finde sich bei der Fläche E 8.2, wobei es sich hier nur um eine Teilfläche des Grundstücks handelt.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten wies darauf hin, dass eine Abmagerung von Flächen auch möglich sei, ohne den Oberboden abzuschleiben. Dabei werde die Fläche jeweils gemäht und das Mähgut anderweitig verwendet, z.B. für Biogasanlagen. Des Weiteren würden kein Pflanzenschutz und keine Düngung aufgebracht. Das Vorbringen des Amtes für Landwirtschaft und Forsten wurde ausdrücklich vom Bayerischen Bauernverband unterstützt (vgl. Erörterungstermin-Niederschrift vom 03.02.2009, S. 34 f.).

Der Vorhabensträger ergänzte dazu mit Schreiben vom 22.10.2009 zu Recht, dass der Abtrag von Oberboden zur Herstellung von Magerstandorten nur in Bereichen erfolgt, die wegen des anstehenden Muschelkalks dafür geeignet sind (E 7.1, E 7.2, E 8.2). Die ökologische Wertigkeit der Maßnahmenflächen E 7.1 und E 7.2 ergibt sich schon daraus, dass im Bereich zwischen "Bromberg-Rosengarten" und Katzenberg die Ausweisung eines Naturschutzgebietes geplant ist. Eine Ausmagerung durch anderweitige Maßnahmen (Mahd, Abfuhr des Mähgutes) kann diese Zielsetzung zumindest in einem angemessenen Zeitraum nicht erreichen.

Mit Schreiben vom 05.08.2009, mit dem das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg zur Planänderung vom 22.06.2009 Stellung nahm, wurde erneut bekräftigt, dass von landwirtschaftlicher Seite der Abtrag des wertvollen Oberbodens auf den Kompensationsflächen A 3, A 4, E 5, E 7 und E 8 abgelehnt werde. Durch die neue Ersatzmaßnahme E 10 habe sich der Umfang des Bodenabtrags von 14,164 ha auf 17,812 ha erhöht. Eine Ökobilanz, welche die erheblichen Belastungen infolge des Bodenabtrags durch den Einsatz von Großmaschinen und dessen Deponierung sowie der damit verbundene Verbrauch fossiler Energien berücksichtige und mit den positiven Werten der neu entstehenden Flächen vergleiche, könne nach Einschätzung des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg nur eine Verschlechterung der Ist-Situation feststellen. Es werde deshalb eine Umweltverträglichkeitsprüfung für die Gesamtmaßnahme Oberbodenabtrag gefordert.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 26.10.2009 zu Recht entgegen, dass der Abtrag von Oberboden zur Herstellung von Magerstandorten auf Standorten erfolgt, die wegen des anstehenden Muschelkalks hierfür geeignet sind. Vorhandener Oberboden wird abgeschoben und separat zwischengelagert, ein Teil des vorhandenen Oberbodens wird zur Wiederandeckung benötigt. Der verbleibende Rest kann bei Bedarf der angrenzenden Landwirtschaft zur Verfügung gestellt werden. Dies ist gängige Praxis und wurde auch in der Vergangenheit von der Landwirtschaft begrüßt. Ein Transport bzw. eine Entsorgung über eine Deponie o.ä. ist nicht vorgesehen. Schließlich wies der Vorhabensträger zu Recht darauf hin, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens ist und die vorgesehenen Oberbodenarbeiten mit umfasst. Im Übrigen wird auf C 3.7.5.2.5.4 Bezug genommen.

Des Weiteren verwies das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg auf die Neuregelung des § 15 Abs. 3 BNatSchG, nach der bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen sei, insbesondere seien für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen. Es sei vorrangig zu prüfen, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden könnten, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden. Im gegenständlichen Planfeststellungsverfahren seien keinerlei Hinweise darauf, dass Maßnahmen zur Entsiegelung und Maßnahmen zur Vernetzung von Lebensräumen vorrangig geprüft worden seien, erkennbar.

Der Vorhabensträger entgegnete dem mit Schreiben vom 26.10.2009 in der Sache zu Recht, dass die vom Vorhabensbedingten Eingriff ausgehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen bzw. in sonstiger Weise kompensiert werden müssen. Die Pflicht zu Kompensationsmaßnahmen ist striktes Recht und unterliegt insoweit nicht der Abwägung. Daher kann der Landverbrauch durch Verzicht auf die naturschutzrechtlich notwendigen Kompensationsmaßnahmen minimiert werden. Außerdem wies der Vorhabensträger darauf hin, dass mit Vertretern des Bayerischen Bauernverbandes und des Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg die Besprechungen am 16.10.2008, 19.10.2008 und 19.06.2009 eine entsprechende Abstimmung mit den landwirtschaftlichen Interessen stattgefunden hat, die Eingang in die Planänderung vom 22.06.2009 gefunden hat. Des Weiteren sind im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplanes Maßnahmen zur Entsiegelung sowie Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen beschrieben. Alle Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dienen der Wiedervernetzung von Lebensräumen. Aus Sicht des Vorhabensträgers wird damit auch nicht gegen die künftigen Regelungen des Bundesnaturschutzgesetzes verstoßen.

Vonseiten der Planfeststellungsbehörde ist hier ergänzend noch anzumerken, dass die vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg mit Schreiben vom 05.08.2009 angesprochene Neuregelung des Bundesnaturschutzgesetzes (§ 15 Abs. 3) erst mit Wirkung vom 01.03.2010 in Kraft tritt (vgl. Art. 27 des Gesetzes zur Neuregelung des Rechts des Naturschutzes und der Landschaftspflege vom 29.07.2009, BGBl I S. 2542). Letztlich ist aber dem darin ausgedrückten Interesse an der möglichst weitgehenden Schonung wertvoller landwirtschaftlich genutzter Böden schon nach heutiger Rechtslage im Rahmen des Abwägungsgebotes, insbesondere durch den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, Rechnung zu tragen (vgl. auch schon C 3.7.5.1). Des Weiteren wurde für die Gesamtmaßnahme, worunter auch die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und damit der Oberbodenabtrag fallen, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt (vgl. C 2.3). Entsprechende Unterlagen waren in den Planfeststellungsunterlagen auch enthalten (vgl. insbesondere Unterlagen 12.1 E, 12.3 und

16). Die Forderung des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten läuft damit ins Leere, weil ihr Grundanliegen in der Sache schon nach dem bestehenden Recht zu würdigen war und in diesem Rahmen auch gewürdigt wurde. Der Verlust von landwirtschaftlicher Produktionsfläche auch von sehr hoher Qualität wird zulasten der Baumaßnahme auch mit sehr hohem Gewicht in die Abwägung eingestellt. Diesem Aspekt stehen aber ebenso gewichtige Belange gegenüber.

Der Bayerische Bauernverband brachte beim Erörterungstermin am 03.02.2009 vor, dass mit den Winzern, deren Flächen vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen, der Eingriff in den Weinberg genau abgestimmt werden solle, um den Betriebsablauf möglichst sinnvoll gestalten zu können. Auch die Wiederherstellung nach der vorübergehenden Inanspruchnahme solle mit ihnen abgestimmt werden, der durch die Inanspruchnahme entstehende Schaden solle von Gutachtern festgestellt werden, die sich in Weinbau auskennen würden. Bei den Winzern gebe es ein gewisses Unbehagen darüber, wie sich die Wiederherstellung gestalten werde (vgl. Niederschrift vom 03.02.2009, Seite 5).

Der Vorhabensträger wies beim Erörterungstermin am 03.02.2009 darauf hin, dass entsprechende Gutachter beigezogen werden würden, auf deren Beurteilung hin die Entschädigung dann erfolge (vgl. Niederschrift vom 03.02.2009, Seite 8).

Ebenso wurde vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten mit Schreiben vom 09.07.2008 vorgebracht, dass landwirtschaftliche Nutzflächen für die ca. fünfeneinhalbjährige Bauzeit für Baustelleneinrichtungen, Ausweichflächen usw. beansprucht würden. Der Oberboden dieser Flächen solle zur Schonung abgetragen und zeitlich zwischengelagert werden. Bei Verunreinigungen des Bodens durch Fette, Öle oder sonstige Stoffe sei der verunreinigte Boden auszutauschen. Vor Rückgabe der beanspruchten Flächen sei der Unterboden tief zu lockern. Danach erfolge der Auftrag des zwischengelagerten Oberbodens und ein Bodenschluss zum Untergrund sei herzustellen. Ertragsausfälle während der Bauzeit und in den Anfangsjahren der Bewirtschaftung seien zu entschädigen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 nachvollziehbar dar, dass die in vergangenen Jahren gesammelten Erfahrungen gezeigt haben, dass vorübergehend für Bauarbeiten in Anspruch genommene Flächen wirksam und ohne wirtschaftliche Verluste für die betroffenen Landwirte rekultiviert werden können. Soweit notwendig, können dabei Maßnahmen wie Untergrundlockerungen bei zu hoher Bodenverdichtung, Drainagemaßnahmen oder Oberbodenverbesserungen durchgeführt werden. Ob und gegebenenfalls welche Maßnahmen zu veranlassen sind, wird im Einzelfall geprüft. Die vorübergehende Inanspruchnahme umfasst in den allermeisten Fällen nur einen Bruchteil der veranschlagten Gesamtbauzeit. Für die Zeit des Baues bis zur Umsetzung der Rekultivierungsmaßnahme erhalten die betroffenen Landwirte wegen Nutzungsentzug entsprechende Entschädigungsleistungen. Über deren Höhe wird jedoch nicht im Planfeststellungsbeschluss entschieden, sondern dies bleibt den Verhandlungen zwischen den Betroffenen und dem Vorhabensträger bzw. dem Entschädigungsverfahren vorbehalten. Außerdem wird auf die Auflagen A 3.6.7 und A 3.6.8 Bezug genommen.

Hinsichtlich des Vorbringens des Amts für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg zu den Fragen der Größe, Lage und Ausgestaltung der naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzflächen wird auf die Ausführungen unter C 3.7.5.2.5.4, C 3.7.5.2.5.5, C 3.7.5.2.5.6 und C 3.7.5.2.5.7, zur Ausgestaltung der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld auf C 3.7.3.3, zur Ausführung der Biotopschutzzäune auf C 3.7.5.2.3 und zur Lage des ASB/RHB 287-1L auf C 3.7.7.3 verwiesen.

Der Bayerische Bauernverband brachte Forderungen hinsichtlich der Ausgestaltung der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld und der südlich davon gelegenen Betriebsumfahrung vor. Auf die Ausführungen unter C 3.7.3.3 wird Bezug genommen.

Des Weiteren brachte der Bayerische Bauernverband zur Lage des ASB/RHB 287-1L (BWV lfd.Nr. 109, Unterlage 7.2) Bedenken wegen der Lage dieses Absatz- und Rückhaltebeckens vor. Hierzu wird - ebenfalls wie hinsichtlich der Ausführungen des Bayerische Bauernverbandes zum ASB/RHB 290-1L (BWV lfd.Nr. 115, Unterlage 7.2) - auf das Kapitel C 3.7.7.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Bayerische Bauernverband brachte verschiedene Einwendungen und Bedenken hinsichtlich des Bedarfs, der Ermittlung, der Lage und der Eignung der notwendigen naturschutzrechtlichen Kompensationsflächen vor. Auf die Ausführungen unter C 3.7.5.2.5.4, C 3.7.5.2.5.5, C 3.7.5.2.5.6 und C 3.7.5.2.7 wird Bezug genommen.

3.7.8.2

Landwirtschaftliches Wegenetz

Schon die bestehende BAB A 3 trennt die landwirtschaftlich genutzten Flächen diesseits und jenseits der Autobahn voneinander. Um diese jenseits der Autobahn liegenden landwirtschaftlichen Flächen erreichen zu können, sind schon jetzt Mehrwege über die vorhandenen Querungsmöglichkeiten in Kauf zu nehmen. An dieser Situation wird sich durch die Baumaßnahme nichts ändern. Im gegenständlichen Abschnitt ist die BAB A 3 bei der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld (B 19) zu queren, unter der Talbrücke Heidingsfeld an mehreren Stellen, im Bereich des 570 m langen Katzenbergtunnels, insbesondere dort am Unteren Kaulweg, des Weiteren bei der Unterführung des Mittleren Geisbergwegs und schließlich bei der Unterführung "Im Rosengarten". Daher kann die Trasse im Planfeststellungsabschnitt an ausreichend vielen Punkten gequert werden.

Die über- und unterführten Straßen und Wege werden an die neu zu errichtenden Überführungs- bzw. Unterführungsbauwerke oder den Tunnel lage- und höhenmäßig angepasst. Auch sonst wird das landwirtschaftliche Wegenetz durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst. Die Erschließung der landwirtschaftlichen Grundstücke bleibt damit sichergestellt. Dies gilt auch für die Bauzeit (vgl. A 3.7.1 und A 3.7.3). Lediglich im Bereich des

Unteren Kaulwegs bzw. des Katzenbergtunnels werden über längere Zeit hinweg Umwege in Kauf zu nehmen sein.

In diesem Zusammenhang gilt es ferner festzuhalten, dass es grundsätzlich keinen Rechtsanspruch auf den unveränderten Bestand öffentlicher Straßen und Wege gibt, und Betroffenen, die vorhabensbedingt größere Umwege in Kauf nehmen müssen, insofern kein Rechtsanspruch auf Abhilfe oder Entschädigung zusteht (vgl. Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG). § 8 a Abs. 4 FStrG schützt als Rechtsposition in diesem Sinne nur allgemein Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, Az. 4 C 18.88, NVwZ 1990, 1165). § 8 a FStrG garantiert nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Zuständen zumutbare Erreichbarkeit. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition in diesem Sinne dar. Allerdings sind Anliegerinteressen auch unterhalb der Schwelle des § 8 a FStrG, sofern sie nicht als geringfügig ausnahmsweise außer Betracht zu bleiben haben, in die Abwägung einzustellen; sie können jedoch durch überwiegende Gemeinwohlbelange zurückgedrängt werden (BVerwG, Beschluss vom 11.05.1999, Az. 4 VR 7.99, BayVBl. 1999, 634). Entsprechendes gilt hinsichtlich der forstwirtschaftlich genutzten Wege (vgl. auch C 3.7.3).

Die Bemessung landwirtschaftlicher bzw. straßenbegleitender Wege nach der RLW 1999 entspricht sachgemäßer Ermessenausübung und damit dem Abwägungsgebot (vgl. BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, Az. 9 A 33.02, NVwZ 2003, 1120). Darüber hinausgehende Forderungen können grundsätzlich nicht auf Kosten des Baulastträgers der Bundesfernstraße befriedigt werden.

Der Bayerische Bauernverband brachte mit Schreiben vom 27.06.2008 verschiedene Einwendungen hinsichtlich der Ausführung und Lage von Wegen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz vor. Auf die Ausführungen unter C 3.7.3.2 und C 3.7.3.3 wird verwiesen.

Der Bayerische Bauernverband forderte beim Erörterungstermin am 03.02.2009, dass der Wegebau mit den betroffenen Winzern möglichst so abgestimmt werde, dass die Erreichbarkeit der jeweiligen Weinberggrundstücke immer gegeben sei. Bei den Winzern gebe es ein gewisses Unbehagen darüber, wie sie während der Bauzeit an ihre Weinberge gelangen könnten (vgl. Niederschrift vom 03.02.2009, Seite 5).

Der Vorhabensträger verwies beim Erörterungstermin am 03.02.2009 nachvollziehbar darauf, dass ein großer Teil der Wege vorab angelegt werden soll, so dass die Erschließung der Weinberge sichergestellt bleibt. Es gibt nur einige wenige Bereiche, in denen das nicht möglich ist, weil während der Baumaßnahme die Wege in Anspruch genommen werden und im Rahmen der Bauabwicklung dann das neu Angelegte wieder zerstört werden würde. In diesen Fällen wird eine Erschließung in Abstimmung mit den jeweiligen Eigentümern und dem Bayerischen Bauernverband hergestellt (vgl. dazu auch A 3.7.1).

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten regte mit Schreiben vom 09.07.2008 des Weiteren an, mit den betroffenen Landwirten ein Wirtschaftswegkonzept für die Bauzeit zu erarbeiten. Dies könne zur Folge haben, dass zuerst die neuen Überführungen und Wege gebaut würden, um den Landwirten während der Bauzeit eine reibungslose Bewirtschaftung ihrer Flächen zu gewährleisten, was der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 auch zusagte. Darüber hinaus wird auf A 3.7.3 Bezug genommen.

Mit den Auflagen A 3.7.1 bis A 3.7.4 ist den Belangen des forst- und landwirtschaftlichen Wegenetzes hinreichend Rechnung getragen. Unter A 3.7.2 ist insbesondere auch geregelt, dass alle während der Bauausführung in Anspruch genommenen Wege nach Beendigung der Baumaßnahme wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen sind (vgl. auch A 3.6.8, A 3.7.2 und A 9 sowie die Ausführungen unter C 3.7.3, C 3.7.18.2 und C 3.7.18.3, C 3.8.1.3.1 und C 4.2).

3.7.8.3 Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe

Von mehreren Einwendungsführern (vgl. C 3.8.2.17, C 3.8.2.28, C 3.8.2.46, C 3.8.2.48, C 3.8.2.66 und C 3.8.2.126) wurde die Gefährdung ihres landwirtschaftlichen Betriebes bzw. ihres Weinbaubetriebes durch die Inanspruchnahme von Flächen durch die Baumaßnahme selbst bzw. durch die vorübergehende Inanspruchnahme ihrer Flächen während der Bauphase geltend gemacht.

Die Planfeststellungsbehörde hat den geltend gemachten Existenzgefährdungen nachzugehen. Der Gesichtspunkt der Existenzgefährdung berührt nicht nur die privaten Belange der betroffenen Eigentümer (Art. 14 und Art. 12 GG), sondern auch den öffentlichen Belang der Erhaltung leistungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe, der sich u.a. aus § 1 LwG ergibt.

Nach den Agrarberichten gemäß § 5 LwG sollen die Lebensverhältnisse im ländlichen Raum verbessert werden und die in der Landwirtschaft Tätigen an der allgemeinen Einkommens- und Wohlstandsentwicklung teilhaben. Zu diesem Zweck ist eine leistungsfähige bäuerliche Landwirtschaft und ihre Wettbewerbsfähigkeit zu sichern (vgl. § 1 LwG).

Soweit es darum geht, unter welchen Voraussetzungen ein Betrieb an sich existenzfähig ist, ist von objektivierten Kriterien auszugehen. Eine gegebene - langfristige - Existenzfähigkeit eines Betriebes ist danach zu beurteilen, ob er außer einem angemessenen Lebensunterhalt für den Betriebsleiter und seine Familie auch ausreichend Rücklagen für die Substanzerhaltung und für die Neuanschaffungen erwirtschaften kann. Dabei darf allerdings die besondere Struktur und Arbeitsweise des einzelnen Betriebes nicht gänzlich außer Betracht bleiben. Dagegen können die individuellen Bedürfnisse der einzelnen Landwirte und auch die Tatsache, dass ein Betrieb tatsächlich über längere Zeit besteht, nicht ausschlaggebend sein (BVerwG, Beschluss vom 31.10.1990, Az. 4 C 25.90, 4 ER 302.90, juris). Soweit nach diesen Maßstäben eine gesicherte Existenzfähigkeit schon vor dem Eingriff nicht bestanden hat, kann eine Existenzvernich-

tung nicht die Folge eines Planvorhabens sein. Die weitere Verschlechterung eines nicht existenzfähigen Betriebes ist somit kein eigenständiger Rechtseingriff (vgl. Rundschreiben der OBB im BayStMI vom 11.01.1994, Nr. IIB2-43540-001/94).

Nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre kann man von einem Vollerwerbsbetrieb als Existenzgrundlage ausgehen, wenn 1 bis 1,5 Arbeitskräfte bzw. 1.800 bis 2.300 Arbeitskräftestunden pro Jahr rationell eingesetzt werden. Fehlen bei einem Betrieb (z.B. einem Zu- oder Nebenerwerbsbetrieb) diese Voraussetzungen bereits vor dem Flächenverlust durch den Straßenbau, stellt dieser keine gesicherte alleinige Existenzgrundlage dar.

Reine Pachtbetriebe scheiden grundsätzlich - jedenfalls bei kurzfristiger Anpachtung der bewirtschafteten Flächen - als Existenzgrundlage aus. Anders ist es in der Regel bei gemischten Betrieben mit einem gewissen Mindestbestand an Eigenflächen und langfristig angepachteten Flächen, da das Pachtrecht im Rahmen des Vertrages Bestandsschutz und damit den Eigentumsschutz des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG genießt (vgl. BVerfG, Urteil vom 08.04.1997, Az. 1 BvR 48/94, BVerfGE 95, 267; BayVGH, Beschluss vom 14.08.2002, Az. 8 ZB 02.1293, UPR 2003, 80).

Eine Ausnahme von dem Grundsatz, dass kurzfristiges Pachtland bei der Frage der Existenzgefährdungen des landwirtschaftlichen Betriebes außer Betracht bleiben muss, gilt jedoch dann, wenn der betroffene Landwirt die mündlich oder schriftlich kurzfristig angepachteten Flächen schon seit langem bewirtschaftet. Sofern die Eigentümer der betreffenden Grundstücke keine Landwirtschaft betreiben und zudem vom Grundsatz her ein Überangebot an Pachtland mit entsprechend günstigen Preisen besteht, kann der Pächter darauf vertrauen, dass ihm die Flächen auch langfristig zur Verfügung stehen. Wenn die Pachtverhältnisse rechtlich auch nicht langfristig abgesichert sind, stehen sie den Landwirten doch faktisch langfristig zur Verfügung. Diese Überlegung wird dadurch gestützt, dass das Bundesverwaltungsgericht die Stellung des Pächters im auf das Planfeststellungsverfahren folgenden Klageverfahren gestärkt hat und ihm eigene, von der Eigentümerstellung unabhängige Rechte zubilligt (vgl. Urteil vom 01.09.1997, Az. 4 A 36.96, DVBl. 1998, 44).

Unterschreitet bei einem Vollerwerbsbetrieb der durch die Straßenbaumaßnahme ausgelöste Flächenverlust 5 % der gesamten anrechenbaren landwirtschaftlichen Nutzfläche, scheidet im Regelfall eine Existenzgefährdung aus (vgl. BayVGH, Urteil vom 19.10.1993, Az. 8 A 93.40001, juris; Urteil vom 29.09.1998, Az. 8 A 97.40042, nicht veröffentlicht, Urteil vom 24.09.2008, Az. 8 A 07.40046).

Nach Erkenntnissen der landwirtschaftlichen Betriebslehre können derart geringe Flächenverluste durch eine entsprechende Betriebsorganisation im Regelfall ohne Nachteile ausgeglichen werden. Anderes kann allenfalls dann gelten, wenn im Einzelfall besondere Bewirtschaftungserfordernisse (z.B. bei Sonderkulturen) vorliegen. Vorübergehende Inanspruchnahmen, z.B. für Arbeitsstreifen, Ablagerungsflächen oder ähnliches, werden im Regelfall die Existenzfähigkeit nicht nachteilig beeinträchtigen, da diese Flächen dem Betrieb nicht auf Dauer entzo-

gen werden und für die Zeit der Inanspruchnahme zudem eine Nutzungsausfallentschädigung gezahlt wird (vgl. Rundschreiben der OBB im BayStMI vom 11.01.1994, a.a.O.).

Bei der Prüfung der Existenzgefährdung ist zu unterscheiden zwischen der Existenz des landwirtschaftlichen Betriebes einerseits und der wirtschaftlichen Existenz seiner Bewirtschafter andererseits. Es kann z.B. bei der Gefährdung der Existenz des Betriebes in einem Haupterwerbsbetrieb auch die wirtschaftliche Existenz seiner Bewirtschafter gefährdet sein. Bei einem Nebenerwerbsbetrieb ist dies dagegen meist nicht der Fall, da dessen Einkommenschwerpunkt in der Regel aus anderen Quellen stammt.

Eine Gefährdung der betrieblichen Existenz kommt demnach für folgende Betriebe bzw. Betriebsarten regelmäßig nicht in Betracht:

- Nebenerwerbsbetriebe, die für sich allein nicht die Voraussetzungen einer gesicherten Existenzgrundlage aufweisen;
- Haupterwerbsbetriebe, bei denen der Flächenentzug unterhalb der Bagatellgrenze von 0,5 ha der "anrechenbaren" landwirtschaftlichen Nutzfläche oder unterhalb von 5 % dieser Fläche liegt,
- inzwischen aufgegebene Betriebe,
- Betriebe, die nur von einem vorübergehenden Flächenentzug betroffen sind.

Überschreitet der vorhabensbedingte Flächenverlust die Grenze von 5 %, ist in der Regel genauer zu überprüfen, ob der jeweilige Betrieb die o. g. Anforderungen, die die höchstrichterliche Rechtsprechung an die Beurteilung der - langfristigen - Existenzfähigkeit stellt, vor bzw. auch nach der Flächeninanspruchnahme (noch) erfüllt. Anhaltspunkt für die Überprüfung der Existenzfähigkeit ist der Betriebsgewinn.

Die Grenze für die Existenz eines Haupterwerbsbetriebes wird dort anzusetzen sein, wo

- die Lebenshaltungskosten der Bewirtschafterfamilie bzw.
- der Lohnansatz des Betriebsleiters sowie
- die Untergrenze der erforderlichen Eigenkapitalbildung nicht mehr erwirtschaftet werden.

Betriebe, die bereits vor der straßenbaubedingten Flächeninanspruchnahme deutlich unter dieser Gewinnschwelle liegen, stellen gemessen an den objektiven Kriterien der Rechtsprechung keine gesicherte Existenz dar. Die Tatsache, dass die Einnahmen, z. B. wegen besonderer Bescheidenheit bei den Privatentnahmen oder dem Verzicht auf Rücklagen und Investitionen, längere Zeit für die derzeitigen Betriebsinhaber ausreichen, vermag an diesem am Betrieb orientierten Ergebnis nichts zu ändern.

Die Planfeststellungsbehörde darf sich bei der Würdigung der Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die betroffenen betrieblichen Existenzen nicht gleichsam mit einer Momentaufnahme begnügen. Wird durch die Zulassung des Planvorhabens eine Grundstücksnutzung unmöglich gemacht oder wesentlich erschwert, die zwar im Zeitpunkt der Planfeststellung noch nicht ausgeübt wird, sich aber nach Lage und Beschaffenheit des Grundstücks bei vernünftiger und wirtschaftlicher Betrachtungsweise objektiv anbietet und nach dem Willen des Eigentümers in absehbarer Zeit verwirklicht werden soll, so handelt es sich um einen Umstand der für den Grad der Betroffenheit bedeutsam ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.01.1999, Az. 4 A 18.98, NVwZ-RR 1999, 629).

Die Frage der Ersatzlandgestellung für von der Straßenbaumaßnahme betroffene Landwirte spielt insbesondere im Zusammenhang mit der Prüfung der Existenzgefährdung eine wichtige Rolle (vgl. im Übrigen C 3.8.1.2.3).

Zu der in diesem Zusammenhang gestellten Forderung, Landwirten, die ihren Betrieb im ursprünglichen Umfang an Fläche weiterbewirtschaften wollen, generell Ersatzland zu verschaffen, ist zu bemerken, dass es einen Anspruch der Betroffenen, bereits im Planfeststellungsbeschluss die Notwendigkeit einer Entschädigung in Ersatzland verbindlich festzustellen, nicht gibt. Wird die betriebliche Existenz eines landwirtschaftlichen Unternehmens weder vernichtet noch gefährdet, kann sich die Planfeststellungsbehörde damit begnügen, dem betroffenen Grundeigentümer auf das nachfolgende Enteignungsverfahren zu verweisen (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.01.1999, Az. 4 A 18.98, NVwZ-RR 1999, 629).

Aber auch im Hinblick auf eine mögliche Existenzgefährdung ist für die Frage der Ersatzlandgestellung eine Verweisung auf das Entschädigungsverfahren zulässig. Entscheidet die Planfeststellungsbehörde nämlich mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses, dass die bei der Realisierung des Projekts eintretende Bedrohung der Existenz eines landwirtschaftlichen Betriebes unvermeidlich und wegen vorrangig anderer Interessen hinzunehmen ist, so kann die Regelung eines Ausgleichs für diesen Eingriff - insbesondere auch in Bezug auf die Frage, ob eine Entschädigung in Land oder Geld zu erfolgen hat - einem sich anschließenden Entschädigungsverfahren überlassen bleiben (BVerwG, Urt. v. 11.01.2001, Az. 13.99, NVwZ 2001, S. 1154, 1155 f., Urt. v. 05.11.1997, Az. 11 A 54.96, UPR 1998, S. 149).

Dem Grundsatz der Problembewältigung ist dabei hinreichend Rechnung getragen. Die Planfeststellung bedeutet noch nicht unmittelbar den Grundverlust; das Problem entsteht also erst im Entschädigungsverfahren und ist dort zu lösen. Im Rahmen der Abwägung haben vorliegende Existenzgefährdungen jedoch erhebliche Bedeutung und werden mit entsprechend hohem Gewicht in die Prüfung eingestellt. So lange der Vorhabensträger ein verbindliches Ersatzlandangebot nicht abzugeben vermag, verliert der betroffene Belang nicht derart an Gewicht oder fällt ganz aus, dass eine Existenzgefährdung durch Bereitstellung von entsprechendem Ersatzland vermieden wird.

Eine zwingende Verpflichtung für den Vorhabensträger zu einem verbindlichen Ersatzlandangebot für existenzbedrohte Betriebe ist nicht hier angebracht. Dass

dem Vorhabensträger überhaupt genügend geeignete Ersatzlandflächen zur Verfügung stehen werden, ist nicht mit Sicherheit absehbar. Die Gestaltungsflächen im Bereich des Katzenbergtunnels sind auch dann, wenn sie weiterhin landwirtschaftlich bzw. weinbaulich genutzt werden sollen, nicht geeignet, da eine nachhaltige Erfüllung des vorgesehenen landschaftspflegerischen Konzepts aus Guten Gründen nur möglich erscheint, wenn die - ohnehin als Ablagerungsfläche genutzten - Flächen im Eigentum des Vorhabensträgers verbleiben. Dass der Vorhabensträger angekündigt hat, diese Flächen auch langfristig an betroffene Landwirte bzw. Winzer zu verpachten, mindert das Gewicht der Existenzgefährdung landwirtschaftlicher bzw. Winzerbetriebe nicht.

Die Frage der Existenzgefährdung wurde anhand der vorstehend aufgezeigten Kriterien unter Mitwirkung des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg aufgrund der von den Betroffenen im Anhörungsverfahren gemachten Angaben näher überprüft. Voraussetzung für die Überprüfung der Existenzgefährdung war, dass der Betroffene seine Einwendungen entsprechend konkretisiert hat und auch sonst seiner Mitwirkungspflicht nachgekommen ist. Die Besorgnis weiterer Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe, deren Inhaber gegebenenfalls keine Einwendungen erhoben haben, besteht nach Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde nicht.

Das Ergebnis der Einzelprüfungen ist im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss im Zusammenhang mit der Behandlung der jeweiligen Einwendungen dargestellt (vgl. unter C 3.8.2).

Die Überprüfung ergab, dass nach den vorgenannten Beurteilungskriterien durchaus einigen Betriebe erhebliche wirtschaftliche Nachteile entstehen werden, aber eine wirkliche Gefährdung der Existenz eines landwirtschaftlichen Haupterwerbsbetriebes nur in wenigen Einzelfällen vorliegt. Ebenso besteht die Gefahr, dass Nebenerwerbsbetriebe in Folge der Inanspruchnahme ihrer Grundstücke nicht mehr wirtschaftlich arbeiten können. Auf die Ausführungen zu den einzelnen Einwendungen unter C 3.8.2 wird verwiesen.

Bei Existenzgefährdung von lediglich einzelnen Betrieben dürften angesichts einer Ausbaustrecke von ca. 5,4 km die Voraussetzungen, unter denen die höchstrichterliche Rechtsprechung die Würdigung der Existenzgefährdung auch im Rahmen des öffentlichen Belangs Landwirtschaft fordert (vgl. BVerwG, Beschluss v. 31.10.1990, Az. 4 C 25/90, Ziff. II 2.3: Existenzgefährdung bzw. Vernichtung einer "größeren" bzw. "nicht unerheblichen" Anzahl von Betrieben), aber kaum zu bejahen sein.

Gleichwohl stellt die Planfeststellungsbehörde vorliegend die Aspekte der starken Beeinträchtigung der Wirtschaftskraft der angesprochenen landwirtschaftlichen bzw. Weinbaubetriebe in die Gewichtung des öffentlichen Belangs Landwirtschaft mit ein. Ebenso wird dies als entsprechender privater Belang in der Abwägung berücksichtigt.

In der Summe erreichen diese Existenzgefährdungen jedoch keinen Umfang, der erhebliche Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der ge-

planten Baumaßnahme betroffenen Raum erwarten lässt. Der öffentliche Belang der Strukturveränderung aufgrund der Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe entwickelt von daher kein erhebliches Gewicht gegen die Planung. Als privater Belang hingegen entwickelt die Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe sehr großes Gewicht gegen die Planung, angesichts der deutlich schwerer wiegenden positiven Auswirkungen des Projekts (vgl. C 3.8.2) ist er jedoch nicht geeignet, die Abwägung entscheidend gegen die Baumaßnahme zu steuern.

3.7.8.4 Sonstige Belange der Landwirtschaft

Im Rahmen der Belange der Landwirtschaft ist grundsätzlich auch die Frage von Bodenbelastungen zu thematisieren, die durch den Betrieb der BAB A 3 in diesem Bereich entstehen können. Die Auswirkungen des verfahrensgegenständlichen Vorhabens auf den Boden sowie auf die landwirtschaftlichen Nutzpflanzen werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (vgl. oben C 2.3.2.3 und C 2.4.3) bzw. bei der Würdigung der Belange des Immissionsschutzes (vgl. C 3.7.4.3.2 dieses Beschlusses) und des Bodenschutzes (vgl. C 3.7.6 dieses Beschlusses) behandelt. Auf die betreffenden Ausführungen kann insoweit Bezug genommen werden; dort ist auch schon auf die Vorbelastung durch die bestehende BAB A 3 hingewiesen. Eine nennenswerte Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzung ist danach nicht zu erwarten. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse davon auszugehen, dass sich die vorhabensbedingten Schadstoffimmissionen (aus dem laufenden Betrieb der BAB A 3) auf den unmittelbaren Nahbereich zum Fahrbahnrand (etwa 10 m beidseits der Fahrbahntrasse) konzentrieren und nach außen hin deutlich abnehmen. Nach den festgestellten Planunterlagen liegen voraussichtlich keine landwirtschaftlichen Grundstücke innerhalb des 10-m-Bereichs. Soweit dies doch der Fall sein sollte, wird den Interessen der landwirtschaftlichen Grundstückseigentümer durch Nebenbestimmung A 3.14.1 Rechnung getragen.

Der Bayerische Bauernverband forderte mit Schreiben vom 27.06.2008, dass eventuell bei der Bauausführung anfallender Oberboden und steinfreier Boden (Lößlehm), der nicht zum Andecken von Böschungen bei der Baumaßnahme benötigt werde, zur Verwendung in der Landwirtschaft bereitzustellen sei. Verwendungsmöglichkeiten zur Flächenverbesserung sollten über den Bayerischen Bauernverband mit den örtlichen Landwirten erarbeitet werden.

Der Vorhabensträger erläuterte mit Schreiben vom 28.11.2008 nachvollziehbar, dass der vorhandene Oberboden zu Beginn der Erdbauarbeiten abgeschoben und separat zwischengelagert wird (vgl. auch A 3.6.7 und A 3.6.8). Ein Teil des vorhandenen Oberbodens wird zur Wiederandeckung benötigt. Der verbleibende Rest kann bei Bedarf der angrenzenden Landwirtschaft zur Verfügung gestellt werden, sicherte der Vorhabensträger zu (vgl. auch A 3.6.7).

Ein Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.28) machte mit Schreiben vom 30.06.2008 geltend, dass er eine Verschmutzung seiner Trauben durch Staub, Abgase und sonstige geruchliche Belästigungen (z.B. bei Asphaltierungsarbeiten) befürchte.

Dadurch werde die Qualität und die Hygiene seiner Weinberge bzw. Trauben am Würzburger Kirchberg geschädigt.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg merkte mit verschiedenen Schreiben zum Vorbringen von Winzern an, dass Assimilationsverluste eintreten und die Qualität des Weines sich verschlechtern könnten, sofern durch die Baumaßnahmen die Trauben stark verunreinigt würden. Durch Baustellengerüche und "Teergerüche" könne ebenfalls der Wein geschmacklich verändert werden. Da diese Verluste vor allem in der Zeit von Juni bis Oktober entstehen könnten, sei vor allem in diesen Monaten darauf zu achten, dass die Staubbildung reduziert werde (Staubbildung durch Wasser). Ebenfalls sollten die "Teerarbeiten", wenn möglich, nicht in diesem Zeitraum in der Nähe der Rebflächen durchgeführt werden.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 19.12.2008 dar, dass die Belastung von Nahrungs- und Futterpflanzen an Autobahnen durch Schadstoffe sich auf ein schmales Band beschränke, das in etwa dem Spritzwasserbereich entspreche. Wie wissenschaftliche Studien über verkehrsbedingte polyzyklische Kohlenwasserstoffe zeigen, sei der Anbau von Nahrungs- und Futterpflanzen auf einem Abstand von ca. 10 m zum Fahrbahnrand als unbedenklich anzusehen (vgl. dazu C 2.3.2.2 und C 2.4.3). Der Abstand der Weinbergflächen des Einwendungsführers vom Fahrbahnrand zur geplanten Autobahn betrage mindestens 43 m. Dabei handele es sich um ein 15 m kurzes Teilstück. Die überwiegenden Weinbergflächen wiesen einen deutlich größeren Abstand von der Autobahn auf. Nachteilige Auswirkungen seien deshalb nicht zu erwarten. Dabei sei auch zu berücksichtigen, dass derzeit keine landwirtschaftlichen Anbaubeschränkungen entlang von Straßen bestünden. Es sei auch nicht absehbar, ob es irgendwann zu derartigen Beschränkungen kommen könne. Die baubedingte Staubbelastung werde durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. Anfeuchten, auf ein Mindestmaß beschränkt. Berücksichtige man weiter den Abstand der Flächen, so könne eine unzumutbare Beeinträchtigung durch Staub ausgeschlossen werden. Der Einbau der Asphaltdecken für den Fahrbahnbelag (Teer wird im Straßenbau seit vielen Jahrzehnten nicht mehr verwendet) erfolgt an einigen wenigen Tagen.

Beim Erörterungstermin am 03.02.2009 sprach der Bayerische Bauernverband an, dass von mehreren Winzern die Frage aufgeworfen worden sei, was passieren würde, wenn die Trauben während der Bauzeit, insbesondere bei den Asphaltierungsarbeiten, einen entsprechend negativen Geruch annähmen und deshalb nicht als Wein in die Verwertung kommen könnten.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg empfahl in dieser Hinsicht, mit dem Bayerischen Landesamt für Umwelt Kontakt aufzunehmen, um die dafür notwendigen Luftgütemessungen fachgerecht durchführen zu können. Eventuell müssten schon im Vorjahr der Arbeiten Bergerhoff-Gefäße aufgestellt werden, um eventuelle Veränderungen feststellen zu können.

Demgegenüber wies der Vorhabensträger beim Erörterungstermin am 03.02.2009 darauf hin (vgl. Niederschrift vom 03.02.2009, Seite 22 f.), dass es

sich hierbei lediglich um einen Entschädigungsansatz handeln könne. Dass Asphaltierungsarbeiten stattfänden und daher mit entsprechenden Temperaturen und Ausgasungen zu rechnen sei, lasse sich nicht vermeiden. Vonseiten des Vorhabensträgers sei jedoch bisher kein Gutachter gefunden worden, der in dieser Hinsicht zu definitiven Aussagen fähig oder bereit gewesen sei. Offen sei, ab welchen Abständen und unter welchen Bedingungen man damit rechnen müsse. Zum einen sei hier auf die tatsächlichen Abstände zur BAB A 3 verwiesen, zum anderen darauf, dass die Asphaltierungsarbeiten nur über einige Tage und nicht über die gesamte Bauzeit, die mit fünfeneinhalb Jahren anzusetzen sei, stattfänden. In den Abschnitten würden etwa zwei Tage lang die Tragschicht aufgebracht, dann zwei Tage lang die Bindschicht und etwa zwei Tage lang die Deckschicht. Durchgeführt würden die Arbeiten in der Sommerzeit, was aus bautechnischen Gründen erforderlich sei. Hinsichtlich der übrigen Staubentwicklung wurde darauf hingewiesen, dass versucht werde, hier eine Staubentwicklung möglichst zu vermeiden. Die Zu- und Abfahrten zu den Baustellen, die häufig befahren bzw. intensiv genutzt würden, würden befestigt, wodurch in trockenen Zeiten eine entsprechende Staubentwicklung, wie sie bei einer Schotterbauweise der Fall sei, vermieden werden könne. Im Übrigen werde versucht, Staubentwicklungen durch entsprechendes Annnässen der Flächen in Grenzen zu halten. Des Weiteren sei darauf hinzuweisen, dass gleichzeitig mit der Ausbaumaßnahme auch eine Staubentwicklung durch die Befahrung der übrigen öffentlichen Feldwege durch die Landwirte bzw. Winzer selbst verursacht werden. Es sei daher schwierig, eine klare Zuordnung der Verantwortlichkeit zu treffen. Ein größeres Problem stelle wohl ein möglicher Geruchseintrag in den Trauben dar, sofern dieser wirklich stattfindet und auch zu Geschmacksveränderungen führe. Hier bestehe jedoch noch weiterer Ermittlungsbedarf.

Der Bayerische Bauernverband regte beim Erörterungstermin am 03.02.2009 an, die Asphaltierungsarbeiten nur etwa im Mai/Juni, in denen nicht mit Beeinträchtigungen für die Trauben zu rechnen sei, durchzuführen und nicht in der Hauptzeit der Traubenreife (August/September) (vgl. Niederschrift vom 03.02.2009, Seite 24 ff.).

Der Vorhabensträger erwiderte darauf beim Erörterungstermin am 03.02.2009, dass eine solche Zusage (noch) nicht gemacht werden könne. Die Deckschicht werde mit einem offenporigen Asphalt hergestellt, was zu den empfindlichsten und heikelsten Arbeiten gehöre, die es im Straßenbau gebe. Solche Arbeiten könnten nur im Sommer (Mai bis etwa September) stattfinden. Sollte dies dann Mai/Juni nicht möglich sein, müsste dann ein ganzes Jahr mit dem Aufbringen der lärm mindernden Deckschicht gewartet werden, obwohl die eigentlichen Asphaltierungsarbeiten nur ein paar Tage dauern würden.

Die Bayerische Landesanstalt für Weinbau und Gartenbau, Veitshöchheim, führte aus weinbaufachlicher Sicht dazu mit Schreiben vom 16.06.2009 aus, dass durch die massiven Erdarbeiten im Muschelkalk die in unmittelbarer Nähe befindlichen Rebflächen von Staubablagerungen auf der Blattfläche und auf den Beerenhäuten betroffen seien. Diese seien in der Lage, die Assimilationsleistung der Reben und damit die qualitative wie quantitative Leistung der Reben nachhaltig negativ zu beeinflussen. Diese Beeinträchtigung könne in den Zeiten der Reifeentwick-

lung, in der Regel Anfang August bis zum Zeitpunkt der Ernte, besonders stark ausfallen, da in diesem Zeitraum in der Regel wenig Niederschläge, die zu einer Abwaschung der Staubablagerung führen könnten, zu erwarten seien. Es sei daher anzunehmen, dass, wenn die Staubablagerungen länger anhielten, auf diesen Rebflächen mit deutlichen Reifeverzögerungen und einer reduzierten Ertragsleistung sowie reduzierter Qualität zu rechnen sei. Diese könnten neben den geringeren Erträgen und der damit verbundenen geringeren Marktleistung bei einem Unterschreiten der für Qualitätsweine gesetzlich erforderlichen Mindestmostgewichte und einer niedrigeren Qualitätsstufe zu wirtschaftlichen für die betroffenen Betriebe führen. Bei Traubenerzeugern seien Menge und Mostgewicht ein entscheidender Faktor der Auszahlungsleistung, bei direkt vermarktenden Weinbaubetrieben würden geringere Flaschenpreise und niedrigere Umsätze erzielt. Gravierend dürfte sich dies vor allem bei roten Rebsorten und spät reifenden Rebsorten auswirken. Zudem sei zu befürchten, dass Staubimmissionen die Qualität der späteren Weine negativ beeinflussten, da die Beerenhaut aufgrund ihrer Wachsschicht in der Reifephase Immissionen stark absorbiere und diese an den Wein abgebe. Diese Beeinträchtigungen könnten zu einer Abstufung und gegebenenfalls auch Ablehnung des Weines bei der amtlichen Qualitätsweinprüfung führen. Der Wein könne im schlimmsten Fall dann nur zu einem deutlich niedrigeren Preis als Tafelwein vermarktet werden. Noch gravierender sei eine mögliche negative qualitative Beeinträchtigung des späteren Weines durch die bei den Asphaltierungsarbeiten entstehenden Gerüche. So gebe es Erfahrungen im Zusammenhang mit Bahnstrecken, auf denen Dampflokomotiven verkehrten, aus Bereichen in der Nähe von Mülldeponien sowie aus Bereichen neben Kohlekraftwerken, wobei dort aufgrund von "Umwelttönen" Weine bei der amtlichen Qualitätsweinprüfung im Rahmen der sensorischen Prüfung abgestuft oder abgelehnt worden seien. Sollte es daher während der Asphaltierungsarbeiten aufgrund der Witterungsbedingungen (trocken, heiß, Inversionswetterlage) zu einer längeren Einwirkungszeit auf die Beeren der Rebstöcke kommen, sei die Wahrscheinlichkeit einer negativen Beeinflussung sehr hoch. Nach den Vertriebswegen sei zum gegenwärtigen Zeitpunkt davon auszugehen, dass bei einem Durchschnittsertrag von 8.000 l/ha Marktleistungen bei Traubenerzeugung und Ablieferung an eine Erzeugungsgemeinschaft von 8.000 Euro bis 12.000 Euro/ha, bei Abgabe als Fasswein von 8.000 Euro/ha bis 12.800 Euro/ha und bei Direktvermarktung von Flaschenwein von 30.000 Euro/ha bis 40.000 Euro/ha zu erzielen sei. Dabei handle es sich um Durchschnittswerte aus repräsentativen Buchführungsabschlüssen und aus der Unternehmensanalyse für fränkische Weinbaubetriebe. Hinsichtlich einzelner Rebsorten und Qualitätsstufen des einzelnen Betriebes gebe es in dieser Bandbreite jedoch noch individuelle Unterschiede. Sollte es zu solch schwerwiegenden Beeinträchtigungen kommen, dass ein Wein nicht als Qualitätswein, sondern nur als Tafelwein vermarktet werden könnte bzw. überhaupt nicht verkehrsfähig sei, tendiere die Marktleistung in einer Größenordnung von 1.500 Euro bis 3.000 Euro/ha (Brennwein, Tafelwein).

Auch das Bayerische Landesamt für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit, Würzburg, führte mit Schreiben vom 23.07.2009 aus, dass nach seiner Auffassung Beeinträchtigungen der Qualität bzw. der sensorischen Eigenschaften von Wein aus Trauben, die einer Staubentwicklung und/oder Emissionen durch Asphaltierungsarbeiten ausgesetzt waren, nicht auszuschließen sei. Bei sensori-

schen Prüfungen seien immer wieder Weine durch sog. "Umwelttöne" aufgefallen. Ein wissenschaftlich exakter analytischer Nachweis von Qualitätsverlusten in Folge von Straßenbauarbeiten könnte bei Trauben bzw. bei den aus solchen Trauben hergestellten Weinen nur durch einen sehr hohen analytischen und materiellen Aufwand erreicht werden. Jedoch sei das Mostgewicht im Weinbaugebiet Franken das maßgebliche Kriterium zur Einstufung der Weine in Qualitätsstufen. Das Mostgewicht sei direkt abhängig vom Ertrag und den Wachstumsbedingungen (z.B. Witterung, weinbauliche Maßnahmen, Lesetermin). Wenn eine verminderte Assimilation durch den anfallenden Staub eintreten sollte, dann müsste das Mostgewicht der Trauben einer betroffenen Rebanlage im Vergleich zu einer unbelasteten Rebanlage, bei gleichem Ertrag, abnehmen. Sofern im Jahr des Autobahnausbaus signifikant geringere Mostgewichte in den betreffenden Parzellen (mit Berücksichtigung des Ertrages) im Vergleich zu den Jahren davor und den Durchschnittswerten der Lagen des Maindreiecks festgestellt werden sollten, könnte von einer direkten Beeinflussung des Mostgewichtes und der damit verbundenen Qualitätsstufe bzw. gegebenenfalls des Ertrages infolge der Straßenbauarbeiten ausgegangen werden. In entsprechender Weise können auch Beeinträchtigungen des Geruchs und Geschmacks infolge von Baustellengerüchen und Asphaltierungsarbeiten bei Weinen der in Frage kommenden Parzellen und Weinberge durch Vergleich der sensorischen Bewertungen der Weine erkannt werden. Sollten die sensorischen Bewertungen der Weine im Rahmen der amtlichen Qualitätsweinprüfung im Jahr des Ausbaus signifikant schlechter sein und Ablehnungsgründe mit entsprechenden Bewertungen, wie z.B. "Umweltton" zunehmen, so könnten solche Befunde auch ursächlich auf den Ausbau der Autobahn bzw. Folgen der Straßenbauarbeiten zurückgeführt werden. Demgegenüber würden chemische bzw. chemisch-physikalische Messverfahren zur exakten Bestimmung der in Betracht kommenden Beeinträchtigungen einen erheblichen messtechnischen Aufwand voraussetzen, der mit sehr hohen Kosten verbunden sei. So müssten zunächst aufwendige Vorarbeiten zur Entwicklung von Methoden zur Erfassung möglicher Kontaminanten aus den betreffenden Baumaterialien (Bitumen) durchgeführt werden, es müssten dann später zahlreiche Proben aus den betreffenden Weinbergen und Parzellen zu verschiedenen Zeiten (Trauben, Jungweine, abgefüllte Weine) analytisch und sensorisch untersucht werden. Weiterhin müssten auch alle möglichen Belastungen durch entsprechende Messstationen in den relevanten Gebieten erfasst werden.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt teilte mit Schreiben vom 31.08.2009 mit, dass ihnen keine Erfahrungen zur Belastung durch Asphaltgerüche oder Staub von an Straßen angrenzenden Weinbergen während einer Straßenbauphase vorlägen. Es sei auch nicht zu erwarten, dass es zu einer längeren Einwirkungszeit auf die Trauben komme, zumal Asphaltierungsarbeiten - bezogen auf einen bestimmten Immissionsort - in aller Regel nach wenigen Tagen abgeschlossen seien. Das Aufstellen einer mobilen Messstation sei aus fachlicher Sicht nicht erforderlich.

Die Notwendigkeit entsprechender Schutzmaßnahmen richtet sich nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG. Demnach hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte An-

derer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG). Insofern war dem Vorhabensträger aufzuerlegen, bei der Bauausführung darauf zu achten, dass Staubimmissionen in der Umgebung möglichst vermieden werden. Baustraßen sind dabei entweder zu befestigen oder bei entsprechender Trockenheit anzumessen. Beim Abbruch der Talbrücke Heidingsfeld sind Verfahren mit einer möglichst geringen Staubentwicklung (z.B. Nass-Sägung von Beton, Anbringen von Schutzzelten) zu wählen (vgl. A 3.3.10). Dem Vorhabensträger dagegen aufzuerlegen, im relevanten Zeitraum von Anfang August bis zur Weinlese keine Asphaltierungsarbeiten durchzuführen, ist jedoch untunlich. Die Asphaltierungsarbeiten sind einerseits abhängig vom Baufortschritt und andererseits von entsprechend günstigen Witterungsbedingungen, d.h. sie erfordern eine warme und trockene Periode. Gerade dafür würden sich die Monate von August bis September/Okttober durchaus anbieten. Je nach Baufortschritt könnte ein Verbot von Asphaltierungsarbeiten in diesen Monaten dazu führen, dass unter Umständen solche Arbeiten erst im folgenden Jahr wieder durchgeführt könnten und sich damit der Fortschritt - mit allen entsprechend negativen Auswirkungen - ein Jahr nicht weiterentwickeln könnte. Dies erscheint angesichts der in weiten Teilen doch nur befürchteten Auswirkungen, die wirtschaftlicher Natur sind, unverhältnismäßig.

Des Weiteren war zu berücksichtigen, dass Voraussetzungen für eine Entschädigungsleistung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Anderer, die unzumutbar sind, vorliegen müssen. Lediglich wirtschaftliche Nachteile, wie z.B. Sinken des Verkehrswertes oder Minderung von Mieteinnahmen, fallen nicht unter solche Rechte (vgl. C 3.8.1.1). Auch bei Ackerbaubetrieben sind Entschädigungen grundsätzlich erst dann zu leisten, wenn es zu einer unmittelbaren Grundstücksinanspruchnahme kommt. Die Entschädigungen haben umso höher auszufallen, als dadurch auch die Existenz eines landwirtschaftlichen Betriebes in Frage stehen könnte. Gegenstand der Betrachtungen hier sind lediglich mittelbare Beeinträchtigungen der Grundstücke, die unmittelbaren werden über den Verkehrswert des Grundstücks entschädigt. Dem Grundgedanken folgend, dass erst dann der entschädigungsrelevante Bereich erreicht wird, wenn eine bestimmungsgemäße Nutzung des Eigentums bzw. der gepachteten oder gemieteten Flächen nicht mehr möglich ist (so z.B. bei der Frage von Lärmauswirkungen auf Wohnräume im Rahmen der 16. und 24. BImSchV, bei der sonstige Räume bzw. Grundstücksflächen außerhalb der Wohnnutzung nicht entschädigungsrelevant sind), kommt hier für die Planfeststellungsbehörde ein Entschädigungsanspruch nur für den Bereich in Frage, der einen bestimmungsgemäßen Weinbaubetrieb - zumindest in Teilen - in Frage stellt. Dies wird dann der Fall sein, wenn der von den autobahnnahen Weinbergen gewonnene Wein nicht mehr zumindest als Qualitätswein vermarktet werden kann. Sowohl die Ertragsmenge als auch die Qualitätsweinstufen schwanken und sind von vielerlei Faktoren abhängig, insbesondere von der Witterung. Des Weiteren sind Staubbelastungen infolge von Bauarbeiten bzw. des normalen landwirtschaftlichen Verkehrs auf geschotterten öffentlichen Feld- und Waldwegen nichts Ungewöhnliches. Ebenfalls finden im Rahmen der Bestandserhaltung des Straßennetzes über das ganze Jahr verteilt entsprechende Asphaltierungsarbeiten in größerem oder kleinerem Umfang statt. Solche Einflüsse sorgen für eine gewisse Schwankungsbreite in der Ertragsmen-

ge und in der möglichen Einstufung als Qualitäts-, Kabinetts-, Spätlesenwein usw. Während also Schwankungen in der Ertragsmenge durchaus als durch allgemeine Umweltfaktoren bedingt anzusehen sind, verhält es sich gerade mit der Einstufung als Qualitätswein anders. Gerade diese Schwelle bei der amtlichen Qualitätsweinprüfung sorgt dafür, dass ein für die Existenz eines Winzerbetriebes dauerhaft notwendiger Ertrag von 8.000 Euro/ha bis 12.000 Euro/ha bei Ablieferung an eine Erzeugergemeinschaft und bei Direktvermarktung von Flaschenwein von 30.000 Euro/ha bis 40.000 Euro/ha im Durchschnitt erzielt werden kann. Ist eine Mindesteinstufung als Qualitätswein nicht mehr möglich, liegt die Marktleistung lediglich noch bei 1.500 Euro/ha bis 3.000 Euro/ha für Brennwein bzw. Tafelwein. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde stellt gerade diese Schwelle die Unzumutbarkeitsgrenze dar. Daher wurde dem Vorhabensträger hinsichtlich der Staubbelastungen aufgegeben, den Bewirtschaftern von Weinbergen (unabhängig von der Frage, ob sie Eigentümer oder Pächter der Grundstücke sind), die in unmittelbarer Nähe zur BAB A 3 in einem Bereich bis zu 150 m die wirtschaftlichen Einbußen zu ersetzen, wenn während der Zeit der Bauarbeiten für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 länger anhaltende Staubbelastungen auftreten und es dadurch bedingt zu einem Unterschreiten des für Qualitätsweine erforderlichen, gesetzlich vorgeschriebenen Mindestmostgewichtes kommt. Um hierbei die Kausalität der Staubbelastungen im Zuge der Bauarbeiten zu berücksichtigen, wurde dies nur dann als erfüllt angesehen, wenn das Mostgewicht aus den autobahnnahen Wirtschaftsgrundstücken den niedrigsten Wert der letzten fünf Jahre - bezogen auf das jeweilige Grundstück bzw. die Lage - unterschreitet und gleichzeitig signifikant unter dem Durchschnittsgewicht der entsprechenden Weinsorte bezogen auf die Anbauflächen im Maindreieck liegt. Letzteres Kriterium erscheint notwendig, um allgemein-klimatische Einflüsse und Ursachen für das Unterschreiten eines Mindestmostgewichtes auszuschließen. Den Nachweis dafür kann der jeweils betroffene Winzer selbst führen, da ihm die Daten hinsichtlich des Mostgewichtes über die Bescheide der amtlichen Qualitätsweinprüfung bzw. der entsprechenden Analyseergebnisse der Erzeugergemeinschaft vorliegen. Bei der Höhe der Entschädigung war zu berücksichtigen, wie viel der einzelne Winzer nach der jeweiligen Vermarktungsart je Hektar üblicherweise erwirtschaftet und ihm auf diese Art und Weise entzogen wird. Dabei wurde auch berücksichtigt, dass eine weitere Verwertung des Weines als Brenn- bzw. Tafelwein durchaus möglich ist (vgl. A 3.7.9).

Sollte es während der Asphaltierungsarbeiten für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 aufgrund der Witterungsbedingungen (trocken, heiß, Inversionswetterlage) zu einer längeren Einwirkungszeit der bei diesen Arbeiten entstehenden Gerüche kommen, hat der Vorhabensträger den Bewirtschaftern von Weinbergen in unmittelbarer Nähe der Autobahn (bis 150 m), die ihre Erzeugnisse als Flaschenwein direkt vermarkten und dies auch schon im Jahr vor Beginn der Bauarbeiten für den Ausbau der BAB A 3 taten, den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Hier war eine Beschränkung auf die Direktvermarkter angezeigt, weil bei Ablieferung an eine Erzeugergemeinschaft und einem entsprechenden Ausbau unter der Lage "Würzburger Kirchberg" oder gar ohne Lagenbezeichnung eine starke Vermischung von Trauben unterschiedlicher Herkunft, sowohl von autobahnnahen als auch von weiter weg gelegenen Grundstücken, erfolgt. Die Wahrscheinlichkeit signifikanter Geruchstone gerade für diesen Wein ist damit

ersichtlich gering. Hier ist ein Schaden dann nachgewiesen, wenn die Weine von autobahnnahen Wirtschaftsgrundstücken bei der amtlichen Qualitätsweinprüfung lediglich aufgrund von "Umwelttönen" im weiteren Sinne abgelehnt werden. Liegen dafür noch andere Gründe vor, z.B. hinsichtlich der chemischen Zusammensetzung oder weinausbaubedingter Einflüsse, scheiden Entschädigungsansprüche aus. Auch hier richtet sich die Höhe der Entschädigung einerseits nach dem durchschnittlichen Ertrag bei Direktvermarktung, andererseits danach, dass auch der Wein noch auf andere Art und Weise verwertet werden könnte. Schließlich war eine Beschränkung auf die Weinjahrgänge vorzunehmen, in deren Reifungsphase tatsächlich Asphaltierungsarbeiten auf der BAB A 3 während der Herstellung des sechsstreifigen Ausbaus erfolgten. Ein Nachweis kann gegenüber dem Vorhabensträger durch den entsprechenden Bescheid der amtlichen Qualitätsweinprüfung geführt werden (vgl. A 3.7.10).

Zusammenfassend ist festzustellen, dass dem Vorhabensträger bei Gesamtabwägung aller relevanten Umstände im Licht der gesetzlichen Vorgaben die betreffenden Auflagen A 3.7.9 und A 3.7.10 zu erteilen waren. Dem Vorhabensträger wird dadurch nichts Unverhältnismäßiges auferlegt, weil er es teilweise in der Hand hat, durch die Steuerung der Bauarbeiten die negativen (und dann gegebenenfalls entschädigungspflichtigen) Auswirkungen zu minimieren. Demgegenüber ist bei gravierenden Auswirkungen, welche die Zumutbarkeitsschwelle überschreiten, eine Entschädigung angemessen. Damit wird den Belangen der Betroffenen hinreichend Rechnung getragen.

Beim Erörterungstermin brachte ein Einwendungsführer (vgl. C 3.8.2.88) vor, dass im Rahmen der vorgesehenen Geländeauffüllungen im Bereich des Katzenbergtunnels das aufgeschüttete Material verdichtet werden müsse. Dabei werde es wahrscheinlich schichtenweise verdichtet, ohne dass es natürliche Wasserlaufwege darin gebe. Ein auf solchen Flächen angelegter Weinberg wachse etwa zwei Jahre, nach dem vierten Jahr spätestens bekomme er Chlorose (ein durch Chlorophyllmangel bedingtes Krankheitssymptom, das mit einer Gelbfärbung der Blätter und oft auch mit verbrennungsartigen Blattschädigungen einhergehen und zum Absterben des Blattgewebes führen kann). Auf die Niederschrift vom 05.02.2009, Seite 65, und auf die Ausführungen unter C 3.8.2.88 wird Bezug genommen.

Den Belangen der Landwirtschaft wird im Übrigen auch durch die Auflagen unter A 3.6, A 3.7 und A 3.14.2 Rechnung getragen. Darauf wird im Einzelnen Bezug genommen. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter C 3.8.1 verwiesen.

3.7.8.5

Abwägung

Die Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass der sechsstreifige Ausbau der BAB A 3 im verfahrensgegenständlichen Abschnitt insgesamt mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist, zumal die Situation schon durch die bestehende BAB A 3 geprägt ist. Die Beeinträchtigung der Belange der Landwirtschaft ist so weit wie möglich auf ein Mindestmaß reduziert. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit, den gesetzlichen Vorgaben zur naturschutzrechtlichen Kompen-

sation und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Die Auswirkungen der geplanten Baumaßnahme auf die Struktur des landwirtschaftlich geprägten Gebietes als öffentlicher Belang "Landwirtschaft" sind in dem betroffenen Raum nicht so gravierend.

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

3.7.9

Forstwirtschaft

Von dem Vorhaben werden Belange der Forstwirtschaft berührt. Besondere Bedeutung kommt hierbei den durch den sechsstreifigen Ausbau der Autobahn verursachten Eingriffen in bestehende Waldbestände zu. Bei der Planung wurde zwar darauf geachtet, die Waldinanspruchnahme auf das notwendige Maß zu beschränken. Dennoch sind durch das Ausbaivorhaben die Überbauung und Versiegelung von Waldflächen mit naturnahen Elementen unvermeidbar. Dabei werden insgesamt 0,270 ha Bannwaldflächen in Anspruch genommen.

Bei dem Bannwald (Art. 11 BayWaldG) handelt es sich um Wald, dem zugleich gemäß Waldfunktionsplan für die Region Würzburg (2) besondere Bedeutung für den regionalen Klimaschutz, den Lärmschutz, den Wasserschutz, für das Landschaftsbild, die Erholung und in Autobahnnähe besondere Bedeutung für den Schutz von Verkehrswegen zukommt.

Die Beseitigung von Wald zugunsten einer anderen Bodennutzungsart (Rodung) bedarf der Erlaubnis (Art. 9 Abs. 2 Satz 1 BayWaldG). Diese Erlaubnis ist grundsätzlich zu untersagen, wenn es sich um Bannwald handelt (Art. 9 Abs. 4 Nr. 1 BayWaldG). Die Erlaubnis soll versagt werden, wenn die Rodung Waldfunktionsplänen widersprechen oder deren Ziele gefährden würde oder die Erhaltung des Waldes aus anderen Gründen im öffentlichen Interesse liegt und dieses vor den Belangen des Antragstellers den Vorrang verdient (Art. 9 Abs. 5 BayWaldG). In Bannwald kann die Erlaubnis erteilt werden, wenn sichergestellt ist, dass angrenzend an den vorhandenen Bannwald ein Wald neu begründet wird, der hinsichtlich seiner Ausdehnung und seiner Funktionen dem zu rodenden Wald annähernd gleichwertig ist oder gleichwertig werden kann (Art. 9 Abs. 6 Satz 2 BayWaldG). Änderungen der Nutzungen von Wald, die durch Planfeststellungsbeschlüsse zugelassen werden, bedürfen keiner Erlaubnis nach dem Bayerischen Waldgesetz. Im Planfeststellungsverfahren sind jedoch oben genannte materiellen Grundsätze sinngemäß zu beachten (Art. 9 Abs. 8 BayWaldG).

Vorliegend wird die Rodung mit diesem Planfeststellungsbeschluss aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit zugelassen; Versagungsgründe nach Art. 9 Abs. 4 und 5 BayWaldG stehen nicht entgegen.

Die nach der Rodung im beabsichtigten Umfang verbleibenden Waldflächen können die ausgewiesenen Waldfunktionen auch weiterhin dauerhaft erfüllen. Die

Stabilität des verbleibenden Bestands wird von der Rodungsmaßnahme nicht wesentlich beeinträchtigt. Randschäden sind aufgrund der Exposition des neuen Waldrands nur in begrenztem Umfang zu erwarten.

Neben der geplanten Rodung sind in die Abwägung die sonstigen bau- und betriebsbedingten Auswirkungen auf den Lebensraum Wald einzustellen. Dabei kann auf die Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung Bezug genommen werden. Im Zuge dieser Prüfung sind die vorhabensbedingten Auswirkungen auf den Menschen, die Tier- und Pflanzenwelt, den Boden, das Wasser, das Klima und die Luft einschließlich etwaiger Wechselwirkungen für den gesamten Planfeststellungsabschnitt und damit auch für das im Bereich der Trasse gelegene Waldgebiet des Guttenberger Waldes umfassend dargestellt und bewertet.

Um die Eingriffe in den Wald und die dadurch verursachten Folgen zu mindern und/oder auszugleichen bzw. sonst zu kompensieren, sieht die Planung verschiedene Maßnahmen vor:

- Als Kompensation für den Verlust von Bannwald ist eine Waldaufforstung von 0,325 ha vorgesehen, die einem Kompensationsbedarf in gleicher Höhe gegenübersteht (vgl. Unterlage 12.1 E, Anlage 2, und Kapitel 6). Diese Maßnahme wird im Zusammenhang mit den geplanten Flächen zur Neuschaffung und Entwicklung eines standortheimischen Laubwaldbestandes im Anschluss an bestehende Waldflächen im westlich angrenzenden Planfeststellungsabschnitt (Autobahndreieck Würzburg-West - Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld) ausgeführt. Die dortige Waldausgleichsfläche A 3 (Waldbiotop "Gotteshausholz") weist auf dem Grundstück Fl.Nr. 782 der Gemarkung Oberaltertheim einen entsprechenden Überhang aus, wobei diese Fläche den Status als Bannwaldersatzfläche schon besitzt. Dafür bedarf es keiner gesonderten (Aufforstungs-)Erlaubnis nach Art. 16 Abs. 1 BayWaldG; die Aufforstung wird vielmehr von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses mit erfasst (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis nach Art. 16 Abs. 2 BayWaldG sind gegeben (vgl. auch Nr. 10 der Bek. des BayStMI und des BayStMLF vom 24.08.2006, Az. F 1-FG 103.4-395, - Erstaufforstungsrichtlinien).
- Zwischen der BAB A 3 und der B 19 auf der einen Seite und den Waldflächen des Guttenberger Waldes auf der anderen Seite sind flächenhafte Gehölzpflanzungen in Form von Sträuchern und Säumen zweiter Ordnung vorgesehen, die der Wiederherstellung von Gehölzbeständen im Übergang zum Waldrand dienen sollen. Auf diese Art und Weise wird auch ein neuer stabiler Waldrand geschaffen (vgl. Unterlage 12.1 E, Kapitel 5.3, und Unterlage 12.3, Blatt 1 E, Gestaltungsmaßnahme G 1).
- Eine Beeinträchtigung der angrenzenden Flächen durch Streusalz im Winter ist nicht zu erwarten. Das im Straßenoberflächenwasser gelöste Salz gelangt mit dem Spritz- bzw. Schmelzwasser über die Böschungen in die straßenbegleitenden Entwässerungseinrichtungen und wird über diese den geplanten

Absetz- und Rückhaltebecken zugeführt. Durch die ausschließliche Verwendung von Feuchtsalz im Winterdienst wird zusätzlich eine seitliche Verfrachtung eingeschränkt.

Mit der vorgesehenen Ersatzaufforstung auf dem Grundstück Fl.Nr. 782 der Gemarkung Oberaltertheim besteht aus Sicht der bayerischen Forstverwaltung grundsätzlich Einverständnis, führte das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg mit Schreiben vom 09.07.2008 aus.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg stellte mit Schreiben vom 09.07.2008 außerdem fest, dass Wald nur am Beginn des Planfeststellungsabschnittes berührt wird. Aus der landschaftspflegerischen Begleitplanung gehe hervor, dass 0,321 ha Wald gerodet werden sollten. Dem stünden eine geplante Ersatzaufforstungsfläche von 0,325 ha und eine Wiederaufforstungsfläche von 0,051 ha gegenüber. Eine Zusammenstellung dieser Flächen fehle im Textteil des landschaftspflegerischen Begleitplans (Unterlage 12.1 E). Es werde daher gebeten zu überprüfen, ob die vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg erhobenen Angaben zutreffen, und gegebenenfalls die Waldbilanz in der Unterlage 12.1 E, Kapitel 6, entsprechend zu ergänzen. Hier solle, wie inzwischen üblich, klar zwischen dem walddrechtlichen und dem naturschutzrechtlichen Ausgleichsbedarf unterschieden werden. Auch fehle eine klare kartenmäßige Darstellung der Rodungs- bzw. Wiederaufforstungsflächen.

Der Vorhabensträger wies zu Recht mit Schreiben vom 28.11.2008 darauf hin, dass in der Unterlage 12.1 E, Kapitel 6, der walddrechtliche Bedarf angegeben ist. Die Rodungsfläche ist dort mit 0,27 ha aufgeführt. Die darüber hinausgehenden mittelbaren Beeinträchtigungen (betroffene Fläche 0,058 ha, daraus naturschutzfachlich abgeleiteter Kompensationsbedarf 0,029 ha) und die vorübergehende Inanspruchnahme (betroffene Fläche 0,051 ha, daraus abgeleiteter naturschutzfachlicher Kompensationsbedarf 0,026 ha) führen zu einem Kompensationsbedarf von 0,055 ha. Die entsprechenden Angaben befinden sich in Unterlage 12.1 E, Anlage 2 E. Zusammen ergibt sich ein Wald-Ausgleichsbedarf von 0,325 ha. Durchgeführt wird dieser auf dem Grundstück Fl.Nr. 782 der Gemarkung Oberaltertheim und ist schon Gegenstand der Planfeststellung für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Abschnitt Autobahndreieck Würzburg-West - Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld. Konkret erfolgt eine Verrechnung mit dem dort bislang vorliegenden Flächenüberhang. Diese Vorgehensweise wurde im Vorfeld abgestimmt. Daher ist eine planliche Darstellung entbehrlich. Der Vorhabensträger hat dies mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg am 15.10.2008 nochmals besprochen.

Der Bayerische Waldbesitzerverband äußerte mit Schreiben vom 07.07.2008, dass gegen das geplante Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken bestünden. Jedoch solle zu den Waldflächen ein Abstand von mindestens einer Baumlänge (ca. 30 m) eingehalten werden. Durch umfallende Bäume und herabstürzende Äste sei hier mit einer erheblichen Gefährdung des verkehrssicheren Zustandes zu rechnen. Der hierdurch zusätzlich entstehende Kontrollaufwand für Waldbesitzer sei nicht praktikabel und mache eine geregelte forstliche Nutzung unmöglich.

Mit Schreiben vom 28.11.2008 wies der Vorhabensträger diese Forderung zurück. Ein zusammenhängendes Waldgebiet ist, abgesehen vom Guttenberger Wald, der am Beginn der Baustrecke auf einer Länge von 140 m südlich der Autobahn leicht tangiert wird, nicht betroffen. Eine Gefährdung durch umfallende Bäume oder herabfallende Äste ist nicht zu erwarten.

Der vom Bayerische Waldbesitzerverband e.V. geforderte Abstand von 30 m zu Waldgrundstücken ließe sich vorliegend allenfalls durch eine Rodung weiterer Waldflächen, die zum Teil über den in der Planung dargestellten Umfang hinausginge, realisieren. Ungeachtet dessen, dass dem sowohl das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot nach Art. 6 Abs. 1 Sätze 1 und 3 BayNatSchG (vgl. hierzu C 3.7.5.2.1) als auch die auf eine weitestmögliche Erhaltung der Waldflächen - gerade auch im Bereich des FFH-Gebietes "Irtenberger und Guttenberger Wald" - gerichteten landes- und regionalplanerischen Ziele entgegenstünden, ist für eine solche zusätzliche Rodung eine rechtliche Grundlage nicht ersichtlich. Insbesondere lässt sich ein solcher Eingriff nicht auf § 11 Abs. 2 FStrG stützen, wonach Grundstückseigentümer u.a. die Beseitigung vorhandener Anpflanzungen zu dulden haben, wenn diese die Verkehrssicherheit der Bundesfernstraße beeinträchtigen. Die Anwendung dieser Bestimmung setzt eine konkrete Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Straße voraus, die bloße Möglichkeit einer Beeinträchtigung genügt hierfür nicht (vgl. Marschall/Schroeter/Kastner, FStrG, § 11 Rd.Nr. 3, sowie VG Freiburg, Urteil vom 26.03.2008, Az. 1 K 894/06 (juris) zur Parallelvorschrift des § 28 Abs. 2 StrG BW). Einen entsprechenden Sachvortrag, nach dem mit Realisierung des plangegenständlichen Autobahnausbaus eine derart konkrete Gefährdung des Straßenverkehrs eintritt, hat der Bayerische Waldbesitzerverband e.V. jedoch nicht geleistet, sondern lediglich auf die abstrakte Möglichkeit von Beeinträchtigungen durch umfallende Bäume etc. hingewiesen. Im Übrigen hat nach geltender Rechtsprechung derjenige, der die Verfügungsgewalt über ein Grundstück ausübt, im Rahmen seiner Verkehrssicherungspflicht dafür zu sorgen, dass von den dort stehenden Bäumen keine Gefahr für andere ausgeht, der Baumbestand vielmehr so angelegt ist, dass er im Rahmen des nach forstwissenschaftlichen Erkenntnissen möglichen gegen Windbruch und Windwurf, insbesondere aber auch gegen Umstürzen aufgrund fehlender Standfestigkeit gesichert ist (vgl. BGH, Urteil vom 31.05.1988, Az. VI ZR 275/87; Urteil vom 21.03.2003, Az. V ZR 319/02, NJW 2003, S. 1732 ff.; OLG Hamm, Urteil vom 30.03.2007, Az. 13 U 62/06, NuR 2007, S. 845 ff.). Eine durch Anschneidung eines Waldgrundstücks im Zuge einer Straßenbaumaßnahme für dessen Eigentümer erhöhte Verkehrssicherungspflicht kann sich allenfalls auf die Höhe der für die Inanspruchnahme des Grundstücks zu leistende Entschädigung auswirken. Diese ist jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Weiter brachte der Bayerische Waldbesitzerverband mit Schreiben vom 07.07.2008 vor, dass durch plötzlichen Freistand der umgebenden Bäume bei Rodung des Baugrundstückes Schäden durch Sonneneinstrahlung und Sturmergebnisse zu befürchten seien. Hier sei in den nachgeordneten Verfahren im Rahmen von Schadenersatzzahlungen ein entsprechender Ausgleich zu schaffen. Gleiches gelte für Dürreschäden infolge der Grundwasserabsenkung.

Dem hielt der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 nachvollziehbar entgegen, dass die angesprochenen Beeinträchtigungen, wie z.B. negative Folgen im Randbereich von Rodungen oder Dürre bei Grundwasserabsenkungen, nicht zu erwarten sind. Abgesehen davon sind Entschädigungsfragen nicht im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden. Es kann lediglich festgelegt werden, ob dem Grunde nach Anspruch auf Entschädigung besteht. Die Höhe der Entschädigung bleibt den Verhandlungen zwischen den betroffenen Eigentümern und dem Vorhabensträger bzw. dem Entschädigungsverfahren vorbehalten. In diesem Zusammenhang kann auf die Ausführungen unter C 3.8.1.2 und C 3.8.1.3 Bezug genommen werden.

Der Bayerische Waldbesitzerverband forderte mit Schreiben vom 07.07.2008 außerdem, dass bei der Dimensionierung neuer Waldwege auf die Befahrbarkeit mit Lastkraftwägen und Forstmaschinen von über 40 t und 3,50 m geachtet werden müsse. Sollten Wege infolge des Neubaus unbrauchbar werden, müsse durch geeigneten Ersatz der Anschluss der Waldflächen an das bestehende Verkehrsnetz wiederhergestellt werden.

Mit Schreiben vom 28.11.2008 wies der Vorhabensträger zu Recht darauf hin, dass keine Waldwege im Zuge der plangegenständlichen Maßnahme angelegt werden sollen. Der Vorhabensträger sicherte in diesem Zusammenhang weiter zu, dass durch die Baumaßnahme betroffene Wege grundsätzlich in der vorhandenen Qualität wiederhergestellt werden (vgl. dazu auch A 3.7.2).

Schließlich bat der Bayerische Waldbesitzerverband mit Schreiben vom 07.07.2008, dass die betroffenen Waldbesitzer über den Zeitplan und den Fortgang der Bauarbeiten informiert werde. Dadurch sei gewährleistet, dass es zu keinen Beeinträchtigungen in der Waldbewirtschaftung komme.

Der Vorhabensträger sicherte mit Schreiben vom 28.11.2008 zu, dass die betroffenen Waldbesitzer entsprechend der Forderung des Bayerischen Waldbesitzerverbandes informiert werden (vgl. A 3.7.8).

Zum Vorbringen des Bayerischen Waldbesitzerverbandes hinsichtlich möglicher Beeinträchtigungen der Jagdausübung wird auf C 3.7.11 Bezug genommen.

Die aufgezeigten Auswirkungen auf die Belange der Forstwirtschaft entfalten damit im Ergebnis kein Gewicht, das geeignet wäre, die für das Vorhaben sprechenden Belange zu überwiegen. Aufgrund der geplanten Wiederaufforstung und der sonstigen Schutzmaßnahmen kann davon ausgegangen werden, dass die vorhabensbedingten Eingriffe in den Wald und damit in dessen unterschiedliche Funktionen für den Naturhaushalt jedenfalls mittel- bzw. langfristig kompensiert werden können.

3.7.10

Fischerei

Zu den öffentlichen fischereilichen Belangen hat der Fachberater und Sachverständige für Fischerei beim Bezirk Unterfranken mit Schreiben vom 08.07.2008 Stellung genommen und festgestellt, dass sich im öffentlichen fischereilichen In-

teresse keine Einwendungen gegen das Straßenbauvorhaben ergeben. Gegen das Entwässerungskonzept wurden keinerlei Einwendungen erhoben.

Mit Schreiben vom 08.07.2008 bzw. vom 23.06.2005 wies der Fachberater und Sachverständige für Fischerei beim Bezirk Unterfranken darauf hin, dass entlang der Ausbaustrecke der BAB A 3 neben dem Main als ständig wasserführendes Fließgewässer der Heigelsbach (Zwischengemäuerbach) zu nennen sei, der aus dem Zusammenfluss von Reichenberger Bach und Heuchelbach entstehe und in Heidingsfeld in den Main münde. Weiterhin seien trockene Wasserläufe vorhanden, die nur bei Regenfällen Wasser führten. Dies treffe insbesondere auf den Langenbach zu, der parallel nördlich der BAB A 3 vom Naturdenkmal "Sieben Eichen" zum Heigelsbach verlaufe.

Der Heigelsbach (Zwischengemäuerbach) sei ein kleineres Fließgewässer, das zumindest früher fischereiwirtschaftlich genutzt und regelmäßig mit Bachforellen besetzt worden sei. Noch im Jahre 1989 seien ein guter und sich selbst reproduzierender Bachforellenbestand sowie die Bachschmerle festgestellt worden. Die Bauarbeiten unmittelbar im und am Gewässerbett des Zwischengemäuerbaches im Zuge der Gewässerverlegung seien daher unter Berücksichtigung der Laichzeit der Bachschmerle sowie der Schonzeit der Bachforelle vorzugsweise in den Sommermonaten Juli, August und September durchzuführen (Schonzeit der Bachforelle läuft vom 01. Oktober bis 28. Februar, die Laichzeit der Bachschmerle sei von März/April - Main/Juni).

Mit Schreiben vom 28.11.2008 sicherte der Vorhabensträger zu, dass die Bauarbeiten zur Verlegung des Zwischengemäuerbachs vorzugsweise in den Monaten Juli bis August durchgeführt werden, soweit dies mit dem Bauablauf vereinbar ist (vgl. auch A 3.9.1).

Die Pächter des Fischereirechtes im Zwischengemäuerbach (Heigelsbach), so der Fachberater und Sachverständige für Fischerei mit Schreiben vom 08.07.2008, seien rechtzeitig, mindestens jedoch 14 Tage vor Inbetriebnahme der Baustelle, durch den Vorhabensträger zu benachrichtigen, was vom Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zugesagt wurde (vgl. auch A 3.9.2).

Ein Fischereischaden solle dem Grunde nach festgestellt werden, forderte der Fachberater und Sachverständige für Fischerei beim Bezirk Unterfranken mit Schreiben vom 08.07.2008. Die Schadensregulierung bleibe einer gütlichen Vereinbarung mit den Pächtern des Fischereirechtes oder einem gesonderten Schätzverfahren vorbehalten.

Hierzu führte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 im Ergebnis zutreffend aus, dass Entschädigungsfragen nicht im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden sind, sondern einem gesonderten Entschädigungsverfahren bzw. den Verhandlungen zwischen Vorhabensträger und den Betroffenen vorbehalten bleiben.

Denn von den betroffenen Fischereiberechtigten wurden keine dahingehenden Einwendungen erhoben, geschweige denn greifbare Nachteile bzw. konkrete

Vermögensschäden substantiiert (vgl. Art. 58 Abs. 3 BayWG). Ist nämlich zu erwarten, dass durch den Gewässerausbau auf das Recht eines anderen nachteilig eingewirkt wird oder Nachteile im Sinn des Art. 3 eintreten und erhebt der Betroffene Einwendungen, so darf der Plan nur festgestellt werden, wenn die nachteiligen Wirkungen durch Auflagen verhütet oder ausgeglichen werden (Art. 58 Abs. 3 Satz 1 BayWG). Ist dies nicht möglich oder wären Ausgleichsmaßnahmen unwirtschaftlich, kann der Plan gleichwohl festgestellt werden, wenn der Ausbau dem Wohl der Allgemeinheit dient; der Betroffene ist zu entschädigen (Art. 58 Abs. 3 Satz 2 Nr. 1 BayWG). Das hier betroffene Fischereirecht, ein Recht i.S.d. Art. 58 Abs. 3 Satz 1 BayWG, gibt die Befugnis, in einem Gewässer Fische, Neunaugen und Krebse sowie Fluss-, Teich- und Perlmuscheln zu hegen, zu fangen und sich anzueignen (Art. 1 Abs. 1 Satz 1 FiG). 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 greibarere Anhaltspunkte war auch kein Vorbehalt aufzunehmen. Sollten wider Erwarten gegenwärtig nicht voraussehbare nachteilige Wirkungen auftreten, besteht kraft Gesetzes gemäß § 10 Abs. 2 WHG i.V.m. Art. 58 Abs. 4 bzw. Art. 16 Abs. 2 BayWG, Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG ein Anspruch auf nachträgliche Schutzauflagen oder eine Entschädigung.

Schließlich machte der Fachberater und Sachverständige für Fischerei beim Bezirk Unterfranken mit Schreiben vom 23.06.2005, worauf er mit Schreiben vom 08.07.2008 Bezug nahm, geltend, dass weitere Auflagen zum Schutze der Fließgewässerrfischerei sowie zum Gewässerschutz vorbehalten bleiben sollten.

Die weitere Forderung, im fischereilichen Interesse einen Auflagenvorbehalt vorzusehen, wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde kann und muss nachteiligen Wirkungen des Vorhabens, die sich erst später zeigen und mit denen die Beteiligten verständigerweise nicht rechnen können, weil sich ihr Eintritt im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht einmal als möglich abzeichnet, nicht Rechnung tragen. Für den Schutz gegen derartige, nicht voraussehbare Wirkungen müssen sich die Betroffenen auf die Ansprüche verweisen lassen, die ihnen Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 - 4 BayVwVfG gewährt (vgl. auch § 10 Abs. 2 WHG, Art. 58 Abs. 4 BayWG). Dazu gehören auch solchen nachteiligen Wirkungen, deren zukünftiger Eintritt zwar theoretisch denkbar ist, sich aber mangels besonderer Anhaltspunkte noch nicht konkret absehen lässt. Denn verständigerweise ist nur mit solchen Wirkungen zu rechnen, deren Eintritt sich nicht nur als abstrakte, sondern als konkrete Möglichkeit abzeichnet. Andernfalls bliebe für die Anwendung des Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 - 4 BayVwVfG praktisch kein Raum. Nur dann, wenn sich im Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses nachteilige Wirkungen weder mit der für eine Anordnung nach Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 5 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. Ein Auflagenvorbehalt ist im Planfeststellungsrecht nur zulässig, wenn er den Voraussetzungen des Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG genügt (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.11.2000, Az. 11 C 2.00, NVwZ 2001, 429). Diese Voraus-

setzungen liegen im vorliegenden Fall nicht vor. Veränderungen an Fließgewässern, in denen Fische leben, sind nichts Ungewöhnliches und sind Folge verschiedener Ausbaumaßnahmen, nicht nur von Straßenbaumaßnahmen. Infolge dessen sind aufgrund der vorliegenden Erfahrungen die Folgen einer Baumaßnahme an einem Gewässer im Allgemeinen gut abschätzbar. Treten trotz aller Sorgfalt bei der Bauausführung zurzeit nicht absehbare Folgen für die Fischerei an diesen Gewässern auf, besteht noch immer die Möglichkeit, dem Vorhabens-träger geeignete Maßnahmen nach Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG aufzuerlegen. Für einen allgemeinen Auflagenvorbehalt ist in dieser Hinsicht kein Raum.

Der Fachberater und Sachverständige für Fischerei führte mit Schreiben vom 19.01.2009 aus, dass nach der Erwidern des Vorhabensträgers vom 28.11.2008 die fischereilichen Belange in ausreichendem Maß berücksichtigt werden. Ergänzend wurde jedoch nochmals auf die Stellungnahme vom 23.06.2005 hingewiesen. Demnach sei im Zuge der Bauausführung darauf zu achten, dass bei Gestaltungsmaßnahmen im Bereich vorhandener Fließgewässer bzw. bei der Anlage von Feuchtflächen keine Fischfallen entstünden. Die Feuchtflächen seien mit durchgehendem Sohlgefälle, d.h. ablaufbar an den Heigelsbach oder an andere Fließgewässer anzubinden. Geländevertiefungen, wie z.B. Tümpel, Senken usw. dürften nicht ausgestaltet werden, damit dort nach Rückgang von Hochwasser keine Fische zurückblieben.

Mit Schreiben vom 22.10.2009 sagte der Vorhabensträger zu, diese Forderungen bei der Ausführungsplanung zu berücksichtigen (vgl. auch A 3.9.3).

Im Übrigen wurde dem Vorbringen des Sachverständigen und Fachberaters für Fischerei beim Bezirk Unterfranken durch die Auflagen unter A 3.9 Genüge getan.

Den öffentlichen Belangen der Fischerei kommt, soweit dem Vorhaben seitens der Träger öffentlicher Belange nicht vorbehaltlos zugestimmt wurde bzw. den Forderungen nicht durch Nebenbestimmungen Rechnung getragen wurde, allenfalls geringes Gewicht gegen die Planung zu, die deren Ausgewogenheit jedoch nicht in Frage stellen.

3.7.11 Jagdwesen

Zum öffentlichen Belang Jagdwesen wurden im Planfeststellungsverfahren keine Einwendungen erhoben.

Ergänzend ist aber zu erwähnen, dass die Errichtung von Wildschutzzäunen dem Straßenbauträger nicht im Planfeststellungsverfahren unter Berufung auf Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG auferlegt werden kann (vgl. Marschall/Schroeter/Kastner, FStrG, Rd.Nr. 168 zu § 17). Wegen der im gegenständlichen Planungsabschnitt bestehenden Querungsmöglichkeiten wird im Übrigen auf C 2.3.2.2.2.1 hingewiesen.

Der Bayerische Waldbesitzerverband wies mit Schreiben vom 07.07.2008 darauf hin, dass es durch den geplanten Autobahnausbau zu Beeinträchtigungen im Bereich der Jagdnutzung kommen könne. Werde z.B. infolge der Flächenbeanspruchung die gesetzliche Mindestgröße für ein Eigenjagdrevier unterschritten, führe dies zu einer enormen Entwertung der forstlichen Immobilie. In Gemeinschaftsjagdrevieren müsse mit geringeren Pachterlösen gerechnet werden. Hier müsse gegebenenfalls in den nachgeordneten Verfahren ein finanzieller Ausgleich geschaffen werden.

Der Vorhabensträger führte mit Schreiben vom 28.11.2008 nachvollziehbar aus, dass eine Unterschreitung der Mindestgröße von Eigenjagdrevieren aufgrund des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 und der Nähe zu den städtischen Gebieten nicht zu erwarten ist. Im Übrigen wies der Vorhabensträger zu Recht darauf hin, dass Entschädigungsfragen nicht im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden sind. Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses ist lediglich, ob dem Grunde nach Anspruch auf Entschädigung besteht. Die Höhe der Entschädigung bleibt den Verhandlungen zwischen den Betroffenen und dem Vorhabensträger bzw. einem entsprechenden Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Die Frage der Wertminderung der Jagdgebiete im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in entschädigungsrechtlichen Verfahren zu klären (vgl. BGH, Urteil vom 15.02.1996, Az. 3 ZR 143/94, DVBl. 1996, 669).

Insgesamt verbleiben letztlich gewisse Beeinträchtigungen der jagdlichen Interessen durch die Verbreiterung der Verkehrsflächen. Im Rahmen der Güterabwägung entwickeln die öffentlichen Belange des Jagdwesens kein entscheidendes Gewicht gegen die Baumaßnahme, zumal die Vorbelastung durch die bestehende BAB A 3 zu berücksichtigen ist und eventuell entstehende Wertminderungen entschädigt werden können.

3.7.12

Denkmalpflege

Zu den denkmalpflegerischen Belangen haben im Planfeststellungsverfahren die Außenstelle Schloss Seehof, Memmelsdorf (vgl. Schreiben vom 16.06.2008), sowie die Abteilung B (Praktische Bodendenkmalpflege Lineare Projekte) des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München (vgl. Schreiben vom 09.06.2008) Stellung genommen. Das Landesamt für Denkmalpflege, Bau- und Kunstdenkmalpflege, Schloss Seehof, gelangte zu der Feststellung, dass durch die gegenständliche Planung Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege nicht berührt werden.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, Abteilung B (Praktische Bodendenkmalpflege Lineare Projekte), konstatierte, dass im Bereich der geplanten Straßenbaumaßnahme bekannte Bodendenkmäler nicht betroffen seien. Dies schließt aber die Existenz von Bodendenkmälern, die erst beim Oberbodenabtrag oder während der Baumaßnahme angetroffen würden, keineswegs aus. In der Nähe der BAB A 3 befindet sich eine ausgedehnte hallstattzeitliche Siedlung (Fundstellen-Nummer 6225/0209) am Hörlesgraben. Der Fundplatz erstreckte

sich von der Unterführung des Hörlesgrabens östlich der Autobahn als breiter Streifen bis zur Bahnlinie. Der Denkmalbereich werde durch zwei Baustraßen gequert und hier auch betroffen sein. Die kartierten Bodendenkmäler stellten lediglich den derzeitigen Kenntnisstand dar und gingen meist auf zufällige Entdeckungen zurück, die bei Baumaßnahmen, Prospektionen aus der Luft oder auch Begehungen von bewirtschafteten Feldern gemacht worden seien. Es sei davon auszugehen, dass die Zahl der vorhandenen Bodendenkmäler wesentlich höher sei. Die Verteilung der Lößflächen, die topographische Situation sowie die Konzentration von Fundplätzen auf der Mainnieder- und Mainhochterrasse lasse vor allem zwischen Bau-km 290+900 und Bau-km 291+700 weitere Bodendenkmäler entlang der Trassenführung vermuten.

Der Vorhabensträger entgegnete dem mit Schreiben vom 28.11.2008, dass die Baustraße BWV lfd.Nr. 35 (Unterlage 7.2) derzeit als ausgebaute öffentliche Feld- und Waldweg bereits vorhanden ist. Es ist lediglich vorgesehen, diesen Weg zu ertüchtigen und gegebenenfalls zu verstärken sowie eine Ausweichstelle anzulegen. Humusabtrag und somit mögliche Beeinträchtigungen des Bodendenkmals beschränken sich daher auf diese Ausweichstelle. Der Vorhabensträger schlug vor, dass dieser geringfügige Humusabtrag durch Fachpersonal des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege beobachtet werde und sicherte hierzu eine entsprechende Terminabstimmung zu. Bezüglich der geplanten Baustelleneinrichtungsfläche auf dem Grundstück Fl.Nr. 2059 der Gemarkung Heidingsfeld schlug der Vorhabensträger vor, den Oberboden zu belassen und die Schotterbefestigung durch ein Geotextil getrennt aufzubringen.

Bodendenkmäler seien Hinterlassenschaften von Menschen vor allem aus vor- und frühgeschichtlicher Zeit, so das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege mit Schreiben vom 09.06.2008 weiter, und seien einzigartige Bezeugnisse der bayerischen Landesgeschichte. Unter diesen Hinterlassenschaften verstehe man nicht nur die Funde (Werkzeug, Geräte, Behältnisse, Bekleidung, Trachtzubehör etc.), die aus unterschiedlichsten Materialien hergestellt sein könnten, sondern auch die im Boden meist direkt unter dem Humushorizont erkennbaren und erhaltenen Gruben, Gräben, Gräber, Mauern oder auch Schichtpakete (Siedlungsschichten) etc. Funde und im Boden erhaltene, auf den Menschen zurückgehende bauliche Veränderungen gäben damit direkt ein Zeugnis über Siedlungsform, Bestattungsbrauch und Wirtschaftsgrundlage ab. Indirekt seien auch Rückschlüsse auf Gesellschaftsform und religiöse Vorstellungen möglich. Diese Bodendenkmäler würden nun bereits durch das Abnehmen des Oberbodens, das die eigentliche Baumaßnahme vorbereite, oder, wie in diesem Fall, durch die Bodenentnahme zerstört. Diese Beeinträchtigungen entstünden sowohl baubedingt durch die Anlage der Baustraße und der Baustelleneinrichtung als auch anlagebedingt durch die Dammschüttung oder durch die mit der Baumaßnahme in Zusammenhang stehenden Bau- und Kompensationsmaßnahmen. Für die Anlage der Baustelleneinrichtung und der Baustraßen, die zwischen Bau-km 291+000 und Bau-km 291+500 auf die Bau-trasse aus nordöstlicher Richtung einmündeten, werde durch die Abnahme des Oberbodens das bereits erwähnte großflächige Bodendenkmal in Teilen zerstört.

Daher forderte das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege mit Schreiben vom 09.06.2008, dass das archäologische Erbe, unabhängig davon, ob es bekannt sei oder erst während der Baumaßnahme entdeckt werde, 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 gewährleisten sei. Auf diese Weise könne das Bodendenkmal zumindest als Archivquelle erhalten werden. Im Bereich der genannten Baustraßen und Baustelleneinrichtungen seien im Areal des bekannten Bodendenkmals sowie in seinem Nahbereich beobachtete Oberbodenabträge und im Fall von auftretenden Befunden und Funden archäologische Ausgrabungen zu beauftragen und durchzuführen. Daher solle der Vorhabensträger eine Grabungsfirma mit der Beobachtung des Oberbodenabtrags im Bereich der vorgesehenen Baustraßen und Baustelleneinrichtung rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme beauftragen, sodass ausreichend Zeit für eine Ausgrabung bleibe. Auch in den übrigen durch den Bau genutzten Flächen könnten Bodendenkmäler unwiederbringlich zerstört werden. Um den Verlust an undokumentierten Bodendenkmälern so gering wie möglich zu halten, werde vorgeschlagen, dass die Oberbodenabträge in den übrigen Bereichen durch Fachpersonal zeitweise beobachtet würden. Falls aus personellen Gründen kein Mitarbeiter des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege für diese Arbeiten zur Verfügung gestellt werden könne, solle der Vorhabensträger eine entsprechende Grabungsfirma beauftragen. Im Fall von auftretenden archäologischen Befunden und/oder Funden seien Ausgrabungen durchzuführen, die in Absprache mit dem Vorhabensträger zu keinen Baustillständen führen würden. Im Fall des Auftretens von archäologischen oder auch vermuteten archäologischen Befunden und Funden während der Baumaßnahme sei das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege umgehend darüber zu informieren. Auch in diesen Fällen sei durch den Vorhabensträger eine Grabungsfirma zu beauftragen, die die Ausgrabung, Dokumentation und Bergung übernehme. Zur Durchführung der erforderlichen archäologischen Maßnahmen (Begehung, Dokumentation, Ausgrabung, Bergung) stünden leistungsfähige Grabungsfirmen zur Verfügung. Eine Liste der Firmen könne beim Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege angefordert werden. Zur Regelung des Vorgehens empfehle sich der Abschluss einer Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und der zuständigen Denkmalfachbehörde (Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege).

Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 28.11.2008 zu, dass während und nach dem Oberbodenabtrag die Flächen durch das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege beurteilt werden könnten. Da die Planung nur an wenigen Stellen über das seinerzeitige, beim Bau der BAB A 3 beanspruchte Baufeld hinausgehe, seien archäologische Funde unwahrscheinlich. Gleichwohl werde der Vorhabensträger im Falle des Auftretens von archäologischen Funden oder Befunden das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege umgehend informieren. Die Forderung nach Finanzierung der fachgerechten Ausgrabung lehnte der Vorhabensträger ab. Er verwies darauf, dass das Bayerische Denkmalschutzgesetz diesbezüglich kein Verursacherprinzip kenne. Im Übrigen würden jedoch die Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes beachtet. Die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege vorgeschlagenen Nebenbestimmungen wies der Vorhabensträger jedoch zurück. Er führte dazu aus, dass nach Art. 8 Abs. 1 DSchG die

Verpflichtung bestünde, beim Auffinden von Bodendenkmälern dies unverzüglich anzuzeigen. Soweit beim Ausbau der BAB A 3 archäologische Befunde durch die Baufirma oder andere am Bau beteiligte Personen entdeckt würden, werde das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege oder die untere Denkmalschutzbehörde entsprechend Art. 8 Abs. 1 DSchG unterrichtet. Der Fundort werde bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert belassen, wenn nicht die untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigebe oder die Fortsetzung der Arbeiten gestatte (Art. 8 Abs. 2 DSchG). Nach Art. 8 Abs. 4 DSchG könne der Eigentümer oder unmittelbare Besitzer verpflichtet werden, die notwendigen Maßnahmen zur sachgemäßen Bergung usw. zu dulden. Eine Verpflichtung zur Veranlassung, Durchführung und Finanzierung archäologischer Maßnahmen bestehe aber nicht. Eine entsprechende Möglichkeit für bauvorgreifende und baubegleitende archäologische Untersuchungen könne dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege durch den Vorhabensträger eingeräumt werden, soweit der Baufortschritt dadurch nicht behindert werde.

In seiner Stellungnahme vom 28.08.2009 betonte das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, Abteilung B (Praktische Bodendenkmalpflege lineare Projekte) zu den Planänderungen vom 22.06.2009 nochmals, dass durch Baustraßen eine ausgedehnte hallstattzeitliche Siedlung am Hörlesgraben betroffen sei, aber mit weiteren Bodendenkmälern zu rechnen sei. Hinsichtlich des weiteren Vorgehens wurde jedoch darauf hingewiesen, dass im Bereich vorhandener Straßen und Bauwerke, die zurückgebaut oder neu überbaut würden, keine weiteren Untersuchungen notwendig seien. Nur im Bereich von Bodeneingriffen in bisher unbebautem Gelände solle vor Baubeginn entweder durch Sondagen oder durch beobachtete Oberbodenabträge die Situation beurteilt werden und im Anschluss daran die eventuell notwendigen Ausgrabungen durchgeführt werden. Die konkrete Auswahl und Planung der zu sondierenden Fläche solle so frühzeitig wie möglich in Abstimmung mit dem Vorhabensträger erfolgen. Das Ergebnis dieser vor der Ausführungsplanung durchzuführenden Sondagen und beobachteten Bodenabträge stellen die Grundlage für die Festlegung des Ablaufs und Umfangs der bodendenkmalpflegerischen Maßnahmen in einer gemeinsamen Vereinbarung dar. Die gegebenenfalls notwendigen Schutzmaßnahmen für Bodendenkmäler seien unter der fachlichen Aufsicht des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege durchzuführen und in der Regel durch den Vorhabensträger zu veranlassen und zu finanzieren. Zur Durchführung der erforderlichen archäologischen Maßnahmen (Begehung, Dokumentation, Ausgrabung, Bergung) stünden leistungsfähige Grabungsfirmen zur Verfügung. Durch die Berücksichtigung, Planung und Umsetzung der archäologischen Sicherungsmaßnahmen, die bauvorgreifend und/oder baubegleitend ausgeführt werden könnten, werde für den Vorhabenssträger Planungssicherheit erreicht. Ein weiteres Ziel sei, dass die durch die Baumaßnahme bedrohten Bodendenkmäler vor ihrer Zerstörung dokumentiert und auf diese Weise zumindest als Archivquelle erhalten würden. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege bat daher mit Schreiben vom 28.08.2009, soweit es durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich sei, Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen. Der Vorhabensträger solle die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege

mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf einbeziehen. Bei unvermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern habe der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten für eine wissenschaftliche Auswertung der Funde zählten nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen seien mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen. Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrages) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen seien im genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen 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 entgegnete auf das Vorbringen des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege vom 28.08.2009, dass die Planänderung vom 22.06.2009 in Bezug auf die Auswirkungen auf die Belange der Denkmalpflege keine wesentlichen Veränderungen im Vergleich zu den Planfeststellungsunterlagen darstellt. Es wurde deshalb auf die Stellungnahmen des Vorhabensträgers vom 28.11.2008 Bezug genommen.

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 (§ 17 Satz 4 FStrG i.V.m. 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 pflichtgemäßem Ermessen, die Erlaubnis zu versagen oder eine eingeschränkte Erlaubnis (unter Nebenbestimmungen) zu erteilen. Eine Erlaubnis wird dann zu erteilen sein, wenn nach Abwägung aller Umstände (Bedeutung der beabsichtigten Erdarbeiten einerseits und der durch die Arbeiten gefährdeten Bodendenkmäler andererseits) die Belange der Bodendenkmalpflege im Einzelfall weniger bedeutsam sind als die Belange, die für das Vorhaben sprechen (Eberl/Martin, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 6. Auflage, Rd.Nr. 6 zu Art. 7).

Die für das Vorhaben sprechenden Belange (vgl. C 3.5) gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor. Die aufgezeigten, zudem überwiegend nur vermutete-

ten Funde haben nach den in der Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste.

Als mögliche Auflage kommt in diesem Zusammenhang vor allem in Betracht, dass der Vorhabensträger eine auf seine Kosten sachgemäß durchzuführende Grabung durch das Landesamt für Denkmalpflege zur wissenschaftlichen Auswertung bzw. Bergung des Bodendenkmals zu dulden hat oder dass er selbst eine solche Grabung durch eine geeignete private Firma durchführen lassen muss. Eine Pflicht zur Tragung der Kosten der fachgerechten Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde (Sicherungsmaßnahmen) ergibt sich zwar nicht aus dem sog. Verursacherprinzip, ist aber im Rahmen der Verhältnismäßigkeit dann möglich und gerechtfertigt, wenn - wie hier - durch die geplanten Erdarbeiten Bodendenkmäler beeinträchtigt oder zerstört werden könnten (vgl. Eberl/Martin, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 6. Auflage, Rd.Nr. 8 zu Art. 7).

Daher wurde dem Vorhabensträger nach Abwägung aller Umstände aufgegeben, den Beginn von Erdarbeiten unverzüglich, spätestens zwei Monate vorher dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München (Abteilung B Praktische Bodendenkmalpflege Lineare Projekte), anzuzeigen, um mit dem Landesamt einvernehmlich die erforderlichen Schritte zur Vermeidung einer Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) festzulegen (A 3.2.1). Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Ausführungsplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen (A 3.8.2). Bei unvermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten für eine wissenschaftliche Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den für Sicherungsmaßnahmen erforderlichen Aufwendungen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen. Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im vorgenannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen dem Vorhabensträger und dem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Im Rahmen dieser Vereinbarung kommt auch die Festschreibung eines Höchstbetrages der für Sicherungsmaßnahmen anzusetzenden Aufwendungen in Betracht. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen (vgl. A 3.8.3).

Diese Auflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der Ausführungsplanung oder der Baudurchführung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundenen Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden Belangen. Obgleich die damit angeordnete fachkundige Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde im Rahmen von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermögen, 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 denkmalrechtlich Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler, der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Auflagen A 3.2.1, A 3.8.2 und A 3.8.3 vorgesehenen Maßgaben.

Im Hinblick auf mögliche Zufallsfunde hat der Vorhabensträger nach der Nebenbestimmung A 3.8.1 überdies alle mit der Durchführung des Projektes betrauten Personen auf die gesetzliche Verpflichtung hinzuweisen, dass bei den Erdarbeiten auftretende Funde von Bodendenkmälern unverzüglich dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege oder der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde (Stadt Würzburg bzw. Landratsamt Würzburg) 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 frei-

gibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG). Dies gilt nicht für Funde, die im Zuge von Sicherungsmaßnahmen im Sinne der Nebenbestimmung A 3.8.3 auftreten.

Der öffentliche Belang der Denkmalpflege wurde in der Umweltverträglichkeitsprüfung bereits unter C 2.3.1.9, C 2.3.2.8 und C 2.4.8 für den Bereich der Kulturgüter und sonstigen Sachgüter ausführlich behandelt. Das Ergebnis der dabei erfolgten Bewertung der Umweltauswirkungen wird an dieser Stelle in die Abwägung eingestellt. Die Belange der Denkmalpflege sind, vor allem angesichts der Ungewissheit über eine mögliche Betroffenheit bislang unbebauter Bodendenkmäler, mit hohem Gewicht gegen die Maßnahme in die Abwägung einzustellen. Dennoch sind die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme sprechenden Gründe so gewichtig, dass die Belange der Denkmalpflege diese nicht zu überwiegen vermögen. Die Ausgewogenheit der Planung ist unter Berücksichtigung der getroffenen Nebenbestimmungen gewahrt.

3.7.13

Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht

Abfälle, die bei Ausführung der gegenständlichen Maßnahme nicht vermieden werden können, sind zu verwerten (§ 4 Abs. 1 Nr. 2 KrW-/AbfG) oder zu beseitigen (§ 11 Abs. 1 KrW-/AbfG).

Da bei den Erdarbeiten die Abtragsmengen größer sind als die Auftragsmengen, kommt es zu einem Massenüberschuss von ca. 820.000 m³, der dauerhaft gelagert werden muss. Im Einzelnen ist dazu vorgesehen, im Bereich der Anschlussstellenrampen bzw. auf der Südseite der Autobahn östlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld bis zur Talbrücke Heidingsfeld Geländemodellierungen bzw. Deponierungen durchzuführen, im Bereich des Katzenbergtunnels das neu zu errichtende Tunnelbauwerk entsprechend zu überdecken und in die Landschaft einzupassen und die übrigen Massen im Bereich der Rampen der Anschlussstelle Würzburg/Randersacker abzulagern. Im Übrigen wird auf die Unterlagen 1, 7.1 und 7.2 Bezug genommen.

Im Planfeststellungsverfahren kann auch über die Ablagerung von beim Straßenbau anfallenden Erdmassen entschieden werden. Diese sind Teil des planfestzustellenden Vorhabens i.S.d. § 1 Abs. 2 Nr. 4 FStrG (vgl. Marschall/ Schroeter/Kastner, FStrG, Rd.Nr. 56 zu § 1). Beim sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 fällt unbelastetes Erdmaterial im gegenständlichen Abschnitt an, das als Abfall i.S.d. § 3 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Anhang I, Q16, KrW-/AbfG anzusehen ist (subjektiver Abfallbegriff). Werden diese Überschussmassen dazu verwendet, im Zusammenhang mit dem Ausbaivorhaben 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 KrW-/AbfG). Steht dagegen die Beseitigung im Vordergrund, obwohl mit solchen Seitendeponien auch positive Wirkungen auf den Lärmschutz und gegebenenfalls auf das Landschaftsbild verbunden sein können, wird es sich im Zweifel um Abfälle zur Beseitigung (§ 3 Abs. 1 Satz 2 Halbsatz 2 KrW-/AbfG) handeln. In letzterem Fall dürfen diese Abfälle grundsätz-

lich nur in den dafür zugelassenen Anlagen oder Einrichtungen (Abfallbeseitigungsanlagen) abgelagert werden (§ 27 Abs. 1 Satz 1 KrW-/AbfG). Ihre Aufbringung auf die vorgesehenen Bereiche würde daher grundsätzlich die Errichtung einer Deponie i.S.v. § 3 Abs. 10 Satz 1 KrW-/AbfG darstellen, die der Planfeststellung durch die zuständige Behörde bedürfte (§ 31 Abs. 2 KrW-/AbfG). Aufgrund der aus Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG folgenden Konzentrationswirkung des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ist eine eigene abfallrechtliche Planfeststellung jedoch nicht erforderlich (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 09.12.1994, Az. 5 S 1648/94, NuR 1996, 297). Vielmehr sind Zuständigkeit, Verfahren und Entscheidungsbefugnisse bei der straßenrechtlichen Planfeststellungsbehörde konzentriert und es muss nur ein Verfahren nach den Vorschriften des FStrG als des anzuwendenden Fachplanungsgesetzes durchgeführt werden (vgl. OVG Koblenz, Urteil vom 28.10.2004, Az. 1 C 10517/04, NVwZ-RR 2005, 404).

Wenn das Wohl der Allgemeinheit hierdurch nicht beeinträchtigt wird, kann die Planfeststellungsbehörde im Einzelfall unter dem Vorbehalt des Widerrufs Ausnahmen von der Pflicht, die Überschussmassen nur in zugelassenen Abfallbeseitigungsanlagen ablagern zu dürfen, zulassen (§ 27 Abs. 2 KrW-/AbfG). Auch diese Ausnahmeentscheidung unterfällt der Konzentration des straßenrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses. Eine solche Ausnahme ist insbesondere in Fällen denkbar, wenn - wie hier - inerte Abfälle, z.B. Bodenaushub, ohne Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit auf dafür geeigneten Flächen abgelagert werden können (vgl. v. Lersner in: v. Lersner/Wendenburg, Recht der Abfallbeseitigung, Kz. 0127, Rd.Nr. 32). Die hier abzulagernden Überschussmassen sind nach Art und Menge klar überschaubar. Durch entsprechende Auflagen kann sichergestellt werden, dass an Standort und Ausbildung der Ablagerungen die gleichen Anforderungen eingehalten werden, die bei einer Verwertung i.S.d. § 3 Abs. 1 Satz 2 KrW-/AbfG z.B. in Form eines Lärmschutzwalls zu stellen sind.

Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg stellte mit Schreiben vom 03.07.2008 fest, dass im gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt einige Unter- und Überführungsbauwerke erneuert würden. Beim Abbruch werde Bauschutt anfallen, der zur Klärung eines möglichen Verwertungs- bzw. Entsorgungsweges zu deklarieren sei. Zum Bau der zusätzlichen Fahrspuren würden Bankette, Oberboden und in Teilbereichen Dämme zurückgenommen. Der direkt anstehende Boden im Bereich der bestehenden Fahrspuren und damit vor allem das Bankettschälgut seien erfahrungsgemäß erheblich mit Schadstoffen belastet. Im Hinblick auf diese Belastungen soll eine Deklarationsanalytik durchgeführt werden. Soweit betrieblich möglich, sei die obere Bodenschicht getrennt vom restlichen Abtrag zu gewinnen.

Daher forderte das Wasserwirtschaftsamt mit Schreiben vom 03.07.2008, dass die Verwertung von Abfällen nicht im Wasserschutzgebiet der Winterhäuser Quelle erfolgen dürfe, was der Vorhabensträger mit Schreiben vom 17.12.2008 zusagte (A 3.6.10).

Des Weiteren wurde seitens des Wasserwirtschaftsamtes mit Schreiben vom 03.07.2008 gefordert, dass bei der Verwertung von Abfällen außerhalb des Was-

erschutzgebietes (z.B. Bauschutt, Bodenaushub, Oberboden, Straßenaufbruch, Ausbauasphalt, Bankettschälgut) im Rahmen der Baumaßnahme grundsätzlich die LAGA (Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln), das "Eckpunktepapier" des BayStMUGV (Anforderungen an die Verfüllung von Gruben und Brüchen, das Merkblatt des Bayerischen Landesamtes für Umwelt Nr. 3.4/1 (Wasserwirtschaftliche Beurteilung der Lagerung, Aufbereitung und Verwertung von bituminösem Straßenaufbruch) und schließlich der Leitfaden "Anforderungen an die Verwertung von Recyclingbaustoffen in technischen Bauwerken" zu beachten seien. Für die Lagerung inerter Abfälle (insbesondere Bodenaushub, bisheriger Fahrbahnunterbau usw.), die im Rahmen der Baumaßnahme anfielen, gelten die darin geregelten Anforderungen im Bereich der plangegegenständlichen Ablagerungsflächen entsprechend. Der Vorhabensträger sagte die entsprechende Beachtung dieser Vorschriften und Richtlinien mit Schreiben vom 17.12.2008 zu (vgl. A 3.6.1).

Ebenso forderte das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg mit Schreiben vom 03.07.2008, dass im Hinblick auf die mögliche erhebliche Schadstoffbelastung im Bereich der Autobahn und vor allem des Bankettschälguts eine Deklarationsanalytik durchzuführen und, soweit bautechnisch möglich und vertretbar, diese obere Bodenschicht getrennt vom übrigen Abtrag zu gewinnen sei, wenn Bankette, Oberboden oder Dämme abgetragen würden. Das Bankettschälgut sei unter Beachtung des Untersuchungsergebnisses zu verwerten (LAGA - "Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln - Boden, II.1.2) oder zu beseitigen.

Der Vorhabensträger führte dazu mit Schreiben vom 17.12.2008 nachvollziehbar aus, dass in Bayern an Autobahnen anfallendes Bankettschälgut üblicherweise auf Schadstoffe untersucht und unter Beachtung des Untersuchungsergebnisses verwertet oder beseitigt wird. Diese Vorgehensweise wird auch, so der Vorhabensträger, auf das beim Ausbau der BAB A 3 anfallende Bankettmaterial angewendet (vgl. A 3.6.2).

Solle Aushubmaterial mit einer Belastung $< Z 0$ und $> Z 2$ (nach LAGA, II.1.2), so das Wasserwirtschaftsamt mit Schreiben vom 03.07.2008 weiter, mittels Wiedereinbaus verwertet, zwischengelagert oder abgelagert werden, sei der Nachweis der wasserwirtschaftlichen Eignung des jeweiligen Grundstücks zu erbringen. Für Zwischenlagerungen bis zu 14 Tagen sei kein Nachweis erforderlich.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 17.12.2008 entgegen, dass nach der "LAGA" bei der Einhaltung der Z 1.1-Werte selbst unter ungünstigen hydrogeologischen Voraussetzungen davon auszugehen sei, dass keine nachteiligen Veränderungen des Grundwassers auftreten. Bankettmaterial, das dem Zuordnungswert Z 1.1 über- und Z 2 unterschreite, werde nur auf Flächen gelagert, die die entsprechenden wasserwirtschaftlichen Anforderungen erfüllten (vgl. A 3.6.3).

Das Wasserwirtschaftsamt möchte (vgl. Schreiben vom 03.07.2008) informiert werden, sofern bei Erdarbeiten auffälliges Material anfallt, das nicht eindeutig

zugeordnet werden könne. Dies sagte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 17.12.2008 zu (vgl. A 3.6.4).

Des Weiteren brachte das Wasserwirtschaftsamt mit Schreiben vom 03.07.2008 vor, dass der bei Abbrucharbeiten anfallende Bauschutt (Unter-/Überführungen, Entwässerungseinrichtung, Durchlässe etc.) zur Klärung des möglichen Verwertungs- bzw. Entsorgungsweges den gesetzlichen Vorschriften entsprechend zu deklarieren sei, was der Vorhabensträger mit Schreiben vom 17.12.2008 zusicherte (vgl. A 3.6.5).

Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg erhob mit Schreiben vom 03.07.2008 das Petitum, dass bei den Bauarbeiten angetroffene Ablagerungen (Hausmüll, Bauschutt o.ä.) in Abstimmung mit ihm ordnungsgemäß zu entsorgen seien, was vom Vorhabensträger mit Schreiben vom 17.12.2008 zugesagt wurde (vgl. A 3.6.6).

Schließlich wurde seitens des Wasserwirtschaftsamtes mit Schreiben vom 03.07.2008 gefordert, dass bei Verunreinigungen des Bodens von vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen durch Fette, Öle u.a. der verunreinigte Boden nach Maßgabe des Wasserwirtschaftsamtes, der zuständigen Kreisverwaltungsbehörde bzw. der betroffenen Gemeinde auszutauschen sei, was vom Vorhabensträger mit Schreiben vom 17.12.2008 zugesichert wurde (vgl. A 3.6.9).

Sachliche Bedenken gegen die Ablagerung der Massen auf den ausgewählten Flächen bestehen nicht. Eine landschaftspflegerische Einbindung der Deponieflächen durch entsprechende landschaftspflegerische Maßnahmen ist vom Vorhabensträger vorgesehen (vgl. Unterlagen 12.1 E und 12.3). Die materiellrechtlichen Voraussetzungen für die Zulassung einer Ausnahme nach § 27 Abs. 2 KrW-/AbfG sind daher gegeben.

Darüber hinaus war unter A 6 ein Widerrufsvorbehalt aufzunehmen (§ 27 Abs. 2 KrW-/AbfG). Selbst wenn dies nicht ausdrücklich ausgesprochen würde, wäre der Widerruf kraft Gesetzes jederzeit zulässig (Art. 49 Abs. 2 Nr. 1 BayVwVfG). Die Regelungen der Deponieverordnung (DepV) finden auf die verfahrensgegenständlichen Ablagerungen keine Anwendung.

Die Zulassung einer Ausnahme nach § 27 Abs. 2 KrW-/AbfG entspricht auch pflichtgemäßem Ermessen. Geeignete zugelassene Deponien, deren Benutzung für den Vorhabensträger zumutbar wäre, sind nicht ersichtlich. Belange, die gegen die Erteilung der Ausnahme sprechen könnten, haben kein solches Gewicht, das die Angemessenheit dieser Entscheidung in Frage stellen könnte. Im Rahmen der Abwägung war dabei insbesondere zu berücksichtigen, dass es sich hier nur um einen Abfallverursacher handelt, die Maßnahme von einer Staatsbehörde durchgeführt wird und daher die Ablagerungsstätten Dritten nicht zur Nutzung offenstehen. Außerdem ist mit hohem Gewicht in die Abwägung einzustellen, dass mit den Ablagerungen an dieser Stelle auch positive Wirkungen für die Allgemeinheit verbunden sind. Sie tragen vor allem dazu bei, die trennende Wirkung der Autobahn im Würzburger Stadtgebiet und die Beeinträchtigungen des

Landschaftsbildes, die durch den Bau eines Tunnels ohne die damit verbundene Geländemodellierung zu befürchten wäre, zu vermindern bzw. sogar aufzuheben.

Insgesamt stehen abfallwirtschaftliche Belange dem Straßenbauvorhaben somit nicht entgegen. Die (Ab-)Lagerung der Überschussmassen ist bei Beachtung der unter A 3.6.1 bis A 3.6.5 festgesetzten Auflagen auch außerhalb einer Deponie i.S.d. § 3 Abs. 10 KrW-/AbfG zulässig.

Weitere betroffene abfallwirtschaftliche Belange sind nicht ersichtlich. Die dem Vorhabensträger auferlegten Verpflichtungen (vgl. A 3.6) stellen sicher, dass die materiell-rechtlichen Voraussetzungen des Kreislaufwirtschafts- und Abfallrechts erfüllt sind. Insbesondere ist sichergestellt, dass das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird und keine nachteiligen Wirkungen auf das Recht eines anderen zu erwarten sind.

Die Belange der Abfallrechtswirtschaft sind mit hohem Gewicht gegen die Maßnahme in die Abwägung einzustellen. Dennoch sind die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme sprechenden Gründe so gewichtig, dass die Belange der Abfallwirtschaft diese nicht zu überwiegen vermögen.

3.7.14

Andere Straßenbaulastträger

Das Staatliche Bauamt Würzburg teilte mit Schreiben vom 03.06.2008 mit, dass die verfahrensgegenständliche Planung bereits im Vorfeld mit ihm abgestimmt worden sei und daher keine Einwände bestünden. Dennoch werde gebeten, vor Beginn der Bauarbeiten an der B 19 eine Baubeginnsanzeige rechtzeitig an das Staatliche Bauamt zu übermitteln, was vom Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zugesagt wurde (vgl. A 3.2.6).

Des Weiteren regte das Staatliche Bauamt Würzburg mit Schreiben vom 03.06.2008 aufgrund der großen Verkehrsbedeutung der B 19 an, auch geringfügige baubedingte Verkehrsbehinderungen auf der Bundesstraße rechtzeitig mit der zuständigen Verkehrsbehörde (Kreisverwaltungsbehörde) und dem Staatlichen Bauamt abzustimmen. Des Weiteren forderte das Staatliche Bauamt mit Schreiben vom 03.06.2008, dass mit dem Staatlichen Bauamt ein Gestattungsvertrag abzuschließen sei, wenn im Zuge der Maßnahmen Leitungen verlegt würden, die entlang der Bundesstraße geführt würden oder diese kreuzten. Außerdem bat das Staatliche Bauamt mit Schreiben vom 03.06.2008 darum, dass eventuelle Änderungen in der Ausführungsplanung, die die B 19 betreffen, rechtzeitig mit ihm abzustimmen seien. Schließlich forderte das Staatliche Bauamt Würzburg mit Schreiben vom 03.06.2008, dass eventuelle Verunreinigungen auf den Fahrbahnen der Bundesstraße, die durch die Baumaßnahme verursacht würden, unverzüglich zu beseitigen seien, um die Verkehrssicherheit nicht zu beeinträchtigen.

Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 28.11.2008 die Erfüllung dieser Forderungen zu. Im Übrigen wird auf A 3.13.1 bis A 3.13.5 verwiesen.

3.7.15

Eisen- und straßenbahnrechtliche Belange

Das Eisenbahn-Bundesamt teilte mit Schreiben vom 15.05.2008 mit, dass von seiner Seite als Träger öffentlicher Belange keine Einwände gegen das plange-
genständliche Vorhaben bestünden. Die Stellungnahme der DB Services Immobilien GmbH sei wegen der Kreuzung mit der Bahnlinie Neckarelz - Würzburg-
Heidingsfeld zu beachten. Da während der Bauzeit des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 Verkehrsbehinderungen auf der "Schiene" auftreten würden, sei der Bauablauf mit der Deutschen Bahn AG abzustimmen, was vom Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zugesagt wurde (vgl. A 3.11.2).

Die DB Services Immobilien GmbH, das als von der Deutschen Bahn AG bevoll-
mächtigtes Unternehmen eine Gesamtstellungnahme der Deutschen Bahn AG und aller Unternehmensbereiche als Träger öffentlicher Belange zum gegen-
ständlichen Vorhaben vorgelegt hat, führte mit Schreiben vom 09.06.2008 aus, dass nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz für den Kreuzungsbereich Autobahn
- Bahnlinie mit der DB Netz AG eine Kreuzungsvereinbarung abzuschließen sei. Die Vereinbarung sei vom Vorhabensträger aufzustellen und der DB Netz AG zur
Prüfung vorzulegen. Sämtliche Kosten, die der DB Netz AG entstünden (z.B. Be-
triebserschwerungskosten, Kabelverlegungen etc.) seien vom Vorhabensträger zu
tragen.

Mit Schreiben vom 28.11.2008 sicherte der Vorhabensträger zu, dass über Art,
Umfang und Durchführung der Maßnahme (Kreuzungsänderung) sowie über die
Verteilung der Kosten mit der DB Netz AG eine Kreuzungsvereinbarung nach § 5
EKrG abgeschlossen wird. Da es sich bei der Maßnahme um eine Änderung an
einer Überführung handelt, richtet sich die Kostentragung nach § 12 Abs. 1 Nr. 1
EKrG. Vorteile, die den anderen Beteiligten aus der Änderung erwachsen, sind
dabei auszugleichen. Betriebserschwerungs- und Kabelverlegungskosten, die der
DB Netz AG unmittelbar entstehen, werden vom Straßenbaulastträger getragen,
da die DB Netz AG als Baulastträgerin des Schienennetzes kreuzungsbeteiligt
nach § 1 Abs. 6 EKrG ist (vgl. A 3.11.1).

Des Weiteren brachte die DB Services Immobilien GmbH mit Schreiben vom
09.06.2008 vor, dass während des Rückbaus der bestehenden Heidingsfelder
Talbrücke sowie bei der Errichtung des neuen Brückenbauwerkes Schutzvorkeh-
rungen für die darunter liegende Bahnanlagen zu treffen seien. Details seien in
einer Baudurchführungsvereinbarung zu regeln, die vor Baubeginn mit der DB
Netz AG abzuschließen sei. Außerdem machte die DB Services Immobilien
GmbH mit Schreiben vom 09.06.2008 darauf aufmerksam, dass die gegenständ-
liche Planfeststellung keinen Erwerb von Grundstücken der Deutschen Bahn AG
umfasse. Es sei lediglich die vorübergehende Inanspruchnahme von Bahngrund
im Kreuzungsbereich der Autobahn mit der Bahnlinie erforderlich. Hierzu bestehe
grundsätzlich Einverständnis. Die Nutzung der betroffenen Flächen sei in der o.g.
Baudurchführungsvereinbarung zu regeln. Die Verantwortung für die Bauausfüh-
rung nach den anerkannten Regeln der Technik, die Beachtung baugesetzlicher
Bestimmungen und Auflagen trage dabei der Vorhabensträger.

Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 28.11.2008 zu, dass zwischen der DB Netz AG und ihm eine Baudurchführungsvereinbarung geschlossen wird, die Regelungen zu den Schutzvorkehrungen für die unter dem neuen Brückenbauwerk liegende bzw. im Bereich des Rückbaus befindliche Bahnanlage enthalten wird. Außerdem sagte der Vorhabensträger zu, dass die Nutzung der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Grundstücke der Bahnfläche unter der Talbrücke Heidingsfeld in der entsprechenden Baudurchführungsvereinbarung festgelegt wird (vgl. auch A 3.11.2).

Im Übrigen wird zu den betroffenen Leitungen der Deutschen Bahn AG auf die Ausführungen unter C 3.7.17.1 verwiesen.

Die Würzburger Straßenbahn GmbH brachte mit Schreiben vom 03.06.2008 vor, dass nach den Angaben im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Kapitel 4.10) für die unter der Talbrücke Heidingsfeld verlaufende Straßenbahntrasse zum Heuchelhof entsprechende Sicherungsmaßnahmen für die Bau- und Abbrucharbeiten vorgesehen seien. Es werde um rechtzeitige Abstimmung und Übersendung der Detailinformationen bezüglich dieser notwendigen Sicherungsmaßnahmen gebeten.

Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 28.11.2008 zu, die Sicherungsmaßnahmen für die Straßenbahntrasse während der Bau- und Abbrucharbeiten an der Talbrücke Heidingsfeld rechtzeitig mit der Würzburger Straßenbahn GmbH abzustimmen (vgl. A 3.11.3).

Hinsichtlich der künftigen "Durchfahrtshöhe" der Straßenbahntrasse unter der neu zu errichtenden Talbrücke Heidingsfeld bat die Würzburger Straßenbahn GmbH mit Schreiben vom 03.06.2008 ebenfalls um rechtzeitige Übermittlung von weitergehenden technischen Details, insbesondere der genauen geometrischen Abmessungen. Eventuell notwendige Anpassungen an den Betriebsanlagen der Würzburger Straßenbahn GmbH gingen zulasten des Vorhabensträgers.

Mit Schreiben vom 28.11.2008 sicherte der Vorhabensträger zu, das Lichtraumprofil der Straßenbahntrasse in jedem Fall freizuhalten. Ob Anpassungsarbeiten an den Betriebsanlagen erforderlich werden, hängt von den geometrischen Abmessungen der neuen Talbrücke Heidingsfeld ab. Hier könnten Anpassungsarbeiten an den Abspannungen der Oberleitung notwendig werden. Die weitergehenden technischen Details, insbesondere die geometrischen Abmessungen, werden rechtzeitig abgestimmt. Die Kostentragung für eventuelle Anpassungen richtet sich nach § 12 Abs. 3 FStrG (vgl. auch A 3.11.4).

Außerdem führte die Würzburger Straßenbahn GmbH mit Schreiben vom 03.06.2008 aus, dass nach den Grunderwerbsunterlagen (14.1 und 14.2) beabsichtigt sei, die Flächen der Straßenbahntrasse unter der Talbrücke Heidingsfeld vorübergehend in Anspruch zu nehmen. Die Würzburger Straßenbahn GmbH wies darauf hin, dass dies in der Regel nur in der straßenbahnbetriebsfreien Zeit (ca. 01.30 Uhr bis 04.30 Uhr) erfolgen könne, da ansonsten der Straßenbahnbetrieb nicht durchgeführt werden könne. Aufgrund der starken Auslastung der Straßenbahnlinien 3 und 5 zum Stadtteil Heuchelhof sei eine vorübergehende Ein-

stellung der Straßenbahn nur sehr begrenzt möglich. Es werde deshalb um frühzeitige Mitteilung und Abstimmung des beabsichtigten Bauablaufes gebeten.

Dazu legte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 nachvollziehbar dar, dass die "vorübergehende Inanspruchnahme" der Flächen der Straßenbahntrasse formal im Sinne einer Benutzung zu verstehen ist. Sie ist notwendig, da zum einen unter der Heuchelhofstraße Durchpressungen für Leitungen nötig sind und zum anderen Überbauten der neuen und der bestehenden Talbrücke errichtet bzw. abgebrochen werden müssen. Inwieweit direkte Eingriffe in den Betriebsablauf notwendig werden, wird gemeinsam in entsprechenden Abstimmungen zum Bauablauf festgelegt. Eine frühzeitige Information und Abstimmung wurde dabei seitens des Vorhabensträgers zugesichert (vgl. auch A 3.11.5).

Des Weiteren forderte die Würzburger Straßenbahn GmbH mit Schreiben vom 03.06.2008, dass das Lichtraumprofil ihrer Straßenbahnfahrzeuge und der notwendige Sicherheitsraum gemäß der Bau- und Betriebsordnung der Straßenbahn jederzeit frei von Hindernissen gehalten werden müssten. Dies bedeute, dass im geraden Gleisabschnitt bis zu einem Abstand von mindestens 1,60 m (gemessen jeweils von der äußeren Straßenbahnschiene) keinerlei Hindernisse vorhanden sein dürften, was vom Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zugesagt wurde (vgl. A 3.11.4).

Ebenso machte die Würzburger Straßenbahn GmbH mit Schreiben vom 03.06.2008 darauf aufmerksam, dass bei den Abbruch- und Bauarbeiten besonderes Augenmerk auf die strikte Einhaltung eines ausreichenden Schutzabstandes von mindestens 1 m (§ 7 UVV, BGV-A2) zur Oberleitungsanlage (einschließlich Abspannungen) bzw. zu den Stromabnehmern der Straßenbahnfahrzeuge (750 Volt Nennspannung) zu legen sei. Dieser Schutzabstand dürfe zu keiner Zeit der Abbruch- und Bauarbeiten unterschritten werden, da sonst Lebensgefahr für Personen bestehe. Dies gelte auch für den Betrieb von Baumaschinen und Baustellenfahrzeugen sowie von Hebezeugen (z.B. Baukrane, Autokrane, Bagger, Containerfahrzeuge etc.). Dieser Schutzabstand müsse auch beim Ausschwingen von Lasten, Tragmitteln und Lastaufnahmemitteln eingehalten werden. Dabei müsse auch ein Ausschwingen des Leiterseiles berücksichtigt werden. Alle verwendeten Hebezeuge und Baumaschinen (z.B. Baukrane, Autokrane, Bagger, Containerfahrzeuge etc.), sofern sie den Oberleitungs- und Stromabnehmerbereich der Straßenbahn schwenken könnten, müssten mit entsprechenden Hub- und Drehbegrenzern ausgestattet sein, die gewährleisten, dass jederzeit der o.g. Sicherheitsabstand von mindestens 1 m zu spannungsführenden Teilen der Oberleitungsanlage eingehalten werde.

Mit Schreiben vom 28.11.2008 sicherte der Vorhabensträger die Einhaltung eines Schutzabstandes von 1,00 m zur Oberleitungsanlage und deren Abspannungen zu. Das Ausschwingen des Leiterseiles wird entsprechend berücksichtigt. Die im Nahbereich der Heuchelhofstraße zum Einsatz kommenden Baumaschinen und Hebewerkzeuge werden so ausgerüstet oder positioniert, dass mindestens 1,00 m Sicherheitsabstand zu den spannungsführenden Teilen der Oberleitungsanlage gewährleistet ist (vgl. A 3.11.6).

Außerdem forderte die Würzburger Straßenbahn GmbH mit Schreiben vom 03.06.2008, dass der Straßenbahnverkehr jederzeit gefahrungs- und behinderungsfrei durchzuführen sei. Durch geeignete betriebliche Maßnahmen seitens des Vorhabensträgers sei sicherzustellen, dass eine ständige Überwachung der o.g. Sicherheitsmaßnahmen bei der Durchführung der Arbeiten erfolge. Im Übrigen seien alle hierfür einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften zu beachten und strikt einzuhalten.

Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 28.11.2008 zu, grundsätzlich den gefahrungsfreien Betrieb der Straßenbahnlinie in der Heuchelhofstraße zu gewährleisten. Längerfristige Beeinträchtigungen sind nicht vorgesehen. Lediglich bei bestimmten Bauzuständen (z.B. Abbruch der bestehenden Talbrücke) können kurzzeitige Einschränkungen des Straßenbahnverkehrs zur Vermeidung von Gefahren nötig werden. Die rechtzeitige und detaillierte Abstimmung mit der Würzburger Straßenbahn GmbH wurde seitens des Vorhabensträgers zugesichert (vgl. auch A 3.11.7). Der Vorhabensträger sagte außerdem zu, die Auftragnehmer im Rahmen der Bauverträge dazu zu verpflichten, die geforderten Sicherheitsmaßnahmen während der Durchführung der Arbeiten einzuhalten bzw. die nötigen technischen Sicherheitsvorrichtungen täglich zu überprüfen. Eine ständige Überwachung kann durch die eigene örtliche Bauüberwachung, so der Vorhabensträger, gewährleistet werden (vgl. A 3.11.8).

Des Weiteren solle eine uneingeschränkte und verschuldensunabhängige Haftung des Vorhabensträgers für am Eigentum der Würzburger Straßenbahn GmbH, insbesondere an ihren Betriebsanlagen (Gleisanlagen, Oberleitungsanlagen etc.) und Fahrzeugen verursachten Schäden im Zuge von Bauarbeiten einschließlich der anfallenden Folgekosten bestehen, machte die Würzburger Straßenbahn GmbH mit Schreiben vom 03.06.2008 geltend. Von etwaigen Schadenersatzansprüchen sei die Würzburger Straßenbahn GmbH freizustellen. Dies gelte auch für Fälle, in denen die Schädigung erst nach Beendigung der geplanten Arbeiten zutrage trete.

Hierzu erwiderte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht, dass die Forderung nach einer verschuldensunabhängigen Haftung für Schäden im Zuge der Baumaßnahme zulasten des Vorhabensträgers zurückzuweisen sei, da dafür ist keine Rechtsgrundlage ersichtlich sei. Der Vorhabensträger hafte lediglich im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen.

Darüber hinaus sind Haftungsfragen während der Bauausführung keine im Planfeststellungsverfahren zu regelnden Fragen des öffentlichen Rechts (vgl. § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 2 BayVwVfG), die Forderung konnte schon deshalb in den Auflagen nicht berücksichtigt werden.

Die eisen- und straßenbahnrechtlichen Belange sind grundsätzlich mit hohem Gewicht gegen die Maßnahme in die Abwägung einzustellen. Dennoch sind die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme sprechenden Gründe so gewichtig, dass die bahnrechtlichen Belange diese nicht zu überwiegen vermögen, zumal durch die zahlreichen Zusagen und Auflagen den betreffenden Anliegen größtenteils Rechnung getragen wird.

3.7.16

Belange des Brand- und Katastrophenschutzes

Vonseiten des Sachgebiets "Sicherheit und Ordnung" der Regierung von Unterfranken wurde mit Schreiben vom 02.05.2008 mitgeteilt, dass gegen das plangeständige Vorhaben keine Einwendungen bestünden, wenn die Zufahrt für Feuerwehrfahrzeuge zu den einzelnen Schutzobjekten (bestehende Gebäude, Betriebe, Anlagen usw.) oder zu den Baustellen sowohl während der Bauzeit als auch nach Abschluss der Bauarbeiten für Feuerwehrfahrzeuge mit mindestens 10 t Achslast, einer Breite von 2,50 m und einer Höhe von 3,50 m möglich sei. Falls notwendig, seien Flächen für das Aufstellen von Feuerwehrfahrzeugen oder für die Entwicklung von Feuerwehreinsätzen vorzusehen. Insbesondere sei dies auch zu beachten bei der Erstellung von Lärmschutzmaßnahmen, Stützmauern, Stegen, Rampen usw. Das Amt für Zivil- und Brandschutz der Stadt Würzburg sei hierzu rechtzeitig zu beteiligen.

Der Vorhabensträger sicherte mit Schreiben vom 28.11.2008 die Einrichtung entsprechender Zufahrtsmöglichkeiten für Fahrzeuge solcher Abmessungen und Gewichte zu. Notwendige Aufstellflächen für Rettungsfahrzeuge sind in der Planung bereits berücksichtigt (vgl. auch A 3.10.1).

Auch die Stadt Würzburg brachte in diesem Zusammenhang mit Schreiben vom 29.07.2008 vor, dass die Verkehrsführungen und Zufahrtsmöglichkeiten auf die Fahrbahnen zu den Baustellen während der Baumaßnahmen mit dem Amt für Zivil- und Brandschutz bei der Stadt Würzburg abzustimmen seien. Gegebenenfalls seien für die Einsatzvorbereitung Planunterlagen zur Verfügung zu stellen, womit sich der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 einverstanden erklärte (vgl. A 3.10.5).

Des Weiteren wurde vom Sachgebiet "Öffentliche Sicherheit und Ordnung" der Regierung von Unterfranken mit Schreiben vom 02.05.2008 gefordert, dass die Löschwasserversorgung sowohl für die vorhandenen Schutzobjekte als auch für die Baustellen sichergestellt sein müsse. Falls Wasserleitungen und damit zusammenhängend auch Hydranten abgesperrt, abgebaut oder verlegt würden, seien dafür Ersatzmaßnahmen vorzusehen. Das Amt für Zivil- und Brandschutz der Stadt Würzburg sei über solche Maßnahmen zu informieren bzw. rechtzeitig zu beteiligen, was vom Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 auch zugesagt wurde (vgl. auch A 3.10.2).

Falls im Zuge der Baumaßnahmen bestehende Anschlussstellen und Auffahrten oder auch andere Straßen und Verkehrswege gesperrt würden und nicht benutzt werden könnten, so das Sachgebiet "Öffentliche Sicherheit und Ordnung" der Regierung von Unterfranken in seiner Stellungnahme vom 02.05.2008 weiter, seien die betroffenen Feuerwehren und die für die Feuerwehralarmierung zuständigen Stellen sowie das Amt für Zivil- und Brandschutz der Stadt Würzburg rechtzeitig zu informieren, was der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zusagte (vgl. auch A 3.10.3).

Die Stadt Würzburg brachte mit Schreiben vom 29.07.2008 vor, dass nach den Angaben des Erläuterungsberichtes (Unterlage 1, Kapitel 4.3.3) der Untere

Kaulweg während der Baumaßnahme für den öffentlichen Verkehr nicht nutzbar sein werde. Insbesondere während der Baumaßnahme sei diese Straße wegen der zu erwartenden Staubildung im "4/0-Verkehr" als Notzufahrt für Einsatzkräfte erforderlich. Der Untere Kaulweg müsse somit während der Baumaßnahmen für die Feuerwehr und die Rettungsdienste befahrbar bleiben.

Der Vorhabensträger erwiderte dem mit Schreiben vom 22.12.2008 plausibel, dass der Forderung einer durchgängigen Befahrbarkeit des Unteren Kaulweges während der gesamten Bauzeit nicht nachgekommen werden kann. Der Untere Kaulweg kreuzt die Autobahn im Bestand in einer Unterführung. Künftig wird der Untere Kaulweg auf der Tunneldecke des Katzenbergtunnels mit einem Höhenunterschied von ca. 12 m zur derzeitigen Lage die Autobahn kreuzen. Die Verbindung muss, um diesen ebenen Austausch durchführen zu können, für einen längeren Zeitraum im Querungsbereich unterbrochen werden. Provisorien für die Brücke sind bei den vorliegenden Gegebenheiten mit verhältnismäßigem Aufwand und vertretbaren zusätzlichen Beeinträchtigungen nicht möglich.

Die Stadt Würzburg (Amt für Zivil- und Brandschutz) wies beim Erörterungstermin am 02.02.2009 darauf hin, dass eine Notzufahrt über bzw. für die beiden Tank- und Rastanlagen notwendig sei (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 30 f.).

Der Vorhabensträger wies beim Erörterungstermin demgegenüber nachvollziehbar darauf hin, dass nur ein kurzes Stück des Unteren Kaulwegs nicht die ganze Zeit befahrbar bleiben wird. Während der Baumaßnahme für die Errichtung der Überführung mit dem damit verbundenen ebenen Tausch muss der Untere Kaulweg für einen längeren Zeitraum - etwa ein Jahr - unterbrochen werden. Der Untere Kaulweg kann dann aber als Stichstraße von beiden Seiten bis zur Baustelle benutzt werden. Wenn es für Rettungszwecke notwendig wird, könnte auch die Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord über ein Provisorium an die rückwärtige Zufahrt angebunden werden. Das wird vermutlich auch für die Andienung der Tank- und Rastanlage notwendig sein. Ebenso kann man von der Südseite über den Stadtteil Heuchelhof an den Unteren Kaulweg oder an den Heidingsfelder Weg heran und von dort die Rettungszufahrt zum Westportal des Katzenbergtunnels und zur Baustelle sicherstellen. Zuerst wird voraussichtlich die nördliche Tunnelröhre errichtet und anschließend unter Verkehr genommen, bevor die südliche gebaut wird. Auch für diese Zwischenphase wird sichergestellt, dass zu beiden Tunnelportalen entsprechende Rettungszugänge über den Unteren Kaulweg oder entsprechende Provisorien vorhanden sind. Auf Nachfrage bestätigte der Vorhabensträger des Weiteren, dass beide Autobahnfahrtrichtungen befahrbar sein werden. Von Heidingsfeld über den Unteren Kaulweg wird man über die Rastanlage Würzburg-Nord in Richtung Frankfurt auf die Autobahn und vom Heuchelhof aus über die Tank- und Rastanlage Würzburg-Süd auf die Fahrtrichtung Nürnberg kommen können. Der Vorhabensträger sagte zu, entsprechende Provisorien für die Bauzeit zu errichten (vgl. auch A 3.10.5).

Die Belange des Brand- und Katastrophenschutzes sind mit hohem Gewicht in die Abwägung einzustellen. Durch entsprechende Zusagen des Vorhabensträgers bzw. durch geeignete Auflagen konnte ihnen ausreichend Rechnung getra-

gen werden. Im Rahmen der Abwägung musste aus diesen Gründen die gegenständliche Maßnahme nicht abgelehnt werden.

Hinsichtlich des Vorbringens verschiedener Stellen zur Sicherstellung von Hilfs- und Rettungseinsätzen in und am Katzenbergtunnel wird auf die Ausführungen unter C 3.7.3.5 verwiesen.

Die sicherheitsrechtlichen Belange sind, sofern und soweit der Vorhabensträger nicht im Rahmen des § 4 Satz 1 FStrG selbst für die Einhaltung der Anforderungen an Sicherheit und Ordnung einzustehen hat, mit hohem Gewicht gegen die Maßnahme in die Abwägung einzustellen. Dennoch sind die für die Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme sprechenden Gründe unter Berücksichtigung der abgegebenen Zusagen und erforderlichen Auflagen so gewichtig, dass diese Belange diese nicht zu überwiegen vermögen.

3.7.17 Träger von Versorgungsleitungen

Als öffentliche Belange sind im Rahmen der Abwägung im Planfeststellungsverfahren auch die Interessen der Träger der öffentlichen Ver- und Entsorgung, die im Bereich der Straßenbaumaßnahme Leitungen, Kabel o.ä. betreiben, zu berücksichtigen. Dabei wird hier grundsätzlich nur auf das "Ob" und das "Wie" der Leitungsänderungen eingegangen, nicht jedoch z.B. über die Kostentragung entschieden, die sich nach bürgerlichem Recht bzw. nach bestehenden oder noch zu treffenden vertraglichen Vereinbarungen richtet (vgl. § 8 Abs. 10 FStrG). Etwas anderes gilt für die Kostentragung bei Änderungen an Fernmeldeleitungen, die sich nach dem TKG bestimmt.

3.7.17.1 Deutsche Bahn AG

Mit Schreiben vom 09.06.2008 machte die DB Services Immobilien GmbH darauf aufmerksam, dass im Planfeststellungsbereich Kabel- bzw. Telekommunikationsanlagen der Deutschen Bahn AG (DB AG) seien. Es sei eine örtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter der DB System GmbH notwendig. Die jeweiligen Kabelmerkblätter der DB AG seien anzuerkennen und zu unterschreiben.

Mit Schreiben vom 28.11.2008 sagte der Vorhabensträger zu, dass mit der DB System GmbH zur Einweisung bezüglich der Lage der Kabel und der Telekommunikationsanlagen ein Ortstermin organisiert wird und die jeweiligen Kabelmerkblätter beachtet werden (vgl. A 3.12.1.1).

Die DB System GmbH machte mit Schreiben vom 07.05.2008, das der Stellungnahme der DB Services Immobilien GmbH in Kopie beilag, darauf aufmerksam, dass die Baumaßnahme umfangreiche Vorbereitungsarbeiten und Sicherheitsvorkehrungen zum Schutz des Kabels und der Anlagen der DB AG erforderlich mache. Zur Einleitung der Vorarbeiten werde eine baldige Beauftragung bei dem jeweils zuständigen vertrieblichen Ansprechpartner empfohlen. Dabei sei zu beachten, dass Aufträge für Maßnahmen an Fernmelde- und Telekommunikationsanlagen der DB AG grundsätzlich bei der DB System GmbH zu beauftragen seien.

Der Vorhabensträger sicherte mit Schreiben vom 22.10.2009 zu, dass die erforderlichen Beauftragungen vor Baubeginn bei den jeweils zuständigen Ansprechpartnern durchgeführt werden (vgl. A 3.12.1.2).

Die DB Systel GmbH forderte des Weiteren mit Schreiben vom 07.05.2008, dass die Forderungen des Kabelmerkblattes und des Merkblattes der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft "Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel" strikt einzuhalten seien. Die Empfangsbestätigung bzw. die entsprechende Verpflichtungserklärung sei rechtzeitig vor Baubeginn und von der bauausführenden Firma unterzeichnet an die DB Systel GmbH zurückzusenden. Ohne entsprechend unterzeichnete Empfangsbestätigung bzw. Verpflichtungserklärung dürfe mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden. Mit Schreiben vom 22.10.2009 sagte der Vorhabensträger die Beachtung dieser Hinweise zu (vgl. A 3.12.1.3).

3.7.17.2

Deutsche Telekom AG

Die Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH teilte mit Schreiben vom 19.06.2008 mit, dass gegen das plangegenständliche Vorhaben keine grundsätzlichen Einwände bestünden. Es wurde jedoch darauf hingewiesen, dass sich nördlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld ein Mobilfunkmast befindet. Die Leitungszuführung zu diesem Mast verlaufe entlang des Kniebrecherweges. Dieser Feld- und Waldweg werde laut Bauwerksverzeichnis (Ifd.Nr. 9, Unterlage 7.2) den neuen Verhältnissen angepasst. Folglich werde auch die Leitungsführung anzupassen sein. Es werde gebeten, diese Leitung mit entsprechendem Hinweis ins Bauwerksverzeichnis aufzunehmen, was vom Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zugesagt wurde. Auf die entsprechende Grüneintragung wird Bezug genommen (vgl. Unterlage 7.1, Blatt 1 E, und BWV Ifd.Nr. 117a, Unterlage 7.2).

Des Weiteren machte die Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH mit Schreiben vom 19.06.2008 darauf aufmerksam, dass sich in Höhe von Bau-km 288+375 nördlich der BAB A 3 eine Freileitung der Telekom befindet. Das von dieser Leitung versorgte Anwesen werde jedoch im Zuge des Autobahnausbaus abgebrochen. Die Leitung könne somit auch entfallen und sei zurückzubauen. Es werde um entsprechende Aufnahme ins Bauwerksverzeichnis gebeten, was der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zusagte. Auf die entsprechende Grüneintragung wird Bezug genommen (vgl. Unterlage 7.1, Blatt 1 E bzw. Blatt 2 E, und BWV Ifd.Nr. 130a, Unterlage 7.2).

Allgemein forderte die Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH mit Schreiben vom 19.06.2008, dass die Zeitansätze für die Anpassung der Telekom-Leitungen im Bauzeitenplan zu berücksichtigen seien. Teilweise seien umfangreiche Kabelauswechslungen vorzunehmen, die alleine bezüglich der Montage mehrere Wochen in Anspruch nähmen. Ferner sei zu beachten, dass für die Ausarbeitung der Detailplanungen, der Materialbestellung (Lieferfristen) sowie für die Auftragsvergabe mindestens drei Monate Vorlauf benötigt würden. Eine rechtzeitige Information seitens des Vorhabensträgers sei die Voraussetzung für eine reibungslose Abwicklung. Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 28.11.2008 die Erfüllung dieser Forderung zu (vgl. A 3.2.4).

Hinsichtlich der Planänderung vom 22.06.2009 führte die Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH mit Schreiben vom 20.07.2009 aus, dass dagegen keine Einwände bestünden. Im Bereich des Heidingsfelder Weges und im Bereich des Katzenberges (Nordseite) befänden sich Anlagen der Deutschen Telekom. Diese seien gegebenenfalls den geänderten Verhältnissen anzupassen (vgl. A 3.12.5).

3.7.17.3 Stadtwerke Würzburg AG

Die Stadtwerke Würzburg AG legte mit Schreiben vom 09.07.2008 dar, dass der Anwendungsbereich des TKG für die Stadtwerke Würzburg AG insgesamt nicht vorliege. Soweit in Spalte 3 des BWV (Unterlage 7.2) Leitungen als "Telekommunikationslinie" bezeichnet würden mit der dann in Spalte 5 des BWV bezeichneten Rechtsfolge einer Kostentragungspflicht nach den §§ 68 ff. TKG, gelte, dass seitens der Stadtwerke Würzburg AG keine Leitungen vorhanden seien, die den Anwendungsbereich dieses Gesetzes eröffneten (vgl. insoweit § 3 Nrn. 6, 24 bis 28 TKG). Die Stadtwerke Würzburg verfügten auch über keine Lizenzklassen im Sinne des TKG noch tätigten sie "TKG-Geschäfte", sondern die im BWV insoweit angesprochenen Leitungen würden ausschließlich im Rahmen der Versorgungsaufgabe als Energieversorgungsunternehmen bzw. Netzbetreiber (der Mainfranken Netzgesellschaft GmbH, einer Tochter der Stadtwerke Würzburg AG) genutzt. Dies gelte für das BWV lfd.Nrn. 130, 137, 148 und 158 (Unterlage 7.2). Die als "Fernmeldeleitungen" bezeichneten Leitungen stellten Steuerungskabel dar, die im Betrieb mit z.B. Transformatorenstationen stünden, mithin keiner TKG-Nutzung zuzuordnen seien.

Der Vorhabensträger räumte daraufhin mit Schreiben vom 22.12.2008 zutreffend ein, dass die Anwendung des § 68 ff. TKG entfällt, wenn es sich bei den gegenständlichen Leitungen um Fernmeldeleitungen handelt, die nur zu betriebstechnischen Steuerungszwecken verwendet werden. Fernmelde- und Steuerkabel, die ausschließlich dem Betrieb der Leitung dienen, sind Zubehör der Versorgungsleitung (vgl. Anlage zu ARS Nr. 33/2006, Nr. 1.1.4). Für diese Leitungen wird die Anwendung des Rahmenvertrags vom 02./16.11.1979 als zutreffend erklärt. Der Vorhabensträger kündigte an, das Bauwerksverzeichnis entsprechend anzupassen. Auf die Grüneintragungen in der Unterlage 7.2, lfd.Nrn. 130, 137, 148 und 158, wird Bezug genommen.

Konsequenz der Unanwendbarkeit des TKG ist, dass über die Kostentragung der betreffenden Versorgungsleitung nicht im Rahmen der Planfeststellung zu entscheiden ist. Die nachfolgenden Ausführungen sind daher nur nachrichtlich, soweit sie sich auf Fragen der Kostentragung beziehen.

Weiter führte die Stadtwerke Würzburg AG mit Schreiben vom 09.07.2008 aus, dass sich als Anhang zur Unterlage 7.2 (nach Blatt Nr. 73) eine Auflistung der Leitungen (außer den lfd.Nrn. 130, 137, 148 und 158 des BWV, Unterlage 7.2) befinde, die einzelvertraglich bzw. gemäß Rahmenvertrag dem Verantwortungs- und Kostenbereich der Stadtwerke zugeordnet sein sollten. Die lfd.Nr. 161 des BWV (Unterlage 7.2) entfalle, da hier der Vorhabensträger Leistungs- und Kostenträger sei und bleibe.

Die angesprochene Liste liegt weder dem Vorhabensträger noch der Planfeststellungsbehörde vor.

Hinsichtlich BWV lfd.Nr. 118 (Unterlage 7.2), einer 1-kV-Leitung, brachte die Stadtwerke Würzburg AG mit Schreiben vom 09.07.2008 vor, dass der zitierte Straßenbenutzungsvertrag für Leitungen in Bundesfernstraßen vom 02./26.09.1994 (VNr. 5680) nach § 9 f. dieses Einzelvertrages im vorliegenden Fall gültig sei.

Der Vorhabensträger entgegnete dem mit Schreiben vom 22.12.2008, dass am 02./16.11.1979 zwischen den Stadtwerken Würzburg und der Bundesstraßenbauverwaltung ein Rahmenvertrag geschlossen worden sei. Gemäß § 1 Abs. 2 dieses Vertrages gelte er "ferner für alle künftigen Benutzungen, die mit Zustimmung der Straßenbauverwaltung vorgenommen würden oder von der Straßenbauverwaltung zu dulden" seien. Mittels eines Rahmenvertrages würden zwischen den Vertragsparteien wegen der vorhandenen Vielzahl an im Einzelfall bestehenden Rechtsverhältnissen globale, für alle Einzelfälle einheitliche Regelungen geschaffen, gleichgültig wann und auf wessen Veranlassung sie zustande gekommen seien. Alle bisherigen Regelungen würden durch den Rahmenvertrag ersetzt. Für alle in der Zukunft liegenden Regelungen gelte der Rahmenvertrag per se von Beginn an. Es bedürfe lediglich noch der Zustimmung der Straßenbauverwaltung. Aufgrund dieser umfassenden Rahmenregelung sei laut Vorhabensträger für später abgeschlossene, vom Rahmenvertrag abweichende Individualregelungen kein Platz mehr. Nach dem im Rahmenvertrag festgelegten Willen der Vertragsparteien sollten alle künftigen Benutzungsverhältnisse ausschließlich dem Rahmenvertrag unterfallen. Abweichende individuelle Regelungen seien nach Ansicht des Vorhabensträgers nach erneuter Überprüfung daher nicht mit dem Rahmenvertrag vereinbar und daher ohne Bedeutung, da dem Rahmenvertrag als übergeordneter Vertragsmaterie der Vorrang einzuräumen sei. Die im Rahmenvertrag in der Regel vorgesehenen paritätische Kostenteilung sei zudem nur dann sinnvoll, wenn nicht trotzdem noch weitere individuelle Vereinbarungen daneben existierten, die das angestrebte Kostengleichgewicht zu Lasten einer Partei verschöben. Daher richte sich vorliegend die Kostentragung nach dem Rahmenvertrag und nicht nach dem Straßenbenutzungsvertrag vom 02./26.09.1994. Das Bauwerksverzeichnis wurde entsprechend (nachrichtlich) geändert (vgl. Grüneintragung).

Mit Schreiben vom 09.07.2008 merkte die Stadtwerke Würzburg AG zu BWV lfd.Nrn. 124 (Wasserleitung DN 200 GGG), 139 (Wasserleitung DN 200 GG), 140 (Gasleitung HD DN 200 St), 125 (20-kV-Leitung), 143 (20-kV-Leitung), 127 (1-kV-Leitung), 131 (1-kV-Leitung), 133 (1-kV-Leitung), 134 (1-kV-Leitung), 151 (1-kV-Leitung), 156 (1-kV-Leitung), 157 (Stromleitung im Bereich des Unterführungsbauwerkes des öffentlichen Feld- und Waldweges Mittlerer Geisbergweg) an, dass hier der Rahmenvertrag vom 02./16.11.1979 (VNr. 4921) für anwendbar erklärt werde, da ein entsprechender abgeschlossener Einzelvertrag zwischen den Vertragsteilen insoweit je Leitung bzw. laufender Nummer des BWV fehle. Konkret bestimme sich das Verhalten der Vertragsfläche hierbei nach den §§ 6 f., §§ 10 f. in Verbindung mit Anlagen 1 und 2 zum Rahmenvertrag. Der Vorhabenssträger stimmte dem mit Schreiben vom 22.12.2008 im Ergebnis zu.

Hinsichtlich BWV lfd.Nr. 126 (1-kV-Leitung) führte die Stadtwerke Würzburg AG mit Schreiben vom 09.07.2008 aus, dass die erwähnte Vereinbarung über die Einräumung eines Straßenbenutzungsrechtes vom 04./10.05.1995 (VNr. 12130) - samt der "Anweisung zum Schutze autobahneigener Kabelanlagen" - nur im Zusammenhang mit dem Rahmenvertrag vom 02./16.11.1979 (VNr. 4921) gelte, dessen Regelungen somit anzuwenden seien.

Der Vorhabensträger erklärte dazu mit Schreiben vom 22.12.2008, dass es sich bei der Vereinbarung über die Einräumung des Straßenbenutzungsrechts um die Anlage 2 des Rahmenvertrages handele. Dieser sei anzuwenden.

Zum BWV lfd.Nr. 128 (20-kV-Leitung) brachte die Stadtwerke Würzburg mit Schreiben vom 09.07.2008 vor, dass hier der Vertrag vom 14./20.04.1971 (VNr. 1824) gelten solle, wobei der Nachtrag vom 26.06./12.07.2000 eine Gestattung/Nutzung auch des bundeseigenen Grundstücks Fl.Nr. 4190/1 der Gemarkung Heidingsfeld festlege einschließlich eines Rechtes zur Bereitstellung einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit im Veräußerungsfalle des vorgenannten bundeseigenen Grundstückes. Diesbezüglich bestehe eine Anzeigepflicht des Bundes gegenüber dem Energieversorgungsunternehmen. Begünstigte dieses Rechtes sei die Stadtwerke Würzburg AG. Die anzuwenden vertraglichen Bestimmungen ergäben sich dabei aus den §§ 5, 6, 9 und 10. Der vorbezeichnete Vertrag gelte hierbei für die 20-kV-Leitung und eine 1-kV-Leitung. Der zweite angesprochene Vertrag vom 18.07./10.08.1977 (VNr. 1823), der ausdrücklich eine 20-kV-Leitung mit der technischen Spezifikation NA 2 YSY 3 x 1 x 150 mm² zum Gegenstand habe (siehe hierzu auch die dem Vertrag angehängten "technischen Bestimmungen" vom 29.07.1977) und die Nutzung auf dem Grundstück Fl.Nr. 4305 der Gemarkung Heidingsfeld gestatte (vgl. dazu auch Bescheid der Autobahndirektion Nordbayern vom 15.08.1977, Nr. 3216/A 3/F-13-B 22), sei nach Ansicht der Stadtwerke Würzburg nur dann anwendbar, wenn die 20-kV-Leitung nach dem Vertrag VNr. 1824 identisch sei mit der 20-kV-Leitung gemäß Vertrag VNr. 1823. Andernfalls lägen möglicherweise zwei verschiedene 20-kV-Leitungen vor. Dies sei vom Vorhabensträger nochmals zu prüfen. Mit der Klärung dieser Frage ergebe sich eine Anwendbarkeit der jeweiligen Verträge. Der dritte zitierte Vertrag vom 29.07.1977 sei der Stadtwerke Würzburg AG nicht bekannt und liege ihr nicht vor, eine Prüfung habe daher nicht erfolgen können.

Der Vorhabensträger führte hierzu mit Schreiben vom 22.12.2008 aus, dass auch hier der Rahmenvertrag zur Anwendung komme. Dies ergebe sich daraus, dass der Rahmenvertrag nach seinem § 1 Abs. 1 an die Stelle des Vertrags vom 14./20.04.1971 rücke. Im Nachtrag vom 12./28.07.2000 werde ein Straßenbenutzungsrecht entsprechend dem Rahmenvertrag eingeräumt. Das Bauwerksverzeichnis wurde entsprechend geändert (vgl. Grüneintragung bei lfd.Nr. 128). Ob es sich bei VNr. 1824 und 1823 um verschiedene Leitungen handele, konnte vom Vorhabensträger nicht endgültig beantwortet werden. Hierzu bedürfe es noch der Abstimmung mit der Stadtwerke Würzburg AG. Der Vertrag vom 28.07./10.08.1977 habe aber auch entsprechend obiger Ansicht hinter dem Rahmenvertrag zurückzutreten.

Zur Stromleitung für Straßenbeleuchtung (BWV lfd.Nr. 132, Unterlage 7.2) führte die Stadtwerke Würzburg AG mit Schreiben vom 09.07.2008 aus, dass hier die Anwendung des Rahmenvertrages vom 02./16.11.1979 ausscheide, da im Regelfalle Straßenbeleuchtungsanlagen durch Konzessionsvertrag mit einer Stadt bzw. Gemeinde, regelmäßig in Form eines eigenen Straßenbeleuchtungsvertrages, einer bilateralen Vertragsbeziehung zugeführt würden. Vorliegend könne insoweit der Vertrag "Beleuchtete Straße" zwischen der Stadtwerke Würzburg AG und der Stadt Würzburg vom 04./08.05.2007 gegebenenfalls Anwendung finden, wenn und soweit vorliegend das "Konzessionsgebiet" der Stadt Würzburg betroffen sei. Andernfalls - für Bundesstraßen außerhalb des Konzessionsgebietes der Stadt Würzburg hat das Energieversorgungsunternehmen (Stadtwerke Würzburg AG) keine vertraglich gesicherten Rechte oder Pflichten - bleibe der Vorhabensträger verpflichtet, soweit er Straßenbaulastträger sei (vgl. § 1 Abs. 5, § 2 Abs. 1 i.V.m. § 3 Abs. 1, § 5 Abs. 1 Satz 1 FStrG).

Der Vorhabensträger erwiderte darauf im Schreiben vom 22.12.2008 mit vertretbarer Argumentation, dass die Straßenbeleuchtung eine Aufgabe der Gemeinden sei (vgl. Art. 51 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 6 BayStrWG). Sie gehöre nicht zu den Aufgaben der Straßenbaulast (vgl. Art. 9 Abs. 3 Satz 1 BayStrWG), sondern sei vielmehr eine selbstständige öffentliche Aufgabe im Rahmen der Daseinsvorsorge (vgl. Kodal/Krämer, Kapitel 41, Rd.Nr. 35). Im Übrigen sei der Bund nicht Straßenbaulastträger für die Straßenbeleuchtung der Stadt Würzburg, weil diese nicht Straßenbestandteil einer Bundesfernstraße sei (vgl. dazu § 1 Abs. 4 FStrG). Weiter führte der Vorhabensträger aus, dass Verträge zwischen der Stadt Würzburg und dem Versorgungsunternehmen für die Frage der kreuzungsrechtlichen Bewertung von Straßenbeleuchtung und Bundesautobahn alleine gesehen ohne Belang und zudem ihm nicht bekannt seien. Im Ergebnis sei auf die vorliegenden Kreuzungsvereinbarungen zwischen der Bundesstraßenverwaltung und dem Versorgungsträger abzustellen. Daher finde im Ergebnis der Rahmenvertrag Anwendung. Bei den Leitungen der Straßenbeleuchtung handele es sich nämlich, soweit es sich um Zuleitungen zu Beleuchtungseinrichtungen handelt, um der öffentlichen Versorgung mit Elektrizität dienende Stromleitungen (vgl. Kodal/Krämer, Straßenrecht, Kapitel 27, Rd.Nr. 19.4). Diese fielen daher, so der Vorhabensträger, soweit von der Versorgungsträgerin bereitgestellt, in den Anwendungsbereich des Rahmenvertrages. Vonseiten der Planfeststellungsbehörde ist zu ergänzen, dass es sich hierbei um eine Sondernutzung nach privatem Recht handelt (vgl. § 8 Abs. 10 FStrG und Art. 22 Abs. 2 BayStrWG).

Zur 20-kV-Leitung BWV lfd.Nr. 149 (Unterlage 7.2) führte die Stadtwerke Würzburg AG mit Schreiben vom 09.07.2008 aus, dass sich hier die Kostentragung nach dem bestehenden Stromlieferungsvertrag vom 01./13.10.1972 richten solle. Gemeint sei hier wohl der Transformatorenstationsvertrag für die bestehende Transformatorenstation Nr. 226 am Rasthaus Würzburg-Nord (VNr. 225), der auf Ziffer 2 Abs. 1 des Rahmenvertrages vom 02./16.11.1979 Bezug nehme und von dessen "entsprechender Anwendung" ausgehe. Da die Regelungen in den gegenständlichen Planfeststellungsverfahren dezidiert auf den Vertrag VNr. 225 verweise, sei § 2 Abs. 3 Satz 1 des Rahmenvertrages erfülle und der Rahmenvertrag konkret gemäß den §§ 6 f., §§ 10 f. i.V.m. Anlagen 1 und 2 anwendbar. Soweit das laufende Planfeststellungsverfahren auch die Belange der Transfor-

matorenstation Nr. 225 (Rasthaus Würzburg-Süd und Schaltheus Katzenberg) betreffe (beide Gebäude stünden auf Grundstücken der Stadtwerke Würzburg AG - Fl.Nrn. 4809/3 und 4754/26 der Gemarkung Heidingsfeld), sei ebenfalls der vorgenannte Rahmenvertrag gültig und anwendbar.

Mit Schreiben vom 22.12.2008 stimmte der Vorhabensträger zu, dass im Ergebnis der Rahmenvertrag Anwendung finde. Das Bauwerksverzeichnis wurde entsprechend geändert (vgl. Grüneintragung bei lfd.Nr. 149).

Hinsichtlich der 1-kV-Leitung BWV lfd.Nr. 152 (Unterlage 7.2) stellte die Stadtwerke Würzburg AG mit Schreiben vom 09.07.2008 fest, dass hier der Nutzungsvertrag vom 09./20.07.1992 i.V.m. der Kabelschutzanweisung und dem Bescheid der Autobahndirektion Nordbayern vom 24.07.1992, Nr. 3121-4043/A3-F, gelte. Vertraglich sei hierbei nur ein Fernmeldekabel (nicht "Telekommunikationslinie") geregelt, tatsächlich handle es sich um eine verlegte 1-kV-Leitung. Das 20-kV-Stromkabel sei leitungsmäßig nicht betroffen.

Hierzu führte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 nachvollziehbar aus, dass der Rahmenvertrag per se Anwendung finde, soweit vertraglich eine andere als die angesprochene Leitung geregelt worden sei. Soweit auf die Anwendung eines nach dem Rahmenvertrag geschlossenen und diesem widersprechenden Nutzungsvertrags abgestellt werde, gelte das bereits an anderer Stelle weiter oben Ausgeführte. Der vorliegende Nutzungsvertrag sei als Einräumung eines Straßenbenutzungsrechts auszulegen, der Rahmenvertrag anzuwenden. Das Bauwerksverzeichnis wurde entsprechend geändert (vgl. Grüneintragung bei lfd.Nr. 152).

Zur Gasleitung HD DN 300 im Schutzrohr DN 1200 BR (BWV lfd.Nr. 159, Unterlage 7.2) führte die Stadtwerke Würzburg AG mit Schreiben vom 09.07.2008 aus, dass der Straßennutzungsvertrag vom 01./15.06.1990 anwendbar sei unter Berücksichtigung des Bescheids der Autobahndirektion Nordbayern vom 13.06.1990 i.d.F. des Ergänzungsbescheides vom 09.07.1990, Nr. 121-4043/A3/F.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 22.12.2008 ebenfalls, dass entsprechend den obigen Ausführungen der Rahmenvertrag anzuwenden sei. Das Bauwerksverzeichnis wird entsprechend geändert (vgl. Grüneintragung bei lfd.Nr. 159).

Zur 20-kV-Leitung BWV lfd.Nr. 160 (Unterlage 7.2) führte die Stadtwerke Würzburg AG mit Schreiben vom 09.07.2008 aus, dass es sich hierbei um den Rückbau der Leitung im Bereich eines bereits stillgelegten Unterführungsbauwerkes ("Im Rosengarten") zulasten der Stadtwerke Würzburg AG gemäß den Regelungen des Rahmenvertrages vom 02./16.11.1979 handele. Hier finde aber § 13 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 2 des Rahmenvertrages Anwendung, d.h. die Beteiligungskosten würden jeweils zur Hälfte zwischen den Beteiligten (Vorhabensträger und Stadtwerke Würzburg AG) geteilt.

Mit Schreiben vom 22.12.2008 stimmte der Vorhabensträger dem im Ergebnis zu. Das Bauwerksverzeichnis wurde entsprechend geändert (vgl. Grüneintragung bei lfd.Nr. 160).

Des Weiteren brachte die Stadtwerke Würzburg AG mit Schreiben vom 09.07.2008 vor, dass bei der Stromleitung für Straßenbeleuchtung BWV lfd.Nr. 141 (Unterlage 7.2) auf die Vorschriften zum "Vorteilsausgleich" Bezug genommen werde, die bei einer Stromleitung zum Zwecke der Straßenbeleuchtung im Unterführungsbauwerk der Ortsstraße Unterer Kaulweg, die verlaufsmäßig angepasst werde, Anwendung finden sollten. Ein zukünftiger Eigentümer sei ersatzlos in BWV gestrichen (Spalte 4), nichtsdestotrotz werde der laufende Unterhalt dem "Leitungsträger" zugeordnet und ein Vorteilsausgleich geltend gemacht (Spalte 5). Hier gälten die Ausführungen der Stadtwerke Würzburg AG zum BWV lfd.Nr. 132 (Unterlage 7.2) entsprechend, da ein Vorteilsausgleich, der über die bestehende Situation hinausgehe, nicht gegeben sei bzw. sein könne.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 22.12.2008 entgegen, dass grundsätzlich das bereits in diesem Zusammenhang an anderer Stelle Gesagte auch hier gelte. Der Rahmenvertrag sei auch für die Straßenbeleuchtungseinrichtungen anzuwenden. Das Bauwerksverzeichnis wurde entsprechend geändert, als künftiger Unterhaltungspflichtige wurde die Stadtwerke Würzburg AG eingetragen (vgl. Grüneintragung in Unterlage 7.2, lfd.Nr. 141).

Ebenso brachte die Stadtwerke Würzburg AG mit Schreiben vom 09.07.2008 hinsichtlich der 1-kV-Leitung (Hausanschluss) BWV lfd.Nr. 144 (Unterlage 7.2) vor, dass diese Leitung bzw. dieser Hausanschluss von den Stadtwerken Würzburg AG laut BWV zurückgebaut werden solle, wobei die anfallenden Kosten nach dem Rahmenvertrag vom 02./16.11.1979 der Stadtwerke Würzburg AG zur Last fallen sollen. Da ein "zukünftiger Eigentümer" entfalle, sei der Wegfall des Hausanschlusses zunächst mit dem bisherigen Eigentümer des Hausanschlusses zu klären. Geltende Regelungen fänden sich insoweit in der StromNAV und StromGVV, nicht aber im "Rahmenvertrag", soweit es um Hausanschlüsse im Versorgungsgebiet des Energieversorgungsunternehmens gehe. Ein Hausanschluss beziehe sich funktional auf einen Anschlussnehmer i.S.d. § 1 Abs. 2 StromNAV bzw. auf einen Haushaltskunden gemäß § 1 Abs. 2 StromGVV. Der Haushaltskunde, um den es hier gehe, sei der Stadtwerke Würzburg AG nicht bekannt. Der Sachverhalt sei insoweit noch zu klären.

Der Vorhabensträger führte dazu mit Schreiben vom 22.12.2008 aus, dass hier die Regelungen des Rahmenvertrages gälten. Hausanschlussleitungen seien der Leitung zuzurechnen, an die sie selbst angeschlossen seien (vgl. Kodal/Krämer, Straßenrecht, Kap. 27, Rd.Nr. 26).

Hinsichtlich des Durchlasses BW 288c, DN 1900 (BWV lfd.Nr. 51, Unterlage 7.2), forderte die Stadtwerke Würzburg AG mit Schreiben vom 09.07.2008, dass bei seiner Bemessung die vorgeschriebenen Mindestabstände der Versorgungsleitungen untereinander zu berücksichtigen seien. Zur Kontrolle der Versorgungseinrichtungen müsse der Versorgungstunnel begehbar sein. Die Ausführung sei mit der Stadtwerke Würzburg AG abzustimmen. Außerdem führte die Stadtwerke

Würzburg AG zu diesem Bauwerk mit Schreiben vom 09.07.2008 aus, dass insoweit ausschließlich der Vorhabensträger für Bau und Unterhaltung der Bundesfernstraßen und damit auch der Tunnel einschließlich der Tunnelröhre und der Tunnelsicherungssysteme zuständig sei. Eine Übertragung des Eigentums oder der Unterhaltungspflicht auf die Stadtwerke Würzburg AG sei somit auszuschließen, da § 5 FStrG regelt, wer Träger der Straßenbaulast sein könne und wer es nicht sei.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht entgegen, dass die Bundesstraßenverwaltung nicht für den Unterhalt des geplanten Schutzrohrs DN 1900 zuständig ist. Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus den Regelungen des Bundesfernstraßengesetzes zur Straßenbaulast. Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und dem Unterhalt der Bundesfernstraßen zusammenhängenden Aufgaben (vgl. § 3 Abs. 1 Satz 1 FStrG). Hierzu gehören jedoch nicht Durchlässe, die als Schutzrohre für Leitungen der öffentlichen Versorgungen dienen. Der Betrieb solcher Einrichtungen ist eine Sondernutzung der Bundesautobahn nach privatem Recht (vgl. § 8 Abs. 10 FStrG). Die gewählte Lösung mit dem begehbaren Schutzrohr und dessen Dimension ist laut Vorhabensträger auf Anregung der WVV geplant worden. Sie ist günstiger eingestuft worden als mehrere separate Leitungskreuzungen, für jeweils eigene Schutzrohre aus technischen Gründen zwingend erforderlich wären. Sie ist die wirtschaftlichere Lösung und nach der zutreffenden Auffassung des Vorhabensträgers eindeutig Bestandteil der Versorgungsleitung. Das Zubehör von Leitungen der öffentlichen Versorgung (z.B. Kontrollschächte), das ausschließlich oder überwiegend dem Betrieb der Leitung dient, zählt zur Leitung (vgl. Kodal/Krämer, Kapitel 27, Rd.Nr. 26). Der Vorhabensträger wies schließlich mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht darauf hin, dass in der Planfeststellung nicht abschließend über die Kosten der Mitbenutzung von Straßen durch Leitungen der öffentlichen Versorgung zu entscheiden ist.

Im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 wurde auch die Stadtwerke Würzburg AG als Träger öffentlicher Belange beteiligt. Sie führte in ihrer Stellungnahme vom 03.09.2009 aus, dass von ihr verschiedene Alternativen hinsichtlich der Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit zur Verlegung von Versorgungsleitungen in einem Versorgungstunnel unter dem Katzenbergtunnel (vgl. BWV lfd.Nr. 51, Unterlage 7.2) geprüft worden seien (obwohl das nicht Gegenstand der Planänderung vom 22.06.2009 war). Die Alternativen hinsichtlich der Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit zur Verlegung von Versorgungsleitungen des WVV-Konzerns in einem Versorgungstunnel unter dem vorgesehenen Katzenbergtunnel im Rahmen des Bauwerks Bw 288c n (BWV lfd.Nr. 51, Unterlage 7.2) geprüft worden seien. Dabei sei man zu dem Ergebnis gekommen, dass ein Versorgungstunnel für alle Medien die wirtschaftlichste und versorgungstechnisch sicherste Lösung darstelle. Im Reparaturfall seien die Leistungen zugänglich, bei Ausfall einer Leitung könne im Inspektionsgang eine mobile Leitung als Behelfslösung verlegt werden. Des Weiteren böte sich die Möglichkeit, Leitungen Dritter ebenfalls im Tunnel zu berücksichtigen. Der dargestellte Tunnel solle bei einem Durchmesser von unter 2 m bleiben. Nicht geregelt sei bisher die Frage, wer dauerhaft für den Unterhalt und die Instandsetzung des Versorgungstunnels zuständig sei, wer verantwortlich und kostenpflichtig sei. Außerdem müsse im De-

tail geprüft werden, ob ein Querschnitt DN 1800 ausreichend sei. Der im Leitungssteckbrief des Vorhabensträgers dargestellte versetzte Höhenverlauf mit einer Bohrung sei jedoch nicht ausführbar oder unwirtschaftlich. Vermutlich sei es wirtschaftlicher, ein Teilstück im Bereich der Heuchelhofstraße in offener Bauweise auszuführen.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 08.10.2009, dass das Ergebnis der Alternativenuntersuchung zur technischen Ausführung der Leitungskreuzungen im Bereich des Unteren Kaulweges der Stadtwerke Würzburg AG mit seiner Auffassung übereinstimme. Endgültig sei jedoch noch der Durchmesser des Schutzrohres abzustimmen. Die im Schreiben der Stadtwerke Würzburg AG erwähnte Ausbildung des Versorgungstunnels im südlichen Bereich sei auch von ihm in Ortbetonbauweise angedacht.

Außerdem hielt der Vorhabensträger mit Schreiben vom 08.10.2009 an seiner Auffassung fest, die bereits mit Schreiben vom 22.12.2008 zur Frage, wer für den Unterhalt und die Instandsetzung des Versorgungstunnels zuständig, verantwortlich und kostenpflichtig sei. Die Prüfung von Alternativen habe ergeben, dass die gebündelte Verlegung der Leitungen in einem Schutzrohr die wirtschaftlichste und zweckmäßigste Lösung sei. Die ebenfalls untersuchte Alternative, mehrere separate Leitungskreuzungen auszuführen, sei wegen der hohen Kosten nicht mehr weiterverfolgt worden. Diese Kreuzungen hätten mit entsprechenden Schutzrohren versehen werden müssen, bei denen das Versorgungsunternehmen für Unterhalt und Instandsetzung verantwortlich und zur Tragung der Kosten verpflichtet gewesen wäre. Demzufolge ergebe sich diese Verpflichtung auch für das nunmehr vorgesehene Schutzrohr, in dem das erwähnte Leitungsbündel verlaufen solle.

Damit zeichnet sich eine Lösung ab, die beiden Seiten Rechnung trägt. Die weiteren Einzelheiten sind außerhalb bzw. im Nachgang zu diesem Planfeststellungsverfahren zwischen den Beteiligten zu klären. Im Übrigen wird auf die Grüneintragungen in Unterlage 7.1, Blatt 2 E, und Unterlage 7.2, lfd.Nr. 51, Bezug genommen.

Diese Rechtsverhältnisse bei der Mitbenutzung von Straßen durch Leitungen der öffentlichen Versorgung richten sich nach bürgerlichem Recht (§ 8 Abs. 10 FStrG). Die in den Planfeststellungsunterlagen enthaltenen Regelungen sind daher lediglich Hinweise auf außerhalb des Verfahrens geschlossene Vereinbarungen. Demgegenüber richten sich Regelungen über Telekommunikationsleitungen nach dem TKG und somit nach öffentlichem Recht und sind daher in der Planfeststellung zu behandeln (vgl. dazu auch C 3.7.17).

Die Planfeststellungsbehörde hat aus diesen Gründen die privatrechtlichen Fragen hinsichtlich der Anwendbarkeit und Regelungen in entsprechenden Nutzungsverträgen außerhalb des Anwendungsbereiches des TKG nicht zu entscheiden (vgl. § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass die Stadtwerke Würzburg AG den plausiblen Ausführungen des Vorhabensträgers zu den einzelnen Leitungen auch nicht widersprochen hat.

Darüber hinaus brachte die Stadtwerke Würzburg AG mit Schreiben vom 09.07.2008 vor, dass sie rechtzeitig (d.h. vier bis sechs Monate vor Ausführung) schriftlich in Kenntnis zu setzen sei, wenn es bei Planungen durch Gelände zu Aufträgen mit gravierenden Änderungen der Leitungsüberdeckung (mehr als 0,5 m) bzw. bei Geländeabtrag zur Unterschreitung der Mindestüberdeckung komme. Die dann gegebenenfalls erforderlichen Maßnahmen seien mit der Stadtwerke Würzburg AG abzustimmen. In diesem Zusammenhang werde ausdrücklich auf bestehende hauseigene Vorschriften-/Sicherheitsmerkbblätter Bezug genommen und verwiesen. Die wesentlichen Merkblätter seien dem Schreiben beigelegt (vgl. dazu auch A 11). Es handle sich hierbei um das Formular "Einweisung Planunterlagen", das "Merkblatt zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen", das "Sicherheits-Merkblatt Freileitung" und das "Merkblatt zu Aufgrabungen im Nahbereich von 110-kV-Kabel". Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 22.12.2008 die Beachtung dieser Hinweise zu (vgl. auch A 3.12.3.1).

Außerdem wies die Stadtwerke Würzburg AG mit Schreiben vom 09.07.2008 darauf hin, dass grundsätzlich Versorgungsunterbrechungen zu vermeiden seien. Geplante kurzzeitige Versorgungsunterbrechungen (z.B. bei Einbindung einer neu verlegten Leitung) müssten außerhalb der Spitzenlastzeiten erfolgen. Verbrauchsstarke Zeiten seien in der Gasversorgung die Heizperiode (Oktober - April) und bei der Wasserversorgung der Zeitraum von April bis September. Alle Versorgungsunterbrechungen seien rechtzeitig mit den entsprechenden Stellen des WVV-Konzerns bzw. deren Tochtergesellschaften (Stadtwerke Würzburg AG, Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH, dem Netzbetreiber Mainfranken Netze GmbH) abzustimmen, was der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 zusagte (vgl. A 3.12.3.2).

3.7.17.4 Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH

Hinsichtlich des Vorbringens der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH zu den möglichen Beeinträchtigungen des geplanten Trinkwasserschutzgebietes "Winterhäuser Quelle" wird auf die Ausführungen unter C 3.7.7.1.1 verwiesen.

Des Weiteren wies die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH mit Schreiben vom 10.07.2008 darauf hin, dass für den Ausbaubau der Autobahn die Beanspruchung einer Teilfläche ihres Grundstücks Fl.Nr. 4438 der Gemarkung Heidingsfeld vorgesehen sei. Auf diesem Grundstück befinde sich der Trinkwasserhochbehälter Katzenberg 1 der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH, das Pumpwerk Katzenberg 1 sowie verschiedene Versorgungsleitungen der Stadtwerke Würzburg AG. Die Anlagen seien für die Trinkwasserversorgung der Stadtteile Heidingsfeld und Heuchelhof mit ca. 30.000 Einwohnern unverzichtbar, da keine alternativen Versorgungsmöglichkeiten bestünden. Es dürfe deshalb durch die geplanten Baumaßnahmen keinesfalls und zu keiner Zeit zu einer Beeinträchtigung des Betriebes der Anlagen einschließlich Störungsbeseitigung, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen kommen. Zudem dürfe eine entsprechend der zukünftigen Entwicklung der Versorgungsgebiete gegebenenfalls erforderliche Erweiterung der Wasserversorgungsanlagen nicht behindert werden. Daher müsse die Zufahrt für Betriebs-, Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten für alle

Anlagenteile und Zugänge sichergestellt werden. Für die Zufahrtsstraße zum Betriebsgebäude des Vorhabensträgers sei der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH sowie der Stadtwerke Würzburg AG ein Benutzungsrecht einzuräumen.

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 22.12.2008 zutreffend darauf hin, dass die Zufahrt zum Betriebsgebäude als Eigentümerweg gewidmet werden wird (vgl. BWV lfd.Nr. 22.1, Unterlage 7.2), was bedeutet, dass dieser Weg dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt wird (Art. 6 Abs. 1 i.V.m. Art. 53 Nr. 3 BayStrWG). Dadurch können die Stadtwerke Würzburg AG und die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH den Weg jederzeit benutzen.

Hinsichtlich der Zufahrt zum Pumpwerk (elektrischer Betriebsraum im Erdgeschoss) legte die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH mit Schreiben vom 10.07.2008 weiter dar, dass hier geplant sei, den vorhandenen Zufahrtsweg mit der neuen Straße zum Betriebsgebäude des Vorhabensträgers zu überbauen. Von dieser Straße sei eine Zufahrt mit Stellplatz zum Eingang des Gebäudes herzustellen.

Der Vorhabensträger sicherte mit Schreiben vom 22.12.2008 zu, die Zufahrt und den Stellplatz in der vorhandenen Qualität wiederherzustellen (vgl. A 3.12.4.1).

Beim Erörterungstermin am 02.02.2009 legte die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH dar, dass der Zufahrtsweg zum Tunnel-Betriebsgebäude sehr nahe an dem Trinkwasserhochbehälter vorbeiführe und über die bestehende Zufahrt hinweggehe. Es sei eine Einmessung der Grenzen des Hochbehälters veranlasst worden, das Ergebnis werde dem Vorhabensträger zur Verfügung gestellt, um die genaue Lage bei der weiteren Planung berücksichtigen zu können. Hier habe es die Zusage gegeben, dass die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH vor ihrem Pumpwerk ausreichend Platz erhalte. Die Planfeststellungsbehörde bat darum, dies in eine noch abzuschließende Vereinbarung mit aufzunehmen (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 60).

Im Zusammenhang mit der Zufahrt zum Pumpenwerk (Pumpenraum im Untergeschoss) forderte die Trinkwasserversorgung GmbH mit Schreiben vom 10.07.2008, vom geplanten hangseitigen Abzweig der geplanten Straße zum Betriebsgebäude des Vorhabensträgers eine Zufahrt zum Eingang des Pumpenraumes herzustellen.

Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 22.12.2008 zu, die Zufahrt in der derzeit vorhandenen Qualität wiederherzustellen (vgl. A 3.12.4.2).

Schließlich brachte die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH mit Schreiben vom 10.07.2008 vor, dass die Zufahrt zu den Bediengebäuden der beiden Behälterteile dadurch sichergestellt werden solle, dass hier ebenfalls vom bereits erwähnten Stichweg eine Zufahrtsmöglichkeit für die beiden auf den Behältern liegenden Gebäuden zu schaffen sei. Diese Zufahrten seien in den Planunterlagen nicht dargestellt. Die vorhandenen Zaun- und Toranlagen müssten vom Vorhabensträger an die geänderten Verhältnisse angepasst werden.

Der Vorhabensträger erklärte sich mit Schreiben vom 22.12.2008 bereit, die Zufahrt wieder in der derzeit vorhandenen Qualität herzustellen und die vorhandenen Zaun- und Toranlagen an die zu ändernden Verhältnisse anzupassen (vgl. A 3.12.4.3).

Beim Erörterungstermin am 02.02.2009 machte die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH deutlich, dass ihr Vorbringen hinsichtlich der Zufahrtswege zum Trinkwasserhochbehälter durch die Ausführungen und Zusagen des Vorhabens-trägers erledigt sei.

Die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH führte darüber hinaus mit Schreiben vom 10.07.2008 aus, dass um den Trinkwasserbehälter herum umfangreiche Auffüllungen und auf der Autobahnseite sogar Steilböschungen mit Stützkonstruktionen geplant seien. Dabei sei zum Erhalt der Standsicherheit und zur Ermöglichung von Instandhaltungsmaßnahmen am Hochbehälter zu beachten, dass für Instandhaltungsmaßnahmen an den Außenwänden und an den Drainagen von Behälter und Pumpwerk als Arbeitsraum ein Streifen von 5 m um die die Gebäudeaußenkanten von jeglichen Auffüllungen und Bauwerken freizuhalten sei. Dies gelte auch für den am Pumpwerk vorbeiführenden Eigentümerweg zum Betriebsgebäude Katzenbergtunnel (BWV lfd.Nr. 22.1, Unterlage 7.2). Der Weg sei daher im Bereich des Hochbehälters mit Pumpwerk ca. 3 m nach Norden zu verlegen.

Der Vorhabensträger entgegnete dem mit Schreiben vom 22.12.2008 nachvollziehbar, dass die im Bereich des Trinkwasserbehälters vorgesehenen Maßnahmen zur Geländemodellierung und für Stützkonstruktionen so konzipiert werden, dass ein ausreichend breiter Arbeitsraum an den Außenwänden möglich ist. Dabei wird davon ausgegangen, dass der Behälter - wie im bisherigen Zustand - durch Hinterfüllungen ins Gelände eingepasst wird. Die Forderung nach einem 5 m breiten Arbeitsraum hält der Vorhabensträger vertretbar für überzogen. Dies würde in Anbetracht der schwierigen Geländesituation zu erheblich größeren und kostenaufwendigeren Stützbauwerken führen. Die für Arbeitsräume in Baugruben einschlägige DIN 4124 sieht wesentlich geringere Arbeitsraumbreiten vor. Ein Arbeitsraum von 2 m wird für angemessen gehalten. Die Forderung nach der Verlegung des Weges lehnte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 ab. Der Abstand zwischen dem geplanten Betriebsweg und dem Trinkwasserhochbehälter ist ausreichend breit, um den erforderlichen Arbeitsraum sicherzustellen.

Schließlich forderte die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH mit Schreiben vom 10.07.2008, dass durch die außerhalb des 5 m breiten Streifens um Hochbehälter und Pumpwerk vorgenommenen Auffüllungen und die hangseitig geplante Stützkonstruktion die statischen Verhältnisse innerhalb des Streifens bis auf Höhe der Drainage nicht verändert werden dürften. Bei Freilegung der Behälterwände und der Drainage dürften sich durch die zusätzlichen Auflasten keine erhöhten Aufwendungen für gegebenenfalls erforderliche Baugrubensicherungen ergeben. Hierüber sei ein statischer Nachweis zu erbringen.

Der Vorhabensträger kündigte mit Schreiben vom 22.12.2008 an, bei den beschriebenen baulichen Maßnahmen die statischen Verhältnisse des Trinkwasserbehälters zu beachten. Die hierfür erforderlichen statischen Nachweise werden der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH rechtzeitig vor Baubeginn zur Verfügung gestellt (vgl. auch A 3.12.4.4). Hinsichtlich der Breite des geforderten Arbeitsraumes wird auf obige Ausführungen verwiesen.

Hinsichtlich der Auffüllungen und der Böschungssicherung, insbesondere an der Südseite des Trinkwasserhochbehälters, stellte die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH beim Erörterungstermin am 02.02.2009 nochmals heraus, dass weiterhin von außen ein ausreichender Zugang zum Trinkwasserbehälter möglich sein müsse, um eventuelle Abdichtungsarbeiten oder Arbeiten an der Drainage durchzuführen. Dafür werde ein gewisser Arbeitsraum rund um den Behälter benötigt. Daher wehrten sie sich dagegen, dass in solchen Fällen eine daneben aufgestellte Stützwand des Vorhabensträgers auch noch vonseiten der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH gesichert werden müsse, wenn dort Aufgrabungen stattfänden. Das Problem könne sich dadurch erledigen, wenn dort eine durchgehende Böschung vorgesehen werde, die den Verlauf der derzeitigen Böschung weiter verfolge (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 58).

Der Vorhabensträger wies beim Erörterungstermin auf entsprechende Vorgespräche mit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH hin und sicherte zu, versuchen zu wollen, diese schon vorhandene Einschnittsböschung in Richtung Autobahn mit der gleichen Neigung bis zum Tunnel weiterzuführen, um zu vermeiden, dass man im Falle einer Aufgrabung Stützkonstruktionen wieder sichern müsse oder es in statischer Hinsicht Probleme geben könnte. Ein entsprechender Querschnitt dafür solle noch geplant und vorgelegt werden.

Auf entsprechende Nachfrage der Planfeststellungsbehörde wies die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH darauf hin, dass in den bisher erfolgten Abstimmungsgesprächen mit dem Vorhabensträger von ihm in Aussicht gestellt wurde, bei der notwendigen Geländemodellierung auch in den anderen Bereichen (östlich und westlich des Behälters) an die vorhandene Böschung anzuschließen und so auch die Grundstücksgrenzen eventuell dort belassen werden könnten, wo sie derzeit seien.

Die Erschließung und Gestaltung der Randbereiche des Trinkwasserhochbehälters in der Modellierungsfläche nördlich des Katzenbergtunnels wurde seitens des Vorhabensträgers in Abstimmung mit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 geändert. Der Weg zum Betriebsgebäude des Katzenbergtunnels, der nördlich des Behälters verläuft, wurde dabei um ca. 2 m nach Norden verschoben und die Zufahrt zur Behälteroberfläche auf die Westseite verlegt (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 2 E, Unterlage 12.3, Blatt 2 E, Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und Unterlage 14.2).

Die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH brachte mit Schreiben vom 10.07.2008 vor, dass die Ausführung der im Bereich des Trinkwasserhochbehälters bzw. des Pumpwerks geplanten Baumaßnahmen aus den Planfeststellungsunterlagen im Detail nicht ersichtlich sei. Es fehlten z.B. Geländeschnitte der ge-

planten Auffüllung am Hochbehälter. Eine abschließende Stellungnahme sei deshalb nicht möglich. Die in diesem Bereich geplanten Maßnahmen seien deshalb vor der Ausführungsplanung noch im Detail mit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH abzustimmen, was der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 zusagte.

Mit Schreiben vom 05.08.2009 wies die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH darauf hin, dass die beim Erörterungstermin am 02.02.2009 vereinbarte Vorlage von Schnitten über die Ausführung der Böschung gegebenenfalls Böschungssicherung im Bereich südlich des bestehenden Trinkwasserhochbehälters noch nicht vorliege. Eine Prüfung bezüglich der Auswirkungen auf Unterhaltsarbeiten am Behälter habe daher noch nicht erfolgen können.

Der Vorhabensträger verwies mit Schreiben vom 08.10.2009 darauf, dass im Rahmen der Abstimmungsgespräche mit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH verschiedene Planunterlagen, darunter auch Schnittzeichnungen zum Hochbehälter, an den Trinkwasserversorger übergeben worden seien. Ein kennzeichnender Querschnitt sowie ein Lageplanauszug und Darstellung der Schnittführung waren außerdem dem Schreiben vom 08.10.2009, das auch an die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH ging, beigelegt. Die Schnittführung ist bei Bau-km 288+850 angeordnet und stellt die prinzipielle Situation zwischen Katzenbergtunnel und dem bestehenden Trinkwasserbehälter dar, auf das Schreiben und die entsprechenden Zeichnungen wird Bezug genommen. Demnach ist ein Arbeitsraum von 2 m Breite zwischen Behälterfundament und dem Wirkungsbereich des Fundamentes der Konstruktion zur Böschungssicherung möglich (vgl. A 3.12.4.5). Da der Trinkwasserhochbehälter bereits massiv in das Gelände einschneidet und mit Erdreich abgedeckt ist, wird diese Situation mit der vorgesehenen Böschungssicherung nicht verschlechtert.

Ebenso wurde seitens der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH mit Schreiben vom 10.07.2008 dargelegt, dass westlich an den vorhandenen Behälter angrenzend, parallel zum geplanten Eigentümerweg (BWV lfd.Nr. 22.1, Unterlage 7.2), eine Fläche für eine Erweiterung des Hochbehälters vorzusehen sei. Benötigt würde eine Fläche von ca. 1.300 m². Diese Fläche sei von der geplanten Auffüllung freizuhalten. Die genaue Ausdehnung und Lage der Fläche müsse vor Bauausführung zwischen Vorhabensträger und Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH abgestimmt werden.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 22.12.2008 entgegen, dass eine konkrete Planung der Erweiterung nicht vorliegt. Es handelt sich hier nur um eine Absicht, die keinen Ersatzanspruch auslöst. Zudem würde das intensiv mit der Stadt Würzburg und der höheren Naturschutzbehörde abgestimmte Gestaltungskonzept beeinträchtigt, das westlich des Hochbehälters eine Auffüllung/Modellierung zum Teil mit Weinbergsnutzung vorsieht. Diese Fläche wird als Ersatz für Weinberge benötigt, die an anderer Stelle wegfallen müssten. Eine Erweiterung des Hochbehälters bleibt grundsätzlich möglich. Der Vorhabensträger hält die Voraussetzungen dafür in der Modellierungsfläche östlich des bestehenden Behälters für günstiger.

Beim Erörterungstermin am 02.02.2009 erklärte die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH, dass auch eine Erweiterungsfläche östlich des bestehenden Behälters akzeptabel sei. Diese Fläche müsse aber dann an den bestehenden Trinkwasserhochbehälter-Bereich angrenzen, um ein einheitliches Grundstück zu erhalten. Dies führe dazu, dass auch ein Weg dazwischen auf der Fläche der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH verlaufen würde (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 60 ff.).

Der Vorhabensträger erwiderte darauf beim Erörterungstermin am 02.02.2009, dass eine Erweiterung des Trinkwasserhochbehälters in Richtung Westen das Gestaltungskonzept für den Katzenbergtunnel durchbrechen würde und im Übrigen Flächen für eine naturschutzrechtliche Ersatzmaßnahme betreffen. Eine entsprechende Umgestaltung sei aus Sicht des Vorhabensträgers in diesem Bereich nicht möglich, weil gerade dort eine der Weinbergflächen entstehen solle, die als Ersatz für entfallende Weinbergflächen und als Gestaltungselement wichtig seien, gerade weil an dieser Stelle auch die größte Schräglage erreicht werde. Im Osten dagegen schließe sich eine vorgesehene Magerrasenfläche an. Eine solche Magerrasenfläche könne man vielleicht auch auf einen überschütteten Behälter umzusetzen, was noch zu prüfen sei. Der Vorhabensträger kündigte an, in den noch abzuschließenden Grunderwerbsverträgen mit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH für Flächen nördlich bzw. westlich des bestehenden Trinkwasserhochbehälters der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH zuzugestehen, die benötigten Flächen östlich des Trinkwasserhochbehälters für den Bau einer (unterirdischen) Erweiterung des Hochbehälters zu erwerben. Über eine entsprechende dingliche Sicherung müsste jedoch gleichzeitig eine Weiterverwendung der Überdeckung des Hochbehälters als Ersatzfläche, so wie sie in den Planfeststellungsunterlagen eingetragen sei, gewährleistet werden.

Die Erschließung und Gestaltung der Randbereiche des Trinkwasserhochbehälters in der Modellierungsfläche nördlich des Katzenbergtunnels wurde seitens des Vorhabensträgers in Abstimmung mit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 geändert. Die Zufahrt zur Behälteroberfläche wurde auf die Westseite verlegt (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 2 E, Unterlage 12.3, Blatt 2 E, Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und Unterlage 14.2).

Zu den Planänderungen vom 22.06.2009 führte die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH mit Schreiben vom 05.08.2009 aus, dass die Gestaltung der Randbereiche und Zugänge vom Pumpwerk und Hochbehälter sowie der Grunderwerbsgrenzen den zwischenzeitlich erfolgten Abstimmungsgesprächen mit dem Vorhabensträger entsprächen. Die Zufahrt zur Behälteroberfläche sei auf Anregung der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH hin auf die Westseite des Behälters verlegt worden, um auf der Ostseite mehr Fläche für eine Behältererweiterung zu schaffen. Da sich die Fläche auf der Ostseite nach Prüfung der vorgelegten Planentwürfe als nicht ausreichend für die Erweiterung erweise, sei die Verlegung der Zufahrt bei einer Erweiterung auf der Westseite des Behälters nicht mehr sinnvoll. Eine endgültige Aussage könne hier erst nach Klärung der Lage der Erweiterungsfläche getroffen werden. Beim Erörterungstermin sei geäußert worden, dass nach den damals vorliegenden Planunterlagen anstelle der

ursprünglich auf der Westseite geforderten Fläche auch eine Erweiterungsfläche östlich des bestehenden Behälters akzeptiert werden könne, falls der Erweiterungsbedarf sich darstellen ließe. Bei einem Abstimmungsgespräch am 02.06.2009 seien vom Vorhabensträger ein detaillierter Lageplan sowie ein beispielhafter Geländeschnitt der Modellierung des Unteren Kaulwegs bis zur Fläche östlich des Hochbehälters vorgelegt worden. Die Prüfung der Pläne seitens der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH habe ergeben, dass die östlich des Behälters verfügbare Fläche trotz Umlegung der Behälterzufahrt nicht ausreichend sei. Grund dafür sei die weit auslaufende Böschung infolge der Höherlegung des Unteren Kaulweges, welche die nutzbare Fläche stark einschränke. Daher müsse die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH auf der ursprünglichen Forderung einer Erweiterungsfläche in der angegebenen Größe westlich des Behälters bestehen, da eine Erweiterung des Behältervolumens erforderlich sei. Dem Vorhaben könne derzeit jedoch nicht zugestimmt werden, da die Trinkwasserversorgung für die Stadtteile Heidingsfeld und Heuchelhof durch den Trinkwasserhochbehälter sichergestellt werden müsse und deshalb diese Angelegenheit einen bedeutenden Stellenwert einnehme. Ein konkreter Handlungsbedarf für die Erweiterung des Hochbehälters sei bereits derzeit gegeben.

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 08.10.2009 eine erneute Veränderung der Zufahrt nachvollziehbar zurück. Er verwies darauf, dass die gegenständliche Planung Ergebnis intensiver Abstimmungen zwischen ihm und der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH unter Berücksichtigung weiterer Einwendungen und Randbedingungen gewesen sei. Eine westliche Erweiterung würde das Gestaltungskonzept am Katzenberg, das einen wesentlichen Bestandteil des Planfeststellungsantrages ausmacht, in Frage stellen. Die Erweiterung des Trinkwasserbehälters nach Osten bleibe grundsätzlich möglich, die hierzu zwischen der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH und dem Vorhabensträger abgestimmten Planungen ermöglichten eine Behältererweiterung, die deutlich über die bisherigen Erweiterungsmöglichkeiten im vorhandenen Grundstück der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH hinausgehe. In den bisherigen Abstimmungen zwischen der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH und dem Vorhabensträger sei ein mögliches Erweiterungsvolumen von etwa der Hälfte des bisherigen Volumens des Trinkwasserhochbehälters genannt worden, also ein Erweiterungsvolumen von etwa 800 m³. Der Vorhabensträger verwies zu Recht darauf, dass die vorhabensbedingten Einschränkungen für die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH aus seiner Sicht damit vollständig kompensiert seien und für weitergehende Forderungen keine Grundlage bestünde.

Darauf entgegnete die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH mit Schreiben vom 18.11.2009, dass nach den einschlägigen Bemessungsrichtlinien für Trinkwasserspeicher bereits beim aktuellen Wasserbedarf (im Mittel 2.000 m³ pro Tag, maximal 3.800 m³ pro Tag) für das direkt versorgte Gebiet ein Behältervolumen von 3.000 m³ bis 4.000 m³ erforderlich sei. Darüber hinaus würden im Tagesmittel noch ca. 1.600 m³ für das Versorgungsgebiet Heuchelhof und Rottenbauer durch den Behälter durchgeleitet. Die gegenüber dem Vorhabensträger erwähnte Erweiterung des Volumens auf das 1,5-fache des Bestandes entspreche bei vorhandenen 2.000 m³ dem Mindestbedarf von 3.000 m³. Es bestehe somit bereits jetzt ein Erweiterungsbedarf von 1.000 m³ bis 2.000 m³ Behältervolumen. Kon-

krete Planungen seien bisher nicht eingeleitet worden, da keine Planungssicherheit bezüglich des Ausbaus der Autobahn bestanden habe. Bei den ersten Planungen des Vorhabensträgers hätte der Behälter noch vollständig verlegt werden müssen. Die geforderte Erweiterungsfläche westlich des bestehenden Behälters sei bisher abgelehnt worden. Weiterhin sei die zukünftige Entwicklung des Wasserbedarfs nicht abzusehen gewesen, allgemein sinkendem Wasserverbrauch stünden große Entwicklungsflächen im Bereich Heuchelhof-Rottenbauer gegenüber. Die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH führte mit Schreiben vom 18.11.2009 weiter aus, dass die Ablehnung der Forderung nach einer Erweiterungsfläche westlich des bestehenden Trinkwasserbehälters seitens des Vorhabensträgers zeige, dass die Belange der Trinkwasserversorgung bei der Erstellung des Gestaltungskonzeptes nicht berücksichtigt worden seien. Aus Sicht der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH lägen keine zwingenden Gründe vor, die Weinbergsflächen an dieser Stelle zu positionieren. Die Flächen könnten beispielsweise mit der westlich des Tunnelbetriebsgebäudes geplanten Weinbergsfläche zusammengelegt werden. Die Behältererweiterung selbst könne mit Magerrasen und im Umfeld mit Kleingehölzen in das Gestaltungskonzept einbezogen werden. Zu den Ausführungen des Vorhabensträgers, dass eine Erweiterung östlich des bestehenden Trinkwasserbehälters trotz der vorliegenden Gestaltungsplanung grundsätzlich möglich sei, führte die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH mit Schreiben vom 18.11.2009 aus, dass schon beim Erörterungstermin am 02.02.2009 erwähnt worden sei, dass die nördlich des Behälters liegende Fläche für eine Erweiterung nutzbar gewesen wäre. Die angebotene und auf den ersten Blick großzügige Ersatzfläche östlich des Behälters sei bedingt durch die 20 m bis 25 m breite Böschung des Unteren Kaulwegs für eine Behältererweiterung nicht nutzbar. Durch die zusätzlich geplanten Geländeauffüllungen mit Gehölzanpflanzungen sei ein Behälterbau nicht mit vertretbarem Aufwand realisierbar. Die Fläche östlich des Behälters sei demnach nur nutzbar, wenn die Böschung des Kaulweges möglichst steil ausgeführt werde, keine zusätzlichen Auffüllungen erfolgten und die Begrünung mit Magerrasen erfolge. Welches Erweiterungsvolumen dann realisiert werden könnte, lasse sich erst nach Vorlage von Geländeschnitten im Rahmen einer Planung ermitteln. Die vorliegende Gestaltungsplanung berücksichtige auch nach Planänderung weder östlich noch westlich des bestehenden Behälters eine Erweiterungsfläche. Die vorliegende Planung mache aus Sicht der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH eine notwendige weitere Entwicklung unmöglich. Der Behälterstandort sei nördlich durch den Zubringerweg zum Betriebsgebäude des Tunnels, östlich durch den Unteren Kaulweg, südlich durch die Autobahn und westlich durch die ausgefüllten Weinbauflächen dauerhaft von jeglicher Erweiterungsmöglichkeit abgeschnitten. Dies bedeute eine wesentliche Verschlechterung gegenüber der bestehenden Situation. Im Sinne einer langfristig zu sichernden öffentlichen Trinkwasserversorgung müsse die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH deshalb auf der Forderung nach einer langfristig ausreichenden Erweiterungsfläche westlich des bestehenden Behälters oder alternativ auf einer vollständigen Verlegung des Behälters bestehen.

Darauf erwiderte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 09.12.2009 zu Recht, dass sich auch durch das weitere Vorbringen der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH vom 18.11.2009 am Sachverhalt nichts Grundsätzliches geändert

hat. Aus der nachvollziehbaren Sicht des Vorhabensträgers lässt sich aus den in der vorliegenden Stellungnahme enthaltenen und vorher noch nicht erwähnten Aspekten keine konkretisierte Planung für die Erweiterung der Trinkwasserbehälter ableiten. Nach der in der Sache zutreffenden Einschätzung des Vorhabensträgers stehen auch unter Berücksichtigung der vorgesehenen Erdbaumaßnahmen östlich des bestehenden Behälters ausreichend große Flächen für die Erweiterung des Trinkwasserhochbehälters außerhalb der Böschungsfleichen des Unteren Kaulwegs zur Verfügung. Im Vergleich zur Erweiterungsmöglichkeit auf dem bestehenden Grundstück der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH wird die Situation nicht verschlechtert, vielmehr stehen östlich des Behälters mehr Flächen für die Erweiterung zur Verfügung als auf dem bestehenden Grundstück der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH vorhanden sind. Außerdem hat der Vorhabensträger der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH in Aussicht gestellt, dass nach dem Vorliegen konkreter Erweiterungspläne die hierzu erforderlichen Flächen von ihm übernommen werden können. Zum anderen wurde der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH vom Vorhabensträger eine Kostenbeteiligung in Höhe der insoweit dann ersparten Aufwendungen für den Fall in Aussicht gestellt, dass die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH eine Behälterverlegung planen und abwickeln wird. Im Rahmen der vorliegenden Planfeststellung sind daher keine weiteren Maßnahmen veranlasst.

Alternativ, so die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH mit Schreiben vom 05.08.2009 weiter, käme auch eine vollständige Verlegung des Behälters auf eine Fläche östlich des Unteren Kaulweges auf gleicher Höhenlage in Frage. Wenn eine gesicherte Grundstückszuweisung vorher erfolge, sei die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH bereit, einer Verlegung des Hochbehälters zuzustimmen.

Mit Schreiben vom 08.10.2009 führte der Vorhabensträger nachvollziehbar aus, dass eine vollständige Verlegung des Hochbehälters zu Lasten des Bundes bei der vorliegenden Sachlage nicht zu rechtfertigen sei. Sie ginge weit über die Verpflichtung des Bundes zur Kompensation von Beeinträchtigungen hinaus. Jedoch stellte der Vorhabensträger in Aussicht, dass er sich in Höhe der eingesparten Aufwendungen (z.B. Stützkonstruktionen oder erschwerter Bauablauf) an den Kosten beteiligen wird, wenn und soweit von der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH eine vollständige Verlegung des Trinkwasserhochbehälters geplant und abgewickelt wird. Der geforderten Grundstückszuweisung durch den Vorhabensträger könne er jedoch nicht nachkommen. Der Vorhabensträger verwies darauf, dass weder über eine Rahmenplanung gestützte noch über konkrete Planungen belegte Absichten der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH vorlägen.

Seitens der Planfeststellungsbehörde ist dazu anzumerken, dass die Trinkwasserversorgung zum eigenen Wirkungskreis einer Gemeinde (Art. 7 Abs. 1 GO) gehört, zu deren Erfüllung sie Unternehmen in den Rechtsformen des Privatrechts betreiben kann (Art. 86 Nr. 3 GO). Eine rechtserhebliche Beeinträchtigung der gemeindlichen Planungshoheit ist u.a. dann anzunehmen, wenn staatliche Maßnahmen eine hinreichend bestimmte (konkretisierte) Planung der Gemeinde nachhaltig stört und dies unberücksichtigt blieb oder wenn eine gemeindliche

Einrichtung in ihrer Funktionsfähigkeit erheblich in Mitleidenschaft gezogen wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.06.2001, Az. 4 CN 1.01, NVwZ 2001, 1280). Die öffentliche Wasserversorgung ist für einwandfreies, gesundes Trinkwasser verantwortlich. Die gemeindliche Selbstverwaltungsbefugnis vermittelt ein Abwehrrecht auch gegenüber erheblichen Beeinträchtigungen gemeindlicher Einrichtungen (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.08.1999, Az. 4 C 3.98, DVBl. 2000, 791). Im Anhörungsverfahren ist die Gemeinde hinsichtlich ihrer Planungsvorstellung und deren Konkretisierungsstadium darlegungspflichtig. Die abstrakte Möglichkeit, dass einer Gemeinde die Möglichkeit planerischer Gestaltung der Infrastruktur für ihr Gemeindegebiet genommen werden könnte, genügt hierfür nicht. Die Planungshoheit umfasst nicht das Recht einer Gemeinde, ihre Infrastruktur unangetastet zu lassen. Sie verschafft der Gemeinde insoweit zunächst das Recht, an Planungen und Maßnahmen, die das Gemeindegebiet oder Teile dieses Gebietes nachhaltig betreffen und die Entwicklung der Gemeinde beeinflussen, beteiligt zu werden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.03.2008, Az. 9 VR 5.07, NuR 2008, 502). Auch ist das Eigentum einer Gemeinde mit erhöhtem Gewicht in die Abwägung einzustellen, wenn sie auf dem betroffenen Grundstück kommunale Einrichtungen betreibt. Rügen kann eine Gemeinde insoweit eine Beeinträchtigung dieser Einrichtung, die so erheblich ist, dass sie deren Funktionsfähigkeit in Mitleidenschaft zieht (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 06.07.2004, Az. 5 S 1706/03, NuR 2006, 298).

Letzteres ist vorliegend aber nicht der Fall. Bei der betreffenden Trinkwasserversorgung handelt es sich um eine kommunale Pflichtaufgabe, die lediglich mit einer Gesellschaft in Privatrechtsform im (mittelbaren) Eigentum der Stadt ausgeführt wird. Einer gemeindlichen Einrichtung stehen daher keine weiteren Rechte oder ein größeres Gewicht ihrer Belange zu als ihrer Eigentümerin, wenn sie die Aufgabe selbst oder im Rahmen eines Eigenbetriebs erfüllen würde. Durch die gegenständlichen Auffüllungsmaßnahmen und Gestaltungsmaßnahmen im Bereich des bestehenden Trinkwasserhochbehälters wird die gemeindliche Einrichtung "Trinkwasserversorgung", die in Form einer privatrechtlichen GmbH betrieben wird, nicht erheblich beeinträchtigt. Es kann derzeit von einer funktionierenden Trinkwasserversorgung ausgegangen werden, der Trinkwasserbehälter selbst wird an dieser Stelle voll funktionsfähig erhalten bleiben. Vonseiten des Vorhabensträgers sind umfangreiche Maßnahmen getroffen, um sowohl eine angemessene Anbindung des Trinkwasserhochbehälters an das öffentliche Straßennetz zu gewährleisten als auch Schäden durch die Baumaßnahme selbst am Behälter zu verhindern. Von der Stadt Würzburg bzw. der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH wurde zwar mit Schreiben vom 10.07.2008 gefordert, eine angemessene Fläche für eine mögliche Erweiterung vorzuhalten. Nicht substantiiert dargelegt wurde dagegen, inwieweit diese Erweiterung notwendig ist, welche Gründe für sie sprechen und warum Alternativstandorte nicht in Frage kommen. Des Weiteren fehlt es offensichtlich an konkretisierten Planungsabsichten. Weder wurde mit den baulichen Planungen begonnen, noch wurde ein Genehmigungsverfahren inzwischen eingeleitet. Auch vonseiten der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH wird nicht behauptet, dass die Versorgung mit Trinkwasser im Bereich Heidingsfeld, Heuchelhof oder Rottenbauer die gegenständliche Maßnahme in Gefahr geraten könnte. Des Weiteren kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht davon ausgegangen werden, dass die Trinkwasserversor-

gung Würzburg GmbH durch "große Entwicklungsflächen" in den Stadtteilen Heuchelhof und Rottenbauer überrascht worden sei. Zusätzliche Bebauung bedarf einer entsprechenden Bauleitplanung mit entsprechendem Vorlauf in der kommunalen Bauleitplanung. Die Stadt als Eigentümerin der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH oder ihre Gesellschaft, die sie für ihre Aufgabenerfüllung geschaffen hat, kann demnach nicht vorbringen, durch ihre eigene städtebauliche Entwicklung quasi überrascht worden zu sein. Treten Probleme mit der Trinkwasserversorgung in den Baugebieten auf, die derzeit noch nicht bestehen, ist dies von der Stadt im Rahmen ihrer eigenen Bauleitplanung und Erschließungspflicht zu bewältigen, was nicht auf den Vorhabensträger abgewälzt werden kann.

Die Fläche östlich des bestehenden Trinkwasserbehälters ist durchaus für eine Erweiterung geeignet, dies wird auch von der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH nicht grundsätzlich in Zweifel gezogen. Es ist nichts Ungewöhnliches, in den Bereichen von Straßenböschungen mit entsprechenden Schutzmaßnahmen - auf Kosten der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH - Baumaßnahmen durchzuführen. Der Aufwand richtet sich auch nach dem Standort und der Situationsgebundenheit des bestehenden Trinkwasserbehälters. Auch hier liegt es nicht in der Zuständigkeit des Vorhabensträgers, der Stadt Würzburg möglichst günstige und geeignete Flächen zur Verfügung zu stellen, auf denen ohne größeren technischen und finanziellen Aufwand Trinkwasserversorgungsanlagen errichtet werden können. Sofern vonseiten der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH von einer "Verschlechterung der derzeitigen Situation" gesprochen wird, kann sich dies nur auf mögliche Erweiterungsbereiche beziehen, für die eine entsprechende Konkretisierung jedoch nicht vorliegt. Im Bereich westlich des Trinkwasserbehälters sind die dort vorgesehenen Weinbergs- und Sukzessionsflächen bzw. Landschaftsrasenflächen mit entsprechenden Streuobstbäumen zusammenhängend bis zum Tunnelbetriebsgebäude und darüber hinaus als Ersatzmaßnahme E 5.2 vorgesehen (vgl. zur Notwendigkeit und Enteignungsmöglichkeit C 3.7.5.2), eine "Zusammenfassung" mit anderen Flächen hätte einen Wegfall von landschaftspflegerischen Ersatzmaßnahmen zur Folge, die wiederum an anderen Stellen neue (private) Betroffenheiten mit dementsprechenden Eingriffen in grundrechtlich geschütztes Eigentum zur Folge hätte. Demgegenüber ist es für die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH zumutbar, für die Erweiterung ihres Behälters nach Osten Mehraufwendungen zu tragen bzw. für einen Neubau eines Behälters (s.u.) den notwendigen Grund freihändig zu erwerben. Daher hat aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Ausbauplanung für die BAB A 3 in ihrem Gewicht und auch vom zeitlichen Ablauf her gesehen den Vorrang.

Beim Erörterungstermin wurde am 02.02.2009 vonseiten der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH vorgebracht, dass der Trinkwasserbehälter für jetzige Verhältnisse schon etwas klein sei und daher davon auszugehen sei, dass sich zukünftig ein Erweiterungsbedarf ergebe. Auf Bitten des Vorhabensträgers habe eine Prüfung ergeben, ob diese Erweiterungsfläche auch auf der östlichen Seite des bestehenden Hochbehälters vorgesehen werden könnte, was nach derzeitigem Planungsstand zugesagt werden könne (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 60 f.). Offensichtlich hat sich erst im Laufe weiterer Verhandlungen mit dem Vorhabensträger ergeben, dass der damals vorgebrachte Erweiterungsbedarf

vielleicht nicht ausreichend sein könnte. Somit ist diese Planung weder als besonders konkret anzusehen, noch ist erkennbar, dass es keine andere zumutbare Alternative für den Bau bzw. die Erweiterung eines Hochwasserbehälters gäbe.

Vonseiten der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH wurde in diesem Zusammenhang angesprochen, den gesamten Trinkwasserbehälter auf die andere Seite des Unteren Kaulweges zu verlegen. Insofern ist es technisch und offensichtlich auch mit verhältnismäßigen Mitteln möglich, in Zukunft selbst im Falle einer fehlenden Erweiterungsmöglichkeit eine ausreichende Trinkwasserversorgung sicherzustellen, als Problem wurde lediglich die Beschaffung des dafür notwendigen Grundeigentums angeführt. Die laufende Trinkwasserversorgung selbst wird nicht beeinträchtigt. Die hier diskutierten Fragen (z.B. Lage der Erweiterungsfläche) beziehen sich nur auf Randaspekte der Trinkwasserversorgung. Insofern ist für die Planfeststellungsbehörde eine erhebliche Beeinträchtigung der Trinkwasserversorgung nicht erkennbar, wenn auf der Westseite des Trinkwasserbehälters keine Erweiterungsflächen mehr zur Verfügung stehen. Dabei bleibt es der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH und dem Vorhabensträger unbenommen, im Wege einer gegenseitigen Absprache den Trinkwasserhochbehälter auf die andere Seite des Unteren Kaulweges mit einem Neubau zu verlegen und nach Schaffung der entsprechenden rechtlichen Möglichkeiten durch die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH bzw. durch die Stadt Würzburg die möglichen finanziellen Einsparungen für die Schutzmaßnahmen für den bestehenden Trinkwasserhochbehälter der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH zu erstatten.

Insgesamt gesehen muss sich auch die Trinkwasserversorgung einer Kommune im Allgemeinen an die Gegebenheiten im jeweiligen Gemeinde- bzw. Stadtgebiet anpassen. Dazu gehört auch das Bundesfernstraßennetz. Im Gegensatz zu den sich noch im Anfangstadium befindlichen Überlegungen der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH zur Erweiterung bzw. zur Verlegung eines Hochbehälters sind die Planungen des Vorhabensträger sehr konkret und befinden sich schon (sogar schon im zweiten Anlauf) im entsprechenden rechtlichen Zulassungsverfahren. Der Stadt Würzburg war schon seit der Einleitung des ersten Planfeststellungsverfahrens 2005 bekannt, dass die BAB A 3 an dieser Stelle ausgebaut werden sollte. Des Weiteren war sie auch am Lenkungs- und Trassenfindungsverfahren beteiligt, sie kannte den jeweiligen Verfahrensstand und hat schließlich die gegenständliche Variante gutgeheißen (vgl. C 3.7.2.1).

Die benötigten Flächen fallen im Übrigen mit der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen unter die Veränderungssperre nach § 9a Abs. 1 Satz 1 FStrG, wonach wesentlich wertsteigernde oder den Straßenbau erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden dürfen, eine Ausnahme davon nach § 9a Abs. 5 FStrG wurde bisher nicht beantragt bzw. erteilt. Außerdem liegt der Trinkwasserhochbehälter mit seiner Erweiterungsfläche innerhalb des 100-m-Bereichs, in dem bauliche Anlagen nur mit Zustimmung des Vorhabensträgers errichtet oder erheblich geändert werden dürfen (§ 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 FStrG), die der Vorhabensträger wegen der gegenständlichen Ausbauabsichten wohl verweigern dürfte (vgl. § 9 Abs. 3 FStrG).

Auch aus dieser Sicht erscheint es daher zumutbar, dass die Stadt Würzburg bzw. die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH auf die konkreteren Planungen des Vorhabensträgers Rücksicht nimmt, wie dies auch entsprechend für wenig konkretisierte Bauleitplanungen der Fall wäre. Im Ergebnis ist nicht ersichtlich, dass das Vorhaben die betroffene Trinkwasserversorgung in adäquat-kausaler Weise beeinträchtigt. Die Situation wird für die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH durch die Straßenbaumaßnahme nicht wesentlich verschlechtert. Schon jetzt müssen für eventuelle Erweiterungsmaßnahmen entsprechende Randbedingungen berücksichtigt werden. Daran wird sich nichts nachteilig ändern. Unter diesen Voraussetzungen war die Betroffenheit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH zwar mit gebührendem Gewicht in die Abwägung einzustellen, ohne aber weitere Maßnahmen zu bedingen.

Hinsichtlich der Überlegungen, den Standort des Hochwasserbehälters insgesamt zu verlegen, ist vonseiten der Planfeststellungsbehörde anzumerken, dass es sich dabei nicht um eine notwendige Folgemaßnahme i.S.d. § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG handelt. Davon sind nur Maßnahmen erfasst, die aus Anlass der Durchführung des konkret genehmigten Vorhabens unumgänglich sind, also durchgeführt werden müssen; dass sie lediglich ökonomisch oder funktionell sinnvoll sind, reicht dafür nicht aus (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, Rd.Nr. 6 zu § 75). Die vom Vorhabensträger vorgelegte Planung zeigt, dass der Trinkwasserhochbehälter am derzeitigen Standort ohne Funktionseinschränkungen erhalten werden kann. Die Verlegung kann insoweit nicht als unumgänglich angesehen werden. Insoweit besteht für die Forderung der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH, am Alternativstandort auch für den notwendigen Grunderwerb zu sorgen und der Stadt Würzburg zur Verfügung zu stellen, keine rechtliche Grundlage. Dies gilt vor allem im Hinblick auf die damit verbundene enteignungsrechtliche Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses. Eine Verlegung des Trinkwasserbehälters war im Übrigen auch nicht Gegenstand der beantragten Planfeststellung aus dem Jahr 2005. Damals war vorgesehen, den Trinkwasserbehälter unverändert zu belassen. Der Antrag für die Planfeststellung für diese Variante wurde auch deswegen vom Vorhabensträger zurückgenommen, weil die Stadt Würzburg auf Einrichtung einer sog. "Lenkungsgruppe" drang und hier eine aus ihrer Sicht städtebaulich bessere Lösung anstrebte, die wiederum ihren Niederschlag in der gegenständlichen Planung gefunden hat (vgl. dazu C 3.3 und C 3.7.2.1). Daher kann festgehalten werden, dass offensichtlich die Stadt Würzburg, zu deren Pflichtaufgaben die örtliche Wasserversorgung gehört und die mittelbar Eigentümerin der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH ist, ein deutlich geringeres Gewicht auf die Erweiterungsmöglichkeiten ihres eigenen Trinkwasserbehälters gelegt hat als auf die gegenständliche Planung mit einem Katzenbergtunnel und einer landschaftsgerechten Einbindung der damit verbundenen Auffüllungsfläche in Verbindung mit der Tieferlegung der BAB A 3. Nach alledem waren in Gesamtbetrachtung der vorgetragenen wechselseitigen Belange und der jeweils vorgetragenen Argumente unter gleichzeitiger Abwägung aller sonst noch relevanten Gesichtspunkte die entsprechenden Einwendungen, soweit sie sich nicht erledigt haben, der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH zurückzuweisen.

Mit Schreiben vom 05.08.2009 zur Planänderung vom 22.06.2009 wies die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH darauf hin, dass im Bereich der möglichen Erweiterungsfläche des Trinkwasserhochbehälters nach dem landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (vgl. Unterlage 12.3, Blatt 2 E) flächenhafte Gehölzpflanzungen geplant seien, die nicht mit einem Hochbehälterbau vereinbar seien. Unter Hinweis auf den Erörterungstermin wurde vorgeschlagen, die Erdüberdeckung des Behälters mit Landschaftsrasen zu begrünen.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 08.10.2009 zu Recht entgegen, dass die vorliegende Gestaltungsplanung ein mit der Stadt Würzburg und der höheren Naturschutzbehörde abgestimmtes und auf der Basis zahlreicher Rahmenbedingungen entstandenes Gesamtkonzept darstellt. Da, wie an anderer Stelle dieses Kapitels ausgeführt, die Erweiterung des Trinkwasserbehälters nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ist oder sein kann, ist eine Änderung der Gestaltungsplanung im Umfeld des Katzenbergtunnels nicht veranlasst. Trotzdem stellte der Vorhabensträger der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH die Übernahme der Erweiterungsfläche östlich des vorhandenen Behälters zum Zeitpunkt eines konkreten Erweiterungsvorhabens verbindlich in Aussicht.

Schließlich brachte die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH Einwendungen hinsichtlich der Inanspruchnahme ihrer Grundstücke vor. So führte sie mit Schreiben vom 10.07.2008 aus, dass nach dem vorgelegten Grunderwerbsplan vorgesehen sei, Teilflächen des Grundstückes Fl.Nr. 4438 der Gemarkung Heidingsfeld bis auf ca. 2 m an die Gebäudeaußenkante heran zu erwerben. Dies werde abgelehnt. Wie bereits an anderer Stelle erläutert, werde für Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen ein Arbeitsraum von 5 m um die Gebäude herum benötigt, den die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH in ihrem Eigentum halten wolle. Zudem sei kein zwingender Grund für den Erwerb durch den Vorhabensträger ersichtlich.

Mit Schreiben vom 22.12.2008 erklärte sich der Vorhabensträger damit einverstanden, die Erwerbslinie nach außen zu verlegen, wie es die baulichen Rahmenbedingungen erfordern. Dabei wird ein Abstandsmaß von 5 m angestrebt.

Mit der Nutzung der übrigen nördlich und südlich des Trinkwasserhochbehälters liegenden Teilflächen durch den Vorhabensträger, so die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH mit Schreiben vom 10.07.2008, bestehe grundsätzlich Einverständnis, jedoch nicht mit einem Verkauf. Die Flächen sollten im Zuge einer Umliegung gegen ein entsprechendes Grundstück im Bereich der Erweiterungsfläche für den Hochbehälter getauscht werden.

Der Vorhabensträger wies diese Forderung mit Schreiben vom 22.12.2008 im Ergebnis zu Recht zurück. Eine konkrete Erweiterungsplanung liegt nicht vor, es handelt sich nur um eine Absicht, die keine Verpflichtung für eine Bereitstellung von Ersatzflächen auslöst. Eine Erweiterung bleibt - wie bereits ausgeführt - grundsätzlich möglich. Die Flächen links und rechts werden künftig im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) stehen.

Die Erschließung und Gestaltung der Randbereiche des Trinkwasserhochbehälters in der Modellierungsfläche nördlich des Katzenbergtunnels wurde seitens des Vorhabensträgers in Abstimmung mit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 geändert. Der Weg zum Betriebsgebäude des Katzenbergtunnels, der nördlich des Behälters verläuft, wurde dabei um ca. 2 m nach Norden verschoben und die Zufahrt zur Behälteroberfläche auf die Westseite verlegt. Vom Grundstück Fl.Nr. 4438 der Gemarkung Heidingsfeld sollen daher nur noch 821 m² dauerhaft, dafür aber 2134 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 2 E, Unterlage 12.3, Blatt 2 E, Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und Unterlage 14.2).

Des Weiteren brachte die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH mit Schreiben vom 10.07.2008 vor, dass der Grunderwerbsplanung, dem Grunderwerbsverzeichnis (Unterlagen 14.1, Blatt 2 E, und 14.2) zu entnehmen sei, dass vollständige Fläche von Hochbehälter und Pumpwerk während der Baumaßnahme vorübergehend in Anspruch genommen werden solle. Aus betrieblichen und statischen Gründen müsse dies von der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH abgelehnt werden.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht, dass mit der Plandarstellung lediglich zum Ausdruck kommt, dass im Bereich des Grundstücks Baumaßnahmen stattfinden müssen. Dazu gehören auch Schutzmaßnahmen für das vorhandene Hochbehälterbauwerk. Die vorübergehende Inanspruchnahme ist daher für den Bereich des ganzen Grundstücks dargestellt.

Die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH wies beim Erörterungstermin am 02.02.2009 hinsichtlich der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen darauf hin, dass bei einem Abstimmungstermin zwischen ihr und dem Vorhabensträger geklärt worden sei, dass keine Baustelleneinrichtung auf dem Behälter selbst eingerichtet werde. Bei der vorübergehenden Inanspruchnahme gehe es nur um eventuelle Erdbewegungen am Rand des Behälters. Baumaschinen könne man selber auf dem Behälter nicht stellen, wenn in der Nähe gearbeitet werde, müsse das auch berücksichtigt werden (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 64). Dem hat die Planfeststellungsbehörde mit der Nebenbestimmung A 3.12.4.7 Rechnung getragen.

Weiter forderte die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH beim Erörterungstermin am 02.02.2009 eine Beweissicherung des Hochbehälters. Da der Katzenbergtunnel wohl auf Bohrpfählen errichtet werde, die in den Fels hineingebohrt würden, könne nicht ausgeschlossen werden, dass durch die damit verbundenen Erschütterungen auch der Trinkwasserhochbehälter in Mitleidenschaft gezogen werde. Eine Beweissicherung sei daher sinnvoll, um später nachzuvollziehen, ob durch die Baumaßnahmen Schäden am Behälter entstanden seien. Dabei sei es sinnvoll, diese Dokumentation kurz vor der Aufnahme der Bauarbeiten durchzuführen. Der Trinkwasserhochbehälter werde einmal jährlich außer Betrieb genommen und gereinigt, wodurch sich sicherlich eine Möglichkeit ergebe, auch relativ kurz vor Baubeginn die entsprechenden Dokumentationen im Behälter zu machen (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 64 f.).

Der Vorhabensträger sagte beim Erörterungstermin am 02.02.2009 zu, die Beweissicherung durchzuführen und den Termin mit der Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH abzustimmen (vgl. A 3.12.4.8).

Abschließend wies die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH mit Schreiben vom 10.07.2008 darauf hin, dass Maßnahmen wie Einbindungen von umverlegten Rohrleitungen, die zu einer kurzzeitigen Unterbrechung der Trinkwasserversorgung führten, nicht in den verbrauchsreichen Monaten von April bis September durchgeführt werden sollten. Dies sei im Bauzeitenplan zu berücksichtigen, was der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 ebenfalls zusagte (vgl. A 3.12.4.6).

Bezüglich der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums hat es die Einwendungsführerin (Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH) im Übrigen hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und sie somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig oder vorübergehend auf ihren Besitz bzw. ihr Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Verhandlungen mit dem Vorhabensträger bzw. dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.7.17.5

Entwässerungsbetrieb der Stadt Würzburg

Mit Schreiben vom 29.07.2008 nahm die Stadt Würzburg auch hinsichtlich der Betroffenheit ihres unselbständigen Entwässerungsbetriebes Stellung. Dabei wurde ausgeführt, dass grundsätzlich keine generellen Bedenken gegen die geplante Maßnahme bestünden. Das Bauwerksverzeichnis beschreibe nicht erschöpfend alle vom Entwässerungsbetrieb betroffenen Bauwerke bzw. Kanalstränge.

Unmittelbar südlich des ASB/RHB 288-1R bzw. zwischen diesen Becken und dem zu verlegenden Bachbett lägen Anlagen, die nicht im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2) aufgeführt seien. In diesem Baubereich liege der Abwasser-sammler Rottenbaurer Grund (DN 800, Beton) inklusive einer belüfteten Geschieberückhaltestation (Größe ca. 4,00 m x 4,00 m) mit Unterflurbetriebsstation, die zur Trennung von mineralischen und fäkalen Bestandteilen im Abwasser diene. Im Falle einer Umverlegung sei dieser durch ein gleichwertiges System der Firma Vogelsberger zu ersetzen. Der Geröllfang müsse anfahrbar, aber außerhalb des Straßenkörpers angeordnet werden.

Der Vorhabensträger kündigte mit Schreiben vom 22.12.2008 an, die Geschieberückhaltestation in die Planfeststellungsunterlagen aufzunehmen. Im Falle einer notwendigen Umverlegung wird die Ausführung mit dem Entwässerungsbetrieb

der Stadt Würzburg abgestimmt (vgl. A 3.12.2.5). Auf die Grüneintragungen in der Unterlage 7.1, Blatt 1 E, und in der Unterlage 7.2, lfd.Nr. 77a, wird Bezug genommen.

Hinsichtlich des Abwasserkanals DN 600/1100 (BWV lfd.Nr. 120, Unterlage 7.2), einem öffentlichen Mischwasserkanal mit Ei-Profil, wurde von der Stadt Würzburg mit Schreiben vom 29.07.2008 gefordert, dass die Neutrassierung vorab mit dem Entwässerungsbetrieb der Stadt abzustimmen sei. Um einen wirtschaftlichen und fachgerechten Unterhalt (Reinigung, Reparatur) mit Spülfahrzeugen etc. zu ermöglichen, sei sicherzustellen, dass die Abwasserschächte im Bereich von befahrbaren Straßen oder Wegen eingeplant würden und dauerhaft anfahrbar seien. Als Ersatz für das begehbare Ei-Profil 600/1100 seien nur die nahezu ablageungsfreien Ei- oder Drachenprofile in Beton zulässig. Genaue Bauvorgaben und Anforderungen könnten zu Ausschreibungszwecken zur Verfügung gestellt werden. Die hydraulische Leistungsfähigkeit des Ersatzprofils dürfe gegenüber dem Bestand nicht verschlechtert werden und sei gegebenenfalls zu belegen.

Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 22.12.2008 zu, dass die Neutrassierung, der Querschnitt und die Materialwahl des Mischwasserkanals BWV lfd.Nr. 120 (Unterlage 7.2) mit dem Entwässerungsbetrieb der Stadt Würzburg abgestimmt wird. Für die Verlegungsstrecke sicherte der Vorhabensträger die gleiche hydraulische Leistungsfähigkeit des Leitungsquerschnitts wie die des Bestandes zu (vgl. A 3.12.2.1).

Weiter machte die Stadt Würzburg mit Schreiben vom 29.07.2008 geltend, dass alle außer Betrieb genommenen Leitungen und Schächte des Entwässerungsbetriebes fachgerecht zurückzubauen bzw. zu verdämmen seien, was der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 zusicherte (vgl. A 3.12.2.2).

Des Weiteren forderte die Stadt Würzburg mit Schreiben vom 29.07.2008, dass eventuell vorhandene Anschlussleitungen im Bestand fachgerecht an das neue Profil anzubinden seien (Materialvorgabe Stz DN 150).

Vorhandene Anschlussleitungen, so erklärte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 dazu, werden, soweit weiterhin erforderlich, an den neuen Abwasserkanal angeschlossen. Die Materialvorgaben werden mit dem Entwässerungsbetrieb der Stadt Würzburg abgestimmt (vgl. A 3.12.2.3).

Hinsichtlich des Abwasserkanals DN 250 Stz (BWV lfd.Nr. 123, Unterlage 7.2), einem öffentlichen Mischwasserkanal, forderte die Stadt Würzburg mit Schreiben vom 29.07.2008, dass die Neutrassierung grundsätzlich mit dem Entwässerungsbetrieb der Stadt abzustimmen sei. Um einen wirtschaftlich und fachgerechten Unterhalt (Reinigung, Reparatur) mit Spülfahrzeugen etc. zu ermöglichen, sei sicherzustellen, dass die Abwasserschächte im Bereich von befahrbaren Straßen oder Wegen eingeplant würden und dauerhaft anfahrbar seien. Als Ersatz für den 250er Steinzeugkanal sei ein 300er Stz-Kanal (Mindestgröße Mischwasserkanäle nach ATV) zulässig. Genaue Bauvorgaben bzw. Anforderungen könnten zu Ausschreibungszwecken zur Verfügung gestellt werden. Die hydraulische Leistungsfähigkeit des Ersatzprofils dürfe gegenüber dem Bestand nicht verschlechtert

werden und sei gegebenenfalls zu belegen. Eventuell vorhandene Anschlussleitungen im Bestand seien fachgerecht an das neue Profil anzubilden (Material Stz DN 150). Hinsichtlich der Kostentragung merkte die Stadt an, dass das im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2) genannte Sondernutzungsrecht dem Entwässerungsbetrieb der Stadt nicht bekannt sei. Es werde um Überlassung einer Kopie gebeten.

Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 22.12.2008 zu, dass die Neutrasierung und die damit verbundene Lage der Schächte des Mischwasserkanals DN 250 (BWV lfd.Nr. 123, Unterlage 7.2) mit dem Entwässerungsbetrieb der Stadt Würzburg abgestimmt wird. Der Vorhabensträger führte weiter aus, dass grundsätzlich die Wiederherstellung der technischen Eigenschaften der bestehenden Anlage zugesichert wird (vgl. A 3.12.2.4). Hinsichtlich des Sondernutzungsrechts verwies der Vorhabensträger auf den Straßennutzungsvertrag vom 09./14.12.1993, den er dem Entwässerungsbetrieb in Kopie zukommen lassen wollte.

Hinsichtlich des Abwasserkanals DN 200 (BWV lfd.Nr. 154, Unterlage 7.2) würden von der Stadt, so ihr Schreiben vom 29.07.2008, keine Auflagen gefordert, wenn keine Änderung an der Abwasseranlage vorgenommen würden.

Hinsichtlich der Ausführungen des Entwässerungsbetriebs der Stadt Würzburg zur Verlegung des Zwischengemäuerbachs (Fuchsstädter Bachs) wird auf die Ausführungen unter C 3.7.7.2, hinsichtlich des weiteren Vorbringens der Stadt auf C 3.7.18.2 verwiesen.

3.7.17.6 Abwägung

Die Träger der betroffenen Leitungen haben keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung vorgetragen, sondern vielmehr Ausführungsmodalitäten angesprochen. Den Belangen der Träger von Ver- und Entsorgungsleitungen - soweit sie überhaupt Gegenstand der Planfeststellung sind - wird durch die festgestellte Planung, die auch die Nebenbestimmungen sowie die genannten Zusagen des Vorhabensträgers umfasst, weitgehend Rechnung getragen. Im Rahmen der Gesamtabwägung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange entwickeln sie daher kein entscheidendes Gewicht zulasten der Baumaßnahme.

3.7.18 Kommunale Belange

3.7.18.1 Landkreis Würzburg

Der Landkreis Würzburg hat keine Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben.

3.7.18.2 Stadt Würzburg

Mit Schreiben vom 30.06.2008 erhob die Stadt Würzburg Einwendungen gegen das gegenständliche Vorhaben. Grundsätzlich wurde dem Vorhaben zugestimmt, es wurde jedoch gefordert, dass im Planfeststellungsverfahren ein mit der Stadt

Würzburg abgestimmtes Bauabwicklungskonzept zu erstellen sei. Zur Begründung wurde ausgeführt, dass weder die Zufahrt über den Kaulweg, die steil, schmal, tonnagebeschränkt und teilweise durch ein reines Wohngebiet führe, noch die Kopenhagener Straße, die in einem reinen Wohngebiet liege, geeignet seien, den Baustellenverkehr aufzunehmen. Es sei deshalb sicherzustellen, dass Baufahrzeuge ausschließlich über die Autobahn zu- und abfahren würden. Die Verknüpfungspunkte der Baustraßen mit dem öffentlichen Wegenetz seien derzeit zum Teil noch nicht schlüssig dargestellt. Eine Baustraße ende z.B. am Feldweg parallel zur Winterhäuser Straße. Der Feldweg werde insbesondere in den Sommermonaten intensiv von Fußgängern und Fahrradfahrern genutzt, er sei ein ausgewiesener Radweg nach Winterhausen. Hier sei aus Sicherheitsgründen eine Trennung der Baustraße von der Fuß- und Radwegeverbindung vorzunehmen. Da erhebliche Erdbewegungen an der Baustelle zu erwarten seien, werde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass auf dem öffentlichen Straßennetz der Stadt Würzburg nur solche Fahrzeuge zum Einsatz kommen dürften, welche die nach der StVO und der StVZO erlaubten Größen, Achslasten und zulässigen Gesamtgewichte einhielten. Bei gewichtsbeschränkten Straßen gelten die entsprechend beschilderten niedrigeren zulässigen Höchstgewichte.

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht darauf hin, dass die angesprochenen Regelungen und Vorschriften hinreichend bekannt sind. Sie sind von den ausführenden Baufirmen eigenverantwortlich zu beachten. Der Vorhabensträger erwiderte außerdem mit Schreiben vom 22.12.2008 nachvollziehbar, dass im Zuge der Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen ein Realisierungskonzept für die Bauausführung erarbeitet wurde. Die im Hinblick auf Beeinträchtigungen wichtigen Ergebnisse sind in den Planfeststellungsunterlagen enthalten, insbesondere ist die vorgesehene Anbindung der Baustelle detailliert aufgezeigt. Alle als hierzu erforderliche Baustraßen beanspruchten öffentlichen Wege und Anbindungen an das städtische Straßennetz sind dargestellt. Der Vorhabensträger sicherte zu, dass die großen Erdmassentransporte ausschließlich über die Autobahnstrecke zu den geplanten Ablagerungsflächen bzw. Geländemodellierungsbereichen erfolgen werden (A 3.1). Der Forderung nach Aufstellung und Abstimmung eines noch detaillierteren Konzeptes im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens will er jedoch nachvollziehbar nicht nachkommen. Eine detaillierte Festlegung des Bauablaufs kann sinnvoll erst im Zuge der Auftragsvergaben, getrennt für die einzelnen Baulose und unter Berücksichtigung der tatsächlichen Mittelbereitstellung erfolgen. Entsprechende Abstimmungen mit der Stadt sicherte der Vorhabensträger aber zu (vgl. auch A 3.13.9). Außerdem sicherte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 zu, in Abstimmung mit der Stadt Würzburg geeignete Maßnahmen zum Schutz der Fußgänger und Radfahrer im Bereich des Radweges nach Winterhausen zu treffen (vgl. A 3.13.10).

Beim Erörterungstermin am 02.02.2009 stellte die Stadt Würzburg nochmals heraus, dass ihr nicht nur an entsprechenden Abstimmungen mit dem Vorhabensträger gelegen sei, sondern sie eine Vereinbarung mit ihm schließen wolle, in der im Voraus im Rahmen der Ausführungsplanung die Einzelheiten zum Baustellenverkehr detailliert dokumentiert werden und mit der Stadt vereinbart werden. Diese Forderung beruhe auf schlechte Erfahrungen in einem vorhergehenden Ab-

schnitt. In diesem Rahmen sei detailliert festzulegen, welche Vorgaben die Bau-
firmen im Rahmen der Ausführung, insbesondere beim Transport der Über-
schussmassen, bekämen. Die Autobahndirektion sei eine eigene Verkehrsbehör-
de, sie erstelle ihre verkehrsrechtlichen Anordnungen und gebe sie dann der
Stadt zur Kenntnis. Die Stadt benötige aber im Rahmen der verkehrsrechtlichen
Anordnungen zur Baustellenabwicklung ein Mitspracherecht, um vor der Aus-
schreibung und bevor die vertraglichen Bindungen mit Firmen eingegangen wür-
den, die Interessen der Anwohner wahrnehmen zu können, damit kein Baustel-
lenverkehr durch die Wohngebiete gehe. Daher fordere die Stadt, im Rahmen der
Planfeststellung dem Vorhabensträger aufzugeben, mit der Stadt eine Vereinba-
rung abzuschließen. Im Rahmen einer solchen Vereinbarung könnte dann fest-
geschrieben werden, wie eine Firma im Rahmen der Auftragsvergabe vorge-
schrieben werde, wie eine Baustelle abgewickelt werde oder wie der entspre-
chende Brückenbau zu verlaufen habe. Die Stadt führte beim Erörterungstermin
aus, dass sie erhebliche Einsprüche von Anwohnern in den Wohngebieten, ins-
besondere aus dem Wohngebiet am Heuchelhof und dem Wohngebiet am Kat-
zenberg, befürchte (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 9 ff.).

Der Vorhabensträger entgegnete darauf beim Erörterungstermin am 02.02.2009
zutreffend, dass zum jetzigen Zeitpunkt die exakte Abwicklung der Baumaßnah-
me in der Detailschärfe, die Voraussetzung für eine solche Vereinbarung sei,
noch nicht bekannt sei. Sie hänge von verschiedenen Unwägbarkeiten ab, bei-
spielsweise von der Mittelausstattung. In welchem Zeitraum und in welchen Lo-
sen bzw. Einzelgewerken die Maßnahme später ausgeschrieben werde, sei nur
sehr schwer vorhersehbar. Außerdem werde keine Rechtsgrundlage gesehen,
die das rechtfertigen könne. Der Vorhabensträger sagte aber zu (A 3.1), im Ein-
zelfall vor den entsprechenden Ausschreibungen, wenn auch die Bauabwicklung
für die verschiedenen städtischen Wege und Straßen, die hier in Frage kommen
können, bekannt ist, mit der Stadt abzustimmen. Im Übrigen wurde vom Vorha-
bensträger auf die Allgemeine Verwaltungsvorschrift Baulärm verwiesen.

Darüber hinaus kam im Erörterungstermin keine Einigung zustande. Die weiter-
gehende Forderung der Stadt wird zurückgewiesen. Rechtsgrundlage für die ent-
sprechenden verkehrsrechtlichen Anordnungen ist § 45 Abs. 2 StVO. Danach
kann der Vorhabensträger als Straßenbaubehörde für die Bundesautobahnen
(vgl. § 3 der Verordnung zur Übertragung der Befugnisse der obersten Landes-
baubehörde nach dem Bundesfernstraßengesetz) zur Durchführung von Stra-
ßenarbeiten Verkehrsverbote und Beschränkungen anordnen, den Verkehr um-
leiten und ihn durch Markierungen und Leiteinrichtungen lenken. Üblicherweise
wird die Straßenverkehrsbehörde (hier Stadt Würzburg) mindestens zwei Wo-
chen vorher von den Maßnahmen verständigt. Sie darf sie nur nach Anhörung
der Straßenbaubehörde und der Polizei aufheben oder ändern. Ist von vorneher-
ein mit Beschränkungen oder Verboten von mehr als drei Monaten Dauer zu
rechnen, hat die Straßenbaubehörde die Entscheidung der Straßenverkehrsbe-
hörde über die in einem Verkehrszeichenplan vorgesehenen Maßnahmen einzu-
holen (vgl. Verwaltungsvorschrift zu § 45 Abs. 2 Satz 1 StVO). Für die Notwen-
digkeit, hier ein Einvernehmen mit der Stadt zu erzielen, gibt es keine (gesetzli-
che) Grundlage. Die vom Vorhabensträger abgegebene Zusage ist auch nach
Ansicht der höheren Verkehrsbehörde bei der Regierung von Unterfranken als

ausreichend anzusehen, um den Belangen der Stadt Würzburg gerecht zu werden (vgl. Schreiben des Sachgebiets "Straßen- und Schienenverkehr" vom 08.04.2009). Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass hier vonseiten der Stadt vor allem auch Belange der Allgemeinheit wahrgenommen werden, diese nicht unter das gemeindliche Selbstverwaltungsrecht fallen. Ihr geht es eher darum, die Interessen der Anwohner und ihrer Bürgerinnen und Bürger in den anliegenden Wohngebieten zu vertreten. Im Übrigen wird auf die Ausführungen gegen Ende dieses Kapitels verwiesen.

Verschmutzungen auf den öffentlichen Straßen der Stadt Würzburg, so brachte sie weiter mit Schreiben vom 30.06.2008 vor, seien durch geeignete Vorkehrungen, z.B. Reifenwaschanlagen, auszuschließen. Sollten dennoch Verschmutzungen unvermeidlich sein, seien diese umgehend zu beseitigen. Hierfür sei von den Baufirmen ebenfalls geeignetes Gerät vorzuhalten.

Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 22.12.2008 zu, Verschmutzungen von öffentlichen Straßen durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden (wenn nötig auch durch Reifenwaschanlagen). Falls Verunreinigungen unvermeidbar sind, werden sie umgehend beseitigt. Entsprechende Regelungen werden in die Ausschreibungsunterlagen übernommen (vgl. A 3.13.11).

Die Stadt Würzburg legte außerdem mit Schreiben vom 30.06.2008 dar, dass aufgrund der Bautätigkeiten an den bisherigen Bauabschnitten der BAB A 3 verstärkt Anfragen bezüglich der Umleitung von Schwertransporten durch das Stadtgebiet Würzburg gestellt worden seien. Die größte Anzahl dieser Schwertransporte habe die BAB A 3 aufgrund der Fahrbahnbreiten im Baustellenbereich nicht passieren können. Für Fahrzeuge mit einer solchen Breite bestünden größte Schwierigkeiten, eine adäquate Umleitung über das Stadtgebiet Würzburg zu finden. Mit der Regierung von Unterfranken sei bereits besprochen worden, diese Transporte, wenn möglich, großräumig umzuleiten. Die Befahrbarkeit von Großraum- und Schwertransportfahrzeugen solle jedoch weitestgehend auf der Autobahn sichergestellt werden. Hierzu sei eine möglichst großzügige Fahrspur- und Fahrbahnbreite im Baustellenbereich - gerade auch in den Verziehbereichen - vorzusehen. Weiterhin werde angenommen, dass es bei vielen Autobahnbaustellen aufgrund zu geringer Fahrspurbreiten während der Bauzeit zu häufigen Unfällen mit dem dadurch bedingten Umleitungsverkehr durch das Stadtgebiet von Würzburg komme. Die Stadt Würzburg fordere daher Mindestfahrbahnbreiten von 3,50 m auf allen Fahrstreifen, um einen möglichst behinderungsfreien Verkehrsablauf auf den Ersatzfahrbahnen zu erhalten.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 22.12.2008 nachvollziehbar entgegen, dass die Dimensionierung der Fahrstreifen- und Gesamtbreiten der Verkehrsführungen in aller Regel einen Kompromiss zwischen dem verkehrlich Wünschenswerten und dem wirtschaftlich sowie aufgrund der sonstigen Randbedingungen Vertretbaren darstellt. Bekanntermaßen herrschen vor allem im Bereich des Katzenbergtunnels, aber auch im restlichen Planfeststellungsabschnitt, beengte Verhältnisse vor. Die Forderung nach einer Fahrstreifenbreite von 3,50 m für alle Spuren in den Verkehrsführungen kann deshalb nicht mit vertretbarem Aufwand erfüllt werden und geht zudem weit über die Abmessungen in

den einschlägigen Richtlinien hinaus. Deren Standards markieren im Regelfall das rechtlich angemessene und verhältnismäßige Maß. Eine großzügige Gestaltung der Verziehungsbereiche wird im Einzelfall geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt. Eine generelle Auslegung der Verkehrsführungen auf die Abmessungen von Schwertransporten ist nicht möglich.

Zum Vorbringen der Stadt Würzburg hinsichtlich Streckenbeeinflussungsanlagen wird auf C 3.7.4.2.3.4 verwiesen.

Des Weiteren forderte die Stadt mit Schreiben vom 30.06.2008, dass der Vorhabensträger im Stadtteil Heidingsfeld eine Messanlage für Feinstaub und Stickoxid errichten solle. Auf die Ausführungen unter C 3.7.4.3.1.3 wird Bezug genommen.

Mit Schreiben vom 29.07.2008 forderte die Stadt Würzburg Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Unteren Kaulwegs. Auf die Ausführungen unter Kapitel C 3.7.4.2.3.1.1 wird verwiesen.

Weiter forderte die Stadt Würzburg mit Schreiben vom 29.07.2008 geeignete Sicherungsmaßnahmen, die ein Betreten der Autobahn wirksam verhindern sollen. Außerdem wurden vom Amt für Zivil- und Brandschutz der Stadt Würzburg verschiedene Forderungen zur Ausstattung des Katzenbergtunnels erhoben. Auf die Ausführungen unter C 3.7.3.5 wird Bezug genommen.

Außerdem forderte die Stadt Würzburg mit Schreiben vom 29.07.2008 Beweissicherungen des Straßenbestandes im Bereich der geplanten Zufahrten zu den Baustraßen. Auf die Ausführungen unter C 4.2 wird verwiesen.

Mit Schreiben vom 29.07.2008 erhob die Stadt verschiedene Forderungen hinsichtlich der Wirksamkeit des offenporigen Fahrbahnbelages im Anschluss an das östliche Tunnelportal und der dort gegebenenfalls notwendig werdenden Erneuerungen dieses Fahrbahnbelages. Auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.3.1.3 wird Bezug genommen.

Mit Schreiben vom 29.07.2008 brachte die Stadt Würzburg verschiedene Forderungen zum nachgeordneten Wegenetz vor. Auf die Ausführungen unter C 3.7.3.3 wird Bezug genommen.

Zu den Anmerkungen der Stadt Würzburg hinsichtlich der Lage der Ausgleichsfläche A 4 und der Ersatzmaßnahme E 8 im Rottenbaurer Grund (vgl. Schreiben der Stadt Würzburg vom 29.07.2008) wird auf die Ausführungen unter C 3.7.5.2.5.5 und C 3.7.5.2.5.7 verwiesen.

Des Weiteren erhob die Stadt Würzburg verschiedene Einwendungen zur Verlegung des Zwischengemäuerbachs und der Entwässerungsgräben. Auf die Ausführungen unter C 3.7.7.2 und C 3.7.7.3 wird verwiesen.

Das Amt für Zivil- und Brandschutz der Stadt Würzburg brachte des Weiteren verschiedene Forderungen hinsichtlich der Zufahrten für Einsatzkräfte außerhalb des Tunnelbereichs vor. Auf die Ausführungen unter C 3.7.16 wird verwiesen.

Die Stadt Würzburg forderte hinsichtlich der Nutzungen im Bereich des Katzenbergtunnels mit Schreiben vom 29.07.2008, dass im weiteren Projektfortschritt im Rahmen der Ausführungsplanung bzw. der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung technische Möglichkeiten der Überbauung und Bepflanzung/Baumpflanzung im Bereich des Freizeit- und Sportbereiches und des Landschaftsparks Katzenberg zwischen Vorhabensträger und der Stadt Würzburg (Gartenamt) abzustimmen seien.

Der Vorhabensträger entgegnete dem mit Schreiben vom 22.12.2008, dass die Gestaltung des Freizeit- und Sportbereichs auf dem Katzenbergtunnel nach den bisherigen Abstimmungsgesprächen zwischen Vorhabensträger und der Stadt ausschließlich der Stadt Würzburg obliegen wird. Die zum Schutz und zum Unterhalt des Tunnels notwendigen Auflagen werden in einer Nutzungsvereinbarung festgelegt. Die Gestaltungsflächen außerhalb des Freizeit- und Sportbereichs auf dem Katzenbergtunnel, so der Vorhabensträger zu Recht, unterliegen dem intensiv abgestimmten Gestaltungskonzept und sind Bestandteil der gegenständlichen Planfeststellung. Insoweit kann im Rahmen der Abstimmung mit der Stadt Würzburg eine grundsätzliche Änderung dieses Konzeptes außer im Wege einer entsprechenden straßenrechtlichen Zulassung nicht mehr erfolgen.

Die Stadt Würzburg forderte mit Schreiben vom 29.07.2008, dass der Vorhabensträger der Stadt die regelmäßigen Messungen des statischen Vorbeifahrtpegels mitzuteilen habe. Auf C 3.7.4.2.3.1.3 wird Bezug genommen.

Darüber hinaus forderte die Stadt Würzburg mit Schreiben vom 29.07.2008 den Bau eines gemeinsamen Geh- und Radweges entlang der Giebelstädter Steige. Aufgrund des zu erwartenden starken Lkw-Verkehrs entlang der Giebelstädter Steige während des Ausbaus der BAB A 3 sei es aus Verkehrssicherheitsgründen dringend erforderlich, dass dieser Straßenzug einen Geh- und Radweg erhalte. Ebenso sei zu prüfen, inwieweit an den einmündenden Straßenzügen gesicherte Querungshilfen für die an den Bushaltestellen querenden Schulkinder anzubieten seien.

Der Vorhabensträger antwortete darauf mit Schreiben vom 22.10.2009 zu Recht, dass der Baustellenverkehr überwiegend über die Autobahntrasse abgewickelt werden soll. Des Weiteren werden zum Teil längs der Autobahn verlaufende Wege zu Baustraßen für den Baustellenverkehr ertüchtigt. Das weitere Straßennetz wird lediglich für punktuelle Zufahrten, z.B. für die Erschließung der Pfeiler der Talbrücke Heidingsfeld, während der Bauzeit in Anspruch genommen. Eine übermäßige, d.h. über den Gemeindegebrauch hinausgehende, Beanspruchung der Giebelstädter Steige ist bislang nicht vorgesehen. Sollte sich dies als notwendig erweisen, werden in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde alle notwendigen Maßnahmen ergriffen, um die Verkehrssicherheit auf der Giebelstädter Steige zu gewährleisten, sagte der Vorhabensträger zu. Er verwies aber zu Recht darauf, dass die Anlage eines Gehwegs an der Giebelstädter Steige Aufgabe der Stadt Würzburg als zuständiger Straßenbaulastträgerin ist.

Der Vorhabensträger legte außerdem beim Erörterungstermin am 04.02.2009 zu dieser Frage nachvollziehbar dar, dass beim Abbruch der alten Talbrücke Hei-

dingsfeld und dem Abtransport der entstehenden Teile die Giebelstädter Steige eine Rolle spielen werde. Er geht aber davon aus, dass dieser Verkehr mit normalen, für den allgemeinen Straßenverkehr zugelassenen Fahrzeugen abgewickelt werden kann. Nach derzeitigem Planungsstand wird die Giebelstädter Steige nicht über den Gemeingebrauch hinaus beansprucht. Ein konkretes Abbruchkonzept ist noch nicht erstellt, hier soll dem Auftragnehmer eine gewisse Freiheit in der Umsetzung eingeräumt werden. Hinsichtlich der Abbruchphase wird derzeit von etwa einen halben Jahr Dauer ausgegangen, wobei dabei nicht permanent Brückenabbruchmaterial abgefahren wird. In der Abbruchphase wird es aufgrund der Stahlkonstruktion eine gewisse Rückbauphase auf der Brücke selber geben, wobei man diese Teile dann über die Autobahn selbst abfahren kann. Die tragenden Teile müssten dann nach unten abgelassen werden. Wenn diese abgefahren werden, beginne der Verkehr auch auf der Giebelstädter Steige, gleiches gilt für die Pfeiler. Im Bereich der Giebelstädter Steige verfügt der Vorhabensträger über keinerlei Grund und Boden. Er ist auch nicht Baulastträger dieser Straße, sondern die Baulast liegt hier bei der Stadt Würzburg. Sofern - entgegen den bisherigen Annahmen - eine "übermäßige" Benutzung der Giebelstädter Steige erfolgen muss, muss eine entsprechende Sondernutzungserlaubnis bei der Stadt Würzburg beantragt werden. Sofern in diesem Zusammenhang weitere Maßnahmen zum Schutz der Verkehrssicherheit oder der Anwohner erforderlich sein würden, würden diese selbstverständlich mit der Stadt Würzburg abgestimmt. Die Möglichkeit, für die Stadt Würzburg Geh- und Radwege außerhalb des Planfeststellungsbereiches zu errichten, besteht jedoch, wie der Vorhabensträger zu Recht ausführte, nicht.

Hinsichtlich des Vorbringens von städtischen Unternehmen wird auf die Ausführungen unter C 3.7.17.3 bis C 3.7.17.5 verwiesen.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass eine Stadt nicht Sachwalterin der Allgemeinheit ist, sondern - neben ihrer Position als Grundeigentümerin - nur ihre vom gemeindlichen Selbstverwaltungsrecht getragenen Belange im eigenen Namen geltend machen und verlangen kann, dass ihre Selbstverwaltungs- und Eigentumsrechte ordnungsgemäß in die Abwägung eingestellt werden. Eine Stadt kann also nicht etwa allgemein Mängel des Immissionsschutzes oder des Naturschutzes rügen; sie kann sich auch nicht generell gegenüber einer Fachplanung auf eine fehlende Planrechtfertigung oder ein fehlerhaftes Raumordnungsverfahren berufen. Dies gilt selbst dann, wenn städtisches Grundeigentum für das geplante Vorhaben in Anspruch genommen wird. Weder aus Art. 28 Abs. 2 GG noch aus Art. 11 Abs. 2 BV folgt ein Anspruch der Stadt auf umfassende Überprüfung einer die Stadt betreffenden Planung unter allen in Betracht kommenden rechtlichen Gesichtspunkten (vgl. zum Ganzen BVerwG, Beschluss vom 15.04.1999, Az. 4 VR 18.98, NVwZ-RR 1999, 554, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 12.99, NVwZ 2001, 1160, Beschluss vom 05.11.2002, Az. 9 V R 14.02, DVBl. S. 211, BayVGH, Urteil vom 19.04.2005, Az. 8 A 02.40058, BayVBl. 2006, 403, jeweils m.w.N.).

Schließlich ist die Stadt Würzburg selbst durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben in ihrem Eigentum (Straßen, Wege und sonstige Flächen) betroffen. Im

Einzelnen wird auf die Grunderwerbsverzeichnisse und (Unterlage 14.2) Bezug genommen.

Bezüglich der Inanspruchnahme von Grund und Boden hat es die Stadt Würzburg hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden worden ist und sie deshalb gezwungen ist, gegen Entschädigung vorübergehend oder endgültig auf ihr Eigentum zu verzichten bzw. die notwendigen Sondernutzungen an öffentlichen Feld- und Waldwegen (als vorübergehende Inanspruchnahme in den Grunderwerbsunterlagen gekennzeichnet) nach Privatrecht zuzulassen. Dies gilt auch für die Inanspruchnahme von Flächen für die Durchführung landschaftspflegerischer Begleitmaßnahmen. Die Regulierung des Grunderwerbs bzw. der Benutzung öffentlicher Feldwege bleibt einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Die Nutzung der betroffenen Feld- und Waldwege über den Gemeingebrauch hinaus nach privatem Recht kann u.U. auch durch Enteignung erzwungen werden, wenn der Zweck der Nutzung dem Allgemeinwohl dient (Kodal/Krämer, Straßenrecht, Rd.Nr. 6.5 zu Kapitel 27). Hinsichtlich der Sondernutzung an öffentlichen Feld- und Waldwegen wird ergänzend auf die Ausführungen unter C 4.2 verwiesen.

Die für das Vorhaben sprechenden Gründe überwiegen die eigentumsrechtlichen Interessen der Stadt Würzburg erheblich, zumal teilweise gemeindliche Wegegrundstücke und Gräben in Anspruch genommen werden, die ohnehin bereits einer - die privatrechtlichen Rechtsbeziehungen überlagernden - öffentlichen Zweckbindung unterliegen, wodurch sich das Gewicht der durch die Planung ausgelösten eigentumsrechtlichen Folgen mindert (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, Az. 4 A 18.99, DVBl. 2001, 386). Die verfassungsrechtliche Stellung der Gemeinden bzw. des gemeindlichen Eigentums nach bayerischem Recht ändert nichts an dieser Feststellung (vgl. dazu näher BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 12.99, NVwZ 2001, 1160, unter Hinweis auf BayVGh, Urteil vom 05.07.1994, Az. 8 A 93.40054, BayVBl. 1995, 50).

Insgesamt ist festzuhalten, dass das in die Abwägung einzustellende Vorbringen der Stadt Würzburg - soweit es sich um rügefähige, vom Selbstverwaltungsrecht gedeckte gemeindliche Belange bzw. um rechtlich geschützte Eigentümerinteressen handelt, die eine Gemeinde geltend machen kann - nicht geeignet ist, die Ausgewogenheit der Planung in Frage zu stellen. Die gemeindlichen Belange genießen jedenfalls keinen Vorrang im Vergleich zu den für das Vorhaben sprechenden Belangen.

Die kommunalen Belange der Stadt Würzburg werden - auch unter Berücksichtigung der Betroffenheit im städtischen Eigentum - in die Abwägung eingestellt, ohne dass ihnen entscheidendes Gewicht gegen die Planung zukommt. Insgesamt sind die Einwendungen zurückzuweisen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen worden ist oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.7.18.3 Markt Randersacker

Vonseiten des Marktes Randersacker wurden mit Schreiben vom 08.07.2008 Einwände hinsichtlich der Schallimmissionsbelastung vorgebracht und verschiedene Lärmschutzmaßnahmen gefordert. Auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.3 wird Bezug genommen.

Als weiteren Punkt brachte der Markt Randersacker mit Schreiben vom 08.07.2008 und vom 23.07.2009 Einwendungen gegen die vorgesehene Ersatzmaßnahme auf seinem Gemeindegebiet vor. Auf die Ausführungen unter C 3.7.5.2.5.7 wird verwiesen.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass eine Gemeinde nicht Sachwalterin der Allgemeinheit ist, sondern - neben ihrer Position als Grundeigentümerin - nur ihre vom gemeindlichen Selbstverwaltungsrecht getragenen Belange im eigenen Namen geltend machen und verlangen kann, dass ihre Selbstverwaltungs- und Eigentumsrechte ordnungsgemäß in die Abwägung eingestellt werden. Eine Gemeinde kann also nicht etwa allgemein Mängel des Immissionsschutzes oder des Naturschutzes rügen; sie kann sich auch nicht generell gegenüber einer Fachplanung auf eine fehlende Planrechtfertigung oder ein fehlerhaftes Raumordnungsverfahren berufen. Dies gilt selbst dann, wenn gemeindliches Grundeigentum für das geplante Vorhaben in Anspruch genommen wird. Weder aus Art. 28 Abs. 2 GG noch aus Art. 11 Abs. 2 BV folgt ein Anspruch der Gemeinde auf umfassende Überprüfung einer die Gemeinde betreffenden Planung unter allen in Betracht kommenden rechtlichen Gesichtspunkten (vgl. zum Ganzen BVerwG, Beschluss vom 15.04.1999, Az. 4 VR 18.98, NVwZ-RR 1999, 554, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 12.99, NVwZ 2001, 1160; Beschluss vom 05.11.2002, Az. 9 V R 14.02, DVBl. S. 211; BayVGH, Urteil vom 19.04.2005, Az. 8 A 02.40058, BayVBl. 2006, 403, jeweils m.w.N.).

Schließlich ist der Markt Randersacker selbst durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben in seinem Eigentum (Straßen, Wege und sonstige Flächen) betroffen. Im Einzelnen wird auf die Grunderwerbsverzeichnisse (Unterlage 14.2) Bezug genommen.

Bezüglich der Inanspruchnahme von Grund und Boden hat es der Markt Randersacker hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden worden ist und er deshalb gezwungen ist, gegen Entschädigung vorübergehend oder endgültig auf sein Eigentum zu verzichten. Dies gilt auch für die Inanspruchnahme von Flächen für die Durchführung landschaftspflegerischer Begleitmaßnahmen. Die Regulierung des Grunderwerbs bleibt einem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Die für das Vorhaben sprechenden Gründe überwiegen die eigentumsrechtlichen Interessen des Marktes Randersacker erheblich. Die verfassungsrechtliche Stellung der Gemeinden bzw. des gemeindlichen Eigentums nach bayerischem Recht ändert nichts an dieser Feststellung (vgl. dazu näher BVerwG, Urteil vom

11.01.2001, Az. 4 A 12.99, NVwZ 2001, 1160, unter Hinweis auf BayVGH, Urteil vom 05.07.1994, Az. 8 A 93.40054, BayVBl. 1995, 50).

Insgesamt ist festzuhalten, dass das in die Abwägung einzustellende Vorbringen des Marktes Randersacker - soweit es sich um rügefähige, vom Selbstverwaltungsrecht gedeckte gemeindliche Belange bzw. um rechtlich geschützte Eigentümerinteressen handelt, die eine Gemeinde geltend machen kann - nicht geeignet ist, die Ausgewogenheit der Planung in Frage zu stellen. Die gemeindlichen Belange genießen jedenfalls keinen Vorrang im Vergleich zu den für das Vorhaben sprechenden Belangen. Auf die Ausführungen unter C 3.7.3, C 3.7.8.2, C 3.7.9 und A 3.7 wird ergänzend verwiesen.

Die kommunalen Belange des Marktes Randersacker werden - auch unter Berücksichtigung der Betroffenheit im gemeindlichen Eigentum - in die Abwägung eingestellt, ohne dass ihnen entscheidendes Gewicht gegen die Planung zukommt. Insgesamt sind die Einwendungen zurückzuweisen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen worden ist oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.7.18.4 Abwägung

Den Belangen der durch das Straßenbauvorhaben betroffenen Kommunen trägt die Planung so weit wie möglich Rechnung. Positiv ist insbesondere die nach Vollendung der Ausbaumaßnahme zu erwartende verkehrliche Entlastung einzelner Gemeinden bzw. Gemeindeteile zu sehen.

Demgegenüber sind jedoch zulasten der Baumaßnahme gewisse Beeinträchtigungen der Kommunen durch das Vorhaben gegeben, die mit unterschiedlichem Gewicht in die Abwägung einzustellen sind.

Außer Betracht bleiben hier allerdings Aspekte, die die Kommunen weder als Grundeigentümer noch in ihrem Selbstverwaltungsrecht betreffen, sondern die von einzelnen Gemeinden quasi als Sachwalter der Allgemeinheit bzw. als Träger öffentlicher Belange vorgetragen wurden. Denn Kommunen können keine allgemeine Rechtmäßigkeitskontrolle unter allen rechtlichen Gesichtspunkten im Planfeststellungsverfahren verlangen, sondern nur, dass ihre Selbstverwaltungs- und Eigentumsrechte ordnungsgemäß in die Abwägung eingestellt werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 12.99, NVwZ 2001, 1160; Urteil vom 15.04.1999, Az. 4 VR 18/98, NVwZ-RR 1999, 554; BayVGH, Urteil vom 19.04.2005, Az. 8 A 02.40058, NuR 2005, 592).

Insgesamt gesehen entwickeln die verbleibenden Beeinträchtigungen kommunaler Belange kein solches Gewicht, dass sie die positiven Aspekte der Planung aufzuwiegen vermögen.

3.7.19 Sonstige Belange

Das Polizeipräsidium Unterfranken brachte mit Schreiben vom 07.07.2008 vor, dass die derzeitige Baumaßnahme zwischen den Anschlussstellen Würzburg/Kist und Würzburg-Heidingsfeld aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der

BAB A 3 zu erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen mit fast täglichen Staus führe. Um zumindest den Verkehrsfluss im unmittelbaren Baustellenbereich mit 4/0-Verkehrsführung störungsfrei gewährleisten zu können, sei für die Fortführung des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 eine Ausgestaltung des noch verfügbaren Verkehrsraums mit ausreichenden Fahrbahnbreiten, gut befestigten Banketten und Nothaltebuchten anzustreben. Dadurch könnten zumindest Verkehrsstörungen im Baustellenbereich minimiert werden, die sich in der Vergangenheit sehr negativ auf den Verkehrsfluss ausgewirkt hätten und teilweise zu schweren Unfällen in den daraus entstandenen Stauende führten.

Mit Schreiben vom 28.11.2008 verwies der Vorhabensträger darauf, dass zur Gewährleistung eines reibungslosen Bauablaufs ein umfangreiches Baukonzept erarbeitet wurde, das dem hohen Verkehrsaufkommen des Abschnitts auf der BAB A 3 mit entsprechenden Verkehrsführungen, zusätzlichen provisorischen Fahrbahnen und speziell abgestimmten Bauzuständen Rechnung trägt. Der Vorhabensträger kündigte an zu versuchen, die vielfältigen Verkehrsführungen mit größtmöglichen Fahrstreifenbreiten einzurichten sowie insbesondere die Bankette zu befestigen und Nothaltebuchten anzulegen.

Beim Erörterungstermin am 04.02.2009 fragte ein Vertreter der "Bürgerinitiative Heuchelhof A 3" (vgl. C 3.8.2.1), wie der Verkehr bzw. der Ausweichverkehr während der Bauphase laufen solle. Gerade während der Urlaubszeit sei mit Staubildungen zu rechnen. Dies werde wohl in verstärktem Maße zu Durchgangsverkehr in Würzburg führen. Daher sei es sinnvoll, sich heute schon Gedanken über die notwendigen Ausweichrouten bzw. entsprechende Verkehrsführungen zu machen. Des Weiteren stelle sich die Frage, ob und gegebenenfalls welche Straßen als Baustraßen vorgesehen seien und aus welchen Unterlagen diese ersichtlich seien (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 81 ff.).

Der Vorhabensträger verwies beim Erörterungstermin am 04.02.2009 zutreffend darauf, dass der schwere Baustellenverkehr, insbesondere der Erdtransport in einem Umfang von 820.000 m³, vollständig längs der Trasse erfolgen soll (vgl. C 3.7.18.2 und A 3.13.9). Dies wird dergestalt geschehen, dass eine der beiden Richtungsfahrbahnen für den Bau freigemacht wird und auf der anderen der Verkehr geführt werde, wobei die Anzahl der Fahrstreifen gleich bleibe, lediglich die Breite werde den Baustellenverhältnissen angepasst. An der einen oder anderen Stelle wird es allerdings auch erforderlich sein, mit für den Straßenverkehr zugelassenen Fahrzeugen an die Baustelle heranzufahren, wofür öffentliche Straßen benutzt werden. Dies wird jedoch weitgehend im Rahmen des Gemeingebrauchs stattfinden. In den Bereichen, in denen eine Nutzung notwendig sei, die über den Gemeingebrauch hinausgeht, sind in den Unterlagen entsprechende Baustraßen ausgewiesen. Sofern es im Rahmen von Staus doch zu Ausweichverkehren kommen kann, so der Vorhabensträger zu Recht weiter, wird dieser wohl auf dem übergeordneten Straßennetz in Würzburg stattfinden. Die Bundesstraßen sind für den allgemeinen öffentlichen und vor allem weiträumigen Verkehr vorgesehen, daher ist es jedem Verkehrsteilnehmer freigestellt, sie auch zu benutzen. Dies ist im Rahmen des Gemeingebrauchs auch für die Anlieger hinnehmbar. Auf Nachfrage legte der Vorhabensträger dar, dass weitere als die in den Planfeststellungsunterlagen eingezeichneten Straßen nicht als Baustellenstraßen über

den Gemeingebrauch hinaus benutzt werden. Im Ergebnis stellen die soeben angesprochenen Belange die Ausgewogenheit der Planung nicht in Frage.

Weitere Träger öffentlicher Belange haben sich nicht geäußert oder mitgeteilt, dass Einwendungen nicht veranlasst bzw. ihre Belange nicht beeinträchtigt oder von ihnen wahrzunehmende Aufgaben überhaupt nicht berührt sind. Der Umstand, dass diese sonstigen öffentlichen Belange durch die Planung nicht beeinträchtigt werden, spricht für deren Ausgewogenheit.

3.8 Würdigung und Abwägung privater Belange

Das im Rechtsstaatsprinzip verwurzelte planerische Abwägungsgebot verlangt von der Planfeststellungsbehörde, neben den vom Vorhaben berührten öffentlichen auch die privaten Belange mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung einzustellen. Herausragende Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang dem Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG) im Hinblick auf den Schutz der Gesundheit (z.B. vor Lärm oder Abgasen) sowie dem verfassungsrechtlich garantierten Schutz des Eigentums (Art. 14 GG) zu.

Im Planfeststellungsbeschluss können neben Auflagen zum Wohl der Allgemeinheit auch solche Schutzvorkehrungen und Schutzauflagen festgesetzt werden, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer, d.h., zum Schutz privater Belange, erforderlich sind (vgl. Art. 74 Abs. 2 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. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, d.h., eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind, und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen. Die Entscheidung zwischen mehreren geeigneten Maßnahmen kann - mit der gebotenen Rücksichtnahme - im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit getroffen werden. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 voraus (Surrogat-Prinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, Az. 4 A 39.95, NJW 1997, 142).

3.8.1 Private Belange von allgemeiner Bedeutung

3.8.1.1 Gesundheitsschutz, Immissionsschutz

Der Staat darf keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen, die im Ergebnis einen nicht zu rechtfertigenden Eingriff in die durch die Grundrechte nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 und Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG geschützten Rechtsgüter Gesundheit und Eigentum auslösen. Die Grenze für Lärmimmissionen, bei der ein solch schwerwiegender Eingriff in Betracht kommt, liegt dort, wo die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Bundesgerichtshofs übereinstimmend von einer sog. "enteignenden Wirkung" ausgeht; diese Schwelle ist für ein allgemei-

nes Wohngebiet bei Werten von 70 bis 75 dB(A) tagsüber und von 60 bis 65 dB(A) nachts anzusetzen (vgl. C 2.4.1.1). Als Anhaltspunkt können hier insoweit auch die in den VLärmSchR 97 festgelegten Lärmsanierungswerte herangezogen werden. Gegebenenfalls sind in diesem Zusammenhang auch Ansprüche auf Übernahme von Anwesen durch den Straßenbaulastträger zu prüfen.

Im vorliegenden Fall ist - auch im Sinne einer Gesamtlärbetrachtung aller relevanten Lärmquellen - kein mittelbar enteignender bzw. gesundheitsschädigender Eingriff aufgrund der von der ausgebauten BAB A 3 in diesem Abschnitt ausgehenden Lärmimmissionen anzunehmen. Dadurch, dass die Lärmsituation durch den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 und den damit verbundenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände und -wälle, Katzenbergtunnel, Verwendung eines offenporigen Belages) sich an allen relevanten Immissionsorten im Vergleich zum Bestand verbessert, kann die gegenständliche Maßnahme nicht dazu führen, dass durch sie künftig die von der Rechtsprechung zugrunde gelegten Beurteilungspegel in bewohnten Bereichen erreicht oder überschritten werden. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2 verwiesen.

Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Belegenheit zur Autobahn an Wert verliert, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers. Derartige Wertminderungen werden deshalb nicht von § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 3 Satz 3 BayVwVfG erfasst. Die darin liegende Beschränkung des finanziellen Ausgleichs ist mit Art. 14 GG vereinbar. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Kein Grundstückseigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfelds vertrauen. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Ergibt eine Gesamtschau aller Beeinträchtigungen, dass eine weitere Nutzung des Grundstücks als unzumutbar erscheint, können die Betroffenen auf der Grundlage von § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG die Übernahme des Grundstücks verlangen (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 4.04, NVwZ 2005, 803; BVerwG; Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nrn. 402).

Mietwerteinbußen, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gegen die plangegegenständliche Maßnahme vorgebracht werden, gehören als solche nicht zum Abwägungsmaterial. Für den Verkehrswert ist in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts anerkannt, dass er keinen eigenständigen Abwägungsposten darstellt. Für den Mietwert kann nichts anderes gelten. Er hängt ebenso wie der Verkehrswert von vielen Faktoren ab, die im Rahmen der Planung nicht sämtlich berücksichtigt werden können oder müssen. Für die Abwägung kommt es demgemäß nicht auf potenzielle Änderungen des Mietwertes betroffener Wohnungen, sondern nur auf die - nach ihrem Maß bewältigungsdürftigen - faktischen Auswirkungen des Vorhabens an (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.02.2005, Az. 9 A 80.03, NVwZ-RR 2005, 453).

Unter dem Gesichtspunkt möglicher enteignender Wirkungen ist auch die Immissionsbelastung landwirtschaftlich genutzter Böden im unmittelbaren Nahbereich der Trasse von Bedeutung. Auf die diesbezüglichen Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung und der Behandlung des Immissionsschutzes bzw. des Bodenschutzes sowie der landwirtschaftlichen Belange, wird Bezug genommen (vgl. Auflage A 3.14.1 sowie C 2.3.2.3, C 2.4.3, C 3.7.4.3, C 3.7.6 und C 3.7.8.4). Dabei ist es angemessen, eine Frist von fünf Jahren nach Verkehrsfreigabe des plangegegenständlichen Vorhabens zu setzen, in der die Rechte aus der Auflage A 3.14.1 geltend gemacht werden können. Den Betroffenen obliegt es, ihre Ansprüche im eigenen Interesse rechtzeitig geltend zu machen. Der Vorhabensträger hat ein berechtigtes Interesse daran, Entschädigungsleistungen in überschaubarer Zeit abzuwickeln (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 419).

3.8.1.2 Entzug von privatem Eigentum

3.8.1.2.1 Flächenverlust bzw. -inanspruchnahme

Bei Realisierung des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 im Abschnitt Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld - westlich Mainbrücke Randersacker werden zahlreiche Grundstücke verschiedener privater Eigentümer dauernd oder vorübergehend beansprucht. Im Einzelnen wird hierzu auf die Grunderwerbspläne (Unterlage 14.1) und die Grunderwerbsverzeichnisse (Unterlage 14.2) Bezug genommen. Die Auswirkungen der Baumaßnahme lassen sich nicht weiter durch eine schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o.ä. verringern.

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

Es ist nicht zu verkennen, dass die dauerhafte oder vorübergehende Inanspruchnahme von Eigentumsflächen sowie gegebenenfalls von Pachtflächen in der Abwägung mit erheblichem Gewicht gegen die Planung zu Buche schlägt. Dennoch haben es die Betroffenen hinzunehmen, dass in der Gesamtabwägung aufgrund der Argumente, die für das Projekt sprechen, zugunsten des Bauvorhabens, das im öffentlichen Wohl steht, entschieden wird und sie gezwungen sind, gegen Entschädigung vorübergehend bzw. endgültig auf ihren Besitz oder ihr Eigentum bzw. die Bewirtschaftung von Pachtflächen zu verzichten, soweit es die mit diesem Beschluss festgestellten Planunterlagen vorsehen. Dies gilt sowohl für die Inanspruchnahme der Flächen für die Straßentrasse selbst als auch für landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen. Denn auch für Letztere besitzt der Vorhabensträger aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses grundsätzlich ein Enteignungsrecht (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, Az. 4 A 29.95,

DVBl. 1997, 68; Gerichtsbescheid vom 10.09.1998, Az. 4 A 35.97, RdL 1999, 20; vgl. schon unter C 3.7.5.2.5.8).

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (§ 19 FStrG i.V.m. Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Vorhabensträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

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

3.8.1.2.2 Übernahme von Restflächen

Bei nur teilweiser Inanspruchnahme von Grundstücken kann es vorkommen, dass im Einzelfall unwirtschaftliche Restflächen im Eigentum des Betroffenen verbleiben.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit lediglich enteignungsrechtliche Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht.

Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzugs. Eine Anordnung der Übernahme der verbleibenden Restfläche des Grundstücks durch den Vorhabensträger im Planfeststellungsbeschluss kommt daher auch im Hinblick auf die Folgewirkungen nicht in Betracht (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, Az. 4 C 9.89, UPR 1992, 346; BVerwG, Urteil vom 07.07.2004, Az. 9 A 21.03, BayVBl. 2005, 120). Auch diese Entscheidung ist gemäß § 19 FStrG i.V.m. Art. 6 Abs. 3 BayEG dem Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmespflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein.

3.8.1.2.3 Ersatzlandgestellung

Über die Frage der Ersatzlandgestellung für Flächenverluste hat die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich ebenfalls nicht zu entscheiden, da Art. 14 BayEG insoweit eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung enthält (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.03.1980, Az. 4 C 34.79, NJW 1981, 241, und Urteil vom 05.11.1997, Az. 11 A 54.96, UPR 1998, 149). Wird durch den Flächenentzug die betriebliche Existenz eines Eigentümers weder vernichtet noch gefährdet, kann sich die Planfeststellungsbehörde damit begnügen, diesen hinsichtlich seiner Forderung nach Ersatzland auf das nachfolgende Enteignungsverfahren zu verweisen (BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, Az. 4 A 18.98, NVwZ-RR 1999, 629). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde nach Billigkeitsgrundsätzen, also nach denselben Grundsätzen wie bei fachplanerischen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Allerdings ist diese enteignungsrechtliche Vorschrift so ausgestaltet, dass eine Enteignung selbst dann nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z.B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nrn. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann.

Bei möglichen Existenzgefährdungen hat die Frage von Ersatzland im Rahmen der Abwägung bei der Gewichtung des betreffenden privaten Belangs eine erhebliche Bedeutung. Aber auch hier ist zu beachten, dass die Planfeststellung noch nicht unmittelbar den Grundverlust bedeutet, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und letztlich auch erst dort zu lösen ist. Das Bereitstellen von Ersatzland ist eine besondere Art der enteignungsrechtlichen Entschädigung, die in der Planfeststellung auch unter dem Blickwinkel der Existenzgefährdung grundsätzlich nicht abschließend erörtert und beschieden werden muss (BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, 1154).

Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C 3.7.8.3 Bezug genommen.

3.8.1.3 Sonstige (mittelbar eigentumsrelevante) Planfestsetzungen

3.8.1.3.1 Zufahrten, Umwege

In diesem Zusammenhang ist sowohl die Frage der Beeinträchtigung von Zufahrten zu den von diesem Vorhaben betroffenen Grundstücken ein bei der Abwägung zu berücksichtigender Belang als auch - gerade bei landwirtschaftlichen Betrieben - mögliche Nachteile durch die planbedingte Entstehung von Umwegen.

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen so weit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen. Die vorhabensbedingten Auswirkungen auf das (land- und forstwirtschaftliche) Wegenetz und die diesbezüglich erhobenen Forderungen sind unter C 3.7.3.3, C 3.7.8.2 und C 3.7.9 abgehandelt.

Zur Beurteilung der in Bezug auf Umwege bzw. Mehrwege zu prüfenden Ansprüche ist zunächst festzustellen, dass die Planfeststellungsbehörde nach Art. 74

Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG entsprechende Auflagen dann zu erteilen hat, wenn diese zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Grundsätzlich gibt es jedoch keinen Rechtsanspruch auf den unveränderten Bestand öffentlicher Straßen und Wege. Betroffenen, die vorhabensbedingt größere Umwege in Kauf nehmen müssen, steht insofern kein Rechtsanspruch auf Abhilfe oder Entschädigung zu (vgl. Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG). § 8 a FStrG garantiert nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Allerdings sind Anliegerinteressen auch unterhalb der Schwelle des § 8 a FStrG, sofern sie nicht als geringfügig ausnahmsweise außer Betracht zu bleiben haben, in die Abwägung einzustellen; sie können jedoch durch überwiegende Gemeinwohlbelange zurückgedrängt werden (BVerwG, Beschluss vom 11.05.1999, Az. 4 VR 7.99, BayVBl. 1999, 634).

Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht i.S.d. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), sodass diesbezügliche Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht zu treffen sind.

Im Übrigen sieht die verfahrensgegenständliche Planung ausreichende Quermöglichkeiten, Parallel- oder Ersatzwege vor. Mögliche Nachteile durch Umwege werden hierdurch von vorneherein gering und im zumutbaren Rahmen gehalten. Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Durch die unter A 3.7.1, A 3.7.3 und A 3.7.4 angeordneten Nebenbestimmungen ist die Erschließung der Grundstücke generell sichergestellt und zudem gewährleistet, dass die vom Vorhaben betroffenen Grundstücke vor allem auch während der Bauzeit eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Straßen- und Wegenetz erhalten. Im Einzelfall dennoch entstehende Um- bzw. Mehrwege sind mit Blick auf individuell unterschiedlich gewünschte oder bevorzugte Wegebeziehungen unvermeidbar und schlagen auch zulasten des Vorhabens zu Buche, ohne jedoch die für das Vorhaben sprechenden Belange zu überwiegen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass durch den verfahrensgegenständlichen Ausbau der BAB A 3 keine wesentlich nachteilige Veränderung zur jetzt schon bestehenden Situation eintritt.

Die noch verbleibenden Bewirtschaftungerschwernisse werden daher zulasten der Baumaßnahme in die Abwägung eingestellt. Diese Gesichtspunkte entwickeln jedoch kein Gewicht, das die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage stellen könnte.

3.8.1.3.2

Nachteile durch Bauwerke und Bepflanzung für Nachbargrundstücke

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A 3.14.2 klargestellt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die

gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt nicht nur für Bauwerke, sondern auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

Die Straßenbepflanzung gehört gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 3 FStrG zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich.

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayer. Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB gelten nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt (Art. 50 Abs. 1 AGBGB). Eine Entschädigung kommt erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht (§ 8 a Abs. 7 FStrG). Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar, solange sie sich im Rahmen des Zumutbaren bewegt (Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Mangels anderer Maßstäbe kommt es auf die Umstände des Einzelfalles an. Die Grenze der Zumutbarkeit dürfte erst erreicht sein, wenn sich etwa durch die Verschattung die Besonnung eines Wohnhauses in den sonnenarmen Wintermonaten um mehr als 20 % bis 30 % vermindert (BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 4.04, DVBl. 2005, 914, sowie juris PraxisReport 18/2005 vom 29.08.2005, Anm. 2; vgl. im Einzelnen Zeitler, BayStrWG, Rd.Nr. 52 ff. zu Art. 17 und Rd.Nrn. 1 ff. und 12 ff. zu Art. 30).

3.8.1.3.3

Grundwasserverhältnisse

Ungeachtet dessen, dass das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg in seiner Stellungnahme vom 03.07.2008 nicht auf entsprechende Gefährdungen hingewiesen hat, ist nicht völlig auszuschließen, dass die im Zuge des Straßenbauvorhabens geänderten Geländeeinschnitte oder etwa die Errichtung der Talbrücke bzw. der übrigen Bauwerke 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 nimmt nach dem derzeitigen Kenntnisstand die wirtschaftlich vertretbare Rücksicht (§ 4 Abs. 1 Satz 2 WHG) auf derartige Interessen. Mit Schreiben vom 16.11.2009 legte der Vorhabensträger dazu nachvollziehbar dar, dass für die Brunnenanlagen, die in den Einwendungen angeführt wurden, durch einen Sondergutachter die erforderlichen Erhebungen und Auswertungen durchgeführt werden, um den Schutz der Brunnenanlagen zu gewährleisten. Bei Bedarf werden vorsorgliche quantitative und qualitative Beweissicherungen durchgeführt. Der Untersuchungsumfang und die Untersuchungsintervalle werden mit dem Landratsamt Würzburg (Gesundheitsamt) und dem Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg, Servicestelle Würzburg, abgestimmt. Bei diesen Stellen wurden seitens des Vorhabensträgers bereits hydrogeologische und wasserchemische Daten, wie z.B. Analyseergebnisse von Trinkwasseruntersuchungen, erhoben und der Umfang von gegebenenfalls erforderlichen Beweissicherungs- bzw.

Schutzmaßnahmen erörtert. Nach Angabe des Gutachters ist anhand der vorliegenden Datenlage festzustellen, dass aufgrund der gegebenen geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse und der geplanten Gründungsverhältnisse keine nachteiligen Auswirkungen der Ausbaumaßnahmen an der BAB A 3 auf die privaten Trinkwasserbrunnen zu erwarten sind. Falls dies doch der Fall sein sollte, sagte der Vorhabensträger die Durchführung der notwendigen Ersatzmaßnahmen zu (vgl. A 3.4.8).

Ein rechtlicher Schutz gegen diese Auswirkungen besteht über das Rücksichtnahmegebot. Das öffentliche Wasserrecht vermittelt über §§ 4 und 8 WHG und Art. 18 BayWG eingeschränkte Berücksichtigungspflichten, weil das Grundwasser keinen eigentumsrechtlichen Schutz genießt (§ 1 a Abs. 4 WHG). Auch erlaubnisfreie Benutzungen (§ 33 WHG) vermitteln kein Recht auf Zufluss von Wasser bestimmter Menge oder Güte.

Durch eine vertretbare Änderung der Straßenbaukonzeption könnten etwaige Veränderungen der Grundwasserverhältnisse auch nicht mit letzter Sicherheit ausgeschlossen werden.

Ergänzend wird auf die Ausführungen zum Gewässerschutz unter C 3.7.7 dieses Beschlusses verwiesen.

3.8.1.4 Abwägung

Insgesamt sind die angesprochenen privaten Belange - vor allem aber der private Belang des Eigentumsschutzes, der durch die Flächeninanspruchnahme unmittelbar und erheblich beeinträchtigt wird - mit sehr hohem Gewicht auf Seiten der gegen das Vorhaben streitenden Belange in die Abwägung einzustellen, ohne jedoch angesichts der überwiegenden für das Vorhaben sprechenden Belange die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage zu stellen.

3.8.2 Einzelne Einwendungen

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

Soweit sich die erhobenen Einwendungen mit Fragen beschäftigen, die bereits an anderer Stelle des Planfeststellungsbeschlusses, etwa bei der Umweltverträglichkeitsprüfung, bei der Planrechtfertigung oder bei den öffentlichen Belangen, die in die Abwägung eingestellt wurden, abgehandelt worden sind, kann im Rahmen der Behandlung der jeweiligen Einwendungen im Wesentlichen auf die dortigen Ausführungen Bezug genommen werden.

Die von Privatpersonen erhobenen Einwendungen werden aus Datenschutzgründen in anonymisierter Form - unter einer bestimmten Einwendungsnummer -

abgehandelt. Die Einwendungsführer bzw. derer Vertreter werden auf Nachfrage im Rahmen der Einsichtnahme in die ausgelegten Planunterlagen von der auslegenden Stelle über die jeweils zugeteilte Einwendungsnummer unterrichtet. Soweit der Planfeststellungsbeschluss schriftlich angefordert wird, gibt die Planfeststellungsbehörde den betreffenden Einwendungsführern individuell bekannt, unter welchem Gliederungspunkt des Planfeststellungsbeschlusses ihre Einwendung abgehandelt ist.

Das Einwendungsvorbringen, das sich auf die Inanspruchnahme kommunalen Eigentums bezieht, ist im Zusammenhang mit der Behandlung der Belange der Gemeinden bereits unter C 3.7.18 dieses Beschlusses behandelt und in die Abwägung eingestellt. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf die dortigen Ausführungen Bezug genommen.

Das Vorbringen der nach § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 2 BayVwVfG angehörten Behörden bzw. Träger öffentlicher Belange und der Vereinigungen i.S.d. § 17 a Nr. 2 FStrG wird in der Sache, soweit geboten, bereits bei der Zusammenstellung der abwägungserheblichen öffentlichen Belange im jeweiligen systematischen Zusammenhang berücksichtigt und gegebenenfalls dort näher behandelt.

3.8.2.1

Einwendung Nr. 1

Die Bürgerinitiative Heuchelhof A 3 legte mit Schreiben vom 05.06.2008, eingegangen am 19.06.2008, Einwendungen vor, die von mehr als 50 Personen auf Unterschriftslisten erhoben wurden. Mit Schreiben vom 26.06.2008 wies die Planfeststellungsbehörde die Bürgerinitiative Heuchelhof A 3 darauf hin, dass diese Einwendung nicht den Anforderungen des § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 17 Abs. 2 BayVwVfG entspricht, da nicht deutlich sichtbar auf jeder mit einer Unterschrift versehenen Seite erkennbar ist, worauf sich die Einwendung bezieht und wer als Vertreter für die Unterzeichner auftritt. Die Bürgerinitiative wurde dabei darauf hingewiesen, dass aufgrund dessen diese Einwendungen unberücksichtigt bleiben können (§ 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 17 Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG), wie in der ortsüblichen Bekanntmachung der Stadt Würzburg vom 09.05.2008 und in der öffentlichen Bekanntmachung der Planfeststellungsbehörde vom 08.05.2008 (Amtsblatt und regionale Tageszeitung) ausgeführt wurde (§ 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 17 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

Daraufhin wurden von der Bürgerinitiative am 21.07.2008 der Planfeststellungsbehörde Unterschriftslisten übergeben, die auf das Einwendungsschreiben vom 05.06.2008 Bezug nehmen und den Formerfordernissen des § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 17 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG entsprechen. Der Personenkreis der Unterzeichner auf der Liste vom 05.06.2008 und der Liste, die am 21.07.2008 übergeben wurde, ist jedoch nicht identisch. Damit können die Einwendungen derjenigen Personen, die auf der Liste vom 05.06.2008 unterschrieben haben, jedoch nicht auf der Liste, die am 21.07.2008 vorgelegt wurde (auch wenn sie auf den 05.06.2008 rückdatiert wurde) unberücksichtigt bleiben (§ 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 17 Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG). Hinsichtlich derjenigen Personen, die auf der Liste, die am 21.07.2008 vorgelegt wurde, unterschrieben haben, jedoch nicht

auf der (ursprünglichen) Liste vom 05.06.2008, ist das Vorbringen unzulässig (materielle Präklusion), da die Einwendungsfrist mit Ablauf des 03.07.2008 (vgl. ortsübliche Bekanntmachung der Stadt Würzburg vom 07.05.2008, veröffentlicht am 09.05.2008) bzw. des 14.07.2008 (vgl. Bekanntmachung des Marktes Randersacker im Amtsblatt vom 16.05.2008) endete. Diese Personen haben demnach nicht rechtzeitig Einwendungen erhoben, ihre Einwendungen sind daher ausgeschlossen (§ 17 a Nr. 7 Satz 1 FStrG). Darauf wurden die Vertreter der Bürgerinitiative Heuchelhof A 3 beim Erörterungstermin am 04.02.2009 hingewiesen (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 69 ff.).

Zahlreiche Bewohner des Stadtteils Heuchelhof forderten mit der o.g. Unterschriftsliste zum einen eine andere Variante als die plangegegenständliche gefordert, nämlich die sog. Variante Süd 1. Hierzu kann auf die Ausführungen unter C 3.7.2.1 verwiesen werden.

Zum anderen wurden Bedenken bzw. Fragen und Anregungen zum Lärmschutz der plangegegenständlichen Maßnahme vorgetragen. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.3 Bezug genommen.

Schließlich wird zur Anfrage hinsichtlich der Tank- und Rastanlagen Würzburg-Nord und -Süd auf C 3.7.3.4 verwiesen.

Die beim Erörterungstermin am 04.02.2009 aufgeworfene Frage nach dem Baustellenverkehr wird unter C 3.7.19 behandelt.

Bezüglich der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums haben es die Einwendungsführer, sofern sie insoweit betroffen sind, hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und sie somit gezwungen sind, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf ihren Besitz bzw. ihr Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Verhandlungen mit dem Vorhabensträger bzw. dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen sind daher insoweit als unzulässig zurückzuweisen, als sie von Einwendungsführern stammen, die nur auf der den formellen Anforderungen nicht genügenden Liste unterschrieben haben und ihnen nicht ohnehin Rechnung getragen wurde oder sie sich aus anderen Gründen erledigt haben. Im Übrigen sind sie auch, wie die weitere Prüfung ergeben hat, unbegründet. Dies gilt auch für die wegen Verfristung präkludierten Einwendungen.

Die form- und fristgerechten Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.2 Einwendung Nr. 2

Der Bürgerverein Heuchelhof e.V. brachte mit verschiedenen Schreiben Anregungen und Vorschläge zur Planung vor.

Mit Schreiben vom 29.06.2008 regte er an, die Lärmschutzwände schallabsorbierend auszuführen und darauf zu achten, dass die Lärmschutzwände auf der Heidingsfelder Talbrücke nicht als Fremdkörper wirkten. Auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.3 wird Bezug genommen.

Die Bürgervereinigung Heidingsfeld e.V. brachte zwei Punkte zum Lärmschutz im Bereich der Talbrücke Heidingsfeld bzw. der Tunnellein- und Tunnelausfahrten mit Schreiben vom 24.06.2008 vor. Auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.3 wird verwiesen.

Mit Schreiben vom 29.06.2008 regte der Bürgerverein Heuchelhof e.V. des Weiteren eine neue Radwegtrasse über den Katzenbergtunnel zwischen dem Mittleren Katzenbergweg und dem Heidingsfelder Weg an und schlug weitere Änderungen im dortigen Wegenetz zugunsten von Radfahrern vor. Auf die Ausführungen unter C 3.7.3.3 wird verwiesen.

Hinsichtlich der Befugnis zur Erhebung von Einwendungen ist darauf hinzuweisen, dass dazu nur diejenigen berechtigt sind, die in eigenen Belangen berührt werden (§ 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG). Dies ist nur bei denjenigen der Fall, dessen Rechte bzw. eigene schutzwürdige Interessen durch das Vorhaben berührt werden können. Dabei muss es sich aber um eigene Belange des Einwendungsführers handeln. Daher ist zu Einwendungen nicht berechtigt, wer nur Interessen der Allgemeinheit oder dritter Personen geltend macht, ebenso nicht ein Verband, der Belange seiner Mitglieder, deren Wahrung zu seinen satzungsmäßigen Aufgaben gehört, geltend macht (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 73, Rd.Nrn. 53 ff., insbesondere Rd.Nr. 62).

Angesichts dieser Voraussetzungen sind die Einwendungen des Bürgervereins schon deshalb als unzulässig zurückzuweisen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben. Im Übrigen wären sie auch, wie die weitere Prüfung ergeben hat, unbegründet.

3.8.2.3 Einwendung Nr. 3

Der Einwendungsführer ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 4420, 4385/1 und 4385/2 der Gemarkung Heidingsfeld. Das Grundstück Fl.Nr. 4385/1 ist bebaut und wird vom Einwendungsführer selbst bewohnt. Eine weitere Wohnung hat er vermietet. Die angesprochenen Grundstücke liegen bei Bau-km 288+800 und sind zwischen 185 m und 290 m von der künftigen Achse der Autobahn und ca. 75 m von der äußeren nördlichen Grenze der zu erwerbenden Fläche entfernt.

Mit Schreiben vom 02.07.2008 brachte der Einwendungsführer vor, dass sein Anwesen durch Verkehrslärm im plangegenständlichen Abschnitt erheblich be-

einträchtigt und im Wert und in der Nutzbarkeit gemindert würde. Diese Wertminderung werde nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt und ausgeglichen. Dies gelte auch für den Außenwohnbereich (Garten, Balkon).

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht darauf hin, dass am angesprochenen Grundstück des Einwendungsführers die maßgebenden Grenzwerte nach der 16. BImSchV eingehalten werden. Im Vergleich zur bestehenden Lärmsituation werden sich künftig durch den Katzenbergtunnel und die übrigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen für das Gebäude und das Gebäude erhebliche Verbesserungen ergeben. Für die Beurteilung der Außenwohnbereiche (Balkone, Terrassen, Garten) ist der jeweils gültige Tagesimmissionsgrenzwert der 16. BImSchV maßgebend. Die diesbezüglichen Lärmberechnungen haben ergeben, dass die Tagesimmissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überall eingehalten werden. Die Immissionsbelastungen für die Außenwohnbereiche liegen größtenteils sogar erheblich unter den einschlägigen Grenzwerten. Immissionsbelastungen unterhalb der Grenzwerte, so führte der Vorhabensträger zu Recht aus, gelten als zumutbar und lösen keine weiteren Entschädigungsansprüche aus.

Des Weiteren brachte der Einwendungsführer vor, dass seine Grundstücke über die vier Jahre andauernde Baumaßnahme in der Bauphase durch Baulärm und Staubemissionen erheblich beeinträchtigt und im Wert und in der Nutzbarkeit gemindert würden. Diese Wertminderung werde nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt und ausgeglichen. Dies gelte auch für den Außenwohnbereich (Garten, Balkon).

Hierzu erwiderte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht, dass bei der Ausführung der Baumaßnahme die einschlägigen Vorschriften, wie z.B. die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm beachtet werden (vgl. dazu auch A 3.3.9). Unter Berücksichtigung des Abstandes des Grundstücks des Einwendungsführers zur Trasse können unzumutbare bzw. gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden. Die Bauabwicklung erfolgt in zeitlich begrenzten, aufeinander folgenden Bauphasen. Die Auswirkungen auf das Grundstück des Einwendungsführers beschränken sich auf einzelnen Phasen, d.h. nur auf einen Teil der Bauzeit. Die baubedingte Staubbelastung wird durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. Anfeuchten, auf ein Mindestmaß beschränkt. Berücksichtigt man weiter den Abstand des Anwesens zur Trasse, so kann eine regelmäßige bzw. andauernde und damit unzumutbare Beeinträchtigung durch Staubentwicklung ausgeschlossen werden.

Des Weiteren brachte er vor, dass die erheblichen Lärmbelastungen während der Bauphase und des späteren Verkehrsbetriebs der BAB A 3 seine Gesundheit gefährdeten.

Hier erwiderte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht, dass am Grundstück des Einwendungsführers die Grenzwerte nach der 16. BImSchV eingehalten werden. Bei der Ausführung der Baumaßnahme werden darüber hinaus die einschlägigen Vorschriften beachtet. Unter Berücksichti-

gung des Abstandes des Grundstücks zur Trasse können auch während der Bauzeit gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden.

Außerdem wandte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 02.07.2008 ein, dass aufgrund der erheblichen Beeinträchtigungen seines Anwesens mit Mietminderungen seiner Mieter sowie einer Verschlechterung der Vermietbarkeit an Neumieter zu rechnen sei.

Auch in diesem Zusammenhang wies der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht darauf hin, dass am angesprochenen Grundstück die Grenzwerte nach der 16. BImSchV eingehalten sind. Im Vergleich zur bestehenden Lärmsituation werden sich künftig durch den Katzenbergtunnel und die übrigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen für das Gebäude und das Grundstück sogar erhebliche Lärmentlastungen ergeben. Während der Bauzeit sind keine relevanten Verschlechterungen zu erwarten. Für Mietminderungen bzw. verschlechterte Vermietbarkeiten sind keine Anhaltspunkte erkennbar. Nach Abschluss der Maßnahme kann vielmehr von einer Aufwertung des Objektes aufgrund der Verbesserungen der Lärmsituation ausgegangen werden. Im Übrigen wird auf C 3.8.1.1 Bezug genommen.

Der Einwendungsführer führte zur Begründung aus, dass die Planfeststellungsunterlagen an schwerwiegenden Mängeln litten. Sie seien nicht geeignet, zu einer positiven Entscheidung zu führen und deshalb abzuweisen. Zumindest aber seien in einer Abwägung seine Interessen durch Schutzauflagen und Entschädigungszahlen zu berücksichtigen.

Mit Schreiben vom 02.07.2008 bemängelte der Einwendungsführer die Unübersichtlichkeit der ausgelegten Planunterlagen. Auf die Ausführungen unter C 1.6 wird Bezug genommen.

Des Weiteren kritisierte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 02.07.2008, dass eine allgemeinverständliche Zusammenfassung der Umweltauswirkungen in den Unterlagen nicht enthalten sei. Auf die Ausführungen unter C 2.3.2 wird verwiesen.

Des Weiteren bemängelte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 02.07.2008, dass sich hinsichtlich der Eingriffe in den Lebensraum der nach Anhang IV der FFH-RL streng geschützten Arten in der Unterlage 12.1 E lediglich ein Verweis auf Anlage 5 (saP) befinde. Ein Hinweis auf die Bedeutung der streng geschützten Arten als auch des Individualschutzes unter Beachtung der Anforderungen finde sich dort nicht. Auf die Ausführungen unter C 3.7.5.4 wird Bezug genommen.

Der Einwendungsführer brachte des Weiteren mit Schreiben vom 02.07.2008 vor, dass die Variante Süd 1 gegenüber der plangegenständlichen Variante eindeutig vorzugswürdig sei. Auf die Ausführungen unter C 3.7.2.1.4 wird Bezug genommen.

Des Weiteren trug der Einwendungsführer mit Schreiben vom 02.07.2008 vor, dass auch aus artenschutzrechtlichen Gründen die Variante Süd 1 zwingend vorzuziehen sei. Auf die Ausführungen unter C 3.7.5.4 wird Bezug genommen (vgl. auch C 3.7.2.1.4).

Des Weiteren brachte der Einwendungsführer ergänzend zur gleichförmigen Eingabe vor, dass die Variante Süd 1 für die Natur, hinsichtlich des Lärms während der Bauzeit und für seine Kinder und Enkel in der Zukunft die beste Lösung sei. Geld dürfe hier bei der Variantenwahl keine Rolle spielen. Da dies im Wesentlichen auch von anderen Einwendungsführern vorgebracht wurde, kann auf die Ausführungen unter C 3.7.2.1.4 Bezug genommen werden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Art und Weise erledigt haben.

3.8.2.4

Einwendung Nr. 4

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 2894 der Gemarkung Heidingsfeld. Von dem 709 m² großen Grundstück sollten zunächst vom Vorhabensträger 16 m² erworben und 107 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden.

Mit Schreiben vom 30.06.2008 brachte der Einwendungsführer vor, dass sein Grundstück als Weinberg bewirtschaftet werde. Die Fläche, die vorübergehend in Anspruch genommen werden solle, erstrecke sich auf eine am oberen Ende seines Weinberges befindliche Traktorwendeplatte. Bereits während der Baumaßnahme werde die Bewirtschaftung seines Weinberges vollumfänglich unmöglich gemacht. Bei seinem Grundstück handele es sich um einen nur im Direktzug zu bewirtschaftenden Weinberg. Dafür sei charakteristisch, dass der zur Verrichtung der anfallenden Tätigkeiten genutzte Traktor an einer am oberen Ende des Weinbergs angebrachten Traktorwendeplatte drehen müsse, um überhaupt eine Nutzung der Fläche zu ermöglichen. Die erforderliche Hangneigung müsse hierfür einen Neigungswinkel von 30 Grad haben. Durch die Planungen des Vorhabensträgers werde genau diese Fläche, die das Areal der Wendeplatte umfasse, beansprucht. Dadurch werde ein Drehen des Traktors unmöglich gemacht. Somit sei sowohl die Bewirtschaftung als auch jegliche sonstige Form der Pflege des Weinbergs vollständig unmöglich, was erhebliche ökologische als auch finanzielle Schäden erwarten lasse. Daher wende er sich ausdrücklich gegen die Erweiterung der BAB A 3 und der Inanspruchnahme seines Grundstückes.

Der Vorhabensträger erwiderte dem mit Schreiben vom 28.11.2008, dass auf die dauerhafte und vorübergehende Inanspruchnahme nicht verzichtet werden könne, da in diesem Bereich das Absetz- und Regenrückhaltebecken ASB/RHB 290-1L für eine schadlose Ableitung des Straßenoberflächenwassers errichtet werden müsse. Der angrenzende öffentliche Feld- und Waldweg Oberer Kaulweg müsse nach Osten verschoben werden und führe zu der oben beschriebenen Grundbetroffenheit des Einwendungsführers. Generell sollte eine Bewirtschaftung aufgrund des geringen dauerhaften Eingriffs von nur 16 m² weiterhin möglich sein. Während der Baudurchführung könnten vorübergehende Beeinträchtigungen dagegen nicht ausgeschlossen werden. Die in Anspruch genommenen Teilflächen

des Grundstücks Fl.Nr. 2894 der Gemarkung Heidingsfeld würden entsprechend entschädigt. Der Umfang der Entschädigungen werde im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen zwischen dem Vorhabensträger und dem Einwendungsführer festgelegt.

Daraufhin führte der Einwendungsführer mit Schreiben, das am 20.01.2009 bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen ist, aus, dass der Vorhabensträger bei seinen Ausführungen nur unvollständig auf die Belange des Einwendungsführers eingegangen sei und völlig verkannt habe, dass auch eine Beeinträchtigung seiner Flächen im Umfang von 16 m² eine Bewirtschaftung seiner Weinberge völlig unmöglich mache. Die genannte Fläche diene dazu, das Drehen seines landwirtschaftlichen Nutzfahrzeuges zu ermöglichen. Eine andere Wendemöglichkeit bestehe für ihn nicht und könne aufgrund der örtlichen Gegebenheiten auch nicht geschaffen werden.

Im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 konnte seitens des Vorhabensträgers unter Berücksichtigung eines entsprechenden Bauablaufs die talseitige Böschung neben dem Parallelweg im Bereich des ASB/RHB 290-1L (Oberer Kaulweg) so gestaltet werden, dass die Bewirtschaftung der Grundstücke durch flach ausgezogene Böschungen erleichtert wird und eine geringere Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 2894 der Gemarkung Heidingsfeld notwendig wird. Die dauerhafte Inanspruchnahme von 16 m² wird nicht mehr nötig sein, es soll lediglich noch eine vorübergehende in einem Umfang von 54 m² erfolgen (vgl. insbesondere Unterlage 14.1, Blatt 3 E, und Unterlage 14.2). Damit ist der Vorhabensträger dem Einwendungsführer erheblich entgegengekommen.

Mit Schreiben vom 22.10.2009 ergänzte der Vorhabensträger zu Recht, dass das Vorbringen des Einwendungsführers in der Planänderung vom 22.06.2009 berücksichtigt wurde und Gegenstand der ergänzenden Anhörung war. Vorgesehen ist nunmehr, das Gelände auf die Höhe des abgesenkten Wirtschaftsweges am Westrand des Grundstücks auszuschlitzten. Dadurch kann die oberste Hangkante flacher ausgebildet und auf den dauerhaften Grunderwerb verzichtet werden. Die vorübergehende Inanspruchnahme verringert sich von 107 m² auf 54 m², kann aber nicht mehr weiter verringert werden, weil sonst die beschriebene Maßnahme nicht durchgeführt werden kann. Der Vorhabensträger verwies mit Schreiben vom 22.10.2009 erneut darauf, dass ein Anspruch auf Entschädigung besteht, falls wegen der vorübergehenden Inanspruchnahme die ordnungsgemäße Bewirtschaftung beeinträchtigt werden sollte.

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung vorübergehend auf seinen Besitz bzw. sein Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Verhandlungen mit dem Vorhabensträger bzw. dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.5 Einwendung Nr. 5

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 4874/9 der Gemarkung Heidingsfeld, das im Stadtteil Heuchelhof liegt und bebaut ist.

Die Einwendungsführerin brachte mit Schreiben vom 03.06.2008 vor, dass ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde gebeten, ihr eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück bzw. an ihrem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführerin liegt in einem Abstand von ca. 250 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 51 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.6 Einwendung Nr. 6

Der Einwendungsführer ist Miteigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4839/32 der Gemarkung Heidingsfeld. Nach den vorliegenden schalltechnischen Berechnungen (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 164, und Unterlage 11.3, Blatt 3) sind für dieses Anwesen Beurteilungspegel von 51 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht zu erwarten.

Mit Schreiben vom 01.07.2008 brachte der Einwendungsführer vor, dass er vom Ausbau der BAB A 3 betroffen sei, da sein Grundstück im Bereich der höchsten

Schallimmissionen liege. Deshalb werde gebeten, ihm eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, würde gefordert, dass Schallschutzmaßnahmen an seinem Grundstück bzw. an ihrem Haus herzustellen seien bzw. die Kosten hierfür zu übernehmen seien.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen des Einwendungsführers liegt in einem Abstand von ca. 300 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 51 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.7 Einwendung Nr. 7

Die Einwendungsführer sind Eigentümer des Anwesens Fl.Nr. 4750/10 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof.

Mit Schreiben vom 30.06.2008 brachten sie vor, dass ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde gebeten, den Einwendungsführern eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn die Überprüfung eine Überschreitung der zulässigen Schallpegel ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück oder an ihrem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die

schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt in einem Abstand von ca. 220 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 52 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.8 Einwendung Nr. 8

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4432 der Gemarkung Heidingsfeld. Das 1.100 m² große Grundstück soll vom Vorhabensträger erworben werden, wobei zunächst davon 647 m² vom Vorhabensträger selbst, die restliche Fläche von 453 m² für Dritte erworben werden sollten. Im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 entfallen 1083 m² auf den Vorhabensträger und 17 m² auf Dritte (vgl. insbesondere Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und Unterlage 14.2). Auf dem Grundstück sollen die Zufahrt zum Tunnelbetriebsgebäude und Teile des öffentlichen Feld- und Waldweges BWV lfd.Nr. 22 (Unterlage 7.2) zu liegen kommen.

Mit Schreiben vom 02.07.2008 brachte der Einwendungsführer vor, dass sein Grundstück als Obstland genutzt werde. Hinsichtlich seiner Einwendungen zu den Planunterlagen, zur Alternativenprüfung und zum Artenschutz wird auf die Ausführungen unter C 3.8.2.3 und die dortigen Verweise Bezug genommen, da es sich insoweit um eine gleichförmige Einwendung handelt.

Über die insoweit inhaltsgleiche Einwendung (vgl. C 3.8.2.3) hinaus brachte der Einwendungsführer noch vor, dass er sein Grundstück wieder als Eigentum zurück erhalten möchte, wenn es nur während der Bauzeit genutzt werde.

Der Vorhabensträger erwiderte mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht, dass für die Maßnahme das gesamte Grundstück dauerhaft in Anspruch genommen werden soll. Dies gilt auch nach der Planänderung. Eine Rückgabe von Teilflächen ist daher nicht möglich.

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwun-

gen ist, gegen Entschädigung endgültig auf seinen Besitz bzw. sein Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Verhandlungen mit dem Vorhabensträger bzw. dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.9 Einwendung Nr. 9

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 6350 der Gemarkung Heidingsfeld. Von dem 7.024 m² großen Grundstück sollen vom Vorhabensträger 1.299 m² dauerhaft, für Dritte 24 m² dauerhaft und 636 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Auf dem Grundstück soll ein Teil der neuen Betriebsumfahrt BWV lfd.Nr. 17 (Unterlage 7.2) zu liegen kommen.

Die Einwendungsführerin brachte mit einem Schreiben, das am 02.07.2008 bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen ist, vor, dass ihr Grundstück landwirtschaftlich genutzt werde. Hinsichtlich ihres Vorbringens zu den Planunterlagen, zur Alternativenprüfung und zum Artenschutz kann auf die Ausführungen und Verweise unter C 3.8.2.3 verwiesen werden, da es sich insoweit um eine inhaltsgleiche Einwendung handelt.

Darüber hinaus führte die Einwendungsführerin noch aus, dass die Tunnellösung aus ihrer Sicht für Menschen, Tiere, Natur (Pflanzen) und auch für Heidingsfeld, vor allem hinsichtlich der großen Umweltbelastung, das Beste wäre. Bei der plangegenständlichen Alternative würde das ganze Stadtbild leiden.

Mit Schreiben vom 05.12.2008 verwies der Vorhabensträger darauf, dass die plangegenständliche Variante auf dem einvernehmlichen Beschluss der sog. "Lenkungsgruppe" beruht. Die Aspekte des Umweltschutzes, wie z.B. Eingriffe in ausgewiesene Schutzgebiete, wurden dabei bei der Gegenüberstellung der Varianten als bedeutendes Auswahlkriterium berücksichtigt (vgl. dazu genauer Unterlage 1, Kap. 3.5, und C 3.7.2.1 dieses Beschlusses).

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 05.12.2008 außerdem zutreffend darauf hin, dass auf die Inanspruchnahme des Grundstücks der Einwendungsführerin nicht verzichtet werden kann.

Bezüglich der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums hat es die Einwendungsführerin hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und sie somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf ihren Besitz bzw. ihr Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Verhandlungen mit dem Vorhabensträger bzw. dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.10

Einwendung Nr. 10

Die Einwendungsführer sind Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4384/1 der Gemarkung Heidingsfeld. Es liegt bei Bau-km 288+800, ca. 220 m von der künftigen Achse der BAB A 3 und ca. 110 m von der äußeren nördlichen Erwerbsgrenze entfernt. Das Grundstück wird weder dauerhaft noch vorübergehend für die gegenständliche Maßnahme in Anspruch genommen.

Zu den Einwendungen hinsichtlich der Planunterlagen, der Alternativenprüfung und des Artenschutzes kann auf die Ausführungen und Querverweise unter C 3.8.2.3 verwiesen werden, da es sich insoweit um eine gleichförmige Einwendung handelt.

Hinsichtlich des Vorbringens im Erörterungstermin am 04.02.2009 zu den Grundlagen der schalltechnischen Berechnungen wird auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.3.1 Bezug genommen.

Des Weiteren brachten die Einwendungsführer mit Schreiben vom 02.07.2008 hinsichtlich ihrer ehemaligen Schlittenbahn direkt neben dem Trinkwasserreservoir auf dem Grundstück Fl.Nr. 4436 der Gemarkung Heidingsfeld vor, dass die sehr steile Zufahrt und die darin befindliche Kurve im Bereich des Wasserreservoirs Lastzüge zum Abbremsen und zum erneuten Anfahren zwingt. Sollte in dieser Gefahrenstelle ein Lkw-Unfall geschehen, so bestehe höchste Gefahr für die Trinkwasserversorgung der Stadtteile Heidingsfeld und Heuchelhof und eventuell für den gesamten Wasserverbund. Wenn in Wassereinzugsgebieten allgemein ein Verbot für Tankzüge bestimmter Gefahrenklassen bestehe, so sei es höchst frevelhaft, auf dieser ehemaligen Schlittenbahn Lkws über fünf Jahre in unmittelbarer Nähe des Wasserreservoirs vorbeifahren zu lassen. Die Steigung betrage, von den Einwendungsführern an der obersten Stelle der Strecke gemessen, ca. 11 Grad, was einem Gefälle von 19,44 m auf 100 m entspreche und somit 19,44 % Steigung bedeute. Für Fußgänger sei dieser Weg bei sauberem Belag schon bei Regen schwierig, bei Schnee gefährlich und bei Eis unmöglich zu begehen. Deshalb sei dieser Weg als Schlittenbahn genutzt worden. Es stelle sich die Frage, ob dies nicht zu gefährlich für eine Zufahrt zur Baustellenlagerstätte sei, die mit schwersten Maschinen über Jahre bei jedem Wetter genutzt werden solle. Außerdem, so die Einwendungsführer weiter, stelle sich die Frage, so wie man sich die Reinigung dieser Strecke gedacht habe, ohne dass entsprechend verschmutztes Oberflächenwasser zum Zobelweg herunter laufe. Schließlich stelle sich die Frage, ob ein Gutachten über die Sicherheit der Wassertanks vorliege, wenn in dieser kurzen Entfernung ständig Drücke und Erschütterungen durch schwere Baufahrzeuge entstünden. Des Weiteren liege hier die Gasver-

sorgung für den Heuchelhof. Dies sei für die Stadtwerke Grund genug, Vorsorge für die Sicherheit der Bürger zu treffen.

Der Vorhabensträger führte dazu mit Schreiben vom 19.12.2008 nachvollziehbar aus, dass der Baustellenverkehr überwiegend über die Autobahntrasse abgewickelt werden soll. Des Weiteren werden zum Teil längs der Autobahn verlaufende Wege zu Baustraßen für den Baustellenverkehr ertüchtigt. Das weitere Straßennetz wird lediglich für punktuelle Zufahrten während der Bauzeit in Anspruch genommen. Der gesamte Baustellenabschnitt Katzenbergtunnel soll über die Autobahn erschlossen werden. Eine übermäßige, d.h. über den Gemeindegebrauch hinausgehende, Beanspruchung von städtischen Straßen im Bereich Heidingsfeld ist nicht vorgesehen.

Beim Erörterungstermin am 04.02.2009 brachte der Einwendungsführer wiederum vor, dass für die Bauphase eine Straße eingezeichnet sei, die genau neben dem Trinkwasserhochbehälter von der Autobahn senkrecht hinuntergehe. Es sei darauf hinzuweisen, dass der jetzige Fußweg, der dann zur Straße werden solle, eine Steigung von 19 % habe. Die Frage sei, was passiere, wenn dort ein Lkw umkippe – gerade im Hinblick auf des Schutz des Trinkwassers (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 102 f.).

Der Vorhabensträger erwiderte darauf beim Erörterungstermin am 04.02.2009 zu Recht, dass entlang des Trinkwasserhochbehälters schon derzeit ein Weg führt. Dieser Weg dient u.a. dazu, den Trinkwasserhochbehälter zu erschließen. Für die Erschließung der vorhandenen verschiedenen Eingänge und Zugänge zum Trinkwasserhochbehälter wird im Rahmen des gegenständlichen Autobahnausbaus wieder ein entsprechender Weg angelegt. Dieser Weg, der in den Unterlagen verzeichnet ist (vgl. Unterlage 7.1, Blatt 2 E), stellt als Stichweg nur eine Zufahrt zum Trinkwasserhochbehälter vor. Während der Bauphase wird es in diesem Bereich keine Baustraßen geben.

Des Weiteren brachten die Einwendungsführer mit Schreiben vom 02.07.2008 vor, dass Verbrennungsgase und Feinstaub durch die Schallschutzeinrichtungen nicht abgehalten würden, im Gegenteil würden diese je nach Wetterlage auf ein bestimmtes Gebiet konzentriert niedergedrückt.

Der Vorhabensträger erwiderte dem mit Schreiben vom 19.12.2008 zu Recht, dass ein Luftschadstoffgutachten erstellt wurde. Wegen der besonderen Ausbreitungsverhältnisse im Untersuchungsraum wurden im Luftschadstoffgutachten zur Ermittlung die Verfahren PROKAS (Ausbreitungsrechnung für Kfz-Immissionen) und LASAT (Beurteilung von besonderen Ausbreitungssituationen) in Kombination mit dem Kaltluftabflussmodell KALM angewandt. Der Katzenbergtunnel und die weiteren aktiven Lärmschutzanlagen wirken sich demnach positiv auf die Schadstoffbelastung aus. Es wird generell eine Verbesserung der Luftschadstoffbelastung zum Prognosehorizont 2020 gegenüber dem Bestand 2005 erreicht. Im Übrigen wird auf die Unterlage 11.3 und auf C 3.7.4.3.1 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Zum Vorbringen der Einwendungsführer zum Trinkwasserschutz und zum Einzugsgebiet der Winterhäuser Quelle wird auf die Ausführungen unter C 3.7.7.1.1.5 Bezug genommen.

Schließlich wandten die Einwendungsführer ein, dass bei einer Tunnellösung unter dem Heuchelhof der meiste Baustellenverkehr in den abgelegenen Fluren erfolge. Eine geregelte Feinstaubentlastung in allen Tunnelbereichen werde für alle Würzburger Bürger von Vorteil sein.

Der Vorhabensträger legte dazu mit Schreiben vom 19.12.2008 nachvollziehbar dar, dass der Baustellenverkehr einer südlichen Tunnelvariante nicht über abgelegene Flure abgewickelt werden könnte. Vielmehr würde der Baustellenverkehr im städtischen Straßennetz zu erheblichen bauzeitlichen Beeinträchtigungen durch Zufahrtsstraßen, Baustelleneinrichtungen und Ablagerungen bzw. den Abtransport des Tunnelausbruchs führen.

Beim Erörterungstermin am 04.02.2009 brachte der Einwendungsführer vor, dass er ca. 170 m von der künftigen Autobahn entfernt wohne. Er habe eine Solaranlage auf dem Dach, die durch den Ausbau der BAB A 3 und die damit verbundenen Auffüllungen bzw. Bepflanzungen in ihrer Wirksamkeit gemindert werden könne. Er fürchte, dass er gerade im Winter kaum noch Sonne für die Warmwasserbereitung auf dem Dach seines Anwesens mehr bekomme. Auf die Einwendungen eines anderen Einwendungsführers (vgl. C 3.8.2.66) nahm er dabei ausdrücklich Bezug (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 97 f.).

Der Einwendungsführer hat mit Schreiben vom 02.07.2008, eingegangen bei der Planfeststellungsbehörde am selben Tag, Einwendungen erhoben. Eine Beeinträchtigung durch eine zusätzliche Verschattung und eine damit verbundene Änderung des Wirkungsgrads einer Solaranlage wurde dabei - entgegen den Ausführungen des Einwendungsführers beim Erörterungstermin am 04.02.2009 - nicht vorgetragen, dies geschah erstmals im Erörterungstermin. Insoweit wird auf die Behördenakten Bezug genommen. Hinsichtlich dieses Vorbringens liegt damit wegen Nichtbeachtung der Einwendungsfrist eine materielle Präklusion vor (§ 17 a Nr. 7 Satz 1 FStrG), die Einwendung ist insoweit ausgeschlossen. Gründe für die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand sind nicht vorgebracht oder sonst ersichtlich, da mit einem entsprechend ausführlichen Schriftsatz anderweitige Einwendungen rechtzeitig erhoben wurden. In der Bekanntmachung der Auslegung erfolgte ein entsprechender Hinweis nach § 17 a Nr. 7 Satz 3 FStrG. Die Einwendungen sind daher in dieser Hinsicht als unzulässig zurückzuweisen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich aus anderen Gründen erledigt haben.

Mit Schreiben vom 22.10.2009 legte der Vorhabensträger zwei Querschnitte (M 1 : 500) vor, aus denen sich die Lage des Wohnhauses der Einwendungsführer im Verhältnis zu den vorgesehenen Auffüllungen am Katzenberg deutlich wird. Daher kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde davon ausgegangen werden, dass die Einwendung hinsichtlich der Auswirkungen auf die Warmwasserbereitung auf dem Dach unbegründet ist, auf die Ausführungen unter C 3.8.2.66 wird verwiesen, die hier entsprechend gelten.

Die form- und fristgerecht erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Art und Weise erledigt haben.

3.8.2.11 Einwendung Nr. 11

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 3730/1 der Gemarkung Heidingsfeld. Es liegt bei Bau-km 288+800 ca. 380 m von der Achse der künftigen BAB A 3 und ca. 270 m von der äußeren nördlichen Erwerbsgrenze entfernt. Dieses Grundstück wird durch die plangegenständliche Maßnahme weder dauerhaft noch vorübergehend in Anspruch genommen.

Mit Schreiben vom 03.07.2008 brachte sie vor, dass sie in dem Wohnhaus auf ihrem Grundstück eine Wohnung vermietet habe. Ihr Anwesen bzw. ihre Wohnung werde durch die über viele Jahre andauernde Baumaßnahme in der Bauphase durch Baulärm und Staubimmissionen erheblich beeinträchtigt und im Wert und in der Nutzbarkeit gemindert. Diese Wertminderung werde nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt und ausgeglichen. Dies gelte auch für den Außenwohnbereich (Garten, Balkon).

Der Vorhabensträger verwies mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht darauf, dass bei der Ausführung der Baumaßnahme die einschlägigen Vorschriften, wie z.B. die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm beachtet werden (vgl. auch A 3.3.9). Unter Berücksichtigung des Abstandes des betroffenen Grundstücks zur Trasse können unzumutbare bzw. gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden. Die Bauabwicklung erfolgt in zeitlich begrenzten, aufeinander folgenden Bauphasen. Die Auswirkungen auf das Grundstück der Einwendungsführerin beschränken sich auf einzelne Phasen, d.h. nur auf einen Teil der Bauzeit. Die baubedingte Staubbelastung wird durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. Anfeuchten, auf ein Mindestmaß beschränkt. Berücksichtigt man weiter den Abstand des Anwesens zur Trasse, so kann eine regelmäßige bzw. andauernde und damit unzumutbare Beeinträchtigung durch Staubentwicklung ausgeschlossen werden.

Des Weiteren brachte die Einwendungsführerin vor, dass sie aufgrund der erheblichen Beeinträchtigung ihres Anwesens mit Mietminderungen ihrer Mieter sowie einer Verschlechterung der Vermietbarkeit an Neumieter rechnen müsse.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 28.11.2008 nachvollziehbar entgegen, dass am angesprochenen Grundstück die Grenzwerte nach der 16. BImSchV eingehalten werden. Im Vergleich zur bestehenden Lärmsituation werden sich künftig durch den Katzenbergtunnel und die übrigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen für das Gebäude und das Grundstück sogar erhebliche Lärmentlastungen ergeben. Während der Bauzeit sind keine relevanten Verschlechterungen zu erwarten. Für Mietminderungen bzw. verschlechterte Vermietbarkeiten sind keine Anhaltspunkte erkennbar. Nach Abschluss der Maßnahme kann vielmehr sogar eher von einer Aufwertung des Projekts aufgrund der

Verbesserungen der Lärmsituation ausgegangen werden. Im Übrigen wird auf C 3.8.1.1 Bezug genommen.

Hinsichtlich der Einwendungen zu den Planunterlagen, zur Alternativenprüfung und zum Artenschutz wird auf die Ausführungen bzw. Querverweise unter C 3.8.2.3 verwiesen, da es sich insofern um eine gleichförmige Einwendung handelt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.12 Einwendung Nr. 12

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 3730 der Gemarkung Heidingsfeld. Mit Schreiben vom 03.07.2008 brachte sie vor, dass in dem dort bestehenden Wohnhaus fünf Wohnungen vermietet seien. Das Grundstück liegt bei Bau-km 288+800 und ist ca. 380 m von der Achse der künftigen BAB A 3 und ca. 270 m von der äußeren nördlichen Erwerbsgrenze entfernt.

Die Einwendungsführerin äußerte mit Schreiben vom 03.07.2008 die Befürchtung, dass ihr Anwesen bzw. ihre Wohnung(en) durch die über viele Jahre andauernde Baumaßnahme in der Bauphase durch Baulärm und Staubimmissionen erheblich beeinträchtigt und im Wert und in der Nutzbarkeit gemindert wird. Diese Wertminderung werde nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt und ausgeglichen. Dies gelte auch für den Außenwohnbereich (Garten, Balkon).

Der Vorhabensträger verwies mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht darauf, dass bei der Ausführung der Baumaßnahme die einschlägigen Vorschriften, wie z.B. die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm beachtet werden (vgl. auch A 3.3.9). Unter Berücksichtigung des Abstandes des betroffenen Grundstücks zur Trasse können unzumutbare bzw. gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden. Die Bauabwicklung erfolgt in zeitlich begrenzten, aufeinander folgenden Bauphasen. Die Auswirkungen auf das Grundstück der Einwendungsführerin beschränken sich auf einzelne Phasen, d.h. nur auf einen Teil der Bauzeit. Die baubedingte Staubbelastung wird durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. Anfeuchten, auf ein Mindestmaß beschränkt. Berücksichtigt man weiter den Abstand des Anwesens zur Trasse, so kann eine regelmäßige bzw. andauernde und damit unzumutbare Beeinträchtigung durch Staubentwicklung ausgeschlossen werden.

Des Weiteren brachte die Einwendungsführerin vor mit Schreiben vom 03.07.2008, dass aufgrund der erheblichen Beeinträchtigung ihres Anwesens sie mit Mietminderungen ihrer Mieter sowie einer Verschlechterung der Vermietbarkeit an Neumieter rechnen müsse.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 28.11.2008 nachvollziehbar entgegen, dass am angesprochenen Grundstück die Grenzwerte nach der 16. BImSchV eingehalten werden. Im Vergleich zur bestehenden Lärmsituation

werden sich künftig durch den Katzenbergtunnel und die übrigen aktiven Lärm-schutzmaßnahmen für das Gebäude und das Grundstück sogar erhebliche Lärmentlastungen ergeben. Während der Bauzeit sind keine relevanten Verschlechterungen zu erwarten. Für Mietminderungen bzw. verschlechterte Vermietbarkeiten sind keine Anhaltspunkte erkennbar. Nach Abschluss der Maßnahme kann vielmehr sogar eher von einer Aufwertung des Projekts aufgrund der Verbesserungen der Lärmsituation ausgegangen werden. Im Übrigen wird auf C 3.8.1.1 Bezug genommen.

Hinsichtlich der Einwendungen zu den ausgelegten Planunterlagen, zur Alternativenprüfung und zum Artenschutz wird auf die Ausführungen bzw. Querverweise unter C 3.8.2.3 verwiesen, da es sich insofern um eine gleichförmige Einwendung handelt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.13 Einwendung Nr. 13

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 3731 der Gemarkung Heidingsfeld. Es liegt bei Bau-km 288+800 und ist ca. 400 m von der künftigen Achse der BAB A 3 und ca. 290 m von der äußeren nördlichen Erwerbsgrenze entfernt.

Mit Schreiben vom 03.07.2008 brachte er vor, dass er in dem auf seinem Grundstück bestehenden Wohnhaus neun Wohnungen vermietet habe. Er wandte gegen das Vorhaben ein, dass sein Anwesen bzw. seine Wohnungen durch über die viele Jahre andauernde Baumaßnahme in der Bauphase durch Baulärm und Staubimmissionen erheblich beeinträchtigt und im Wert und in der Nutzbarkeit gemindert werde. Diese Wertminderung werde nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt und ausgeglichen. Dies gelte auch für den Außenwohnbereich (Garten, Balkon).

Der Vorhabensträger verwies mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht darauf, dass bei der Ausführung der Baumaßnahme die einschlägigen Vorschriften, wie z.B. die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm beachtet werden (vgl. auch A 3.3.9). Unter Berücksichtigung des Abstandes des betroffenen Grundstücks zur Trasse können unzumutbare bzw. gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden. Die Bauabwicklung erfolgt in zeitlich begrenzten, aufeinander folgenden Bauphasen. Die Auswirkungen auf das Grundstück der Einwendungsführerin beschränken sich auf einzelne Phasen, d.h. nur auf einen Teil der Bauzeit. Die baubedingte Staubbelastung wird durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. Anfeuchten, auf ein Mindestmaß beschränkt. Berücksichtigt man weiter den Abstand des Anwesens zur Trasse, so kann eine regelmäßige bzw. andauernde und damit unzumutbare Beeinträchtigung durch Staubentwicklung ausgeschlossen werden.

Des Weiteren brachte der Einwendungsführer vor, dass er aufgrund der erheblichen Beeinträchtigung seines Anwesens mit Mietminderungen seiner Mieter sowie einer Verschlechterung der Vermietbarkeit an Neumieter rechnen müsse.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 28.11.2008 nachvollziehbar entgegen, dass am angesprochenen Grundstück die Grenzwerte nach der 16. BImSchV eingehalten werden. Im Vergleich zur bestehenden Lärmsituation werden sich künftig durch den Katzenbergtunnel und die übrigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen für das Gebäude und das Grundstück sogar erhebliche Lärmentlastungen ergeben. Während der Bauzeit sind keine relevanten Verschlechterungen zu erwarten. Für Mietminderungen bzw. verschlechterte Vermietbarkeiten sind keine Anhaltspunkte erkennbar. Nach Abschluss der Maßnahme kann vielmehr sogar eher von einer Aufwertung des Projekts aufgrund der Verbesserungen der Lärmsituation ausgegangen werden. Im Übrigen wird auf C 3.8.1.1 Bezug genommen.

Hinsichtlich des Vorbringens des Einwendungsführers zu den Planunterlagen, zur Alternativenprüfung und zum Artenschutz wird auf die Ausführungen bzw. Querverweise unter C 3.8.2.3 verwiesen, da es sich insofern um eine gleichförmige Einwendung handelt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.14 Einwendung Nr. 14

Die Einwendungsführer bewohnen das Wohnhaus auf dem Grundstück Fl.Nr. 3730/1 der Gemarkung Heidingsfeld. Das Grundstück wird von der gegenständlichen Maßnahme weder dauerhaft noch vorübergehend in Anspruch genommen. Es liegt bei Bau-km 288+800 und ist ca. 270 m von der künftigen Achse der BAB A 3 und ca. 270 m von der äußeren nördlichen Erwerbsgrenze entfernt.

Mit Schreiben vom 03.07.2008 brachten sie vor, dass die erheblichen Lärmbelästigungen während der Bauphase und des späteren Verkehrsbetriebs ihre Gesundheit gefährdeten.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht entgegen, dass an diesem Grundstück die Grenzwerte nach der 16. BImSchV eingehalten werden. Im Vergleich zur bestehenden Lärmsituation werden sich durch den Katzenbergtunnel und die übrigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen für das Gebäude und das Grundstück sogar Lärmentlastungen ergeben. Bei der Ausführung der Baumaßnahme werden darüber hinaus die einschlägigen Vorschriften beachtet. Unter Berücksichtigung des Abstandes des Grundstücks zur Trasse können auch für die Bauzeit gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden.

Zum weiteren Vorbringen der Einwendungsführer hinsichtlich der Planunterlagen, der Alternativenprüfung und des Artenschutzes wird auf die Ausführungen und

Querverweise unter C 3.8.2.3 verwiesen, da es sich insofern um eine gleichförmige Einwendung handelt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie sich nicht erledigt haben oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.15 Einwendung Nr. 15

Der Einwendungsführer bewohnt das Haus auf dem Grundstück Fl.Nr. 4899/6 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Nach den schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers sind an seinem Anwesen tagsüber Beurteilungspegel von 51 dB(A) und nachts von 46 dB(A) zu erwarten (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 226, und Unterlage 11.2, Blatt 3).

Mit seiner Einwendung vom 03.07.2008 brachte der Einwendungsführer vor, dass bei der Bürgerversammlung in Heidingsfeld der Vorhabensträger ausdrücklich erklärt habe, dass die Lärmbelastung im Bereich Heuchelhof durch die geplanten Maßnahmen gegenüber dem derzeitigen Zustand verbessert würden, da die Gradienten auf ganzer Länge abgesenkt werde und eine Lärmschutzanlage, bestehend aus einem Lärmschutzwall und einer Lärmschutzwand, bis zur Unterführung im Rosengarten geplant sei. In dem für ihn relevanten Bereich sei die Gradientenabsenkung jedoch unbedeutend und die Lärmschutzanlage ende bereits ca. 90 m nordwestlich der Unterführung. Der geplante Lärmschutz sei daher nach seiner Überzeugung nicht ausreichend und er ersuche den Vorhabensträger, die Lärmschutzanlagen bis zur Rosengartenunterführung zu verlängern.

Der Vorhabensträger verwies mit Schreiben vom 28.11.2008 nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher Hinsicht, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt in einem Abstand von ca. 500 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 51 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts zu erwarten. Durch die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Einbau eines offenporigen Fahrbahnbelags und Steilwälle mit aufgesetzten Lärmschutzwänden) ergeben sich für das Gebäude auf dem Grundstück der Einwendungsführer sogar erhebliche Lärmentlastungen. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.16 Einwendung Nr. 16

Der Einwendungsführer ist Landwirt und Winzer und brachte mit Schreiben vom 29.06.2008 vor, dass er gegen die Planungen Einwände erhebe und seine Grundstücke nicht zur Verfügung stellen werde.

Betroffen ist das Grundstück Fl.Nr. 3322 der Gemarkung Heidingsfeld, das eine Größe von 4.132 m² hat, wovon der Vorhabensträger zunächst 20 m² erwerben und 358 m² vorübergehend in Anspruch nehmen wollte. Der Einwendungsführer führte mit Schreiben vom 29.06.2008 aus, dass es sich hier um eine neuwertige Weinbergsanlage mit der Rebsorte Silvaner und verzinkten Endpfosten, die einbetoniert seien, handele. Wenn hier der Arbeitsraum näher an die Autobahnabfahrt der Tank- und Rastanlage verschoben würde, könnten Ertragsausfall- und Herstellungskosten gespart werden.

Der Vorhabensträger erwiderte zunächst hierauf mit Schreiben vom 28.11.2008, dass auf die dauerhafte und vorübergehende Inanspruchnahme dieses Grundstücks nicht verzichtet werden könne, da im Zuge der Gradientenabsenkung der Autobahn in diesem Bereich die Ausfahrt zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord zur Überbrückung des Höhenunterschiedes nach Osten verschoben werden müsse. Bedingt durch diese Verschiebung und die neu entstehenden Böschungverschneidungen entstehe die beschriebene Grundstücksbetroffenheit. Die in Anspruch genommenen Teilflächen des Grundstücks Fl.Nr. 3322 der Gemarkung Heidingsfeld würden entsprechend entschädigt. Der Umfang der Entschädigung wird im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen festgelegt.

Auch beim Erörterungstermin am 04.02.2009 brachte der Einwendungsführer vor, dass er mit der vorübergehenden Inanspruchnahme seines Grundstücks Fl.Nr. 3322 der Gemarkung Heidingsfeld nicht einverstanden sei. Der dortige Weinberg sei fast neuwertig und erst vor ein paar Jahren neu gepflanzt worden (Silvaner). Er wies darauf hin, dass es eine Ausweichmöglichkeit ca. 400 m weiter in Fahrtrichtung Nürnberg gebe (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 39).

Der Vorhabensträger führte beim Erörterungstermin am 04.02.2009 aus, dass voraussichtlich in weiten Teilen auf die vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 3322 verzichtet werden könne. Das Grundstück liege an der Zufahrtsrampe zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord. Die neue Rampe verdränge den dort vorhandenen Feldweg. Die bisherige vorübergehende Inanspruchnahme sei für die Ablagerung von Oberboden usw. gedacht. Wenn aber der Parallelweg vorgezogen gebaut und die Zufahrtsrampe zur Tank- und Rastanlage erst später hergestellt werde, könnten die Flächen, die für die Baustellenabwicklung benötigt würden, zwischen dem Weg und der Autobahn liegen. Daher könne auf eine vorübergehende Inanspruchnahme in diesem Bereich verzichtet werden. Der Vorhabensträger konnte jedoch noch nicht endgültige Aussagen darüber treffen, ob es nicht doch zu einem dauerhaften Erwerb einer kleinen Fläche des Grundstücks Fl.Nr. 3322 der Gemarkung Heidingsfeld kommen müsse. Es wurde darauf hingewiesen, dass dies im Rahmen einer bereits angekündigten Planänderung dargestellt werde.

Die Planfeststellungsbehörde wies darauf hin, dass der Einwendungsführer im Rahmen einer unmittelbaren Beteiligung bzw. im Rahmen einer eventuellen Auslegung der geänderten Planunterlagen erneut die Möglichkeit habe, Einwendungen zu erheben.

Die vom Vorhabensträger daraufhin vorgelegte Planänderung vom 22.06.2009 sieht vor, vor dem Bau der Hauptfahrbahnen der BAB A 3 den Oberen Kaulweg im Bereich der östlichen Rampe zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord vorab zu erstellen. Dadurch kann insbesondere die vorübergehende Inanspruchnahme von talseitig gelegenen Privatgrundstücken verringert werden. Vom Grundstück Fl.Nr. 3322 der Gemarkung Heidingsfeld sollten daher keine Flächen mehr dauerhaft in Anspruch genommen werden und lediglich noch 81 m² vorübergehend (vgl. Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und Unterlage 14.2).

Mit Schreiben vom 07.09.2009 erklärte der Einwendungsführer, dass sich für ihn durch die Planänderung vom 22.06.2009 in diesem Bereich nichts Wesentliches ändere. Für ihn sei es noch schwerer nachzuvollziehen, warum für eine vorübergehende Inanspruchnahme auf einer Breite von 2 m auf ca. 40 m entlang der Grundstücksgrenze die einbetonierten Haltepfosten der Rebanlage entfernt werden sollten. Der damit verbundene Arbeitsaufwand stehe in keinem Verhältnis zur Flächeninanspruchnahme. Zusätzlich machte er darauf aufmerksam, dass zur Bewirtschaftung seines Weinberges noch zusätzlich ca. 200 m² für das notwendige Vorgewende gerodet werden müsse, was bisher nicht einkalkuliert worden sei. Er gehe nach wie vor davon aus, dass neben seinem Grundstück immer noch ausreichend Arbeitsraum für den Autobahnbau vorhanden sei.

Mit Schreiben vom 28.09.2009 legte der Vorhabensträger dar, dass eine nochmalige detaillierte Überprüfung der geänderten Planung ergeben hat, dass auf eine Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 3322 der Gemarkung Heidingsfeld vollständig verzichtet werden kann (vgl. A 3.13.18 und die Grüneintragungen insbesondere in der Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und in der Unterlage 14.2).

Beim Erörterungstermin am 04.02.2009 sprach der Einwendungsführer außerdem an, dass an der Rampe zur Tank- und Rastanlage inzwischen die Bäume und Büsche sehr hoch gewachsen seien. Viele Leute, die an der Tank- und Rastanlage tankten bzw. sich kurz erholten, verrichteten an dieser Ecke dann ihre Notdurft. Hier müsse eine Lösung gefunden werden, um diese unschönen Verhältnisse dort zu unterbinden (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 39 ff.).

Der Vorhabensträger stellte beim Erörterungstermin am 04.02.2009 in Aussicht, zwar auf den Bewuchs nicht verzichten zu können und zu wollen, die landschaftspflegerische Begleitplanung sehe nämlich vor, die optische Einbindung der BAB A 3 einschließlich ihrer Nebenanlagen weitgehend zu erhalten bzw. wiederherzustellen, was auch an dieser Stelle notwendig sei. Aber der Vorhabensträger sehe die Möglichkeit, hier einen Zaun anzubringen, der verhindere, dass man sich "hinter die Hecke" begeben könne. Vom Einwendungsführer wurde die Wirksamkeit einer solchen Maßnahme jedoch in Zweifel gezogen.

Vonseiten der Planfeststellungsbehörde wurde der Vorhabensträger gebeten, sich über eine geeignete Lösung Gedanken zu machen.

Nach weiteren Prüfungen teilte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.10.2009 nachvollziehbar mit, dass derzeit ein Bewuchs vorhanden ist, der nach der Durchführung der Baumaßnahme wiederhergestellt werden soll. Die vorgesehene Bepflanzung dient auch der Abschirmung zur Autobahn (Landschaftsbild). Der Autofahrer, der auf der Tank- und Rastanlage Pause macht, findet dort genügend Möglichkeiten vor, eine Toilettenanlage aufzusuchen. Es ist grundsätzlich nicht vermeidbar, dass außerhalb von Toiletten solche zweckentfremdende Nutzungen der Grünanlagen stattfinden. Eine mögliche Einzäunung stellt im Verhältnis einen zu hohen Kostenaufwand dar.

Des Weiteren stellte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 29.06.2008 auf die Grundstücke Fl.Nrn. 2795, 2944, 2924, 2925, 2925/2, 2926, 2919 und 2917 der Gemarkung Heidingsfeld ab. Diese Grundstücke werden weder dauerhaft noch vorübergehend in Anspruch genommen. Der Einwendungsführer brachte jedoch vor, dass hier Ertragsausfall- und Herstellungskosten für die Anpassung am neuen Weg entstünden, falls sich der Weinbergsweg, der an der Autobahn entlang führe, in Höhe oder Tiefe geändert werde (Oberer Kaulweg bzw. Oberer Geisbergweg).

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 zutreffend dar, dass der öffentliche Feld- und Waldweg im Umgriff der beschriebenen Grundstücke durch die Ausbaumaßnahme nicht verändert wird.

Des Weiteren wandte sich der Einwendungsführer mit Schreiben vom 29.06.2008 gegen die Inanspruchnahme der Grundstücke Fl.Nrn. 6757 und 6758 der Gemarkung Heidingsfeld. Die Grundstücke, die 2.230 m² bzw. 1.879 m² groß sind, sollen vom Vorhabensträger vollständig erworben werden und für die Ausgleichsmaßnahme A 1.1 in Anspruch genommen werden. Der Einwendungsführer führte hierzu aus, dass es sich bei diesen Grundstücken um Ackerfläche mit guter Humusaufgabe handele, die sehr ertragreich sei und zugleich auch eine Zufahrt für sein Grundstück Fl.Nr. 6802/1 darstellten. Letzteres Grundstück wird für die gegenständliche Maßnahme weder dauerhaft noch vorübergehend in Anspruch genommen, liegt aber auch nicht an einer öffentlichen Verkehrsfläche.

Der Vorhabensträger erläuterte mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht, dass die beiden Grundstücke für die Anlage von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen benötigt werden. Auf den Flächen sollen Extensivgrünland und Altgrasfluren mit Hecken und Streuobst zur Kompensation von Eingriffen in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild entstehen. Die Zufahrt zum Grundstück Fl.Nr. 6802/2 der Gemarkung Heidingsfeld kann weiterhin über den Heriedenweg und über das Grundstück Fl.Nr. 6802 der Gemarkung Heidingsfeld gewährleistet werden.

Außerdem brachte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 29.06.2008 vor, dass er im Bereich "Bühl/Langenbach" die Grundstücke Fl.Nrn. 6882, 6881 und 688 gepachtet habe. Dabei handele es sich um insgesamt 6.567 m² Pachtfläche. Das Grundstück Fl.Nr. 6882, das eine Größe von 2.300 m² hat, soll vom Vorha-

bensträger vollständig erworben werden. Hinsichtlich der anderen beiden Grundstücke sind Angaben zu dauerhafter oder vorübergehender Inanspruchnahme in den Grunderwerbsunterlagen nicht vorhanden.

Der Vorhabensträger verwies mit Schreiben vom 28.11.2008 zutreffend darauf, dass das Grundstück Fl.Nr. 6882 der Gemarkung Heidingsfeld vollständig für die Anlage von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen benötigt wird. Auf der Fläche sollen Extensivgrünland und Altgrasfluren mit Hecken und Streuobst zur Kompensation von Eingriffen in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild entstehen. Die Grundstücke Fl.Nrn. 6881 und 688 der Gemarkung Heidingsfeld sind von der Ausbaumaßnahme dagegen nicht betroffen.

Schließlich wandte sich der Einwendungsführer mit Schreiben vom 29.06.2008 gegen die Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 4463 der Gemarkung Heidingsfeld, das er gepachtet habe. Von diesem Grundstück, das 4.126 m² groß ist, sollen für den Vorhabensträger 2.819 m² erworben, für Dritte 346 m² dauerhaft und 213 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Das Grundstück Fl.Nr. 4463 der Gemarkung Heidingsfeld soll für die Ersatzmaßnahme E 5.1 bzw. für die Neuanlage eines öffentlichen Feld- und Waldweges nördlich des Katzenbergtunnels (BWV lfd.Nr. 22, Unterlage 7.2 - Oberer Katzenbergweg) in Anspruch genommen werden.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 nachvollziehbar dar, dass auf dieser Fläche Extensivgrünland und Magerrasen mit Hecken und Streuobst zur Kompensation von Eingriffen in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild entstehen sollen (auf dauerhaft in Anspruch genommener Fläche). Zusätzlich werden während der Baudurchführung 213 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Außerdem sollen für die Schaffung eines öffentlichen Feld- und Waldweges der Stadt Würzburg 346 m² dauerhaft in Anspruch genommen werden.

Der Einwendungsführer wies darauf hin, dass er durch das plangegenständliche Vorhaben mit einer möglichen Verlustfläche von 14.801 m² betroffen sei. Da er Landwirt und Winzer sei und einen Aussiedlerhof mit Weinbau und Ackerbau besitze, möchte er nicht als Bewirtschafter durch den Ausbau der Autobahn kostbare Wein- bzw. Ackerfläche verlieren, da es in Heidingsfeld schwer sei, zusätzliche Flächen zu bekommen. Er habe außerdem in jüngerer Vergangenheit viel Geld in neue Maschinenteknik investiert.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 28.11.2008 entgegen, dass der Einwendungsführer insgesamt von der Ausbaumaßnahme mit Eigentumsflächen von 4.129 m² und Pachtflächen von 5.465 m² betroffen ist. Auf diese Inanspruchnahme kann, wie der Vorhabensträger nachvollziehbar darlegte, nicht verzichtet werden. In Verhandlungen mit dem Einwendungsführer zeichne sich im Übrigen eine Einigung ab. Dem widersprach der Einwendungsführer mit Schreiben vom 29.11.2008. Mit Schreiben vom 16.11.2009 erklärte der Vorhabensträger, dass ein weiteres Entgegenkommen über die Planänderung vom 22.06.2009 und seine Erwidern vom 28.09.2009 hinaus nicht mehr möglich ist.

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums bzw. seiner Pachtfläche hat es der Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz bzw. sein Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.17 Einwendung Nr. 17

Der Einwendungsführer ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 2847, 2852 und 3457 der Gemarkung Heidingsfeld.

Hinsichtlich des Grundstücks Fl.Nr. 3457, das 200 m² groß ist und von dem der Vorhabensträger zunächst 122 m² dauerhaft erwerben und 44 m² vorübergehend in Anspruch nehmen wollte, führte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 20.06.2008 aus, dass es sich bei dem Grundstück um eine unbefristet verpachtete Rebfläche handele. Eine Notwendigkeit für den parallel verlaufenden Zufahrtsweg sei für ihn nicht erkennbar. Dem Verkauf dieser Fläche stimme er nicht zu.

Hierzu legte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 dar, dass auf die dauerhafte und vorübergehende Inanspruchnahme nicht verzichtet werden könne, da der Untere Kaulweg künftig im Zuge des Katzenbergtunnels über die BAB A 3 geführt werden müsse. Bedingt durch die Anhebung des Unteren Kaulweges und den daraus resultierenden neuen Böschungsverschneidungen entstehe die beschriebene Grundstücksbetroffenheit.

Als Folge verschiedener Einwendungen und Stellungnahmen im Planfeststellungsverfahren entschloss sich der Vorhabensträger, den Unteren Kaulweg im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 etwas nach Osten zu verlegen. Dadurch konnte gewährleistet werden, dass die westlich des Unteren Kaulweges liegenden Grundstücke - wie bisher - von ihm erschlossen werden und auf die vorgesehene parallele Wegeerschließung verzichtet werden konnte. Infolgedessen sind vom Grundstück Fl.Nr. 3457 der Gemarkung Heidingsfeld nur noch 12 m² dauerhaft und 71 m² vorübergehend in Anspruch zu nehmen (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 2 E, Unterlage 7.2, lfd.Nrn. 7 und 37, Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und Unterlage 14.2). Dagegen hat der Einwendungsführer keine erneuten Einwendungen erhoben.

Hinsichtlich der Grundstücke Fl.Nrn. 2847 und 2857 der Gemarkung Heidingsfeld, die 410 m² bzw. 1.112 m² groß sind und die für die Ersatzmaßnahme E 7.1 dauerhaft vollständig in Anspruch genommen werden sollen, wies der Einwen-

dungsführer darauf hin, dass sie als Ackerflächen unbefristet verpachtet seien. Gegen die Inanspruchnahme erhebe er Einspruch.

Der Vorhabensträger führte dazu mit Schreiben vom 28.11.2008 aus, dass die beiden Grundstücke mit einer Gesamtfläche von 1.522 m² für die Anlage von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen benötigt werden. Auf den Flächen sollen Magerstandorte durch Oberbodenabtrag und spontaner Vegetationsentwicklung zur Kompensation von Eingriffen in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild entstehen. Weiter führte der Vorhabensträger aus, dass inzwischen mit dem Einwendungsführer Gespräche geführt worden seien und sich dabei eine Einigung bei den Grunderwerbsverhandlungen abgezeichnet habe.

Des Weiteren erhob der Einwendungsführer mit Schreiben vom 03.07.2008 Einwendungen im Hinblick auf die Planunterlagen, die Alternativenprüfung und den Artenschutz. Auf die Ausführungen und Querverweise unter C 3.8.2.3 kann verwiesen werden, da es sich insofern um eine gleichförmige Einwendung handelt (vgl. auch Schreiben des Vorhabensträgers vom 12.12.2008).

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz bzw. sein Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.18 Einwendung Nr. 18

Der Einwendungsführer ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 6724, 6724/4, 6760, 6611, 6616 und 6617/1 der Gemarkung Heidingsfeld. Mit Schreiben vom 20.06.2008 führte der Einwendungsführer aus, dass er des Weiteren Pächter der Grundstücke Fl.Nrn. 6724/3, 6759, 6755, 6617/2, 6617/3, 6624, 6629, 6630, 2847, 2852 und 2853 der Gemarkung Heidingsfeld sei.

Das Grundstück Fl.Nr. 6724, das im Eigentum des Einwendungsführers steht, ist 12.211 m² groß, wovon dauerhaft 22 m² und vorübergehend 1.076 m² in Anspruch genommen werden sollen. Das Grundstück Fl.Nr. 6724/3, das der Einwendungsführer gepachtet hat, ist 6.175 m² groß, wovon vom Vorhabensträger 1.057 m² und für Dritte 117 m² dauerhaft und vorübergehend 4.504 m² in Anspruch genommen werden sollen. Das Grundstück Fl.Nr. 6724/4, das im Eigentum des Einwendungsführers steht, ist 5.989 m² groß, wovon für den Vorhabenssträger 2.807 m² dauerhaft, für Dritte 18 m² dauerhaft und vorübergehend 3.164 m² in Anspruch genommen werden sollen. Die Grundstücke liegen im

südwestlichen Bereich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld. Der Einwendungsführer brachte mit Schreiben vom 20.06.2008 vor, dass diese Flächen sehr gut zu bewirtschaften seien, da sie eine zusammenhängende Fläche bildeten. Hier sei ein sehr hoher wirtschaftlicher Ertrag gegeben, da die Böden von höchster landwirtschaftlicher Qualität seien. Er fordere daher, die Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld räumlich kleiner anzulegen, damit hier weniger wertvolles Ackerland verloren gehe. Einem Verkauf der Eigentumsfläche werde nicht zugestimmt.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 12.12.2008 nachvollziehbar, dass auf die dauerhafte und vorübergehende Inanspruchnahme dieser Grundstücksflächen nicht verzichtet werden kann, da im Zuge des Ausbaus der BAB A 3 die Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld sowohl der neuen Autobahntrasse angepasst als auch leistungsfähig und verkehrssicher gestaltet werden muss. Die Trassierungselemente der Anschlussstelle entsprechen den Mindestwerten der einschlägigen Richtlinie. Eine räumliche Verkleinerung der geplanten Anschlussstelle kann daher aus Gründen der Leichtigkeit des Verkehrs nicht vorgenommen werden. Im Übrigen wird auf die entsprechenden Ausführungen unter C 3.7.3.3 verwiesen.

Das Grundstück Fl.Nr. 6760, das im Eigentum des Einwendungsführers steht und eine Größe von 2.930 m² hat, soll vom Vorhabensträger vollständig für die Ausgleichsmaßnahme A 1.1 erworben werden. Des Weiteren sollen die Grundstücke Fl.Nrn. 6755 (Größe 2.931 ha) und 6759 (Größe 2.280 ha), die der Einwendungsführer gepachtet hat, für die Ausgleichsmaßnahme A 1.1 vollständig in Anspruch genommen werden. Der Einwendungsführer brachte mit Schreiben vom 20.06.2008 vor, dass der Wegfall dieser mittel bis gut zu bewirtschaftenden Flächen, die an sein Grundstück Fl.Nr. 6774 anschließen, nicht akzeptabel sei. Es werde daher gefordert, diese Flächen in der jetzigen Nutzung zu belassen.

Der Vorhabensträger führte dazu mit Schreiben vom 12.12.2008 zu Recht aus, dass die angesprochenen Flächen für die Anlage von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen benötigt werden. Auf den Flächen sollen Extensivgrünland und Altgrasfluren mit Hecken und Streuobst zur Kompensation von Eingriffen in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild entstehen.

Das Grundstück Fl.Nr. 6611 der Gemarkung Heidingsfeld hat eine Größe von 8.835 m² und steht im Eigentum des Einwendungsführers. Davon sollten zunächst 1.452 m² dauerhaft und 3.557 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Ebenso steht das Grundstück Fl.Nr. 6616 der Gemarkung Heidingsfeld im Eigentum des Einwendungsführers, das 1.241 m² groß ist, wovon zunächst 174 m² dauerhaft und 670 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden sollten. Schließlich ist der Einwendungsführer auch Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 6617/1, das 3.951 m² groß ist, wovon zunächst 745 m² dauerhaft und 3.206 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden sollten. Des Weiteren sollten vom Grundstück 6617/2, das 3.940 m² groß ist, dauerhaft 3.302 m² in Anspruch genommen werden. Das Grundstück Fl.Nr. 6624 (Größe 4.516 m²) und das Grundstück Fl.Nr. 6629 (Größe 1.061 m²) sollen vom Vorhabensträger dau-

erhaft in Anspruch genommen werden. Ursprünglich sollte auch das Grundstück Fl.Nr. 6630 vollständig dauerhaft in Anspruch genommen werden.

Mit Schreiben vom 20.06.2008 brachte der Einwendungsführer vor, dass er Pächter dieser Grundstücke sei. Die angegebenen Flächen seien sehr gut zu bewirtschaften, da sie eine zusammenhängende Fläche bildeten. Hier sei ein hoher wirtschaftlicher Ertrag gegeben, da die Böden von guter landwirtschaftlicher Qualität seien. Es werde daher gefordert, das Absetz- und Regenrückhaltebecken 287-1L (BWV lfd.Nr. 109, Unterlage 7.2) weiter westlich, nämlich auf den Eigentumsflächen des Vorhabensträgers, zu errichten. Einem Verkauf seiner Eigentumsfläche werde nicht zugestimmt. Außerdem wies der Einwendungsführer darauf hin, dass durch die Inanspruchnahmen der Eigentums- und Pachtflächen sein Grundstück Fl.Nr. 6617/3 der Gemarkung Heidingsfeld, das selbst nicht in Anspruch genommen werde, nicht mehr anfahrbar sein werde.

Der Vorhabensträger erläuterte dazu mit Schreiben vom 12.12.2008 zutreffend, dass die dauerhafte Inanspruchnahme dieser Grundstücksflächen für das Absetz- und Regenrückhaltebecken ASB/RHB 287-1L notwendig ist. Die Erreichbarkeit des Grundstücks Fl.Nr. 6610/3 der Gemarkung Heidingsfeld ist über den nördlich angrenzenden Feld- und Waldweg sichergestellt. Das Absetz- und Regenrückhaltebecken ASB/RHB 287-1L nimmt das gesamte Straßenoberflächenwasser vom Beginn der Planfeststellung bis zur Talbrücke Heidingsfeld und der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld auf. Darüber hinaus wird das Straßenoberflächenwasser der Talbrücke Heidingsfeld am Tiefpunkt der Brücke der Beckenanlage zugeleitet. Der Vorhabensträger kündigte an zu prüfen, ob die Anlage für eine Optimierung des Flächenverbrauchs nach Westen verschoben werden kann.

Im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 verschob der Vorhabensträger das ASB/RHB 287-1L (BWV lfd.Nr. 109, Unterlage 7.2) nach Westen und bildete die Anlage etwas gestreckter aus, um die Inanspruchnahmen der Grundstücke Fl.Nrn. 6611, 6616 und 6617/1 der Gemarkung Heidingsfeld zu verringern. Auch die benötigten Flächen für die Baustelleeinrichtung bei der zu erneuernden Talbrücke Heidingsfeld konnten reduziert werden. Vom Grundstück Fl.Nr. 6611 werden nur noch 230 m² dauerhaft und 739 m² vorübergehende beansprucht. Die Inanspruchnahmen der Grundstücke Fl.Nrn. 6616 und 6617/1 kann vollständig entfallen, das Grundstück Fl.Nr. 6617/2 befindet sich inzwischen im Eigentum des Vorhabensträgers. Vom Grundstück Fl.Nr. 6630 sollen nur noch 3 m² dauerhaft, 1.116 m² dagegen vorübergehend in Anspruch genommen werden (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 1 E, Unterlage 7.2, lfd.Nr. 109, Unterlage 12.3, Blatt 1 E, Unterlage 14.1, Blatt 1 E, und Unterlage 14.2).

Außerdem brachte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 20.06.2008 vor, dass er Pächter der Grundstücke Fl.Nrn. 2847, 2852 und 2853 der Gemarkung Heidingsfeld sei. Die Grundstücke Fl.Nrn. 2847 (Größe 410 m²) und 2852 (Größe 1.112 m²) sollen vom Vorhabensträger jeweils dauerhaft für die Ersatzmaßnahme E 7.1 in Anspruch genommen werden.

Der Vorhabensträger machte mit Schreiben vom 12.12.2008 zu Recht deutlich, dass diese Flächen für die Anlage von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen benötigt werden. Darauf sollen Magerstandorte durch Oberbodenabtrag mit spontaner Vegetationsentwicklung zur Kompensation von Eingriffen in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild entstehen. Das Grundstück Fl.Nr. 2853 steht im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland (vgl. Unterlage 14.1, Blatt 3 E) und wird für die beschriebene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme herangezogen.

Der Einwendungsführer fasste im Schreiben vom 20.06.2008 zusammen, dass der Wegfall der Eigentums- und Pachtflächen bis zum Ende der Bauzeit 42.857 m² betrage. Dies entspreche ca. 15 % der Betriebsfläche. Dadurch sei der Betrieb in seinem Fortbestand gefährdet. Um langfristigen wirtschaftlichen Schaden seines Betriebes zu vermeiden, bitte er, die oben aufgeführten Forderungen zu prüfen und zu berücksichtigen.

Der Vorhabensträger erwiderte dem mit Schreiben vom 12.12.2008, dass der Einwendungsführer von der Ausbaumaßnahme mit Eigentumsflächen von 8.148 m² und in einem Umfang von 19.519 m² mit Pachtflächen betroffen ist. Wie das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg mit Schreiben vom 14.07.2008 mitgeteilt hat, liegt bei einem solchen Umfang der Betroffenheit keine Existenzgefährdung vor. Der Vorhabensträger kündigte jedoch an, dennoch zu versuchen, geeignete Ersatzflächen für die betroffenen Eigentümer anzubieten. Falls keine geeigneten Ersatzflächen gefunden werden sollten, wird jedoch eine monetäre Entschädigung erfolgen.

Beim Erörterungstermin am 05.02.2009 brachte der Einwendungsführer vor, dass er als Nebenerwerbslandwirt mit ca. 5 % seiner Eigentumsfläche und ca. 15 % bis 20 % seiner Pachtfläche durch die gegenständliche Maßnahme stark betroffen sei. Für ihn stelle sich die Frage, ob man für Ersatz- oder Ausgleichsflächen nicht solche der Stadt Würzburg heranziehen könne. Außerdem stelle sich die Frage, ob man nicht Ersatzflächen bekommen könne, wenn man Nebenerwerbslandwirt sei. Das am stärksten betroffene Grundstück sei auch der größte und schönste seiner Äcker mit einer Fläche von zusammenhängend ca. 2,5 ha. Nach der Inanspruchnahme sei eine wirtschaftliche Nutzung nicht mehr möglich. Die Stadt Würzburg verfüge noch über genügend landwirtschaftliche Fläche, die dafür vielleicht herangezogen werden könne (vgl. Niederschrift vom 05.02.2009, Seite 29 ff.).

Der Vorhabensträger legte beim Erörterungstermin am 05.02.2009 überzeugend dar, dass es nicht möglich sei, den Flächenverbrauch im Bereich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld zu reduzieren. Die einzelnen Anschlussäste seien schon nach den Minimalanforderungen der technischen Richtlinien geplant, eine weitere Reduzierung sei aus Verkehrssicherheitsgründen nicht zu verantworten. Eine Verschiebung der Anschlussstelle in Richtung Osten würde dazu führen, dass auf der Talbrücke Heidingsfeld auf einer Länge von mindestens 50 m noch ein Verflechtungstreifen errichtet werden müsse. Dies führe zu erheblichen statischen Mehraufwendungen, was die Kosten sehr deutlich in die Höhe treiben würde. Die Flächen, die im Bereich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen, können ebenfalls nicht

reduziert werden, da auf ihnen die entsprechenden Oberbodenablagerungen stattfinden müssen, die es ermöglichen, dass weitere Teile wieder renaturiert und landwirtschaftlich genutzt werden können. Der Vorhabensträger wies in diesem Zusammenhang auf entsprechende Nutzungsausfallentschädigungen hin. Weitere Flächen von der Stadt Würzburg zu bekommen, so der Vorhabensträger, sei nicht möglich gewesen. Dies liege zum einen daran, dass viele Flächen bereits selbst von der Stadt Würzburg für naturschutzrechtliche Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen in Anspruch genommen würden und insofern eine "Doppelbelegung" nicht möglich sei. Hinsichtlich lediglich landwirtschaftlich genutzter Grundstücksflächen habe sich die Stadt Würzburg sehr reserviert gezeigt, vonseiten des Vorhabensträgers besteht - wie auch vonseiten der Planfeststellungsbehörde - keine Möglichkeit, die Stadt Würzburg zu einem Verkauf solcher lediglich landwirtschaftlich genutzter Flächen zu zwingen.

Mit Schreiben vom 14.07.2008 führte das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten zur Existenzgefährdung des Betriebes aus, dass die Familie des Einwendungsführers, dessen Tochter zurzeit den Betrieb im Nebenerwerb führe, zurzeit 29,8 ha landwirtschaftliche Nutzfläche bewirtschaftete. Hauptsächlich werde Getreide und Raps angebaut, dazu kämen noch Wiesen- und Stilllegungsflächen. Es werde keine Tierhaltung betrieben. Nach der Zusammenstellung des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg würden dem landwirtschaftlichen Betrieb durch den sechsstreifigen Ausbau der Autobahn 5,4235 ha landwirtschaftliche Nutzfläche, davon 3,1561 ha Eigentums- und 2,2674 ha Pachtfläche verlorengehen. Nach den Planfeststellungsunterlagen ergäben sich ca. 2,497 ha zu enteignende Fläche. Dabei ist anzumerken, dass von den vorgesehenen zu enteignenden Flächen zum Teil nur Teilstücke benötigt würden. Die Grundstücke lägen mit Ausnahme des Grundstücks Fl.Nr. 6724 der Gemarkung Heidingsfeld alle unter 1 ha Grundstücksgröße. Durch den Eingriff würden diese bereits jetzt sehr kleinen landwirtschaftlichen Nutzflächen in ihrer Form und Größe eine solche Wertminderung erleiden, dass eine gewinnbringende Bewirtschaftung oft nicht mehr möglich wäre. An- und Durchschneidungen führten zu höheren Arbeits- und Maschinenkosten (Wendeaufwand), zu Mehraufwand bei Saatgut, Dünge- und Pflanzenschutzmitteln (Überlappung auf Vorgewenden), sowie Mindererträgen (Vorgewende, Feldränder). Nach der Bodenschätzkarte würden die beiden Bereiche um die Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld und am Nonnenberg mit Bodenwertzahlen L 4 Lö 70/71 und L 4 Lö 72/72 bewertet. Die Ausgleichsfläche Herieden werde mit L 6 V 56/49 und die Ersatzfläche am Heuchelhof mit L 5 Vg 46/43 bewertet. Die derzeitige Betriebsführerin beabsichtige, den Betrieb an ihren Bruder abzugeben. Dieser möchte den landwirtschaftlichen Betrieb als Nebenerwerbsbetrieb weiterführen. Dabei schwebte ihm vor, auf der Grundlage des landwirtschaftlichen Betriebes in Kombination mit seinem erlernten Beruf (Heizungstechniker) einen Betrieb zu eröffnen, in dem er einen Teil seiner landwirtschaftlichen Produkte (z.B. Strohballen, Rapsöl, Hackschnitzel von benachbarten Winzern etc.) energetisch verarbeiten und vermarkten könne. Daher werde angestrebt, die Betriebsfläche zu vergrößern anstatt zu verkleinern. Um auch in Zukunft ein ausreichendes landwirtschaftliches Einkommen zu erzielen, müssten daher Flächen zugepachtet oder erworben werden. Besonders wertvoll seien die Flächen für den Betrieb, an denen das Absetz- und Regenrückhaltebecken 287-1L (BWV lfd.Nr. 109, Unterlage 7.2) entstehen solle. Hier

seien gute Bodenbonitäten und im Verhältnis große Schlaggrößen vorzufinden, ferner lägen diese Flächen gleich neben den eigenen Maschinenhallen. Für den Betrieb sei es wichtig, das ASB/RHB 287-1L nach Westen zu verschieben. Durch den Verlust der betrieblichen Flächen und die weitere Zerstückelung der bewirtschafteten Grundstücke werde der Betrieb zwar nicht wirtschaftlich ruiniert, aber die wirtschaftliche Grundlage werde weiter reduziert und entwertet. Da keine Viehhaltung vorhanden sei und der Betrieb zurzeit im Nebenerwerb bewirtschaftet werde, werde die Enteignung zwar keine Existenzgefährdung bedeuten, aber die Einkünfte aus Getreide- und Rapsverkauf würden um 10 % bis 20 % zurückgehen.

Zur Frage einer möglichen Existenzgefährdung wird außerdem auf die Ausführungen unter C 3.7.8.3 verwiesen. Wie dort näher erläutert wird, kann eine Existenzgefährdung dann nicht angenommen werden, wenn es sich - wie hier - lediglich um einen Nebenerwerbsbetrieb handelt. Dessen ungeachtet werden auch von der Planfeststellungsbehörde die mit dem Vorhaben für den Einwendungsführer verbundenen Nachteile nicht verkannt und mit erheblichem Gewicht in die Abwägung eingestellt; sie vermögen aber die für das Vorhaben sprechenden Gründe nicht zu überwiegen.

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums bzw. seiner Pachtflächen hat es der Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz bzw. sein Eigentum zu verzichten. Dies gilt auch für die Grundinanspruchnahme wegen landschaftspflegerischer Begleitmaßnahmen (vgl. C 3.7.5.2.5.8).

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.19 Einwendung Nr. 19

Der CSU-Ortsverband Heuchelhof brachte mit Schreiben vom 21.05.2008 Bedenken hinsichtlich des Lärms und der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen vor. Auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.3 wird Bezug genommen.

Der CSU-Ortsverband kann als solcher mangels eigener Beteiligungsfähigkeit und Handlungsfähigkeit weder im eigenen Namen noch als Bevollmächtigter im Auftrag anderer wirksam Einwendungen erheben (vgl. § 3 Satz 2 ParteiG, Art. 11 Nr. 2, Art. 12 Abs. 1 und Art. 14 i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG). Die Befugnis, im eigenen Namen Einwendungen zu erheben, liegt nicht vor, da einem Ortsverband einer politischen Partei hinsichtlich des gegenständlichen Vorhabens keine eigenen Rechte zustehen (vgl. § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 11 Nr. 2

BayVwVfG und § 3 Satz 2 ParteiG). Außerdem ist ein Partei-Ortsverband nicht befugt, im eigenen Namen Rechte seiner Mitglieder geltend zu machen. Einwendungen können nur diejenigen erheben, die in eigenen Belangen berührt werden (§ 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG). Dies ist nur bei denjenigen der Fall, deren Rechte bzw. eigene schutzwürdige Interessen durch das Vorhaben berührt werden können. Dabei muss es sich aber um eigene Belange des Einwendungsführers handeln. Daher ist zu Einwendungen nicht berechtigt, wer nur Interessen der Allgemeinheit oder dritter Personen geltend macht, ebenso nicht ein Verband, der Belange seiner Mitglieder, deren Wahrung zu seinen satzungsmäßigen Aufgaben gehört, geltend macht (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 73, Rd.Nrn. 53 ff., insbesondere Rd.Nr. 62). Eine unmittelbare Bevollmächtigung eines Ortsverbandes einer politischen Partei ist mangels eigener direkter Handlungsfähigkeit nicht möglich, weil nur natürliche Personen wirksam bevollmächtigt werden können (vgl. Art. 12 und 14 BayVwVfG).

Angesichts dieser Voraussetzungen sind die Einwendungen des CSU-Ortsverbandes schon deshalb als unzulässig zurückzuweisen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben. Im Übrigen wären sie auch, wie die weitere Prüfung ergeben hat, unbegründet.

3.8.2.20

Einwendung Nr. 20

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 3176/2 der Gemarkung Heidingsfeld, das vom Ausbau weder dauerhaft noch vorübergehend in Anspruch genommen werden soll.

Mit Schreiben vom 23.06.2008 brachte die Einwendungsführerin vor, dass es durch den Ausbau der BAB A 3 zu einer Wertminderung ihres Grundstücks inklusive Gebäude kommen könne, da die geplanten Lärmschutzmaßnahmen gegebenenfalls zu einer massiven Verschattung ihres Grundstücks führen könnten.

Hier entgegnete der Vorhabensträger zu Recht mit Schreiben vom 05.12.2008, dass die geplanten aktiven Lärmschutzanlagen zu keiner Verschattung des Grundstücks Fl.Nr. 3176 der Gemarkung Heidingsfeld führen werden, da es über 300 m von der Autobahntrasse entfernt liegt (vgl. auch 3.8.1.3.2).

Des Weiteren äußerte die Einwendungsführerin mit Schreiben vom 23.06.2008 die Befürchtung, dass für den Fall, dass der Domweg - entgegen den Darstellungen in den Planfeststellungsunterlagen - teilweise als Baustraße genutzt werden sollte, Absenkungen, Risse, Mauerwerk und weitere Schäden an ihrem Gebäude entstehen könnten.

Hierzu führte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 05.12.2008 zutreffend aus, dass der Baustellenverkehr überwiegend über die Autobahntrasse abgewickelt werden soll. Des Weiteren werden zum Teil längs der Autobahn verlaufende Wege zu Baustraßen für den Baustellenverkehr ertüchtigt. Das weitere Straßennetz wird lediglich für punktuelle Zufahrten während der Bauzeit in Anspruch genommen. Eine übermäßige, d.h. über den Gemeindegebrauch hinausgehende, Beanspruchung des Domwegs ist nicht vorgesehen. Der Baustellenabschnitt Katzen-

bergtunnel wird über die Autobahn erschlossen. Gebäudeschäden aufgrund der vorliegenden Baumaßnahme können daher ausgeschlossen werden.

Darüber hinaus, so brachte die Einwendungsführerin mit Schreiben vom 23.06.2008 vor, würden durch den Ausbau der BAB A 3 bestehende bzw. zukünftige Grenzwerte für Luftschadstoffe überschritten, wodurch es zu Gesundheitsschädigungen und Nutzungseinschränkungen auf Dauer kommen könne.

Dem hielt der Vorhabensträger mit Schreiben vom 05.12.2008 zu Recht entgegen, dass ein Luftschadstoffgutachten erstellt wurde. Die Grenzwerte der 22. BImSchV werden am Grundstück der Einwendungsführerin eingehalten. Der Katzenbergtunnel und die weiteren aktiven Lärmschutzanlagen wirken sich positiv auf die Luftschadstoffbelastung aus. Generell wird eine Verbesserung der Luftschadstoffbelastung zum Prognosehorizont 2020 gegenüber dem Bestand 2005 erreicht.

Ebenso könne es durch den Ausbau der BAB A 3, wie weiter von der Einwendungsführerin mit Schreiben vom 23.06.2008 vorgetragen wurde, zu einer Beeinträchtigung ihres Grundstückes und zu gesundheitsgefährdenden Belastungen und Gefahren für die dortigen Bewohner, hervorgerufen durch Lärm und Staub, kommen. Dies sei insbesondere während der Bauphase der Fall, die sich über fünfeneinhalb Jahre erstrecken solle. Aus den ausgelegten Unterlagen gehe nicht hervor, wie die Bauausführung geplant sei. Hier sei besonders von grundsätzlichem Interesse, wie der Bauablauf ohne Beeinträchtigungen ihres Grundstückes (Lärm der Bauarbeiten und gegebenenfalls Baustellenverkehr, Staub usw.) vorstattengehen solle.

Hierzu verwies der Vorhabensträger mit Schreiben vom 05.12.2008 zutreffend darauf, dass die Baumaßnahme überwiegend über die Autobahntrasse abgewickelt wird. Bei der Ausführung der Baumaßnahme werden außerdem die einschlägigen Vorschriften, wie z.B. die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm beachtet (vgl. dazu auch A 3.3.9). Unter Berücksichtigung des Abstandes des Grundstückes der Einwendungsführerin zur Trasse können unzumutbare bzw. gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden. Die baubedingte Staubbelastung wird durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. Anfeuchten, auf ein Mindestmaß beschränkt. Berücksichtigt man weiter den Abstand des Anwesens zur Trasse, so kann eine regelmäßige bzw. andauernde und damit unzumutbare Beeinträchtigung durch Staubbildung ausgeschlossen werden (vgl. auch zu Immissionsschutz C 3.7.4).

Schließlich wandte sich die Einwendungsführerin mit Schreiben vom 23.06.2008 gegen die Inanspruchnahme ihres Grundstückes, falls es dazu durch die plangeständige Maßnahme - eventuell auch nur vorübergehend - kommen solle.

Hierzu entgegnete der Vorhabensträger mit Schreiben vom 05.12.2008 zutreffend, dass das Grundstück der Einwendungsführerin durch die vorliegende Maßnahme weder dauerhaft noch vorübergehend in Anspruch genommen werden soll.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.21 Einwendung Nr. 21

Der Einwendungsführer ist Miteigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4590/3 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof und wohnt dort. Nach den Berechnungen des Vorhabensträgers sind an diesem Immissionsort Beurteilungspegel von 52 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht zu erwarten (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 127, und Unterlage 11.2, Blatt 3).

Mit Schreiben vom 01.07.2008 brachte der Einwendungsführer vor, dass er vom Ausbau der BAB A 3 betroffen sei, da sein Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde gebeten, eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für sein Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an seinem Grundstück oder an seinem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen des Einwendungsführers liegt in einem Abstand von ca. 300 m zum Tunnelbereich und ca. 350 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 52 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.22 Einwendung Nr. 22

Der Einwendungsführer wohnt im Reichenberger Grund. Mit Schreiben vom 02.07.2008 brachte er vor, dass aufgrund des Ausbaus der BAB A 3 zu vermuten stehe, dass der Baustellenverkehr (Schwerverkehr) über die Giebelstädter Steige

erfolge. Er beantrage daher einen Geh- und Radweg für die Bewohner der beiden Stichstraßen Spitztannenweg und Steigwaldweg. Sein 12-jähriger Sohn sei kürzlich von der Polizei darauf aufmerksam gemacht worden, dass das Fahren auf der Steige mit dem Fahrrad lebensgefährlich sei. Man stelle sich das, so der Einwendungsführer weiter, während der Bauphase mit sehr viel mehr Verkehr vor. Für die Sicherheit müssten Maßnahmen ergriffen werden. Der Vorhabensträger entgegnete mit Schreiben vom 28.11.2008 zutreffend, dass der Baustellenverkehr überwiegend über die Autobahntrasse abgewickelt werden soll. Des Weiteren werden zum Teil längs der Autobahn verlaufende Wege zu Baustraßen für den Baustellenverkehr ertüchtigt. Das weitere Straßennetz wird lediglich für punktuelle Zufahrten, beispielsweise für die Erschließung der Pfeiler der Talbrücke Heidingsfeld, während der Bauzeit in Anspruch genommen. Eine übermäßige, d.h. über den Gemeingebrauch hinausgehende, Beanspruchung der Giebelstädter Steige ist bislang nicht vorgesehen. Eine Inanspruchnahme der beiden Stichstraßen Spitztannenweg und Steigwaldweg durch die Baumaßnahme kann ausgeschlossen werden. In Abstimmung mit der Verkehrsbehörde, so sicherte der Vorhabensträger zu, werden alle notwendigen Maßnahmen ergriffen, um die Verkehrssicherheit auf der Giebelstädter Steige zu gewährleisten, soweit sich dies als notwendig erweisen sollte. Die Anlage eines Geh- und Radweges an der Giebelstädter Steige ist Aufgabe der Stadt Würzburg als zuständige Straßenbaulastträgerin (vgl. Art. 47 Abs. 1 BayStrWG). Im Übrigen wird auf die Ausführungen dazu im Zusammenhang mit der entsprechenden Forderung der Stadt Würzburg unter C 3.7.18.2 Bezug genommen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.23

Einwendung Nr. 23

Der Einwendungsführer ist Bewohner des Anwesens Fl.Nr. 4590/13 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Nach den Berechnungen des Vorhabensträgers sind an diesem Immissionsort Beurteilungspegel von 53 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht zu erwarten (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 136, und Unterlage 11.2, Blatt 2).

Mit einem Schreiben, das bei der Stadt Würzburg am 04.07.2008 eingegangen ist, brachte der Einwendungsführer vor, dass er vom Ausbau der BAB A 3 betroffen sei, da sein Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihm eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für sein Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung der zulässigen Schallpegel ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an seinem Grundstück oder an seinem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender

weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen des Einwendungsführers liegt im Bereich des Katzenbergtunnels in einem Abstand von ca. 300 m, im Bereich der freien Strecke in einem Abstand von ca. 350 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 53 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.24

Einwendung Nr. 24

Die Einwendungsführer wohnen im Reichenberger Grund (Fl.Nr. 6115 der Gemarkung Heidingsfeld).

Mit Schreiben vom 26.06.2008 brachten sie vor, dass sie vermuten, dass der Baustellenverkehr über die Giebelstädter Steige erfolgen werde und forderten daher vor Beginn der Baumaßnahme einen Geh- und Radweg an der Giebelstädter Steige. Auf die Ausführungen zur entsprechenden Forderung der Stadt Würzburg unter C 3.7.18.2 und der Forderung eines anderen Einwendungsführers unter C 3.8.2.22 wird Bezug genommen.

Beim Erörterungstermin am 05.02.2009 brachte ein Bevollmächtigter der Einwendungsführer vor, dass beim Abriss und beim Neubau der Brücke auch die Giebelstädter Steige für den Zu- bzw. Abtransport in Anspruch genommen werden müsse. Der Bevollmächtigte der Einwendungsführer verwies darauf, dass der Verkehr dann über zwei bzw. drei Jahre über die Giebelstädter Steige verlaufe, weil dies der nächste Weg zur BAB A 3 bzw. zu den entsprechenden Mischanlagen sei (vgl. Niederschrift vom 05.02.2009, Seite 82 f.).

Der Vorhabensträger führte dazu beim Erörterungstermin am 05.02.2009 aus, dass auch die Giebelstädter Steige im Rahmen ihrer Widmung von Baufahrzeugen in Anspruch genommen werde und werden könne. Außerdem verwies er darauf, dass es nicht Aufgabe des Vorhabensträgers sei, für die Straßenbaulastträgerin der Giebelstädter Steige (Stadt Würzburg) hier einen Geh- und Radweg zu errichten. Falls ein entsprechendes Provisorium notwendig werden sollte, weil dies von der Stadt Würzburg im Rahmen einer eventuell doch notwendigen Sondernutzungserlaubnis dafür gefordert werde, wenn die Giebelstädter Steige doch

über den Gemeingebrauch hinaus in Anspruch genommen werden müsse, würde dies auch entsprechend baulich umgesetzt.

Des Weiteren brachte der Bevollmächtigte der Einwendungsführer - erstmals im Erörterungstermin - noch einige Punkte zur Möglichkeit des Einbaus von Feinstaubfilter in Tunnelanlagen und die vorliegenden Erfahrungswerte vor. Inhaltlich kann dazu auf die Ausführungen unter C 3.8.2.137 Bezug genommen werden. Des Weiteren ist dazu anzumerken, dass diese Einwendungen weder form- noch fristgerecht vorgebracht wurden, da zu diesem Zeitpunkt die Einwendungsfrist abgelaufen war (sie dauerte nach der Bekanntmachung des Marktes Randersacker bis einschließlich 14.07.2008). Daher sind die Einwendungsführer in diesem Punkt materiell präkludiert, ihre Einwendung ist somit insoweit ausgeschlossen (§ 17 a Nr. 7 Satz 1 FStrG). Die Einwendungen sind daher in diesem Punkt unzulässig als zurückzuweisen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich aus anderen Gründen erledigt haben. Im Übrigen sind sie auch, wie die weitere Prüfung ergeben hat, unbegründet.

Die form- und fristgerecht erhobenen Einwendungen werden im Übrigen zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.25 Einwendung Nr. 25

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 6575/3 der Gemarkung Heidingsfeld südlich der Talbrücke Heidingsfeld, das weder dauerhaft noch vorübergehend vom plangegegenständlichen Vorhaben in Anspruch genommen werden soll.

Mit Schreiben vom 23.06.2008 brachte die Einwendungsführerin vor, dass es durch den Ausbau der BAB A 3 zu einer Wertminderung ihres Grundstückes inklusive Gebäude komme. Insbesondere während der mehrjährigen Bauphase sei zu befürchten, dass bedingt durch den Abbruch der bestehenden Brücke bzw. dem Neubau der Talbrücke Heidingsfeld Absenkungen, Risse im Mauerwerk und weitere Schäden an ihrem Gebäude entstehen könnten. Des Weiteren würden durch den Ausbau der BAB A 3 bestehende bzw. zukünftige Grenzwerte für Luftschadstoffe unterschritten, wodurch es auf Dauer zu Gesundheitsschädigungen und Nutzungseinschränkungen kommen könne.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 12.12.2008 nachvollziehbar entgegen, dass das Gebäude auf dem Grundstück Fl.Nr. 6575/3 der Gemarkung Heidingsfeld rund 30 m von der bestehenden Talbrücke entfernt liegt. Die neue Talbrücke Heidingsfeld rückt zusätzlich ca. 30 m vom Grundstück der Einwendungsführerin nach Norden ab. Bei einem Abstand von rund 60 m zum nächstgelegenen Pfeiler sind Schäden am Gebäude aufgrund der Baumaßnahme nicht zu erwarten. Beim Abbruch der bestehenden Talbrücke werden geeignete und auf die jeweiligen Verfahren für die einzelnen Bauteile abgestimmte Schutzmaßnahmen vorgesehen, um auch hier Schäden zu vermeiden (vgl. A 3.13.19). Außerdem verwies der Vorhabensträger darauf, dass ein Luftschadstoffgutachten erstellt wurde. Die Grenzwerte der 22. BImSchV werden am Grundstück der Ein-

wendungsführerin eingehalten. Die Lärmschutzwände auf der Heidingsfelder Talbrücke und die weiteren aktiven Lärmschutzanlagen wirken sich positiv auf die Luftschadstoffbelastung aus. Es wird generell eine Verbesserung der Luftschadstoffbelastung zum Prognosehorizont 2020 gegenüber dem Bestand im Jahr 2005 erreicht.

Weiter brachte die Einwendungsführerin mit Schreiben vom 23.06.2008 vor, dass durch den Ausbau der BAB A 3 es zu einer Beeinträchtigung ihres Grundstückes und zu gesundheitsgefährdenden Belastungen und Gefahren für die dortigen Bewohner, hervorgerufen durch Lärm, Staub oder eventuell herabstürzende Gegenstände, kommen könne. Dies gelte insbesondere während der Bauphase, die sich über fünfeinhalb Jahre erstrecken solle. Aus den ausgelegten Unterlagen gehe nicht hervor, wie die Bauausführung geplant sei. Hier sei besonders von grundsätzlichem Interesse, wie der Bauablauf (Abbrucharbeiten der bestehenden Brücke und die Neubauarbeiten) ohne Beeinträchtigungen ihres Grundstückes (Lärm der Bauarbeiten und durch den Baustellenverkehr, Staub usw.) vonstattegehen solle.

Der Vorhabensträger führte dazu mit Schreiben vom 12.12.2008 nachvollziehbar aus, dass bei der Ausführung der Baumaßnahme die einschlägigen Vorschriften, wie z.B. die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm beachtet wird, um unzumutbare bzw. gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausschließen zu können (vgl. auch A 3.3.9). Die baubedingte Staubbelastung wird durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. Anfeuchten, auf ein Mindestmaß beschränkt. Der Abbruch der bestehenden Talbrücke ist unter Beachtung umfangreicher Schutzmaßnahmen vorgesehen. Zunächst sollen die Überbauten segmentweise in den Talgrund herabgelassen werden. Für den Abbruch der Pfeiler sind je nach örtlicher Situation gezielte Kleinsprengungen oder ein mechanischer Abbruch von der Spitze aus angedacht. Auswirkungen auf die anliegenden Grundstücke sind dabei nicht zu erwarten bzw. werden durch entsprechende Schutzmaßnahmen verhindert. Zur Frage der Staubbelastung beim Abbruch der Talbrücke kann außerdem auf die Ausführungen unter C 3.7.4.3.1 Bezug genommen werden.

Des Weiteren stellte die Einwendungsführerin in ihrem Schreiben vom 23.06.2008 die Frage, wie die in den Planfeststellungsunterlagen nicht näher ausgeführten Schutzvorkehrungen aussähen.

Der Vorhabensträger ging im Schreiben vom 12.12.2008 davon aus, dass die von der Einwendungsführerin angesprochenen Schutzvorkehrungen sich auf den Rückbau der Heidingsfelder Talbrücke beziehen. Er teilte dazu nachvollziehbar mit, dass zum jetzigen Planungsstand eine Präzisierung der Schutzmaßnahmen noch nicht möglich ist. Die Schutzmaßnahmen werden in der anschließenden, detaillierten Ausführungsplanung festgelegt und hängen von dem tatsächlichen Abbruchverfahren für die einzelnen Brückenteile ab.

Die Praxis, die Bauausführung aus der Planfeststellung und den entsprechenden Unterlagen weitgehend auszuklammern, ist rechtlich nicht zu beanstanden und auch sachgerecht, soweit der Stand der Technik für die zu bewältigenden Pro-

bleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellt und die Beachtung der entsprechenden technischen Regelwerke sichergestellt ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.03.1997, Az. 11 A 5.96, NVwZ-RR 1998, 92). Dass dies hier nicht der Fall sein könnte, wurde weder vorgetragen noch ist es auf andere Art und Weise ersichtlich.

Ebenso wandte die Einwendungsführerin mit Schreiben vom 23.06.2008 ein, dass durch den Ausbau der BAB A 3 es während der Bauphase zu Gesundheitsgefährdungen durch Verunreinigungen des zur gemeinsamen Wassergewinnung genutzten Brunnens auf dem Nachbargrundstück Fl.Nr. 6575 der Gemarkung Heidingsfeld kommen könne. Auf die Ausführungen unter C 3.7.7.1.2 wird Bezug genommen.

Darüber hinaus beantragte die Einwendungsführerin mit Schreiben vom 23.06.2008 zur Sicherstellung ihrer Interessen die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens für ihr Grundstück inklusive Gebäude vor Beginn der Ausbauarbeiten an der BAB A 3, um die durch den Ausbau entstehenden Schäden an ihrem Gebäude feststellen und entsprechend geltend machen zu können. Gleiches beantrage sie hinsichtlich des auf dem Grundstück Fl.Nr. 6575 gelegenen und zur Wassergewinnung genutzten Brunnens.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 12.12.2008 nachvollziehbar dar, dass Schäden am Gebäude nicht zu erwarten sind. Dennoch sagte er zu, den Gebäudezustand gutachterlich feststellen zu lassen, um etwaig auftretende Schäden eindeutig festhalten und zuordnen zu können (vgl. A 3.13.6). Hinsichtlich des Brunnens auf dem Grundstück Fl.Nr. 6575 der Gemarkung Heidingsfeld wird auf die Nebenbestimmung A 3.4.8 und auf die Ausführungen unter C 3.7.7.1.2 Bezug genommen.

Schließlich wandte sich die Einwendungsführerin mit Schreiben vom 23.06.2008 gegen die Inanspruchnahme ihres Grundstückes, falls es dazu im Rahmen des Ausbaus der BAB A 3 entgegen den vorliegenden Planunterlagen kommen sollte.

Der Vorhabensträger versicherte mit Schreiben vom 12.12.2008, dass es zu keiner Inanspruchnahme des Grundstückes der Einwendungsführerin kommen werde.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.26

Einwendung Nr. 26

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin des Grundstückes Fl.Nr. 4645 der Gemarkung Heidingsfeld, das zwischen dem Heidingsfelder Weg und der BAB A 3 liegt und mit einem Wohnhaus und Nebengebäuden bebaut ist. Nach den schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers sind an diesem Wohnhaus im Außenbereich Beurteilungspegel von 55 dB(A) am Tag und 51 dB(A) in der

Nacht zu erwarten (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 111, und Unterlage 11.2, Blatt 3).

Des Weiteren ist die Einwendungsführerin Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 4645/1 der Gemarkung Heidingsfeld. Dieses Grundstück ist 655 m² groß und soll vollständig für die Ersatzmaßnahme E 5.2 in Anspruch genommen werden. Mit Schreiben vom 01.07.2008 erklärte die Einwendungsführerin, dass dieses Grundstück zurzeit als Weinberg genutzt werde.

Weiter ist die Einwendungsführerin Eigentümerin der Grundstücke Fl.Nrn. 3404 und 3405/1 der Gemarkung Heidingsfeld. Das Grundstück Fl.Nr. 3404 ist 501 m² groß, wovon vom Vorhabensträger zunächst selbst 344 m² dauerhaft, 41 m² vorübergehend und für Dritte 116 m² dauerhaft in Anspruch genommen werden sollten. Das daneben liegende Grundstück 3405/1 ist 528 m² groß und sollte zunächst vom Vorhabensträger (414 m²) bzw. für Dritte (114 m²) vollständig dauerhaft in Anspruch genommen werden. Beide Grundstücke liegen im Bereich der Ersatzmaßnahme E 5.3 bzw. der geplanten Betriebszufahrt zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord und werden nach den Angaben der Einwendungsführerin (Schreiben vom 01.07.2008) als Obstland genutzt.

Ebenso ist die Einwendungsführerin Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 4330 der Gemarkung Heidingsfeld, das 1.066 m² groß ist und von dem 133 m² vom Vorhabensträger dauerhaft und 191 m² vorübergehend genutzt werden sollen und für Dritte 380 m² dauerhaft in Anspruch genommen werden sollen. Das Grundstück liegt nördlich der BAB A 3 zwischen der Heuchelhofstraße und der Autobahn und wird nach den Angaben der Einwendungsführerin (Schreiben vom 01.07.2008) als Obstland genutzt.

Außerdem ist die Einwendungsführerin Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 2910 der Gemarkung Heidingsfeld, das östlich der Tank- und Rastanlage Würzburg-Süd liegt und vom gegenständlichen Vorhaben weder dauerhaft noch vorübergehend in Anspruch genommen werden soll. Es wird nach den Angaben der Einwendungsführerin (Schreiben vom 01.07.2008) als Obstland genutzt.

Schließlich ist die Einwendungsführerin ebenfalls Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 4149 der Gemarkung Heidingsfeld. Dieses Grundstück liegt im Stadtteil Heidingsfeld an der Heuchelhofstraße, ist mit einem Wohnhaus bebaut und soll weder dauerhaft noch vorübergehend in Anspruch genommen werden.

Einwendungen zu den dauerhaften bzw. vorübergehenden Inanspruchnahmen - bezogen auf die einzelnen Grundstücke - wurden nicht vorgebracht.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 12.12.2008 nachvollziehbar dar, dass auf die dauerhafte bzw. vorübergehende Inanspruchnahme der Grundstücke Fl.Nrn. 3404, 3405/1, 4330 und 4645 der Gemarkung Heidingsfeld nicht verzichtet werden kann, da diese Maßnahmen notwendige Folge des Baus des Katzenbergtunnels mit den entsprechenden Geländemodellierungen sowie der Eröffnung des Heidingsfelder Weges zur Baustraße sind. Die in Anspruch genommenen Teilflächen werden entsprechend entschädigt.

Als Folge der im Planfeststellungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen wurden im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 die Wegführungen im Bereich der Betriebszufahrt zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord überarbeitet. Im östlichen Bereich wurden die Betriebszufahrt und der Erschließungsweg so konzipiert, dass eine durchgängige Weinbergsbewirtschaftung ermöglicht wird. Infolgedessen sind vom Grundstück Fl.Nr. 3404 der Gemarkung Heidingsfeld keine Flächen mehr vorübergehend, aber 501 m² dauerhaft in Anspruch zu nehmen, vom Grundstück Fl.Nr. 3405/1 weiterhin 528 m² dauerhaft.

Mit Schreiben vom 01.07.2008 brachte die Einwendungsführerin vor, dass ihre Anwesen bzw. ihre Wohnungen durch Verkehrslärm im Ausbauabschnitt erheblich beeinträchtigt und im Wert und in der Nutzbarkeit gemindert würden. Diese Wertminderung werde nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt und ausgeglichen. Dies gelte auch für den Außenwohnbereich (Garten, Balkon).

Der Vorhabensträger entgegnete dem mit Schreiben vom 12.12.2008 zu Recht, dass am angesprochenen Grundstück die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Im Vergleich zur bestehenden Lärmsituation werden sich künftig durch den Katzenbergtunnel und die übrigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen für das Gebäude und das Grundstück sogar erhebliche Verbesserungen ergeben. Für die Beurteilung der Außenwohnbereiche (Balkone, Terrassen, Garten) ist der jeweils gültige Tagesimmissionsgrenzwert der 16. BImSchV maßgebend. Die Lärmberechnungen haben ergeben, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für den Tag überall eingehalten werden. Die Immissionsbelastungen für die Außenwohnbereiche liegen größtenteils sogar erheblich unter den maßgeblichen Immissionsgrenzwerten. Immissionsbelastungen unterhalb der Grenzwerte gelten als zumutbar und lösen keine weiteren Entschädigungsansprüche aus.

Des Weiteren brachte die Einwendungsführerin mit Schreiben vom 01.07.2008 vor, dass ihre Anwesen bzw. ihre Wohnungen durch die über viele Jahre andauernde Baumaßnahme in der Bauphase durch Baulärm und Staubimmissionen erheblich beeinträchtigt und im Wert und in der Nutzbarkeit gemindert würde. Diese Wertminderung werde nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt und ausgeglichen. Dies gelte auch für den jeweiligen Außenwohnbereich (Garten, Balkon).

Der Vorhabensträger verwies mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht darauf, dass bei der Ausführung der Baumaßnahme die einschlägigen Vorschriften, wie z.B. die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm beachtet werden (vgl. auch A 3.3.9). Unter Berücksichtigung des Abstandes des betroffenen Grundstücks zur Trasse können unzumutbare bzw. gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden. Die Bauabwicklung erfolgt in zeitlich begrenzten, aufeinander folgenden Bauphasen. Die Auswirkungen auf das Grundstück der Einwendungsführerin beschränken sich auf einzelne Phasen, d.h. nur auf einen Teil der Bauzeit. Die baubedingte Staubbelastung wird durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. Anfeuchten, auf ein Mindestmaß beschränkt. Berücksich-

tigt man weiter den Abstand des Anwesens zur Trasse, so kann eine regelmäßige bzw. andauernde und damit unzumutbare Beeinträchtigung durch Staubentwicklung ausgeschlossen werden.

Ebenso wandte die Einwendungsführerin gegen die Planung mit Schreiben vom 01.07.2008 ein, dass die erheblichen Lärmbelastigungen während der Bauphase und des späteren Verkehrsbetriebs ihre Gesundheit gefährdeten.

Hier erwiderte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 12.12.2008 zu Recht, dass am Grundstück des Einwendungsführers die Grenzwerte nach der 16. BImSchV eingehalten werden. Bei der Ausführung der Baumaßnahme werden darüber hinaus die einschlägigen Vorschriften beachtet. Unter Berücksichtigung des Abstandes des Grundstücks zur Trasse können auch während der Bauzeit gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden.

Schließlich führte die Einwendungsführerin mit Schreiben vom 01.07.2008 aus, dass sie aufgrund der erheblichen Beeinträchtigungen ihrer Anwesen mit Mietminderungen ihrer Mieter sowie einer Verschlechterung der Vermietbarkeit an Neumieter rechnen müsse.

Der Vorhabensträger erwiderte dem mit Schreiben vom 12.12.2008 zu Recht, dass am angesprochenen Anwesen die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden (siehe auch oben). Während der Bauzeit sind keine relevanten Verschlechterungen zu erwarten. Für Mietminderungen bzw. verschlechterte Vermietbarkeiten sind keine Anhaltspunkte erkennbar. Nach Abschluss der Maßnahme kann aufgrund der Verbesserungen der Lärmsituation sogar eher von einer Aufwertung des Objektes ausgegangen werden. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C 3.8.1.1 Bezug genommen.

Hinsichtlich des weiteren Vorbringens der Einwendungsführerin im Schreiben vom 01.07.2008 zu den ausgelegten Planunterlagen, zur Alternativenprüfung und zum Artenschutz wird auf die Ausführungen unter C 3.8.2.3 verwiesen, da es sich insofern um eine gleichförmige Einwendung handelt.

Bezüglich der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums hat es die Einwendungsführerin hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und sie somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf ihren Besitz bzw. ihr Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.27 Einwendung Nr. 27

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 3480 der Gemarkung Heidingsfeld, das zwischen dem Bebauungsrand von Heidingsfeld und dem Oberen Katzenbergweg liegt. Es soll für die Baumaßnahme weder dauerhaft noch vorübergehend in Anspruch genommen werden.

Mit Schreiben vom 01.07.2008 brachte die Einwendungsführerin vor, dass sie sehe durch das gegenständliche Vorhaben ihre persönliche Rechtsposition beeinträchtigt sehe, da der Ausbau direkt bzw. in unmittelbarer Nähe ihres Grundstücks Fl.Nr. 3480 der Gemarkung Heidingsfeld verlaufen solle. Sie befürchtet, dass eine Schallschutzmauer durch ihr Grundstück gezogen werde bzw. das Grundstück durch andere Baumaßnahmen entwertet werde.

Der Vorhabensträger entgegnete dem mit Schreiben vom 05.12.2008 zu Recht, dass der Abstand des Grundstücks der Einwendungsführerin zur Autobahntrasse über 120 m beträgt und das Grundstück selbst von der Baumaßnahme nicht berührt wird.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.28 Einwendung Nr. 28

Der Einwendungsführer brachte mit Schreiben vom 30.06.2008 vor, dass er Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 2364 der Gemarkung Heidingsfeld sei und dort auch wohne. Außerdem habe er in dem dort bestehenden Wohnhaus zwei Wohnungen vermietet. Das Grundstück liegt bei Bau-km 289+950 und ist mehr als 300 m von der BAB A 3 entfernt. Darüber hinaus bewirtschaftet er ein Weingut.

Ebenso ist der Einwendungsführer Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 2155 der Gemarkung Heidingsfeld, das 2.410 m² groß ist und wovon 173 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen. Dieses Grundstück liegt an der geplanten Baustraße zwischen der BAB A 3 und der St 2418 am Weißbrückengraben. Des Weiteren ist er Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 6562/2 der Gemarkung Heidingsfeld, das 589 m² groß ist, wovon 160 m² dauerhaft und 429 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen. Das Grundstück liegt unter der künftigen Talbrücke Heidingsfeld.

Der Einwendungsführer brachte mit Schreiben vom 30.06.2008 vor, dass sein Anwesen bzw. seine Wohnung und sein Weingut und die damit verbundene Gastronomie durch Verkehrslärm im Ausbauabschnitt erheblich beeinträchtigt und im Wert und in der Nutzbarkeit gemindert werde. Diese Wertminderung werde nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt und ausgeglichen. Dies gelte auch für den Außenwohnbereich (Garten, Balkon). Ebenso brachte er vor, dass er aufgrund der erheblichen Beeinträchtigungen seines Anwesens mit Umsatzeinbußen rechnen müsse.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 19.12.2008 zu Recht entgegen, dass am angesprochenen Grundstück Fl.Nr. 2364 der Gemarkung Heidingsfeld die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Im Vergleich zur bestehenden Lärmsituation werden sich künftig durch den Katzenbergtunnel und die übrigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen für das Gebäude und das Grundstück sogar erhebliche Verbesserungen ergeben. Für die Beurteilung der Außenbereiche (Balkone, Terrassen, Garten) ist der jeweils gültige Immissionsgrenzwert für den Tag der 16. BImSchV maßgebend. Die diesbezüglichen Lärmberechnungen haben ergeben, dass die Tagimmissionsgrenzwerte überall eingehalten werden. Die Immissionsbelastungen für die Außenwohnbereiche liegen größtenteils sogar erheblich unter den maßgeblichen Immissionsgrenzwerten. Solche Belastungen unterhalb der Grenzwerte gelten als zumutbar und lösen keine weiteren Entschädigungsansprüche aus.

Des Weiteren brachte er vor, dass sein Anwesen bzw. seine Wohnung und sein Weingut und die damit verbundene Gastronomie (vgl. Schreiben vom 30.06.2008) durch die über viele Jahre andauernde Baumaßnahme in der Bauphase durch Baulärm und Staubimmissionen erheblich beeinträchtigt und im Wert und in der Nutzbarkeit gemindert werde. Diese Wertminderung werde nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt und ausgeglichen. Dies gelte auch für den Außenwohnbereich (Garten, Balkon).

Dem hielt der Vorhabensträger mit Schreiben vom 19.12.2008 zu Recht entgegen, dass bei der Ausführung der Baumaßnahme die einschlägigen Vorschriften, wie z.B. die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm beachtet werden (vgl. auch A 3.3.9). Unter Berücksichtigung des Abstandes des Grundstücks des Einwendungsführers zur Autobahntrasse können unzumutbare bzw. gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden. Die baubedingte Staubbelastung wird durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. Anfeuchten, auf ein Mindestmaß beschränkt. Berücksichtigt man weiter den Abstand des Anwesens des Einwendungsführers zur Trasse, so kann eine regelmäßige bzw. andauernde und damit unzumutbare Beeinträchtigung durch Staubentwicklung ausgeschlossen werden. Die Bauabwicklung erfolgt in zeitlich begrenzten, aufeinander folgenden Bauphasen. Die Auswirkungen auf das Grundstück beschränken sich auf einzelne Phasen, d.h. nur auf einen Teil der Bauzeit. Der Baustellenverkehr soll überwiegend über die Autobahntrasse abgewickelt werden. Des Weiteren werden zum Teil längs der Autobahn verlaufende Wege zu Baustraßen für den Baustellenverkehr ertüchtigt. Das weitere Straßennetz wird lediglich für punktuelle Zufahrten während der Bauzeit in Anspruch genommen werden. Der Gastronomiebetrieb des Einwendungsführers liegt östlich der Tank- und Rastanlage Würzburg-Süd über 400 m von der Autobahn entfernt. Die nächstgelegene punktuelle Baustellenzufahrt befindet sich rund 800 m südlich des Gastronomiebetriebes. Eine übermäßige, d.h. über den Gemeingebrauch hinausgehende, Beanspruchung des Kirchbergweges ist nicht vorgesehen. Während der Bauzeit sind daher keine relevanten Verschlechterungen zu erwarten. Für Entschädigungsansprüche sind daher keine Anhaltspunkte ersichtlich. Nach Abschluss der Maßnahme kann vielmehr sogar von einer Aufwertung des Objektes aufgrund der Verbesserungen der Lärmsituation ausgegangen werden.

Ebenso wandte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 30.06.2008 gegen die Planung ein, dass die erheblichen Lärmbelastigungen während der Bauphase und des späteren Verkehrsbetriebs seine Gesundheit gefährdeten.

Der Vorhabensträger entgegnete mit Schreiben vom 19.12.2008 zu Recht, dass am Anwesen des Einwendungsführers die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden (siehe auch oben). Bei der Ausführung der Baumaßnahme werden darüber hinaus die einschlägigen Vorschriften beachtet. Unter Berücksichtigung des Abstandes des betreffenden Grundstückes zur Autobahntrasse können auch für die Bauzeit gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden.

Darüber hinaus machte er mit Schreiben vom 30.06.2008 geltend, dass er eine Verschmutzung seiner Trauben durch Staub, Abgase und sonstige geruchliche Belästigungen (z.B. bei Teerarbeiten) befürchte. Auf die Ausführungen unter C 3.7.8.4 wird Bezug genommen.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg teilte mit Schreiben vom 26.11.2008 mit, dass der Einwendungsführer einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb bewirtschaftete, der sich in den vergangenen Jahren vollständig auf Weinbau spezialisiert und seine gesamten anderen landwirtschaftlichen Nutzflächen verpachtet habe. Der Einwendungsführer, seine Eltern und seine Lebensgefährtin bewirtschafteten zurzeit 6,26 ha Rebfläche. Der Wein werde vollständig selbst ausgebaut und direkt, überwiegend ab Hof, vermarktet. Des Weiteren habe der Einwendungsführer vor vier Jahren von einer normalen Heckenwirtschaft auf einen Gastronomiebetrieb umgestellt und dürfe nun ganzjährig öffnen. Der Gastronomiebetrieb sei jeden Mittwoch und Sonntag geöffnet, ab 2009 sollen sich die Öffnungszeiten von Mittwoch bis Sonntag erstrecken.

Wie das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten mit Schreiben vom 26.11.2008 feststellte, kommt es beim Grundstück Fl.Nr. 6562/2 der Gemarkung Heidingsfeld durch auf 429 m² verringerte Größe außer dem Flächenverlust zusätzlich zu einer Wertminderung. Solch kleine Flächen seien landwirtschaftlich nicht mehr sinnvoll nutzbar und selbst auf dem angespannten Pachtmarkt in Zukunft nicht gefragt. Der Gastronomiebetrieb stelle mittlerweile ein wichtiges Standbein des Betriebes des Einwendungsführers dar. Im Jahr 2007 habe der Anteil der Gastronomie am Gesamtumsatz des Betriebes über 48 % betragen, für das Jahr 2008 ist zu erwarten, dass die Bedeutung der Gastronomie sogar noch weiter zunehme. Ein Großteil der Besucher sind Spaziergänger und Wandergruppen. Zusammenfassend sei festzustellen, dass der Betrieb des Einwendungsführers durch die Flächenverluste infolge des Ausbaus der BAB A 3 nicht in der Existenz beeinträchtigt werde, jedoch durch Umsatzrückgänge in der Gastronomie eventuelle Einbußen erleiden werde (vgl. auch C 3.7.8.3).

Hinsichtlich des weiteren Vorbringens des Einwendungsführers im Schreiben vom 30.06.2008 zu den Planunterlagen, zur Alternativenprüfung und zum Artenschutz kann auf die Ausführungen und Querverweise unter C 3.8.2.3 verwiesen werden, da sich insofern um eine gleichförmige Einwendung handelt.

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz bzw. sein Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die mit dem Bauvorhaben verbundenen Nachteile werden in die Abwägung eingestellt, stellen aber die Ausgewogenheit nicht in Frage.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.29

Einwendung Nr. 29

Der Einwendungsführer brachte mit Schreiben vom 30.06.2008 vor, dass er Mieter im Wohnhaus auf dem Grundstück Fl.Nr. 2364 der Gemarkung Heidingsfeld sei. Das Grundstück liegt bei Bau-km 289+950 zwischen 350 m und ca. 270 m von der äußeren nördlichen Erwerbsgrenze entfernt.

Das Gebäude werde von Lärmimmissionen durch den Verkehr auf der Autobahn im Ausbauabschnitt und in der Bauphase durch Lärm- und Staubimmissionen betroffen, brachte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 30.06.2008 vor. Er befürchte, dass seine Wohnung durch Verkehrslärm im Ausbauabschnitt erheblich beeinträchtigt und im Wert und in der Nutzbarkeit gemindert werde. Diese Wertminderung werde nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt und ausgeglichen. Dies gelte auch für den Außenwohnbereich (Garten, Balkon).

Der Vorhabensträger verwies mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht darauf, dass an der Wohnung des Einwendungsführers die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Im Vergleich zur bestehenden Situation werden sich durch die vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen für das Gebäude und das dortige Grundstück sogar erhebliche Verbesserungen ergeben. Für die Beurteilung der Außenwohnbereiche (Balkone, Terrassen, Garten) ist der jeweils gültige Immissionsgrenzwert für den Tag der 16. BImSchV maßgeblich. Die diesbezüglichen Lärmberechnungen haben ergeben, dass die Tagesimmissionsgrenzwerte überall eingehalten werden. Die Immissionsbelastungen für die Außenwohnbereiche liegen größtenteils sogar erheblich unter den betreffenden Grenzwerten. Immissionsbelastungen unterhalb der Grenzwerte gelten als zumutbar und lösen keine weiteren Entschädigungsansprüche aus.

Des Weiteren brachte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 30.06.2008 vor, dass seine Wohnung durch die über viele Jahre andauernde Baumaßnahme in der Bauphase durch Baulärm und Staubimmissionen erheblich beeinträchtigt und im Wert und in der Nutzbarkeit gemindert werde. Diese Wertminderung werde

bzw. nicht ausreichend berücksichtigt und ausgeglichen. Dies gelte auch für den Außenwohnbereich (Garten, Balkon).

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht, dass bei der Ausführung der Baumaßnahme die einschlägigen Vorschriften, wie z.B. die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm beachtet werden (vgl. auch A 3.3.9). Unter Berücksichtigung des Abstandes der Wohnung des Einwendungsführers zur Trasse können unzumutbare bzw. gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden. Die Bauabwicklung erfolgt in zeitlich begrenzten, aufeinander folgenden Bauphasen. Die Auswirkungen auf das Grundstück beschränken sich daher auf einzelnen Phasen, d.h. nur auf einen Teil der Bauzeit. Die baubedingte Staubbelastung wird durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. Anfeuchten, auf ein Mindestmaß beschränkt. Berücksichtigt man weiter den Abstand des Anwesens des Einwendungsführers zur Trasse, so kann eine regelmäßige bzw. andauernde und damit unzumutbare Beeinträchtigung durch Staubentwicklung ausgeschlossen werden.

Schließlich brachte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 30.06.2008 noch vor, dass die erheblichen Lärmbelastungen während der Bauphase und des späteren Verkehrsbetriebs seine Gesundheit gefährdeten.

Der Vorhabensträger verwies auch in diesem Zusammenhang mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht darauf, dass an der Wohnung des Einwendungsführers die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden und eher mit Verbesserungen der Lärmbelastung zu rechnen ist. Darüber hinaus werden die einschlägigen Vorschriften bei der Ausführung der Baumaßnahme beachtet. Unter Berücksichtigung des Abstandes des Grundstücks zur Trasse können auch für die Bauzeit gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden.

Hinsichtlich des weiteren Vorbringens des Einwendungsführers im Schreiben vom 30.06.2008 wird auf die Ausführungen und Querverweise unter C 3.8.2.3 Bezug genommen, da es sich insofern um eine gleichförmige Einwendung handelt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.30 Einwendung Nr. 30

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin der Grundstücke Fl.Nrn. 2876, 2877 und 2880 der Gemarkung Heidingsfeld. Nach ihren Angaben (vgl. Schreiben vom 03.07.2008) werden diese Grundstücke als Freizeit- und Gartengelände genutzt. Die Grundstücke liegen zwischen dem Oberen Geisbergweg und dem Oberen Kaulweg in der Nähe des ASB/RHB 290-1L bei Bau-km 290+400, ca. 40 m von der künftigen Autobahnachse entfernt. Das Grundstück Fl.Nr. 2876 der Gemarkung Heidingsfeld wird für die plangegegenständliche Maßnahme weder dauerhaft noch vorübergehend in Anspruch genommen. Das Grundstück Fl.Nr. 2877, das 739 m² groß ist, war insofern von der Maßnahme betroffen, als 117 m² vorüber-

gehend in Anspruch genommen werden sollten. Vom Grundstück Fl.Nr. 2880 der Gemarkung Heidingsfeld, das 962 m² groß ist, sollten zunächst 10 m² dauerhaft und 189 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden.

Mit Schreiben vom 03.07.2008 brachte die Einwendungsführerin vor, dass ihr Eigentum verletzt werde, da sie infolge der Planung enteignet würde. Dies sei auch der Fall, soweit ihr Grundstück nur teilweise oder nur vorübergehend für die Ausbaumaßnahme in Anspruch genommen werde.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 05.12.2008 zu Recht entgegen, dass auf die dauerhafte und vorübergehende Inanspruchnahme nicht verzichtet werden kann, da in diesem Bereich der öffentliche Feld- und Waldweg Oberer Kaulweg wegen der Lage des neuen ASB/RHB 290-1L nach Norden verschoben werden muss. Dadurch ergibt sich die Inanspruchnahme der Grundstücksflächen der Einwendungsführerin.

Im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 konnte seitens des Vorhabensträgers unter Berücksichtigung eines entsprechenden Bauablaufs die talseitige Böschung neben dem Parallelweg im Bereich des ASB/RHB 290-1L (Oberer Kaulweg) so gestaltet werden, dass die Bewirtschaftung der Grundstücke durch flach ausgezogene Böschungen erleichtert wird. Auf die Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 2877 kann verzichtet werden, vom Grundstück Fl.Nr. 2880 werden lediglich noch 23 m² vorübergehend in Anspruch genommen (vgl. Unterlage 14.1, Blatt 3 E, und Unterlage 14.2).

Hinsichtlich ihrer Einwendungen zu den Planunterlagen, zur Alternativenprüfung und zum Artenschutz kann auf die Ausführungen unter C 3.8.2.3 und die dortigen Querverweise verwiesen werden, da es sich insofern um eine gleichförmige Einwendung handelt.

Bezüglich der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums hat es die Einwendungsführerin hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und sie somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf ihren Besitz bzw. ihr Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.31

Einwendung Nr. 31

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin der Grundstücke Fl.Nrn. 4183 und 4183/2 der Gemarkung Heidingsfeld. Davon sollen nur beim Grundstück Fl.Nr. 4183/2, das 1.759 m² groß ist, 131 m² dauerhaft und 125 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden.

In ihrer Einwendung, die sie am 10.07.2008 zur Niederschrift abgab, erklärte sie, dass sie nicht mit der Inanspruchnahme ihres Grundstücks einverstanden sei. Sie fürchte, dass das Nachbargrundstück Fl.Nr. 4183 der Gemarkung Heidingsfeld, das voll erschlossen und mit einem Gartenhaus bebaut sei, durch die Maßnahme beeinträchtigt werde (Wertverlust durch eventuelle Auffüllungen, Stützmauern etc.).

Der Vorhabensträger entgegnete dem mit Schreiben vom 12.12.2008, die dauerhafte und vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks der Einwendungsführerin für die Verlegung einer unterirdischen Entwässerungsleitung und eines unterirdischen Glasfaserkabels benötigt wird. Eine Beeinträchtigung des Nachbargrundstücks Fl.Nr. 4183 der Gemarkung Heidingsfeld ist ausgeschlossen.

Bezüglich der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums hat es die Einwendungsführerin hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und sie somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf ihren Besitz bzw. ihr Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.32

Einwendung Nr. 32

Der Einwendungsführer ist Eigentümer und Bewohner des Wohnhauses auf dem Grundstück Fl.Nr. 4375 der Gemarkung Heidingsfeld. Es liegt bei Bau-km 288+750 ca. 290 m von der Achse der künftigen Autobahn und ca. 170 m von der äußeren nördlichen Erwerbsgrenze entfernt.

Mit Schreiben vom 03.07.2008 brachte der Einwendungsführer vor, dass sein Anwesen durch Verkehrslärm im Ausbauabschnitt erheblich beeinträchtigt und im Wert und in der Nutzbarkeit gemindert werde. Diese Wertminderung werde nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt und ausgeglichen. Dies gelte auch für den Außenwohnbereich (Garten, Balkon).

Der Vorhabensträger erwiderte dem mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht, dass am angesprochenen Grundstück die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Im Vergleich zur bestehenden Lärmsituation werden sich durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen für das Gebäude und das dortige Grundstück erhebliche Verbesserungen ergeben. Für die Beurteilung der Außenwohnbereiche (Balkone, Terrassen, Garten) ist der jeweils einschlägige Tagesimmissionsgrenzwert der 16. BImSchV maßgeblich. Die

diesbezüglichen Lärmberechnungen haben ergeben, dass die Tagesimmissionsgrenzwerte überall eingehalten werden. Die Immissionsbelastungen für die Außenwohnbereiche liegen größtenteils sogar erheblich unter den maßgeblichen Immissionsgrenzwerten. Immissionsbelastungen unterhalb der Grenzwerte gelten als zumutbar und lösen keine weiteren Entschädigungsansprüche aus.

Des Weiteren brachte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 03.07.2008 vor, dass sein Anwesen bzw. seine Wohnung durch die über viele Jahre andauernde Baumaßnahme in der Bauphase durch Baulärm und Staubimmissionen erheblich beeinträchtigt und im Wert und in der Nutzbarkeit gemindert werde. Diese Wertminderung werde nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt und ausgeglichen. Dies gelte auch für den Außenwohnbereich (Garten, Balkon).

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 zutreffend dar, dass bei der Ausführung der Baumaßnahme die einschlägigen Vorschriften, wie z.B. die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm beachtet werden (vgl. auch A 3.3.9). Unter Berücksichtigung des Abstandes des Grundstücks des Einwendungsführers zur Autobahntrasse können unzumutbare bzw. gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden. Die Bauabwicklung erfolgt in zeitlich begrenzten, aufeinander folgenden Bauphasen. Die Auswirkungen auf das Grundstück beschränken sich auf einzelne Phasen, d.h. nur auf einen Teil der Bauzeit. Die baubedingte Staubbelastung wird durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. Anfeuchten, auf ein Mindestmaß beschränkt. Berücksichtigt man außerdem den Abstand des Anwesens zur Trasse, so kann eine regelmäßige bzw. andauernde und damit unzumutbare Beeinträchtigung durch Staubentwicklung ausgeschlossen werden.

Schließlich wandte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 03.07.2008 gegen die Planung ein, dass die erheblichen Lärmbelastungen während der Bauphase und des späteren Verkehrsbetriebs seine Gesundheit gefährdeten.

Der Vorhabensträger verwies mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht nochmals darauf, dass am Grundstück des Einwendungsführers die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Unter Berücksichtigung des Abstandes des Grundstücks zur Trasse können auch für die Bauzeit gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden.

Zum übrigen Vorbringen des Einwendungsführers hinsichtlich der Planunterlagen, der Alternativenprüfung und des Artenschutzes kann auf die Ausführungen unter C 3.8.2.3 und die dortigen Querverweise verwiesen werden, da es sich insofern um eine gleichförmige Einwendung handelt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.33

Einwendung Nr. 33

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 3343 der Gemarkung Heidingsfeld, das bei Bau-km 289+450 ca. 130 m von der künftigen Achse der BAB A 3 entfernt zwischen dem Oberen Kirchbergweg und dem Oberen Kaulweg liegt. Dieses Grundstück wird für die gegenständliche Maßnahme weder dauerhaft noch vorübergehend in Anspruch genommen und wird nach den Angaben des Einwendungsführers im Schreiben vom 30.06.2008 für Weinbau genutzt. Des Weiteren ist der Einwendungsführer Eigentümer und Bewohner des Anwesens Fl.Nr. 3941 der Gemarkung Heidingsfeld. Das Anwesen, das der Einwendungsführer bewohnt, liegt ca. 900 m von der Achse der künftigen BAB A 3 entfernt im Bereich des Zentrums von Heidingsfeld.

Mit Schreiben vom 30.06.2008 führte der Einwendungsführer aus, dass er in seinem Wohnhaus auf dem Grundstück Fl.Nr. 3941 der Gemarkung Heidingsfeld vier Wohnungen vermietet habe. Sein Anwesen bzw. seine Wohnung werde durch Verkehrslärm im Ausbauabschnitt erheblich beeinträchtigt und im Wert und in der Nutzbarkeit gemindert. Diese Wertminderung werde nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt und ausgeglichen. Dies gelte auch für den Außenwohnbereich (Garten, Balkon).

Der Vorhabensträger entgegnete darauf mit Schreiben vom 28.11.2008 zutreffend, dass am angesprochenen Grundstück die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Im Vergleich zur bestehenden Lärmsituation werden sich durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen für das Gebäude und das Grundstück sogar erhebliche Verbesserungen ergeben. Für die Beurteilung der Außenwohnbereiche (Balkone, Terrassen, Garten) ist der jeweils gültige Immissionsgrenzwert für den Tag der 16. BImSchV maßgeblich. Die diesbezüglichen Lärmberechnungen haben ergeben, dass die Tagesimmissionsgrenzwerte überall eingehalten werden. Die Immissionsbelastungen für die Außenwohnbereiche liegen größtenteils sogar erheblich unter den maßgeblichen Grenzwerten. Immissionsbelastungen unterhalb der Grenzwerte gelten als zumutbar und lösen keine weiteren Entschädigungsansprüche aus.

Des Weiteren wandte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 30.06.2008 gegen die Planung ein, dass sein Anwesen bzw. seine Wohnung durch die über viele Jahre andauernde Baumaßnahme in der Bauphase durch Baulärm und Staubimmissionen erheblich beeinträchtigt und im Wert und in der Nutzbarkeit gemindert werde. Diese Wertminderung werde nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt und ausgeglichen. Dies gelte auch für den Außenwohnbereich (Garten, Balkon).

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht entgegen, dass bei der Ausführung der Baumaßnahme die einschlägigen Vorschriften, wie z.B. die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV, und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm, beachtet werden (vgl. auch A 3.3.9). Unter Berücksichtigung des Abstandes des Grundstücks des Einwendungsführers zur Autobahntrasse können unzumutbare bzw. gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden. Die Bauabwicklung erfolgt

in zeitlich begrenzten, aufeinander folgenden Bauphasen. Die Auswirkungen auf das Grundstück beschränken sich auf einzelne Phasen, d.h. nur auf einen Teil der Bauzeit. Die baubedingte Staubbelastung wird durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. Anfeuchten, auf ein Mindestmaß beschränkt. Wenn man weiter den Abstand des Anwesens zur Autobahntrasse berücksichtigt, kann eine regelmäßige bzw. andauernde und damit unzumutbare Beeinträchtigung durch Staubeentwicklung ausgeschlossen werden.

Darüber hinaus führte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 30.06.2008 aus, dass durch die erheblichen Lärmbelastigungen während der Bauphase und des späteren Verkehrsbetriebs seine Gesundheit gefährdet würde.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht erneut entgegen, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV am Grundstück des Einwendungsführers eingehalten werden. Unter Berücksichtigung des Abstandes des Grundstücks zur Trasse können auch für die Bauzeit gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden.

Schließlich machte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 30.06.2008 geltend, dass er aufgrund der erheblichen Beeinträchtigung seines Anwesens mit Mietminderungen seiner Mieter sowie einer Verschlechterung der Vermietbarkeit an Neumieter rechnen müsse.

Hierzu legte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 überzeugend dar, dass zum einen die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden, zum anderen sogar mit einer Verbesserung der Gesamtlärmsituation zu rechnen ist (siehe oben). Während der Bauzeit sind keine relevanten Verschlechterungen zu erwarten. Für Mietminderungen bzw. verschlechterte Vermietbarkeiten sind keine Anhaltspunkte erkennbar. Nach Abschluss der Maßnahme kann vielmehr sogar von einer Aufwertung des Objektes aufgrund der Verbesserungen der Lärmsituation ausgegangen werden (vgl. auch C 3.8.1.1).

Zum weiteren Vorbringen des Einwendungsführers hinsichtlich der Planunterlagen, der Alternativenprüfung und des Artenschutzes wird auf die Ausführungen unter C 3.8.2.3 und die dortigen Querverweise Bezug genommen, da es sich insofern um eine gleichförmige Einwendung handelt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.34 Einwendung Nr. 34

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin des Anwesens Fl.Nr. 4874/1 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Nach den schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers sind für dieses Anwesen am Tag Beurteilungspegel von 50 dB(A) und in der Nacht von 46 dB(A) zu erwarten (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 182, und Unterlage 11.2, Blatt 3).

In ihrem Schreiben, das bei der Stadt Würzburg am 02.07.2008 eingegangen ist, brachte die Einwendungsführerin vor, dass sie vom Ausbau der BAB A 3 betroffen sei, da ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihr eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück oder an ihrem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführerin liegt in einem Abstand von ca. 270 m, zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 50 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.35

Einwendung Nr. 35

Die Einwendungsführer sind Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4580/9 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Die schalltechnische Berechnung des Vorhabensträgers hat ergeben, dass für das Anwesen auf diesem Grundstück Beurteilungspegel von 54 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht zu erwarten sind (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 119). Die fassaden- und stockwerksgenaue Betrachtung des Vorhabensträgers für Gebäude mit Überschreitungen ergab, dass der Grenzwert der 16. BImSchV von 49 dB(A) für die Nacht im zweiten Obergeschoss auf der Nordwestseite um 1 dB(A) überschritten wird (vgl. Unterlage 11.1, Anhang B, Immissionsort Nr. 119, sowie Unterlage 11.2, Blatt 2). Auf dieser Gebäudeseite besteht dann für dieses Stockwerk Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen (vgl. A 3.3.6).

Die Einwendungsführer brachten mit Schreiben vom 02.07.2008 vor, dass sie vom Ausbau der BAB A 3 betroffen seien, da ihr Grundstück im Bereich der

höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde gebeten, ihnen eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück oder an ihrem Haus vorzunehmen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt im Bereich des Katzenbergtunnels in einem Abstand von ca. 360 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 54 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts zu erwarten. Wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte, bestehen die o.g. Anspruchsvoraussetzungen für passive Schallschutzmaßnahmen. Im Übrigen wird auf C 3.7.4.2.3.2 Bezug genommen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.36 Einwendung Nr. 36

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 4749/17 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. In ihrer Einwendung, die am 01.07.2008 bei der Stadt Würzburg eingegangen ist, brachte die Einwendungsführerin vor, dass sie vom Ausbau der BAB A 3 betroffen sei, da ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihr eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück oder an ihrem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die

schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen des Einwendungsführers liegt in einem Abstand von ca. 220 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 49 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.37 Einwendung Nr. 37

Der Einwendungsführer ist Architekt und wohnt im Stadtteil Rottenbauer. Mit Schreiben vom 02.07.2008 brachte er vor, dass die im Planfeststellungsverfahren aufgezeigte Lösung für Mensch und Natur untragbar sei. Die plangegenständliche Variante bringe für die Stadt Würzburg gegenüber der nicht umgesetzten Variante Süd 1 wesentlich höhere Schadstoffbelastungen, eine immens größere Lärmbelastung, über lange Jahre nicht hinzunehmende Verkehrsbehinderungen, zerstörende Eingriffe in die fränkische Landschaft und höhere Kosten. Durch diese Entscheidung werde er als Bürger der Stadt Würzburg in seinen Grundrechten verletzt. Zusätzlich sehe er sich in der Pflicht seiner Bauherren, sich gegen den Wertverfall der von ihm in der Vergangenheit erbauten zwei Wohnanlagen, acht Einfamilienhäuser und einem Gewerbeobjekt am Katzenberg und vielen weiteren Objekten in Heidingsfeld zu stellen. Zum Beispiel liege der von ihm erbaute Kindergarten St. Laurentius in Heidingsfeld mit seinem Spielgarten in der von Schadstoffen am meisten gefährdeten Zone.

Der Vorhabensträger entgegnete dem mit Schreiben vom 19.12.2008 zu Recht, dass das Anwesen des Einwendungsführers südlich des Heuchelhofes über 2,5 km von der Autobahntrasse entfernt liegt. Grundstücke des Einwendungsführers sind weder dauerhaft noch vorübergehend betroffen. Aufgrund des großen Abstandes von der Autobahntrasse können weitere Betroffenheiten, wie z.B. durch Lärm oder Luftschadstoffe, ebenfalls ausgeschlossen werden. Daher ist auch eine Verletzung der Grundrechte des Einwendungsführers nicht erkennbar. Dies gilt auch im Hinblick auf die vom Einwendungsführer im Rahmen seiner beruflichen Tätigkeit geplanten und im Rahmen der Bauüberwachung betreuten Objekte in Heidingsfeld bzw. am Heuchelhof oder in der Nähe der Autobahn. Es ist nicht ersichtlich, aus welchem Grundrecht (oder einem sonstigen eigenen subjektiven Recht) hier eine eventuelle Verletzung hergeleitet werden könnte.

Mit einem undatierten Schreiben, das am 14.01.2009 bei der Regierung von Unterfranken eingegangen ist, führte der Einwendungsführer auf die Erwidderung des Vorhabensträgers vom 19.12.2008 aus, dass er als Würzburger Bürger, ohne dass seine Gesundheit durch eine enorme Feinstaubbelastung Schaden nehme, in der Stadt einkaufen, im Freien speisen und trinken, und im Hofgarten spaziergehen möchte, und er das Bewusstsein haben möchte, dass all die wertvollen Denkmäler bis hin zum Weltkulturerbe der Residenz lange erhalten blieben und durch den Feinstaub keinen Schaden erleiden würden. Vor allem möchte er im Krankheitsfall in den Uni-Kliniken nicht im Smog dichter Feinstaubwolken bei Inversionswetterlagen seine Behandlung finden. Seine Einwendungen seien daher rechtlich zulässig.

Beim Erörterungstermin am 04.02.2009 machte der Einwendungsführer nochmals deutlich, dass er davon ausgehe, berechtigt zu sein, Einwendungen zu erheben. Er berief sich auf die bereits schriftlich vorgebrachten Gründe (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, S. 46 f.).

Zur Erhebung von Einwendungen sind nur diejenigen berechtigt, die in eigenen Belangen berührt werden (§ 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG). Einwendungsberechtigt ist daher nur, dessen Rechte bzw. eigene schutzwürdige Interessen durch das Vorhaben berührt werden können. Dazu genügt jedes nach vernünftiger Erwägung durch die Sachlage gerechtfertigte, nach den immanenten Wertungen der Rechtsordnung schutzwürdige Interesse rechtlicher, wirtschaftlicher oder ideeller Natur. Dabei muss es sich um Belange handeln, die durch das Vorhaben berührt werden können. In räumlicher Hinsicht hängt die Einwendungsbefugnis ähnlich wie die Betroffenheit wesentlich von der Art des Vorhabens und der zu erwartenden Auswirkungen auf die Umwelt ab. Als Voraussetzung ist hier zu verlangen, dass ein Einwender, der Beeinträchtigungen seiner Gesundheit oder ähnliche persönliche Beeinträchtigungen geltend macht, im Einwirkungsbereich des Vorhabens wohnt oder seinen Arbeitsplatz hat. Die Einwendungsbefugnis fehlt, wenn die Einwendungen nur aus einer Beeinträchtigung objektiv geringwertiger oder nicht schutzwürdiger Belange hergeleitet werden (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, Rd.Nrn. 53 ff.).

Unter diesen Voraussetzungen kann die Einwendungsbefugnis, wie vom Vorhabensträger geschehen, mit guten Gründen in Frage gestellt werden. Angesichts der Entfernung des Wohnorts des Einwendungsführers kann eine Lärmbetroffenheit offensichtlich ausgeschlossen werden. Die Feinstaubbelastung wird - wie im vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüften Luftschadstoffgutachten zum Ausdruck kommt - vorhabensbedingt nicht steigen, eine Betroffenheit eigener Grundstücke liegt nicht vor. Dass Gebäude eventuell im Einwirkungsbereich des Vorhabens liegen könnten, die vom Einwendungsführer geplant worden sind bzw. deren Bauausführung er geleitet hat, ist kein eigener schutzwürdiger Belang, sondern einer der jeweiligen Eigentümer und Bewohner usw. Da der Einwendungsführer insoweit auch keine Vollmachten vorgelegt hat, kann er sich auch nicht auf abgeleitete Rechte berufen. Letztlich kann diese Frage im Planfeststellungsverfahren offen bleiben, da die Einwendungen unbegründet sind und zurückgewiesen werden konnten.

In seiner Einwendung, die am 03.07.2008 bei der Regierung von Unterfranken eingegangen ist, kritisierte er die plangegenständliche Maßnahme und forderte statt ihrer die Verwirklichung der Variante "Süd 1". Auf die Ausführungen unter C 3.7.2.1.4 wird Bezug genommen.

Beim Erörterungstermin am 06.02.2009 sprach der Einwendungsführer außerdem an, dass nach den Angaben des Vorhabensträgers bei der Ausarbeitung der Entwurfsunterlagen für die unterschiedlichen, näher geprüften Alternativen verschiedene Büros tätig geworden seien. Dabei stelle sich für ihn die Frage, ob diese Arbeiten im Vorfeld europaweit ausgeschrieben worden seien (vgl. Niederschrift vom 06.02.2009, Seite 17).

Der Vorhabensträger verwies im Erörterungstermin am 06.02.2009 zu Recht darauf, dass diese Frage für das gegenständliche Verfahren keinerlei Relevanz besitzt. Auch vonseiten der Planfeststellungsbehörde ist dazu anzumerken, dass diese Frage nicht im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden ist. Die ausgelegten Planunterlagen selbst sind jedenfalls nicht zu beanstanden (vgl. C 1.6).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.38 Einwendung Nr. 38

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin der Grundstücke Fl.Nrn. 6595 und 6570/1 der Gemarkung Heidingsfeld. Das Grundstück Fl.Nr. 6570/1 ist 1.402 m² groß, wovon der Vorhabensträger 660 m² dauerhaft und 742 m² vorübergehend in Anspruch nehmen will. Das Grundstück Fl.Nr. 6595 ist 1.146 m² groß, wovon der Vorhabensträger 142 m² dauerhaft und 1.004 m² vorübergehend in Anspruch nehmen will. Beide Grundstücke liegen unterhalb der Talbrücke Heidingsfeld bei Bau-km 288+040 bzw. Bau-km 288+100 und werden nach den Angaben der Einwendungsführerin im Schreiben vom 01.07.2008 landwirtschaftlich genutzt.

Die Einwendungsführerin brachte mit Schreiben vom 01.07.2008 vor, dass ihr Eigentum verletzt werde, da sie infolge der Planung enteignet werde. Dies sei auch der Fall, soweit ihre Grundstücke nur teilweise oder nur vorübergehend für die Ausbaumaßnahme in Anspruch genommen würden.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 28.11.2008 nachvollziehbar, dass auf die dauerhafte und vorübergehende Inanspruchnahme nicht verzichtet werden kann, da in diesem Bereich die neue Talbrücke Heidingsfeld sowie entsprechende Baustelleneinrichtungsflächen vorgesehen sind. Die in Anspruch zu nehmenden Teilflächen der beiden Grundstücke werden entschädigt.

Hinsichtlich der weiteren Einwendungen der Einwendungsführerin zu den Planunterlagen, zur Alternativenprüfung und zum Artenschutz wird auf die Ausführungen und die Querverweise unter C 3.8.2.3 Bezug genommen, da es sich insofern um eine gleichförmige Einwendung handelt.

Ergänzend dazu brachte die Einwendungsführer mit Schreiben vom 01.07.2008 vor, dass für den Fall, dass die gegenständliche Planung zur Ausführung komme, ihr jeweiliges Grundstück nach Beendigung der Bauzeit in den jetzt nutzbaren Zustand wiederherzustellen sei.

Der Vorhabensträger sicherte dazu mit Schreiben vom 28.11.2008 zu, dass die für Zwecke der Baustelleneinrichtungen vorgesehenen, vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen nach Beendigung der Inanspruchnahme wieder in den Ursprungszustand versetzt werden (vgl. A 3.6.8 und A 3.7.2).

Bezüglich der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums hat es die Einwendungsführerin hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und sie somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf ihren Besitz bzw. ihr Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.39

Einwendung Nr. 39

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin der Grundstücke Fl.Nrn. 4409 und 4410 der Gemarkung Heidingsfeld. Das Grundstück Fl.Nr. 4409 ist 335 m² groß, wovon der Vorhabensträger 11 m² zunächst für Dritte und 21 m² vorübergehend in Anspruch nehmen wollte. Das Grundstück Fl.Nr. 4410 ist 2.765 m² groß, wovon der Vorhabensträger zunächst für Dritte 132 m² dauerhaft erwerben und 141 m² vorübergehend in Anspruch nehmen wollte. Beide Grundstücke liegen nördlich des geplanten Katzenbergtunnels und nördlich des öffentlichen Feld- und Waldweges Oberer Katzenbergweg (BWV lfd.Nr. 22, Unterlage 7.2).

Mit Schreiben vom 02.07.2008 führte die Einwendungsführerin aus, dass die betroffenen Flächen am oberen Ende der beiden Hanggrundstücke Fl.Nrn. 4409 und 4410 lägen. In diesem Bereich befänden sich ein Mauerabschluss an der oberen Grundstücksgrenze über die gesamte Breite mit aufstehendem Zaun, eine Pergola-Anlage mit Teich, Pflasterungen und Anpflanzung und zwei dichte Reihen Baumbepflanzung (Tannen, Fichten etc.), die vor über 35 Jahren angelegt worden seien. Alle dortigen baulichen Maßnahmen sollten nun entfernt und die Bäume gefällt werden, nur um einen Gehweg anzulegen. Die Kosten des Aufkaufs und der Entschädigung für Bäume und bauliche Maßnahme stünden in keinem finanziellen Verhältnis dazu.

Der Vorhabensträger führte dazu mit Schreiben vom 28.11.2008 aus, dass die Flächen für den Erschließungsweg und seinen Umgriff in Anspruch genommen

werden sollten, um auch die benachbarten Grundstücke erschließen zu können. Auf die Anlage dieses Weges könne daher nicht verzichtet werden.

Durch die Trassenverschiebung des Unteren Kaulwegs im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 und der dadurch erleichterten Grundstückserschließungen sowie durch weitere Verbesserungen der Wegeführungen nördlich des Katzenbergtunnels konnte weitgehend auf den Parallelweg zur Grundstückserschließung verzichtet werden. Dadurch wird es beim Grundstück Fl.Nr. 4409 der Gemarkung Heidingsfeld nicht mehr zu einer dauerhaften Inanspruchnahme kommen, während der Umfang der vorübergehenden Inanspruchnahme unverändert bleibt, beim Grundstück Fl.Nr. 4410 sollten dauerhaft nur noch 15 m² beansprucht werden, die vorübergehende Inanspruchnahme bleibt auch hier unverändert (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 2 E, Unterlage 7.2, lfd.Nr. 36, Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und Unterlage 14.2).

Zur Planänderung vom 22.06.2009 brachte die Einwendungsführerin mit Schreiben vom 18.08.2009 vor, dass sich die nach wie vor betroffenen Flächen ihrer beiden Grundstücke Fl.Nrn. 4409 und 4410 am oberen Ende des jeweiligen Hanggrundstücks befänden. In diesem Bereich seien ein Mauerabschluss an der oberen Grundstücksgrenze über die gesamte Breite mit aufstehendem Zaun, eine Pergola-Anlage mit Teich, Pflasterungen und Anpflanzung sowie zwei dichte Baumreihen, die vor mehr als 35 Jahren angelegt worden seien, vorhanden. Um nur 21 m² bzw. 141 m² zu nutzen sowie 15 m² dauerhaft zu erwerben, müssten alle baulichen Anlagen entfernt und die Bäume gefällt werden. Eine Nutzung sei bei diesem dichten Baumbestand ansonsten nicht möglich. Die Kosten für den Ankauf bzw. die Entschädigung und den Neuaufbau der Pergola stünden in keinem finanziellen Verhältnis dazu. Die Baumreihen dienten außerdem als Sicht- sowie als Erosionsschutz. Bei einer Neuanpflanzung würde es wieder Jahrzehnte dauern, bis dieser Schutz gewährleistet sei. Auch die bisherige Mauer diene als Erosionsschutz. Um diese geringfügige Nutzung zu ermöglichen, müsste die Mauer entfernt und neu gebaut werden. Während der Bauphase diene die Mauer als Sicherung des Hanges. Durch eine nur geringfügige Umplanung sei es möglich, die beiden Grundstücke Fl.Nrn. 4409 und 4410 nicht zu tangieren und weiterhin einen ausreichenden Erosionsschutz zu ermöglichen.

Mit Schreiben vom 06.10.2009 führte der Vorhabensträger aus, dass von seiner Seite die Planung nochmals überprüft und weiter vertieft worden sei. Im Ergebnis kann auf den dauerhaften Erwerb von 15 m² aus dem Grundstück Fl.Nr. 4410 verzichtet werden (vgl. Grüneintragungen insbesondere in Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und in Unterlage 14.2). Der Vorhabensträger legte weiter mit Schreiben vom 06.10.2009 nachvollziehbar dar, dass auf die vorübergehende Inanspruchnahme nicht verzichtet werden kann. Diese Flächen dienen als Bau- und Bewegungsfläche zur Herstellung des öffentlichen Feld- und Waldweges, der die Grundstücke nördlich der Gestaltungsfläche künftig erschließen wird und die Verbindung zum westlichen Widerlager der Talbrücke Heidingsfeld darstellen soll. Es wird aber zugesichert, in Anbetracht der geschilderten Verhältnisse die Inanspruchnahme auf das absolute Mindestmaß zu beschränken und soweit möglich, die baulichen Einrichtungen und den Bewuchs zu erhalten (vgl. A 3.13.16 und Grüneintragungen in der Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und in der Unterlage 14.2)).

Schließlich wies der Vorhabensträger zu Recht mit Schreiben vom 06.10.2009 darauf hin, dass für die in Anspruch genommenen Grundstücksflächen und gegebenenfalls die Beseitigung von Bewuchs und baulichen Einrichtungen eine Entschädigung erfolgen wird. Der Umfang der Entschädigung wird jedoch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen festgelegt.

Weiter brachte die Einwendungsführerin mit Schreiben vom 02.07.2008 vor, dass die dichte Baumbepflanzung vor 35 Jahren wegen des Autobahnlärms vorgenommen worden sei. Durch den geplanten Tunnel würde ein Teil der Lärmbelastung zwar wegfallen, jedoch werde die Lärmbelastung vor und nach dem Tunnelausgang wegen des sechsstreifigen Ausbaus sowie durch die näher rückende sechsstreifige Brücke ansteigen. Es sei daher nicht hinnehmbar, dass diese großen Baumreihen gefällt würden. Auch eine Ersatzbepflanzung könne dies nicht mindern. Es würde wiederum Jahrzehnte dauern, bis die Baumreihen diese Lücken schließen könnten.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht, dass die Brücke und die anschließenden Autobahnabschnitte kaum näher an die angesprochenen Grundstücke heranrücken. Die Lärmbelastungen wurden sorgfältig geprüft. Die Talbrücke Heidingsfeld erhält beidseitig einen 6 m hohen Lärmschutz, der bis zum westlichen Tunnelportal durchgezogen wird. Am östlichen Tunnelportal schließen Stützwände, die als aktive Lärmschutzwände ausgebildet werden, an. Wegen der vorgesehenen umfangreichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich eine erhebliche Verbesserung der schalltechnischen Situation.

Darüber hinaus, so die Einwendungsführerin mit Schreiben vom 02.07.2008 weiter, dienen diese Baumreihen als Sicht- wie auch als Erosionsschutz. Die über die gesamte Grundstücksbreite angelegte Mauer diene ebenfalls als Erosionsschutz für das Hanggrundstück. Es könne daher nicht auf diese verzichtet werden. Da außerdem geplant sei, bergseitig noch weiter aufzuschütten, sodass ein noch steileres Gefälle entstünde, bestünde damit auch eine größere Erosionsgefahr. Aus Sicht der Einwendungsführerin sei es leicht möglich, den Verlauf des Gehweges zu ändern und zusätzlichen Schutz vor Erosion einzuplanen.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 28.11.2008 zutreffend entgegen, dass der landschaftspflegerische Maßnahmenplan eine gute Einpassung der Autobahn in das Landschaftsbild gewährleistet. Die neu angelegte Böschung nördlich des Tunnels wird standfest ausgebildet. Auf zusätzliche Maßnahmen zum Erosionsschutz kann künftig verzichtet werden.

Im Übrigen wird ergänzend darauf hingewiesen, dass erforderlichenfalls auch nachträglich noch entsprechende Maßnahmen getroffen werden könnten, wenn es wider Erwarten zu nicht vorhergesehenen Nachteilen für die Einwendungsführerin kommen sollte (vgl. § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

Bezüglich der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums hat es die Einwendungsführerin hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und sie somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf ihren Besitz bzw. ihr Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.40 Einwendung Nr. 40

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 4433/1 der Gemarkung Heidingsfeld. Das Grundstück liegt nördlich des Katzenbergtunnels und der Ersatzmaßnahme E 5.2 bei Bau-km 288+750 ca. 90 m von der künftigen Achse der BAB A 3 entfernt und ist 141 m² groß, wovon der Vorhabensträger zunächst 16 m² für sich und 125 m² für Dritte dauerhaft erwerben wollte, im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 entfallen 87 m² auf den Vorhabensträger, 54 m² auf Dritte. An der dauerhaften vollständigen Inanspruchnahme ändert sich dadurch nichts (vgl. insbesondere Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und Unterlage 14.2).

Die Einwendungsführerin brachte mit Schreiben vom 01.07.2008 vor, dass ihr Eigentum verletzt werde, da sie infolge der Planung enteignet werde. Dies sei auch der Fall, soweit ihre Grundstücke nur teilweise oder nur vorübergehend für die Ausbaumaßnahme in Anspruch genommen würden. Sie wies darauf hin, dass ihr Grundstück Fl.Nr. 4433/1 die einzig mögliche Zufahrt zum Bearbeiten des Grundstücks Fl.Nr. 4384 der Gemarkung Heidingsfeld sei, das landwirtschaftlich genutzt und bestellt werde. Sie bestehe darauf, dass die Zufahrt gewährleistet werde und weiterhin nutzbar sei.

Der Vorhabensträger führte dazu mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht aus, dass auf dem Grundstück der Einwendungsführerin die Zufahrt zum Tunnelbetriebsgebäude und Teile des öffentlichen Feld- und Waldweges BWV lfd.Nr. 22 (Unterlage 7.2) zu liegen kommen sollen. Die verbleibende Restfläche ist Bestandteil der Ersatzmaßnahme E 5. Das landwirtschaftlich genutzte Grundstück Fl.Nr. 4384 der Gemarkung Heidingsfeld wird künftig über den neu herzustellenden öffentlichen Feld- und Waldweg BWV lfd.Nr. 36 (Unterlage 7.2) erschlossen werden. Dadurch bleibt die Zufahrt gewährleistet.

Hinsichtlich der weiteren Einwendungen der Einwendungsführerin zu den Planunterlagen, zur Alternativenprüfung und zum Artenschutz wird auf die Ausführungen unter C 3.8.2.3 und die dortigen Querverweise Bezug genommen, da es sich insofern um eine gleichförmige Einwendung handelt. Die Einwendungsführerin

machte insoweit nochmals deutlich, dass aus ihrer Sicht die Variante Süd 1 Vorteile hätte.

Bezüglich der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums hat es die Einwendungsführerin hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und sie somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig auf ihr Eigentum bzw. ihren Besitz zu verzichten. Dies gilt auch für die Inanspruchnahme wegen landschaftspflegerischer Maßnahmen (vgl. C 3.7.5.2.5.8).

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.41 Einwendung Nr. 41

Die Einwendungsführer sind Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4580/7, das mit einem Wohnhaus bebaut ist. Nach den schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers sind an diesem Anwesen tagsüber Beurteilungspegel von 55 dB(A) und nachts von 51 dB(A) zu erwarten (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 118, sowie Unterlage 11.2, Blatt 2). Damit wird der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für die Nacht um 1 dB(A) an der Nordwestseite im ersten und zweiten Obergeschoss und an der Südseite im ersten und zweiten Obergeschoss um 1 dB(A) überschritten. An einer weiteren Wand wird der einschlägige Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für die Nachtzeit im ersten Obergeschoss auf der Nordwestseite um 1 dB(A) und im zweiten Obergeschoss um 2 dB(A) überschritten. An einer Wand, die nach Südwesten geht, wird der einschlägige Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für die Nachtzeit im Erdgeschoss und im ersten Obergeschoss um jeweils 1 dB(A) und im zweiten Obergeschoss um 2 dB(A) überschritten (vgl. Unterlage 11.1, Anhang B, Immissionsort Nr. 118). Für Außenwände, an denen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte vorliegen, ist passiver Schallschutz vorgesehen (vgl. A 3.3.6).

Mit Schreiben vom 01.07.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass sie vom Ausbau der BAB A 3 betroffen seien, da ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde gebeten, ihnen eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück oder an ihrem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die

gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt im Bereich des Katzenbergtunnels in einem Abstand von ca. 350 m zur Autobahn und ca. 440 m zur freien Autobahnstrecke. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 55 dB(A) tags und 51 dB(A) nachts zu erwarten. Wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte, bestehen die o.g. Anspruchsvoraussetzungen für passive Schallschutzmaßnahmen. Im Übrigen wird auf C 3.7.4.2.3.2 Bezug genommen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.42

Einwendung Nr. 42

Der Einwendungsführer ist Miteigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4580/6 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Nach den schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers sind für sein Anwesen Beurteilungspegel von tags 55 dB(A) und 50 dB(A) in der Nacht zu erwarten (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 122). Dabei sind Überschreitungen des Nachtgrenzwertes der 16. BImSchV an den West- bzw. Südwestseiten jeweils im Erdgeschoss und im ersten Obergeschoss zu erwarten (vgl. Unterlage 11.1, Anhang B, Immissionsort Nr. 122, und Unterlage 11.2, Blatt 2). Zum Schutz dagegen sind jeweils passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen (vgl. A 3.3.6).

Der Einwendungsführer brachte mit einem Schreiben, das bei der Stadt Würzburg am 03.07.2008 eingegangen ist, vor, dass er vom Ausbau der BAB A 3 betroffen sei, da sein Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihm eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für sein Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, würde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an seinem Grundstück oder an seinem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen des Einwendungsführers liegt in einem Abstand von ca. 310 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 55 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts zu erwarten. Wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte, bestehen die o.g. Anspruchsvoraussetzungen für passive Schallschutzmaßnahmen. Im Übrigen wird auf C 3.7.4.2.3.2 Bezug genommen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.43

Einwendung Nr. 43

Der Einwendungsführer ist Miteigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4897/1 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Er besitzt dort eine Eigentumswohnung.

Mit Schreiben vom 29.07.2008 brachte der Einwendungsführer vor, dass er vom Ausbau der BAB A 3 betroffen sei, da sein Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihm eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für sein Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, würde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an seinem Grundstück oder an seinem Haus herzustellen oder zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen des Einwendungsführers liegt im Bereich des Katzenbergtunnels in einem Abstand von ca. 360 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 53 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts zu erwarten (Immissionsort 225, vgl. Unterlagen 11.1 und 11.2). Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum

Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.44 Einwendung Nr. 44

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 3432 der Gemarkung Heidingsfeld. Das Grundstück ist 1.089 m² groß, wovon der Vorhabensträger zunächst für sich 1.065 m² und für Dritte 24 m² dauerhaft in Anspruch nehmen wollte. Durch die Planänderung vom 22.06.2009 ändert sich nichts daran, dass das Grundstück vollständig dauerhaft in Anspruch genommen wird, davon werden für Dritte aber nunmehr 32 m² benötigt (vgl. Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und Unterlage 14.2). Das Grundstück liegt nördlich der BAB A 3 im Bereich der vorgesehenen Ersatzmaßnahme E 5.3 nahe beim Ostportal des Katzenbergtunnels.

Hinsichtlich der Ausführungen des Einwendungsführers zur Variantenprüfung und zur von ihm bevorzugten Tunnellösung wird auf die Ausführungen unter C 3.7.2.1.4 verwiesen.

Weiter brachte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 30.06.2008 vor, dass bei der derzeitigen Planung des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 auf einer Fläche seines Grundstückes nach Fertigstellung der Trasse Freizeiteinrichtungen geplant seien. Eine Rückgabe der Fläche an die jetzigen Eigentümer habe der Vorhabensträger im Rahmen einer Bürgerversammlung verneint. Die Gründe hierfür habe er aber nicht verdeutlicht und somit sei für den Einwendungsführer diese Entscheidung nicht nachvollziehbar.

Der Vorhabensträger verwies demgegenüber mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht darauf, dass die Tieferlegung der Autobahn und insbesondere der rund 570 m lange Tunnel mit der vorgesehenen Andeckung und Landschaftsgestaltung zu einer nachhaltigen und aus Sicht der Stadt sowie vieler Bürger zwingend notwendigen Reduzierung der Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes, der Stadtentwicklung und des Stadtbildes führen wird. Die Landschaftsgestaltung im Umfeld des Tunnels bildet ein einheitliches Gesamtkonzept, das diesen Freiraum zwischen den Stadtteilen Heidingsfeld und Heuchelhof aufwerten soll, sodass er wieder verstärkt Funktionen als Naherholungsraum übernehmen kann. Um eine dauerhafte Sicherung zu erreichen und die umfangreiche Geländeneugestaltung eigentums- und entschädigungsrechtlich sinnvoll umsetzen zu können, ist der vorgesehene Grunderwerb notwendig.

Der Vorhabensträger führte mit Schreiben vom 30.06.2008 aus, dass sein Vater seiner Familie ein Kleinod hinterlassen wollte, an dem sich noch Generationen erfreuen können sollten, als er in den 60er Jahren des vergangenen Jahrhunderts o.g. Grundstück gekauft habe. So habe der Einwendungsführer über Jahre hinweg sehr viel seine Arbeitskraft in den Erhalt und die Pflege des Gartens investiert. Sein Sohn plane derzeit seinen Umzug mit seiner Familie in die Heimat-

stadt Würzburg, nicht zuletzt, um die Pflege und den weiteren Erhalt des Erbes fortzusetzen und den sehr großen Freizeitwert des Grundstückes nutzen zu können. Im Oktober des Jahres 2008 habe der Einwendungsführer sein 79. Lebensjahr vollendet und er sehe sich nicht mehr in der Lage, so vehement für den Erhalt seines Grund und Bodens zu kämpfen. Der Einwendungsführer machte aber darauf aufmerksam, dass mit der Inanspruchnahme seines Grundstückes ein großes Stück Heimat für seine Familie unwiederbringlich verlorengehe und das Werk von Generationen "zerstört" würde. Durch die o.g. schwerwiegenden Nachteile würden er und seine Familie in ihrem Recht auf Gesundheit verletzt und ihr Grundrecht auf Eigentum unzumutbar beeinträchtigt. Sein Recht auf Abwägung aller für und gegen die Alternative eines "echten Tunnelbaus" sehe er durch das Festhalten des Vorhabensträgers an der plangegenständlichen Variante verletzt.

Der Vorhabensträger erklärte dazu mit Schreiben vom 28.11.2008, dass auf die Inanspruchnahme nicht verzichtet werden kann, da die Tunnelüberdeckung mit den Gestaltungsflächen Teil der Maßnahmen zur Einpassung der Autobahn in das Stadtgefüge ist. Dadurch bedingt entsteht die beschriebene Grundbetroffenheit.

Hinsichtlich der Variantenprüfung wird ergänzend auf die Ausführungen unter C 3.7.2.1 Bezug genommen.

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahmen entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz bzw. sein Eigentum zu verzichten. Dies gilt auch für die Inanspruchnahme wegen landschaftspflegerischer Maßnahmen (vgl. C 3.7.5.2.5.8).

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.45

Einwendung Nr. 45

Die Einwendungsführerin bewohnt das Anwesen 4874/1 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Nach den schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers sind an diesem Anwesen Beurteilungspegel von tagsüber 50 dB(A) und in der Nacht von 46 dB(A) zu erwarten (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 182, und Unterlage 11.2, Blatt 3).

Die Einwendungsführerin brachte mit einem Schreiben, das bei der Stadt Würzburg am 02.07.2008 eingegangen ist, vor, dass sie vom Ausbau der BAB A 3 betroffen sei, da ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege.

Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihr eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück oder an ihrem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführerin liegt in einem Abstand von ca. 270 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 50 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.46 Einwendung Nr. 46

Der Einwendungsführer ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 4428 und 4428/1 der Gemarkung Heidingsfeld. Diese beiden Grundstücke liegen bei Bau-km 288+700 im Bereich der Ersatzmaßnahme E 5.2 nördlich des geplanten Katzenbergtunnels. Vom Grundstück Fl.Nr. 4428, das 4.366 m² groß ist, sollten vom Vorhabensträger zunächst für sich selbst 3.500 m² und für Dritte 866 m² dauerhaft erworben werden, im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 dann 4176 m² für sich und 190 m² für Dritte (vgl. Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und Unterlage 14.2). Das Grundstück Fl.Nr. 4428/1, das 844 m² groß ist, soll vom Vorhabensträger vollständig erworben werden. Des Weiteren ist der Einwendungsführer Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 6679 der Gemarkung Heidingsfeld. Von dem Grundstück, das 8.559 m² groß ist, sollen vom Vorhabensträger 2.768 m² dauerhaft und 5.791 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden.

Der Eigentümer o.g. Grundstücke und seine Mutter erhoben mit Schreiben vom 26.06.2008 zusammen Einwendungen. Der Einwendungsführer brachte dabei vor, dass ihm hinsichtlich des Grundstücks Fl.Nr. 6679 der Gemarkung Heidings-

feld 2.768 m² verlorengehen. Die Fläche sei verpachtet. Es handele sich um landwirtschaftlich genutzte Fläche.

Die Einwendungsführer brachten beim Erörterungstermin am 05.02.2009 vor, dass das Grundstück Fl.Nr. 6679 der Gemarkung Heidingsfeld zur eigenen Nutzung und zur weiteren Wirtschaftlichkeit des eigenen landwirtschaftlichen bzw. Weinbaubetriebes benötigt werde. Daher werde gefordert, die Inanspruchnahme der Fläche dadurch auszugleichen, dass Ersatzland in gleichem Umfang zur Verfügung gestellt werde. Gegen eine vorübergehende Inanspruchnahme habe der Einwendungsführer nichts einzuwenden. Er verliere dort etwa 8.500 m². Wenn er diese Fläche an anderer Stelle wieder als Eigentum zur Verfügung gestellt bekomme, sei er bereit zu tauschen. Die Fläche sei zurzeit an einen Dritten verpachtet, der Pachtvertrag sei unbefristet, aber jährlich kündbar. Als landwirtschaftliche Fläche werde sie zurzeit nicht selbst bewirtschaftet, da der Einwendungsführer einen reinen Weinbaubetrieb habe. Er verwies darauf, dass im Jahr 2014 die entsprechenden europarechtlichen Vorgaben hinsichtlich der Anlegung von Weinbergen fallen sollen. Dann sei theoretisch auch an dieser Stelle eine Weinbergsbepflanzung möglich. Denkbar sei auch die Errichtung einer Solaranlage oder eine Nutzung als Christbaumkultur (vgl. Niederschrift vom 05.02.2009, Seite 3 ff.).

Der Vorhabensträger verwies beim Erörterungstermin darauf, dass Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen erst geführt würden, wenn das Planfeststellungsverfahren (im Wesentlichen) abgeschlossen sei. Erst dann sei bekannt, welche Flächen tatsächlich für das Vorhaben in Anspruch genommen werden dürften. Außerdem verwies der Vorhabensträger zu Recht darauf, dass ein Anspruch auf Ersatzflächen grundsätzlich nicht bestehe. Der Vorhabensträger stellte aber heraus, dass er bemüht sei, allen denjenigen, die als Entschädigung Ersatzland wollten, Ersatzflächen anzubieten. Auf dem gegenständlichen Grundstück Fl.Nr. 6679 der Gemarkung Heidingsfeld sollen Überschussmassen abgelagert werden, die auch den Effekt haben, den Reichenberger Grund vor Straßenverkehrslärm zu schützen. Auf den Flächen, die für eine vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehen sind, sollen Baustelleneinrichtungsflächen geschaffen werden. Im Zusammenhang mit der B 19 müsse an dieser Stelle eine neue Brücke über die Autobahn errichtet werden. Da diese an der Stelle der bestehenden gebaut werden solle, müsse ebenfalls hier eine Behelfslösung für die Bauzeit errichtet werden. Für entsprechende Baustellencontainer, Lagerflächen, Abstellflächen für Fahrzeuge usw. ist dann die Inanspruchnahme dieses Grundstückes notwendig. Die Inanspruchnahme der größeren Teilfläche wird für mehrere Jahre erfolgen. Ertragsausfälle für diesen Zeitraum werden entschädigt. Außerdem wies der Vorhabensträger darauf hin, dass im Bereich südöstlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld Planänderungen vorgesehen sind. Nördlich an das Grundstück Fl.Nr. 6679 der Gemarkung Heidingsfeld anschließend sollen die zunächst als Gestaltungsfläche vorgesehenen Bereiche eventuell wieder einer landwirtschaftlichen Nutzung zur Verfügung gestellt werden (vgl. Planänderung vom 22.06.2009, insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 1 E, und Unterlage 12.3, Blatt 1 E). Dabei sind die wegemäßigen Erschließungen noch zu klären. Nach Eingang aller Ersatzlandwünsche will der Vorhabensträger eine Prioritätenliste aufstellen, wobei unter Umständen dem Einwendungsführer auch etwa in der

Größe der dauerhaften Inanspruchnahme nördlich angrenzend an seinem Grundstück entsprechende landwirtschaftliche Flächen zur Verfügung gestellt werden könnten.

Der Einwendungsführer erklärte sich beim Erörterungstermin prinzipiell damit einverstanden, wies darauf hin, dass er auch die verbleibende Restfläche abgeben würde, wenn er an anderer Stelle entsprechendes Ersatzland bekäme.

Die Grundstücke Fl.Nrn. 4428 und 4428/1 der Gemarkung Heidingsfeld, die jeweils vollständig vom Vorhaben in Anspruch genommen werden, stünden in seinem Eigentum, sie seien jedoch über Nießbrauch noch seiner Mutter überlassen, so der Einwendungsführer weiter mit Schreiben vom 26.06.2008. Das Nießbrauchsrecht gelte noch bis 2018. Bezüglich des Nießbrauchsrechts betrage der jetzt durch den Autobahnbau in Anspruch genommene Flächenanteil rund 50 %. Das Nießbrauchsrecht erfülle somit seinen im Übergabevertrag vereinbarten Zweck nicht mehr. Bei den Nießbrauchsnehmern werde die Nutzung unwirtschaftlich. Die wirtschaftliche Basis der Übergeber werde damit erheblich geschmälert und sei nicht mehr ausreichend. Der Übernehmer, also der Einwendungsführer, müsse dann wohl entsprechend Ausgleich leisten. Unter Zusammenfassung des Nießbrauchsrechts mit der selbst bewirtschafteten Eigentumsfläche sei der Anteil der Fläche, die durch den Ausbau der BAB A 3 entzogen werde, ca. 30 %, bezogen auf die gesamte bewirtschaftete Fläche im Weinbaubetrieb sei der Anteil über 5 %. Dieser Flächenentzug gefährde den Einwendungsführer insgesamt in seiner Existenz, da er einen hohen Anteil seiner Eigentumsfläche betreffe, das bestehende Nießbrauchsrecht erheblich belaste und im Gesamtbetrieb immer noch zu einem erheblichen Flächenverlust führe. Er beantrage daher die Wiederherstellung von Weinberg und Neuzuteilung im Eigentum, um sowohl das Nießbrauchsrecht bedienen zu können als auch seine Eigentumsbasis für den Gesamtbetrieb und damit seine Existenz sichern zu können. Die Wiederherstellung müsse nach Absprache in einer für Weinbau geeigneten Lage, Geländegestaltung, Erschließung und Grundstücksform erfolgen.

Beim Erörterungstermin am 05.02.2009 brachte der Einwendungsführer vor, dass durch vollständige Inanspruchnahme der Grundstücke Fl.Nrn. 4428 und 4428/1 der Gemarkung Heidingsfeld ein großer Teil seines Betriebes, nämlich ca. 21 % seiner Eigentumsflächen, in Anspruch genommen würden. Beide Flächen seien mit Weinstöcken bepflanzt. Er fordere daher, nach Ausbau der BAB A 3 beide Flächen wieder in sein Eigentum zurückzugeben. Man könne doch Flächen, an denen Weinberge geplant seien, ins Eigentum der früheren Inhaber zurückgeben. Außerdem verwies der Einwendungsführer darauf, dass dort im Bereich der Gestaltungsmaßnahmen auch Streuobstwiesen geplant seien, wo bis heute kein Obstbaum gepflegt oder bewirtschaftet werde (vgl. Niederschrift vom 05.02.2009, Seite 8 ff.).

Der Vorhabensträger hielt dem beim Erörterungstermin am 05.02.2009 entgegen, dass die angesprochenen Grundstücke vollständig in den überplanten Bereich mit Tunnel und entsprechender Geländemodellierung fallen, wo eine Vielzahl von Eigentümern betroffen ist. Für die Aufhebung der Trennwirkung zwischen Heidingsfeld und Heuchelhof ist neben der Errichtung des Tunnels auch notwendig,

die gesamte Fläche dort durch entsprechende Anschüttungen und Geländemodellierungen neu zu gestalten und mit Wegen zu durchziehen. Außerdem müssen in diesem Bereich etwa 200.000 m³ Erdmassen, die aus der Tieferlegung der BAB A 3 resultieren, abgelagert werden. Der Vorhabensträger wies zu Recht darauf hin, dass es nicht sinnvoll ist, diese Flächen im Eigentum der bisherigen Inhaber zu belassen, weil die Flächen über viele Jahre hinweg ohnehin nicht bewirtschaftet werden könnten. Des Weiteren werden die Zuschnitte nach Abschluss der Maßnahme nicht mehr so wie vorher sein, weil z.B. Wege neu angelegt werden, welche die Grundstücke sogar durchschnitten, wodurch sie in ihrer Nutzbarkeit stark eingeschränkt wären. Betriebswege oder Betriebsgebäude für den Tunnel müssen darüber hinaus unbedingt gebaut werden. Der Vorhabenssträger kündigte aber auch in diesem Zusammenhang an zu versuchen, anderweitig außerhalb der überplanten Bereiche Weinberge von verkaufsbereiten Eigentümern zu finden und diese Weinberge als Ersatz den Eigentümern der im Tunnelbereich betroffenen Grundstücke anzubieten. Außerdem verwies er darauf, dass das Gestaltungs- und Nutzungskonzept, das auf den Flächen der Geländemodellierung im Bereich des Katzenbergtunnels umgesetzt werden soll, wieder Weinberge vorsieht. Diese Weinberge werden wieder in einem Umfang von etwa 1,2 ha errichtet, wobei durch die gegenständliche Maßnahme Weinberge in einem Umfang von 1,4 ha verloren gehen. Die Weinbergsflächen sollen langfristig verpachtet werden, um sicherzustellen, dass auch eine Benutzung stattfindet. Gingen diese Flächen wieder zurück ins Eigentum der bisherigen Eigentümer, sei die Umsetzung des Nutzungskonzeptes und damit auch das mit dem Katzenbergtunnel verbundene städtebauliche Ziel nicht sicher umzusetzen.

Beim Erörterungstermin am 05.02.2009 erklärte daraufhin der Einwendungsführer, dass er stattdessen eine Ersatzfläche in gleichwertiger Lage als weinbaufähiges Grundstück haben möchte.

Des Weiteren verwies der Einwendungsführer beim Erörterungstermin am 05.02.2009, dass auf dem Grundstück Fl.Nr. 4428 der Gemarkung Heidingsfeld im Zuge der Betriebsübernahme ein Nießbrauchsrecht für seine Mutter eingetragen worden sei, das bis zum Jahr 2018 gelte. Er machte darauf aufmerksam, dass seine Eltern dieses Nießbrauchsrecht nur durch eine Ersatzlandgestellung weiterhin wahrnehmen könnten. Die Einwendungsführerin (die Mutter des Einwendungsführers) ergänzte, dass durch den Verlust des Grundstücks Fl.Nr. 4428 50 % ihres Nießbrauchsrechts verlorengingen, was wiederum 20 % ihrer gesamten bewirtschafteten Flächen umfasse. Sie verwies außerdem darauf hin, dass sie selbst diese Flächen bewirtschaftete. Sie sei auf die Einnahmen angewiesen, fielen diese aus, sehe sie sich in ihrer Existenz bedroht (vgl. Niederschrift vom 05.02.2009, Seite 15 ff.).

Der Vorhabensträger wies in diesem Zusammenhang beim Erörterungstermin zu Recht darauf hin, dass dies Fragen sind, die im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen zwischen den Einwendungsführern und ihm zu klären sind. Er erklärte zutreffend, dass auch Nießbrauchsrechte enteignungsfähig sind und im Rahmen der Entschädigung abgegolten werden.

Der Einwendungsführer machte in diesem Zusammenhang weiterhin deutlich, dass das Grundstück Fl.Nr. 4428 der Gemarkung Heidingsfeld nach dem Auslaufen des Nießbrauchsrechts seiner Mutter im Jahr 2018 für ihn lastenfrei sei. Eine (verminderte) Entschädigung ihm gegenüber, die ein Nießbrauchsrecht als Vorbelastung ansehe, bedrohe ihn in dieser Hinsicht wiederum - so der Einwendungsführer - in seiner Existenz (vgl. Niederschrift vom 05.02.2009, Seite 17).

Der Vorhabensträger erwiderte auf das Vorbringen der Einwendungsführer mit Schreiben vom 22.12.2008 betreffend, dass der Einwendungsführer durch wegfallende Rebflächen etwa 21 % seiner Eigentumsfläche verliert. Auf die dauerhafte Inanspruchnahme kann nicht verzichtet werden. In diesem Bereich kommt ein Konzept zum Tragen, das durch die Tieferlegung der Autobahn und insbesondere den 570 m langen Tunnel mit der vorgesehenen Andeckung und Landschaftsgestaltung zu einer nachhaltigen und aus Sicht der Stadt sowie vieler Bürger zwingend notwendigen Reduzierung der Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes, der Stadtentwicklung und des Stadtbildes führt. Der Vorhabensträger kündigte aber an zu versuchen, für Weinbergsflächen, die von der Ausbaumaßnahme betroffen sind, geeignete Maßnahmen außerhalb der überplanten Bereiche anzubieten. Eine Ausweitung der Weinbergsflächen und eine Rückübertragung der in Anspruch zu nehmenden Eigentumsflächen des Einwendungsführers sind nicht möglich. Damit würde die Anrechenbarkeit als naturschutzrechtliche Kompensationsfläche weiter reduziert, die Nutzungs- und Gestaltungsziele verfehlt und die dauerhafte Sicherung des Nutzungs- und Gestaltungskonzeptes wäre nicht mehr gegeben. Das Gestaltungskonzept für den Katzenbergtunnel sieht darüber hinaus in Teilbereichen die Neuanlage von Weinbauflächen vor, die an betroffene bzw. interessierte Winzer verpachtet werden sollen. Falls keine geeigneten Ersatzflächen gefunden werden sollten, wird der Eingriff finanziell entschädigt. Hierfür ist die Überprüfung durch einen Sachverständigen notwendig, der im Falle der Einwendungsführer auch den angesprochenen Nießbrauch zu berücksichtigen hat. Der Vorhabensträger führte außerdem aus, dass in diesem Zusammenhang mit den Einwendungsführern bereits Gespräche geführt worden seien.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg führte mit Schreiben vom 27.11.2008 aus, dass der Betrieb des Einwendungsführers in den Jahren 1983/1984 an den jetzigen Standort ausgesiedelt worden sei. Der Einwendungsführer sei Inhaber des Betriebes, die Einwendungsführerin, die Mutter des Betriebsinhabers, sei als Bürokauffrau halbtags berufstätig und arbeite im Betrieb ihres Sohnes mit. Der Betrieb umfasse zurzeit ca. 13,08 ha landwirtschaftliche Nutzfläche. Von der Gesamtfläche würden 11,63 ha weinbaulich und 1,43 ha ackerbaulich genutzt. 1,92 ha Rebfläche und 1,27 ha Ackerfläche stünden im Eigentum des Betriebes. Der Einwendungsführer, ein ausgebildeter Winzer, liefere seine Trauben an die GWF. Für die Direktvermarktung nehme er einen kleinen Teil als Wein wieder zurück. Der 29-jährige Betriebsinhaber wolle weiter expandieren. Er sei bestrebt, seinem landwirtschaftlichen Betrieb einen zweiten Betrieb mit ökologischem Weinbau anzugliedern. Zudem plane er den Umbau seiner Betriebsgebäude. Er betreibe ein gewerbliches Lohnunternehmen "Weinbauservice" mit acht Angestellten in Form einer GmbH (laut Internetauftritt mit den Dienstleistungen Maschinenlese mit fünf Traubenvollerntemaschinen, Weinberg-Komplettbewirtschaftung, maschinelle Weinbergbearbeitung, Steillagen-

Mechanisierungssystem, Rebstockrodung, Rigolen mit Tiefenspaten-Doppelmaschine usw. bis hin zu Eichenprozessionsspinner-Bekämpfung und Räum- und Streudiensten im Winter), die Rotweinmaischeerhitzung GbR sowie Solar- und Fotovoltaikanlagen. Mit dem Ausbau der BAB A 3 werde der Einwendungsführer beim Grundstück Fl.Nr. 6679 von dem 8.559 m² großen Acker 2.768 m² mit der Bodenwertzahl 68/69 verlieren. In dem schlechteren Teil des Ackers von 5.791 m² sei eine vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehen. Durch den Eingriff werde die ehemals schon nicht sehr große Ackerfläche nochmals um ein Drittel reduziert. Dies bedeute für diese Nutzfläche eine enorme Wertminderung. Solche Flächen seien selbst auf dem angespannten Pachtmarkt im Umfeld der Stadt Würzburg in Zukunft nicht mehr gefragt. Beim Grundstück Fl.Nr. 4428 sei erst eine Rebfläche von ca. 4.000 m² im Jahr 2004 angelegt worden und könne mit einem Vollernter geerntet werden. Dieses Grundstück sei das Beste der Eigentumsflächen des Betriebes des Einwendungsführers. Der Verlust dieses Weinberges belaufe sich somit auf rund 21 % seiner Eigentumsfläche. Insgesamt betrage die in Anspruch zu nehmende Fläche des Einwendungsführers 4.366 m². Die Rebflächen zählten zu den Sonderkulturen, deren Flächen wesentlich mehr zur Existenzsicherung beizutragen als andere landwirtschaftliche Flächen. Für das Grundstück Fl.Nr. 4428/1 mit 844 m² sei eine Neuanlage eines Weinbergs geplant gewesen. Im Planfeststellungsverfahren seien ca. 1,37 ha Fläche des Einwendungsführers betroffen, dies entspreche ca. 10,5 % der gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche. 5.791 m² sollen vorübergehend in Anspruch genommen werden. Der gesamte Flächenverlust der drei Grundstücke belaufe sich auf 7.978 m², das entspreche ca. 28 % der gesamten Eigentumsfläche von 3,19 ha. Auf die gesamte zu bewirtschaftende Fläche bezogen bedeute dies einen Flächenverlust von 6 %. Der Verlust von über 20 % der Eigentumsfläche des Betriebes werde die Existenzgrundlage stark negativ beeinflussen. Der Verlust von Eigentumsrebflächen habe auch zur Folge, dass die Beleihungsmöglichkeiten eingeschränkt würden.

Der Betrieb des Einwendungsführers bewirtschaftet 11,63 ha Rebfläche und 1,43 ha Ackerfläche. Ein fränkischer Betrieb in dieser Größenordnung wird, so das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg in einem Schreiben vom 09.07.2009, in der Regel als Vollerwerbsbetrieb eingestuft. Bei einem durchschnittlichen Umsatz von 8.000 Euro/ha bei Vermarktung über eine Genossenschaft sei der Gewinn zwar nicht üppig, aber je nach maschineller Ausstattung und den Privatentnahmen könne eine Familie ernährt werden und der Betrieb zumindest mittelfristig nachhaltig wirtschaften. Da ein Teil des Weines auch direkt vermarktet werde, würden zusätzlichen Einnahmen erzielt. Das vom Einwendungsführer ebenfalls betriebene Lohnunternehmen habe im Wirtschaftsjahr 2008 einen weitaus höheren Umsatz als der Weinbaubetrieb erzielt.

Die Einwendungsführerin ist beim Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg zwar mit einem eigenen Betrieb gemeldet. Sie verfügt aber über keine eigenen Maschinen, da sie den Weinbaubetrieb inklusive der Ausstattung ihrem Sohn überlassen habe. Ein Großteil der eingebrachten Maschinen sei noch vorhanden, einzelne seien durch modernere Maschinen des Sohnes ersetzt worden. Der Sohn übernehme die maschinellen Arbeiten in den Weinbergen der Mutter. Gegenüber der Winzergenossenschaft träten sowohl die Einwendungsführerin

als auch ihr Sohn als Traubenerzeuger auf und rechneten jeweils auf eigene Konten ab.

Hinsichtlich des Vorbringens der Einwendungsführerin ist festzustellen, dass sie nur bis zum Jahr 2006 mit einem eigenen landwirtschaftlichen bzw. Weinbaubetrieb beim Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten registriert war. Es kann sich insoweit nur um einen Zu- oder Nebenerwerbsbetrieb handeln, der insoweit keine gesicherte landwirtschaftliche Existenz darstellt (vgl. dazu auch C 3.7.8.3). Insoweit erschien es auch hier angemessen, die Einwendungsführerin hinsichtlich der Beeinträchtigung ihres Nießbrauchsrechts auf das nachfolgende Entschädigungsverfahren zu verweisen.

Demgegenüber wird vonseiten der Planfeststellungsbehörde zugunsten der Einwendungsführer davon ausgegangen, dass durch die gegenständliche Maßnahme - zumindest ohne Bereitstellung eines entsprechenden Ersatzlandes durch den Vorhabensträger, wie es im Planfeststellungsverfahren jedoch nicht zugesagt wurde - in ihrer Existenz gefährdet sind. Im Übrigen wird auf C 3.7.8.3 Bezug genommen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass vom Amt für Ernährung, Landwirtschaften und Forsten Würzburg festgestellt wurde, dass der Verlust von über 20 % der Eigentumsfläche bzw. von 10,5 % der gesamten Fläche des landwirtschaftlichen Betriebes die Existenzgrundlage stark negativ beeinträchtigen würde. Vonseiten der Planfeststellungsbehörde muss daher mit sehr hohem Gewicht zu Lasten des Vorhabensträgers in die Abwägung eingestellt werden, dass zwar nicht die wirtschaftliche Existenz der Einwendungsführer, wohl aber die Existenz des Weinbau- und landwirtschaftlichen Betriebes der Einwendungsführer durch die gegenständliche Maßnahme gefährdet ist. Eine Minderung der Betroffenheit des Betriebes durch das Angebot von Ersatzland konnte im gegenständlichen Planfeststellungsverfahren nicht in die Abwägung eingestellt werden, da ein solches vom Vorhabensträger nicht verbindlich abgegeben wurde. Angesichts der umfangreichen wirtschaftlichen Tätigkeiten des Einwendungsführers und der beruflichen Halbtags-tätigkeit der Einwendungsführerin steht die wirtschaftliche Existenzgrundlage ihres Lebens nicht zur Disposition. Insoweit kann sich die Betrachtung auf den landwirtschaftlichen bzw. Winzerbetrieb beschränken. Zugunsten des Einwendungsführers wird dabei davon ausgegangen, dass infolge der Inanspruchnahmen durch das gegenständliche Planfeststellungsverfahren sich der Betrieb nicht mehr als Vollerwerbsbetrieb weiterführen lässt. Zeichnet sich ohne eine entsprechende Landabfindung letztlich eine Existenzvernichtung als eine reale Möglichkeit ab, so ist dies als privater Belang mit dem ihm zukommenden Gewicht in die Abwägung einzustellen. Nur wenn die Frage der Existenzvernichtung für das Abwägungsergebnis der konkreten Planung ausschlaggebend ist, muss sich die Planfeststellungsbehörde Klarheit darüber verschaffen, ob geeignetes Ersatzland zur Verfügung steht. Einer derartigen Klärung bedarf es allerdings dann nicht, wenn die Planfeststellungsbehörde keinen Zweifel daran lässt, dass das planerische Ziel selbst zu dem Preis der Existenzvernichtung verwirklicht werden soll (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, Az. 4 A 18.98, NVwZ-RR 1999, 629 sowie C 3.7.8.3 und C 3.8.1.2.3 dieses Beschlusses).

Im vorliegenden Falle überwiegen die öffentlichen Interessen am sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 auch das Interesse der Einwendungsführer an der uneingeschränkten Fortführung ihres landwirtschaftlichen bzw. Weinbaubetriebes. Angesichts der prognostizierten Verkehrsentwicklung und der damit absehbaren negativen Auswirkungen im Prognosenullfall ist der Verzicht auf den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 schlechterdings keine Alternative. Auch unter Berücksichtigung der geprüften anderweitigen Varianten ist nicht die Frage der Existenz einiger Weinbau- bzw. sonstiger landwirtschaftlicher Betriebe ausschlaggebend, da gewichtige Gründe für die gegenständliche Variante sprechen, wie aus C 3.7.2.1 hervorgeht. Für den gegenständlichen Fall sind insbesondere die Belange der Wasserwirtschaft und der gesicherten Wasserversorgung für die Stadt Würzburg sowie die sonstigen Gründe für das Vorhaben insgesamt so überragend hoch anzusetzen, dass demgegenüber das Interesse der Einwendungsführer auch unter Berücksichtigung ihrer grundrechtlich geschützten Eigentumsposition zurückzutreten hat. Hinsichtlich des geforderten Ersatzlandes ist darauf hinzuweisen, dass das Bereitstellen von Ersatzland eine besondere Art der enteignungsrechtlichen Entschädigung ist, die in der Planfeststellung grundsätzlich nicht abschließend erörtert und beschieden werden muss. Die §§ 19 und 19 a FStrG weisen sie vielmehr dem nachfolgenden Enteignungsverfahren zu, auch im Hinblick auf eine mögliche Existenzgefährdung (vgl. BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, 1154).

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums bzw. ihrer grundbuchrechtlich gesicherten Rechte haben es die Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahmen entschieden wurde und sie somit gezwungen sind, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf ihren Besitz, ihren Nießbrauch bzw. ihr Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.47 Einwendung Nr. 47

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 4408 der Gemarkung Heidingsfeld, das 2.326 m² groß ist. Von dem Grundstück sollten zunächst 8 m² dauerhaft (für Dritte) und 151 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Das Grundstück liegt nördlich des künftigen Verlaufes des Oberen Katzenbergwegs (BWV lfd.Nr. 22, Unterlage 7.2).

Mit Schreiben vom 29.06.2008 brachte die Einwendungsführerin vor, dass sie nicht bereit sei, Flächen für die Maßnahme abzugeben. Es sei nicht einzusehen, dass der Vorhabensträger auf die ca. 7 m ihres Grundstückes in Anbetracht der

"riesigen öden Flächen", die sich hinter ihrem Grundstück erstreckten, angewiesen sei.

Der Vorhabensträger führte dazu mit Schreiben vom 28.11.2008 aus, dass es sich bei den in Anspruch zu nehmenden Flächen um den Umgriff des Erschließungsweges für die östlich des Grundstücks der Einwendungsführerin liegenden Grundstücke handele. Auf die Anlage des Weges könne nicht verzichtet werden.

Daraufhin fragte die Einwendungsführerin mit Schreiben vom 18.12.2008 an, wo genau die Flächen von 8 m² bzw. 151 m² seien, die dauerhaft bzw. vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen, in welchen Zeiträumen das der Fall sei und wie die Wiederherstellung des auf dem Grundstück vorhandenen Geländers erfolgen solle. Sie wies darauf hin, dass sich auf dem Grundstück ein Bienenhaus mit derzeit zwölf Völkern befinde. Dieses Bienenhaus sei das einzige im weiten Umkreis, folglich werde von den Bienen eine wichtige ökologische Aufgabe wahrgenommen. Diese Bienen müssten dann umgesiedelt werden.

Durch die Trassenverschiebung des Unteren Kaulwegs im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 und der dadurch erleichterten Grundstückserschließungen sowie durch weitere Verbesserungen der Wegeführungen nördlich des Katzenbergtunnels konnte weitgehend auf den Parallelweg zur Grundstückserschließung verzichtet werden. Dadurch wird es beim Grundstück Fl.Nr. 4408 der Gemarkung Heidingsfeld nicht mehr zu einer dauerhaften Inanspruchnahme kommen, vorübergehend werden noch 148 m² benötigt (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 2 E, Unterlage 7.2, lfd.Nr. 36, Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und Unterlage 14.2), worauf auch der Vorhabensträger mit Schreiben vom 02.09.2009 hinwies.

Mit Schreiben vom 02.09.2009 legte der Vorhabensträger dar, dass auf die vorübergehende Inanspruchnahme von nunmehr 148 m² nicht verzichtet werden kann. Dieser Bereich wird als Bewegungs- und Ausgleichsfläche für den Bau des Weges BWV lfd.Nr. 22 (Unterlage 7.2) benötigt. Der Vorhabensträger kündigte jedoch an, die Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 4408 auf das absolute Mindestmaß zu beschränken und die vorhandenen Einrichtungen (Bienenhaus etc.) nach Möglichkeit unverändert zu belassen. Die in Anspruch genommenen Flächen werden nach Bauende mit den notwendigen Maßnahmen (z.B. Tiefenlockerung, Erneuerung der Einfriedungen, soweit vorhanden, usw.) wiederhergestellt (vgl. A 3.13.20, A 3.6.8 und A 3.7.2). Der Aufwuchs und eventuell betroffene bauliche Anlagen werden gegebenenfalls auf Grundlage eines Wertgutachtens entschädigt.

Auf das Schreiben des Vorhabensträgers vom 02.08.2009 erwiderte wiederum die Einwendungsführerin mit Schreiben vom 20.09.2009, dass ihre Einwendung aufrecht erhalten werde. Die getroffene Aussage, dass das Bienenhaus eventuell am jetzigen Standort belassen werden könne, sei reine Theorie. Dies sei zunächst einmal keine Zusage. Selbst wenn dies möglich sei, stünde es auf alle Fälle mit den Fluglöchern der Bienen auf der neuen Grundstücksgrenze. Es müsste bekannt sein, dass Bienen, wenn sie gestört würden, angriffen und stä-

chen. Sie seien dann eine Gefahr für jeden, der sich vor den Fluglöchern bewege. Daher sei dieser Bereich als Bewegungsfläche vollkommen ungeeignet.

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 22.10.2009 demgegenüber zu Recht darauf hin, dass vom Grundstück der Einwendungsführerin kein dauerhafter Grunderwerb benötigt wird. Lediglich für eine beschränkte Zeit werden in unmittelbarer Nähe des Grundstücks Bauarbeiten stattfinden, wobei die in den Planunterlagen angegebenen Flächen beansprucht werden. An den Eigentumsverhältnissen wird sich dabei nichts ändern. Auch in den östlich und westlich angrenzenden Nachbargrundstücken werden die schon mit Schreiben des Vorhabensträgers vom 02.09.2009 angesprochenen Bewegungs- und Angleichungsflächen für den Bau des Weges am Nordrand der Modellierungsfläche benötigt, sodass sich die Aktivitäten, die in dem Geländestreifen der Einwendungsführerin durchzuführen sind, nicht auf ihr Grundstück konzentrieren, sondern längs des neuen Weges verteilt werden. Für das Bienenhaus wird, so kündigte der Vorhabensträger plausibel an, eine praktikable Lösung gefunden. Hinsichtlich der Entschädigung wies der Vorhabensträger auf die anstehenden Grunderwerbsverhandlungen.

Bezüglich der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums hat es die Einwendungsführerin hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und sie somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf ihren Besitz bzw. ihr Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.48 Einwendung Nr. 48

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 3440 der Gemarkung Heidingsfeld, das 1.635 m² groß ist. Von diesem Grundstück sollten vom Vorhabensträger für sich 1.495 m² und für Dritte 140 m² erworben werden. Im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 änderte sich an der vollständigen dauerhaften Inanspruchnahme des Grundstückes nichts, nur werden 1.581 m² vom Vorhabensträger für sich und 54 m² für Dritte benötigt (vgl. Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und Unterlage 14.2). Das Grundstück liegt im Bereich der Ersatzmaßnahme E 5.3, des künftigen Verlaufs des Unteren Kaulwegs und im Bereich der geplanten Zufahrt zum Trinkwasserhochbehälter bzw. zum Tunnelbetriebsgebäude ca. 70 m nördlich der geplanten Achse der BAB A 3 bei Bau-km 288+970.

Des Weiteren ist der Einwendungsführer Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 3388 der Gemarkung Heidingsfeld. Das Grundstück liegt nördlich der BAB A 3 bei Bau-km 289+150 etwa 70 m von der künftigen Autobahnachse entfernt

zwischen dem Unteren Kaulweg und der Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord und schließt an den öffentlichen Feld- und Waldweg BWV lfd.Nr. 38 (Unterlage 7.2) an. Es ist 599 m² groß, wovon zunächst 240 m² vom Vorhabensträger selbst und 90 m² von Dritten dauerhaft und 42 m² vom Vorhabensträger vorübergehend in Anspruch genommen werden sollten. Das Grundstück liegt zwischen der BAB A 3 und dem Oberen Kaulweg.

Außerdem ist der Einwendungsführer Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 2884 der Gemarkung Heidingsfeld, das 949 m² groß ist und von dem 53 m² für Dritte dauerhaft und 156 m² vom Vorhabensträger vorübergehend in Anspruch genommen werden sollten. Das Grundstück liegt zwischen der BAB A 3 (im Bereich des ASB/RHB 290-1L) und dem Oberen Geisbergweg bei Bau-km 290+370. An dieses Grundstück grenzen die beiden Grundstücke Fl.Nrn. 2882 und 2886 der Gemarkung Heidingsfeld an, die der Einwendungsführer nach seinem Schreiben vom 01.07.2008 gepachtet hat. Vom Grundstück Fl.Nr. 2882, das 1.053 m² groß ist, sollten 229 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden, vom Grundstück Fl.Nr. 2886, das 563 m³ groß ist, 108 m² vorübergehend.

Mit Schreiben vom 01.07.2008 führte der Einwendungsführer aus, dass er als Inhaber eines landwirtschaftlichen und weinbaulichen Vollerwerbsbetriebes in Heidingsfeld mit der "großzügigen" Planung und dem damit verbundenen Flächenverlust an Weinbergen und Ackerland nicht einverstanden sei. Er wehre sich gegen jeden sinnlosen Verbrauch seines Landes. Da seine Tochter, eine 26-jährige Winzermeisterin, voll im Betrieb mitarbeite und ihn übernehmen wolle, könne der Hof nur überleben, wenn die verlorengelassenen Flächen, vor allem die Weinbergflächen, voll ausgeglichen würden.

Das Grundstück Fl.Nr. 3440 werde als Weinbaufläche genutzt und sei im Jahr 1994 mit Bacchus bepflanzt worden, so der Einwendungsführer mit Schreiben vom 01.07.2008.

Der Vorhabensträger führte zum Grundstück Fl.Nr. 3440 der Gemarkung Heidingsfeld mit Schreiben vom 22.12.2008 nachvollziehbar aus, dass auf die dauerhafte Inanspruchnahme nicht verzichtet werden kann. In diesem Bereich kommt ein Konzept zum Tragen, das durch die Tieferlegung der Autobahn und insbesondere durch den rund 570 m langen Tunnel mit der vorgesehenen Andeckung und Landschaftsgestaltung zu einer nachhaltigen und aus Sicht der Stadt sowie vieler Bürger zwingend notwendigen Reduzierung der Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes, der Stadtentwicklung und des Stadtbildes führen wird. Der Verlauf des Unteren Kaulwegs, der künftig über den Tunnel geführt wird, ist auf dieses Konzept abgestimmt. Zusätzlich sind der Betriebsweg zum Tunnelbetriebsgebäude und weitere Erschließungen erforderlich. Der Vorhabensträger kündigte aber an, für Weinbergflächen, die von der Ausbaumaßnahme betroffen sind, geeignete Ersatzflächen außerhalb der überplanten Bereiche anzubieten. Das Gestaltungskonzept für den Katzenbergtunnel sieht darüber hinaus in Teilbereichen die Neuanlage von Weinbauflächen vor. Es ist vorgesehen, die als Weinberge geplanten Teilflächen wieder an betroffene bzw. interessierte Winzer, gegebenenfalls auf längerfristiger Basis, zu verpachten. Falls keine geeignete Ersatzfläche gefunden werden sollte, wird der Eingriff finanziell entschädigt.

Beim Erörterungstermin am 03.02.2009 brachte der Einwendungsführer vor, dass er, wenn diese Fläche abzutreten sei, möglichst zur gleichen Zeit einen neuen Weinberg oder eine Tauschfläche bekommen wolle, die er bewirtschaften könne, und nicht erst fünf Jahre Ertragsausfall habe, weil er sich eine andere Fläche suchen und dann erst bepflanzen müsse (vgl. Niederschrift vom 03.02.2009, Seite 39 ff.).

Der Vorhabensträger wies beim Erörterungstermin am 03.02.2009 zutreffend darauf hin, dass es sich hier um eine Entschädigungsfrage handelt, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist. Er stellte jedoch in Aussicht, eventuell über Tauschflächen verfügen zu können; entsprechende Grundstücksverhandlungen seien aufgenommen.

Das Grundstück Fl.Nr. 3388 der Gemarkung Heidingsfeld sei im Jahr 1984 mit der Rebsorte Müller-Thurgau bepflanzt worden, so der Einwendungsführer mit Schreiben vom 01.07.2008.

Zum Grundstück Fl.Nr. 3388 der Gemarkung Heidingsfeld erwiderte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 plausibel, dass die vorgesehenen dauerhaften und vorübergehenden Inanspruchnahmen notwendig sind. Der betroffene Bereich ist Bestandteil des oben beschriebenen Gestaltungskonzeptes. Die Streckenführung der Betriebszufahrt zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord ist aus diesem Konzept entwickelt. Der nördlich davon verlaufende Erschließungsweg stelle die unterbrochene Anbindung für die Grundstücke sicher, die keinen anderen Anschluss an einen Weg haben würden. Im Übrigen gelte auch hier das zum Grundstück Fl.Nr. 3440 der Gemarkung Heidingsfeld Ausgeführte.

Im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 wurden die Wegeführungen im Bereich der Betriebszufahrt zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord überarbeitet. Dabei wurden im östlichen Bereich die Betriebszufahrt und der Erschließungsweg so konzipiert, dass eine durchgängige Weinbergbewirtschaftung in diesem Bereich ermöglicht wird. Infolgedessen müssen vom Grundstück Fl.Nr. 3388 der Gemarkung Heidingsfeld nur noch 280 m² dauerhaft und 71 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden (vgl. insbesondere Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und Unterlage 14.2).

Das Grundstück Fl.Nr. 2884 sei im Jahr 2002 mit der Rebsorte Bacchus bepflanzt worden, so der Einwendungsführer mit Schreiben vom 01.07.2008. Hinsichtlich der Inanspruchnahme der Grundstücke Fl.Nrn. 2882, 2884 und 2886 brachte der Einwendungsführer vor, dass das in diesem Bereich vorgesehene ASB/RHB 290-1L (BWV lfd.Nr. 115, Unterlage 7.2) so verlegt werden könne, dass keine Weinberge betroffen seien.

Der Vorhabensträger führte dazu mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht aus, dass das Grundstück Fl.Nr. 2884 der Gemarkung Heidingsfeld an den östlich der Autobahn verlaufenden Parallelweg angrenzt. Der Weg wird für die Herstellung der Beckenanlage ASB/RHB 290-1L (BWV lfd.Nr. 115, Unterlage 7.2) lage- und höhenmäßig angepasst. Für diese Beckenanlage wurden mehrere Alternativ-

standorte intensiv geprüft. Die Alternativen hätten entweder erhebliche funktionale Einschränkungen oder führten zu erheblich größeren Eingriffen in das Umfeld. Auf den Grunderwerb kann daher nicht verzichtet werden. Es ist vorgesehen, die Wegeverlegung zusammen mit der Herstellung der Beckenanlage in einem auf einige Monate beschränkten Zeitfenster auszuführen, um die Beeinträchtigungen auf ein Minimalmaß zu beschränken. Die Flächenausdehnung für die vorübergehende Inanspruchnahme wird ebenfalls auf ein Minimum begrenzt. Die Grundstücke Fl.Nrn. 2882 und 2886 grenzen nördlich an das Grundstück des Einwendungsführers an und liegen an oben beschriebenen Parallelweg. Auch hier gilt das für das Grundstück Fl.Nr. 2884 Ausgeführte.

Im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 konnte seitens des Vorhabens-trägers unter Berücksichtigung eines entsprechenden Bauablaufs die talseitige Böschung neben dem Parallelweg im Bereich des ASB/RHB 290-1L (Oberer Kaulweg) so gestaltet werden, dass die Bewirtschaftung der Grundstücke durch flach ausgezogene Böschungen erleichtert wird. Vom Grundstück Fl.Nr. 2882 werden nunmehr nur noch 68 m², vom Grundstück Fl.Nr. 2884 der Gemarkung Heidingsfeld 36 m² dauerhaft und 18 m² vorübergehend, vom Grundstück Fl.Nr. 2886 nur noch 35 m² vorübergehend (vgl. Unterlage 14.1, Blatt 3 E, und Unterlage 14.2).

Des Weiteren ist der Einwendungsführer Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 1931/1 der Gemarkung Heidingsfeld. Dieses Grundstück, das 4.514 m² groß ist, liegt südlich der BAB A 3 am Ende des Planfeststellungsabschnittes im Bereich der Ausgleichsmaßnahme A 3.2 bei Bau-km 291+700 und soll für diese Ausgleichsmaßnahme vollständig in Anspruch genommen werden.

Zum Grundstück Fl.Nr. 1931/1 der Gemarkung Heidingsfeld erwiderte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht, dass auf diesem Grundstück strukturreiche Offenlandbiotope mit Magerstandorten, Extensivgrünland mit Hecken und Streuobst zur Kompensation von Eingriffen in den Naturhaushalt und in das Landschaftsbild entstehen sollen. Falls es in den Grunderwerbsverhandlungen zu keiner Einigung mit dem Einwendungsführer komme, werde eine Tektur der Planfeststellungsunterlagen erfolgen. Mit E-Mail vom 01.12.2009 teilte der Vorhabensträger mit, dass eine Einigung inzwischen erfolgt sei, eine Planänderung sei nicht vorgesehen.

Ebenso ist der Einwendungsführer Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 6883 und 6888 der Gemarkung Heidingsfeld. Diese beiden Grundstücke, die 2.470 m² bzw. 382 m² groß sind und bei Bau-km 286+700 liegen, sollten zunächst vom Vorhabensträger dauerhaft für die Ausgleichsmaßnahme A 2.2 im Bereich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld in Anspruch genommen werden.

Mit Schreiben vom 01.07.2008 führte der Einwendungsführer dazu aus, dass er für Ausgleichsflächen kein Land verkaufen werde, weil diese Flächen für ihn ein wichtiges Standbein für den Betrieb seien. Beide Grundstücke seien mit jungen Williams-Christ-Bäumen bepflanzt.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht, auf den Flächen der Grundstücke Fl.Nrn. 6883 und 6888 der Gemarkung Heidingsfeld Extensivgrünland und Altgrasfluren mit Hecken und Streuobst zur Kompensation von Eingriffen in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild entstehen sollen. Er wies jedoch darauf hin, dass in Abstimmung mit den Fachbehörden eine andere geeignete Ausgleichsmaßnahme gefunden worden sei, so dass auf die Inanspruchnahme voraussichtlich verzichtet werden könne.

Beim Erörterungstermin am 03.02.2009 brachte der Einwendungsführer vor, dass das Grundstück Fl.Nr. 6883 der Gemarkung Heidingsfeld erst vor vier Jahren mit Obstbäumen (Hochstämme) bepflanzt worden sei (Williams-Christ-Birnen). Das Grundstück Fl.Nr. 6888 der Gemarkung Heidingsfeld sei seines Wissens nicht bepflanzt (vgl. Niederschrift vom 03.02.2009, Seite 36 ff.).

Der Vorhabensträger sagte beim Erörterungstermin am 03.02.2009 zu, dass das Grundstück Fl.Nr. 6883 der Gemarkung Heidingsfeld nicht in Anspruch genommen wird. Die bisherige Nutzung passt in das Ausgleichskonzept des Vorhabensträgers. Des Weiteren sagte der Vorhabensträger beim Erörterungstermin am 03.02.2009 auf entsprechende Nachfrage zu, dass der Einwendungsführer das Grundstück Fl.Nr. 6882 pachten kann.

Der Einwendungsführer machte aber dann beim Erörterungstermin am 03.02.2009 darauf aufmerksam, dass er für das Grundstück Fl.Nr. 6883 eine Zufahrt benötige, die in seinem Eigentum stehen solle (vgl. Niederschrift vom 03.02.2009, Seite 37 f.).

Der Vorhabensträger sagte beim Erörterungstermin am 03.02.2009 zu, im Rahmen der dort angekündigten Planänderung hinsichtlich der Ausgleichsmaßnahme A 2.2 die Möglichkeit einer entsprechenden Zuwegung im Eigentum des Einwendungsführers zu prüfen.

Der Bayerische Bauernverband wies in diesem Zusammenhang beim Erörterungstermin am 03.02.2009 darauf hin, dass auch eine öffentliche Zuwegung ausreichend sei. Es genüge, wenn es sich um einen öffentlichen Feld- und Waldweg handle, der im Eigentum der Stadt stehe und in diesem Fall als Erdweg ausgestaltet werde.

Im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 wurde das Grundstück Fl.Nr. 6883 der Gemarkung Heidingsfeld aus der Ausgleichsmaßnahme A 2.2 herausgenommen, weil das Grundstück naturschutzfachlich schon entsprechend hochwertig ist (vgl. insbesondere Unterlage 12.1 E, Unterlage 12.3, Blatt 1 E, Unterlage 14.1, Blatt 1 E, und Unterlage 14.2). Des Weiteren wurde im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 für das Grundstück Fl.Nr. 6883 der Gemarkung Heidingsfeld ein öffentlicher Feld- und Waldweg als Zufahrt über das bisherige Grundstück Fl.Nr. 6884 der Gemarkung Heidingsfeld vorgesehen (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 1 E, Unterlage 7.2, lfd.Nr. 14A, und Unterlage 14.1, Blatt 1 E).

Darüber hinaus ist der Einwendungsführer Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 6473 der Gemarkung Heidingsfeld, das bei Bau-km 287+450 liegt, 3.610 m² groß ist und von dem vorübergehend 1.416 m² in Anspruch genommen werden sollen. Das Grundstück liegt südlich des Kniebrecherwegs im Bereich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld.

Hier forderte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 01.07.2008, dass die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen durch andere Grundstücke während der Bauzeit auszugleichen seien. Nach Beendigung der Maßnahme sei der alte Zustand wiederherzustellen.

Der Vorhabensträger führte mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht aus, dass die Teilfläche dieses Grundstücks benötigt wird, um den Kniebrecherweg für die Bauabwicklung (Baustraße, Ausweichstellen etc.) nutzen zu können. Der Nutzungsausfall wird, wie bei allen Flächen, die vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen, finanziell entschädigt. Im Übrigen wird zur Rekultivierung auf A 3.6.8 und C 3.7.8.1 Bezug genommen.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten führte mit Schreiben vom 26.11.2008 aus, dass der Einwendungsführer einen 37,7 ha großen landwirtschaftlichen Betrieb im Vollerwerb bewirtschaftete. Der Betrieb sei sehr vielseitig aufgestellt, auf 84 Feldstücken würden ca. 24 ha Getreide, ca. 2,9 ha Zuckerrüben und ca. 0,67 ha Speisekartoffeln angebaut. 1,07 ha würden als Wiese für die Heugewinnung, 1,43 ha für Streuobst und ca. 6,03 ha als Weinberge genutzt. Ca. 1,39 ha seien derzeit aus der Produktion ausgenommen. Außerdem würden vier Mastschweine und zehn Hühner für den Eigenbedarf gehalten. Der 58-jährige Einwendungsführer sei gelernter Landwirt, seine Frau arbeite als Vollzeitkraft im Betrieb mit. Die einzige 27-jährige Tochter habe die Fachschule und Meisterprüfung zur Winzerin absolviert, sei im elterlichen Betrieb angestellt und solle ihn weiterführen. Der Betrieb sei so konzipiert, dass Zuckerrüben und Getreide an eine Zuckerrübenfabrik und den Landhandel verkauft würden. Der Traubenmost werde an die GWF geliefert. Direkt ab Hof würden Speisekartoffeln und Heuballen vermarktet. Ein besonderer Schwerpunkt in der Direktvermarktung sei außerdem die Brennerei mit einem Produktionsvolumen von ca. 300 l Weingeist pro Jahr. Hier würden Birnen-, Zwetschgen-, Kirschen- und Mirabellenschnaps, Obstler und Traubenbrand erzeugt und vermarktet. Für die Zukunft sei angedacht, den Betriebszweig der Brennerei und den Weinbau auszuweiten. In den letzten Jahren seien mehrere Acker- und Rebflächen erworben worden. Außerdem sei geplant, auch in den nächsten Jahren die Eigentums- und Pachtflächen zu erweitern. Für die gegenständliche Maßnahme würden 14 Grundstücke des Einwendungsführers mit insgesamt 3,3509 ha in Anspruch genommen, davon 9.384 m² dauerhaft und 3.999 m² vorübergehend. Dabei seien die 17 Grundstücke, die der Einwendungsführer gepachtet habe, noch nicht berücksichtigt. Diese umfassten ca. 3,6 ha. Zukünftig werde ein Acker mit 0,2268 ha nicht mehr zu pachten sein. Von den restlichen Flächen würden 3.996 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Insgesamt seien ca. 18 % seiner zurzeit bewirtschafteten Fläche betroffen, durch dauerhafte Inanspruchnahme gingen Eigentums- und Pachtflächen von ca. 3 % verloren. Nach den Angaben der Berufsgenossenschaft bewirtschaftet der Betrieb des Einwendungsführers 149 Grundstücke, von

denen 95 in seinem Eigentum stünden und eine Fläche von 15,5 ha hätten. Die hier dauerhaft zu in Anspruch nehmenden Flächen mit 0,9384 ha überschritten mit ca. 6 % die kritische Marke von 5 %, die als einer der Maßstäbe zur Feststellung der Existenzbedrohung herangezogen werde. Aufgrund der Realteilung und den daraus folgenden sehr kleinen Grundstücken wirke sich eine Teilenteignung von den schon sehr kleinen landwirtschaftlichen Nutzflächen, wie z.B. bei den Grundstücken Fl.Nrn. 3388 (599 m² Weinberg, wovon 240 m² dauerhaft und 42 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden sollten), sehr gravierend aus und glichen einem Totalverlust. Eine Restreiblefläche von 317 m² zu bewirtschaften, sei aus arbeits- und betriebswirtschaftlicher Sichtweise nicht zukunftsträchtig. Rebflächen zählten zu den Sonderkulturen, deren Verlust sich wesentlich stärker in Bezug auf die Existenzsicherung auswirke als ein Verlust anderer betroffener landwirtschaftlicher Flächen. Der Verlust der gesamten Rebflächen auf dem Grundstück Fl.Nr. 3440 der Gemarkung Heidingsfeld mit einer Fläche von 1.635 m², die 1994 neu angelegt wurden und maschinell aberntbar seien, könnten nur durch gleichwertigen Ersatz kompensiert werden. Ebenso wirke sich der Verlust von 53 m² auf dem Grundstück Fl.Nr. 2884 der Gemarkung Heidingsfeld einkommensmindernd aus. Bei diesem Grundstück und den beiden vom Einwendungsführer gepachteten Grundstücken komme es infolge der Inanspruchnahme auf rund 500 m² während der Bauzeit zu vorübergehenden finanziellen Verlusten. Da danach eine aufwendige Neuanpflanzung notwendig sei, wirke sich diese Inanspruchnahme noch länger aus, bis wieder ein voller Ertrag auf diesen Flächen zu erwirtschaften sei. Entwicklungsschwerpunkte des Betriebes des Einwendungsführers würden wahrscheinlich in Zukunft verstärkt in Richtung Weinbau und Brennerei gehen. Die auf dem Grundstück Fl.Nr. 6883 der Gemarkung Heidingsfeld gepflanzten 20 Birnbaumhochstämme seien Grundlage für die Schnapsbrennerei. Diese Fläche solle (vor der Planänderung vom 22.06.2009) für die Ausgleichsmaßnahme A 2 herangezogen werden. Zusammenfassend ist hier festzustellen, so das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten mit Schreiben vom 26.11.2008, dass der Betrieb des Einwendungsführers durch die vorgesehenen dauerhaften und vorübergehenden Inanspruchnahmen zwar nicht existenziell bedroht werde, aber die wirtschaftliche Situation geschwächt werde. In diesem Zusammenhang stellte das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten des Weiteren in den Raum, dass die als Ausgleichsflächen vorgesehenen Streuobstbestände eventuell im Rahmen eines vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten vertraglich begleiteten Programms vom Einwendungsführer bewirtschaftet werden könnten. Hinsichtlich der Assimilationsverluste durch befürchtete Beeinträchtigungen durch Staub etc. wird auf C 3.7.8.4 verwiesen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Planänderung vom 22.06.2009 dem Einwendungsführer entgegenkommt, da über 200 m² Pachtflächen weniger vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen, über 80 m² Eigentumsflächen weniger vorübergehend und über 2.500 m² weniger dauerhaft in Anspruch genommen werden müssen.

Im Rahmen der Abwägung ist daher zu berücksichtigen, dass den Kriterien zufolge, die unter C 3.7.8.3 aufgeführt sind, - wie auch das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg festgestellt hat - hier nicht von einer Exi-

stanzgefährdung ausgegangen werden kann, jedoch zu berücksichtigen ist, dass die wirtschaftliche Situation durch die umfangreichen Inanspruchnahme und auch die Art und Weise der Inanspruchnahme bestimmter Grundstücksteile geschwächt wird. Eine Minderung der Betroffenheit des Betriebes durch das Angebot von Ersatzland konnte im gegenständlichen Planfeststellungsverfahren nicht in die Abwägung eingestellt werden, da ein solches vom Vorhabensträger nicht verbindlich abgegeben wurde. Trotzdem überwiegen im vorliegenden Falle die öffentlichen Interessen am sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 auch das Interesse des Einwendungsführers an der uneingeschränkten Fortführung seiner landwirtschaftlichen Tätigkeit. Angesichts der prognostizierten Verkehrsentwicklung und der damit absehbaren negativen Auswirkungen im Prognosenullfall ist der Verzicht auf den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 schlechterdings keine Alternative. Auch unter Berücksichtigung der geprüften anderweitigen Varianten ist nicht die Frage der wirtschaftlichen Beeinträchtigungen einiger Weinbau- bzw. sonstiger landwirtschaftlicher Betriebe ausschlaggebend, da gewichtige Gründe für die gegenständliche Variante sprechen, wie aus C 3.7.2.1 hervorgeht. Die dort genannten Gründe sind so überragend anzusetzen, dass demgegenüber auch das Interesse des Einwendungsführers unter Berücksichtigung seines grundrechtlich geschützten Eigentums und an der weiteren Ausübung seines landwirtschaftlichen Betriebes im bisherigen Umfang zurückzutreten hat.

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz bzw. sein Eigentum zu verzichten. Dies gilt auch für die Inanspruchnahme wegen landschaftlicher Begleitmaßnahmen (vgl. C 3.7.5.2.5.8).

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.49 Einwendung Nr. 49

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4185/1 der Gemarkung Heidingsfeld, das unter der Talbrücke Heidingsfeld im Bereich des ASB/RHB 288-1R (BWV lfd.Nr. 111, Unterlage 7.2) bei Bau-km 288+230 liegt. Das Grundstück ist 1.310 m² groß, davon sollen 615 m² vom Vorhabensträger dauerhaft, 72 m² für Dritte dauerhaft und 252 m² vom Vorhabensträger vorübergehend in Anspruch genommen werden.

Mit Schreiben vom 01.07.2008 brachte der Einwendungsführer vor, dass sein Grundstück, das im Gebiet eines rechtsverbindlichen Bebauungsplanes liege, durch die vorgesehenen Flächenabtretungen völlig entwertet werde, weil es in seiner Fläche nicht nur mehr als halbiert werde, sondern in Folge ihres Ausbaus

die Autobahn auch unmittelbar bis an das Grundstück heranrücke. Aus einem großflächigen Bauplatz, der den Bau mehrerer Häuser ermöglicht habe, bleibe eine kleine Parzelle übrig, die aufgrund ihrer Größe nicht einmal zu Ackerland tauge, weil kein Landwirt mehrere Kilometer anfare, um gerade noch einmal 600 m² zu bestellen. Hinzu komme, dass der bislang vorhandene Baumbestand durch die Baumaßnahme vernichtet werde. Durch die Flächenreduzierung um rund die Hälfte und durch die vorgesehene Baumaßnahme, wodurch die BAB A 3 quasi ans Grundstück heranrücke, verliere sein Grundstück die Qualität als Bauland und werde faktisch wertlos, wie ihm auch schon anschaulich durch Fachleute dargelegt worden sei. Kein Mensch werde ernsthaft im Windschatten einer zumal extrem befahrenen Autobahn ein Haus erstellen oder auch nur ein Wochenendgrundstück oder Freizeitgelände einrichten. Hinzu komme, dass auch wegen der nach dem FStrG vorgeschriebenen Mindestabstandsflächen rechtlich eine Bebauung zukünftig überhaupt nicht mehr möglich sei.

Der Vorhabensträger führte dazu mit Schreiben vom 05.12.2008 zu Recht aus, dass unter bestimmten Voraussetzungen (z.B. Unwirtschaftlichkeit) die nach dem Autobahnbau verbleibenden Restflächen auf Wunsch der Grundstückseigentümer von ihm erworben werden. Hierfür ist unter Umständen die Überprüfung durch einen Sachverständigen des Vorhabensträgers notwendig. Die endgültige Klärung bleibt den gesonderten Grunderwerbsverhandlungen vorbehalten, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind (vgl. dazu auch C 3.8.1.2.2).

Weiter brachte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 01.07.2008 vor, dass zum soeben Vorgebrachten noch weiteren Missstände hinzukämen. So reiche künftig das Absetz- und Regenrückhaltebecken in unzumutbarer Weise an sein Grundstück heran.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 05.12.2008 nachvollziehbar, dass das Absetz- und Regenrückhaltebecken möglichst naturnah in die Umgehung eingebunden wird. Dabei werden die Böschungen standfest ausgebildet, eine Gefährdung der angrenzenden Grundstücke ist daher nicht gegeben.

Hinsichtlich des Brunnens auf dem Grundstück Fl.Nr. 4185/1 der Gemarkung Heidingsfeld wird auf die Ausführungen unter C 3.7.7.1.2 Bezug genommen.

Schließlich wies der Einwendungsführer mit Schreiben vom 01.07.2008 darauf hin, dass sein Grundstück für ihn als zusätzliche Altersversorgung hätte dienen sollen. Er sei mittlerweile 60 Jahre alt und habe vorgehabt, alsbald das Bauland Grundstück zu verwerten. Diese Möglichkeit werde ihm durch die vorgesehene Ausbaumaßnahme genommen, wodurch der Wert des Grundstückes, das bislang Baulandqualität habe, quasi auf Null reduziert werde. Hiermit könne er sich nicht einverstanden geben.

Der Vorhabensträger verwies mit Schreiben vom 05.12.2008 zu Recht darauf, dass hier angesprochenen Fragen nicht im Planfeststellungs- sondern im Entschädigungsverfahren bzw. den Verhandlungen zwischen Einwendungsführer und Vorhabensträger zu entscheiden sind.

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz bzw. sein Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.50

Einwendung Nr. 50

Die Einwendungsführer sind Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4887/8 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Nach den schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers sind an diesem Anwesen Beurteilungspegel von 51 dB(A) am Tag und 46 dB(A) in der Nacht zu erwarten (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 211, und Unterlage 11.2, Blatt 3).

Mit Schreiben vom 01.07.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass sie vom Ausbau der BAB A 3 betroffen seien, da ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihnen eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück oder an ihrem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt in einem Abstand von ca. 360 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 51 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz

dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.51 Einwendung Nr. 51

Die Einwendungsführer sind Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4874/10 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Nach den schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers sind für dieses Anwesen Beurteilungspegel von 51 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht zu erwarten (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 189, und Unterlage 11.2, Blatt 3).

Mit Schreiben vom 02.07.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass sie vom Ausbau der BAB A 3 betroffen seien, da ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihnen eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, würde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück oder an ihrem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt in einem Abstand von ca. 260 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 51 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.52 Einwendung Nr. 52

Die Einwendungsführerin ist Trägerin eines Kindergartens in Heidingsfeld.

Mit Schreiben vom 02.07.2008 brachte die Einwendungsführerin vor, dass ihr Kindergarten mit Spielgarten in der am meisten von Schadstoffen gefährdeten Zone liege, die am Rande der Untertunnelung ausgeblasen würden.

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 12.12.2008 zu Recht darauf hin, dass das Kindergartengrundstück nicht direkt betroffen ist. Es liegt bei Bau-km 289+000 nördlich der Autobahn, etwa 690 m von der geplanten Achse der BAB A 3 entfernt. Für den gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt liegt ein Luftschadstoffgutachten vor, aus dem hervorgeht, dass die Grenzwerte der 22. BImSchV für den Kindergarten eingehalten werden. Der Katzenbergtunnel und die weiteren aktiven Lärmschutzmaßnahmen wirken sich positiv auf die Luftschadstoffbelastungen aus. Hierdurch wird generell eine Verbesserung der Luftschadstoffbelastung zum Prognosehorizont 2020 gegenüber den derzeitigen Verhältnissen erreicht (vgl. dazu auch C 3.7.4.3.1).

Zum Vorbringen der Einwendungsführerin hinsichtlich der Planfeststellungsunterlagen, der Alternativenprüfung und des Artenschutzes wird auf die Ausführungen und Querverweise unter C 3.8.2.3 Bezug genommen, da es sich insofern um eine gleichförmige Einwendung handelt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.53 Einwendung Nr. 53

Der Einwendungsführer ist Eigentümer einer Wohnung auf dem Grundstück Fl.Nr. 4570/8 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof.

Mit Schreiben vom 29.06.2008 hat der Einwendungsführer verschiedene Einwendungen hinsichtlich der Ausgestaltung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen gemacht, worauf unter C 3.7.4.2.3.2 eingegangen wird.

Des Weiteren brachte der Einwendungsführer vor (vgl. Schreiben vom 29.06.2008), dass für ihn nicht nachvollziehbar sei, warum nur wenige autobahnahe Häuser in der Lissabonner bzw. Dubliner Straße auf dem Heuchelhof Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen hätten, weitere Häuser dieser Straßenzüge aber nicht. Durch die gekrümmte Hanglage im hinteren Bereich dieser beiden Straßen hätten auch viele Gebäude direkten Blick in Richtung Autobahn und seien nur wenige Meter weiter entfernt.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 19.12.2008 zutreffend entgegen, dass das Anwesen des Einwendungsführers in einem Abstand von ca. 500 m zur geplanten Autobahnachse liegt. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft dieses Gebiet als Wohngebiet ein. Es sind deshalb die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV mit 59 dB(A) für den Tag und 49 dB(A) für die Nacht zugrunde zu legen. Nur für Gebäude, bei denen durch aktive Lärmschutzmaßnahmen keine Einhaltung dieser Grenzwerte erreicht wird, besteht im Grunde nach Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen (z.B. in Form von Schall-

schutzfenstern und schallgedämmten Lüftungseinrichtungen), sofern die vorhandenen Außenbauteile nicht schon einen ausreichenden Schallschutz bieten. Nach den schalltechnischen Berechnungen betragen die Immissionsbelastungen durch die geplante Autobahn für das Anwesen des Einwendungsführers 52 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts. Die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind somit ausreichend. Für einen Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht daher keine Grundlage.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.54 Einwendung Nr. 54

Der Einwendungsführer bewohnt das Anwesen Fl.Nr. 4245 der Gemarkung Heidingsfeld. Nach der vom Vorhabensträger vorgelegten schalltechnischen Berechnung sind an diesem Anwesen Beurteilungspegel von 53 dB(A) am Tag und 48 dB(A) in der Nacht zu erwarten (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 84, und Unterlage 11.2, Blatt 2).

Mit Schreiben vom 30.06.2008 beantragte der Einwendungsführer die Durchführung geeigneter Schallschutzmaßnahmen wie z.B. das Anbringen von Schallschutzfenstern an den betroffenen Gebäuden auf dem Grundstück Fl.Nr. 4245 der Gemarkung Heidingsfeld. Zur Begründung führte er aus, dass durch die Veränderung der Autobahntrasse eine höhere Lärmbelastung, die möglicherweise über den zumutbaren Grenzwerten liegen werde, entstehen könne. Deshalb beantragte er, bis zur Klärung der tatsächlich geänderten Verhältnisse alle Rechtsansprüche diesbezüglich offen zu halten.

Wie der der Vorhabensträger mit Schreiben vom 12.12.2008 zutreffend ausgeführt hat, kann dem Antrage nicht gefolgt werden. Der Vorhabensträger verwies dabei in nicht zu beanstandender Weise auf die rechtlichen Voraussetzungen und die Art der Berechnungen, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 dargelegt sind.

Das Anwesen des Einwendungsführers liegt in einem Abstand von ca. 430 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 53 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Schließlich wies der Vorhabensträger mit Schreiben vom 12.12.2008 zu Recht darauf hin, dass sich im Vergleich zur bestehenden Lärmsituation durch die vor-

gesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen für das Gebäude und das Grundstück des Einwendungsführers erhebliche Verbesserungen ergeben werden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.55 Einwendung Nr. 55

Die Einwendungsführer sind eine Erbengemeinschaft, in deren Eigentum das Grundstück Fl.Nr. 4117 der Gemarkung Heidingsfeld steht, das nördlich der Heidingsfelder Talbrücke bei Bau-km 288+375 ca. 350 m von der Achse der künftigen BAB A 3 entfernt am Schattbergweg liegt und unbebaut ist.

Mit Schreiben vom 01.07.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass der plangegenständliche Ausbau der BAB A 3 zu erheblichen Lärm- und Schadstoffbelastungen führe, die nicht hingenommen werden könnten. Durch diese schwerwiegenden Nachteile würden sie in ihrem Recht auf Leben und Gesundheit sowie auf körperliche Unversehrtheit verletzt. Auch in ihrem Grundrecht auf Eigentum würden sie und ihre Familie unzumutbar beeinträchtigt, da sie sich im Garten vor den Auswirkungen der Autobahn nicht schützen könnten. Da Verbrennungsabgase und der Feinstaub bei einem bestandsorientierten Ausbau der BAB A 3 weiterhin ungehindert als Niederschlag rechts und links der Autobahn auf Mensch und Tier nieder gingen, führe dies zu einer unzumutbaren Beeinträchtigung ihrer Gesundheit und ihres Eigentums.

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 19.12.2008 zu Recht darauf hin, dass ein Luftschadstoffgutachten für das Vorhaben erstellt wurde. Die Grenzwerte der 22. BImSchV werden am Grundstück der Einwendungsführer eingehalten. Der Katzenbergtunnel und die weiteren aktiven Lärmschutzmaßnahmen wirken sich außerdem positiv auf die Luftschadstoffbelastung aus. Es wird generell sogar eine Verbesserung der Luftschadstoffbelastung zum Prognosehorizont 2020 gegenüber dem Bestand im Jahr 2005 erreicht (vgl. auch C 3.7.4.3.1).

Des Weiteren brachten die Einwendungsführer vor, dass sich auf ihrem Grundstück ein Trinkwasserbrunnen befinde, der zur Versorgung des Einfamilienhauses mit Einliegerwohnung auf dem Grundstück Fl.Nr. 4153 der Gemarkung Heidingsfeld und zur Bewässerung ihres eigenen Grundstückes diene. Aus verschiedenen Gründen werde befürchtet, dass sich die Qualität des Trinkwassers rapide verschlechtern werde und es somit nicht mehr als Trinkwasser zugelassen wäre.

Hinsichtlich der Auswirkungen der Autobahntwässerung auf den Brunnen auf dem Grundstück Fl.Nr. 4117 der Gemarkung Heidingsfeld wird auf die Ausführungen unter C 3.8.2.87 und C 3.7.7.1.2 Bezug genommen.

Weiter wurde mit Schreiben vom 01.07.2008 vorgebracht, dass das Grundstück Fl.Nr. 4117 der Gemarkung Heidingsfeld als Nutzgarten für den privaten Verbrauch diene. Die Qualität und den unbedenklichen Genuss des angebauten Gemüses, des Obstes und der Salate werde durch den Ausbau der BAB A 3 gefährdet.

Der Vorhabensträger führte dazu mit Schreiben vom 19.12.2008 zu Recht aus, dass sich die Belastung von Nutzpflanzen an Autobahnen durch Schadstoffe auf ein schmales Band beschränkt, das in etwa dem Spritzwasserbereich entspricht. Der Anbau von Nahrungs- und Futterpflanzen ab einem Abstand von ca. 10 m vom Fahrbahnrand kann als unbedenklich angesehen werden (vgl. dazu C 2.3.2 und C 2.4.3).

Darüber hinaus wandten die Einwendungsführer mit Schreiben vom 01.07.2008 gegen das plangegegenständliche Vorhaben ein, dass mit einem Ausbau der BAB A 3 während der Bauzeit noch mit erheblich mehr Verkehrsbelastungen (Stau- und Ausweichverkehr) zu rechnen sei. Dies bedeute eine erhöhte Lärm- und Abgasbelastung auch auf ihrem Grundstück, die nicht zumutbar sei.

Der Vorhabensträger wies in diesem Zusammenhang mit Schreiben vom 19.12.2008 zu Recht darauf hin, dass das Konzept für die Verkehrsführung während der gesamten Baumaßnahme vorsieht, durch Verbreiterungen bzw. provisorische Fahrbahnen mindestens vier Fahrstreifen auf der Autobahn zur Verfügung zu stellen. Eine erhöhte Verkehrsbelastung im Bereich des Schattbergweges ist daher nicht zu erwarten.

Ebenso machten die Einwendungsführer mit Schreiben vom 01.07.2008 geltend, dass durch den Ausbau der BAB A 3 und die auf einem Erdwall aufgesetzten Lärmschutzwände ein sehr großer und massiver Verlust von genutzten und ungenutzten Flächen entstände. Die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen beim bestandsorientierten Ausbau führten nicht nur zu einer Landschaftsbeeinträchtigung, sondern auch zu kleinklimatischen Veränderungen, die landwirtschaftliche Nutzungen, insbesondere Weinbau, nur noch eingeschränkt möglich machten. Der Schattenwurf führe zu einer Verminderung der Wohnqualität und des Grundstückswertes.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 19.12.2008 zu Recht entgegen, dass der Flächenumfang des Ausbauprojekts im Bereich des Katzenbergtunnels sich einerseits aus dem Flächenbedarf für die technische Baumaßnahme und andererseits aus dem Flächenbedarf für Geländemodellierung zur Wiederherstellung des ursprünglichen Stadt- und Landschaftsbildes sowie der naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen zusammensetzt. Die Planung der Lärmschutzanlagen wurde dabei in das Gestaltungskonzept der gesamten Maßnahme eingebunden. Durch die Troglage der Trasse hat die gegenständliche Planung generell keinen negativen bzw. unzumutbaren Einfluss auf den Schattenwurf. Unzumutbare kleinklimatische Veränderungen sind nicht zu erwarten (vgl. dazu auch C 2.3.2.6 und C 2.4.6).

Außerdem äußerten die Einwendungsführer mit Schreiben vom 01.07.2008 die Befürchtung, dass die Zufahrt zu ihrem Grundstück während der Bauzeit nicht uneingeschränkt möglich sein werde.

Der Vorhabensträger wies in diesem Zusammenhang mit Schreiben vom 19.12.2008 zu Recht darauf hin, dass die Baumaßnahmen sich auf den in den Planfeststellungsunterlagen dargestellten Bereich beschränken. Auswirkungen

auf das 350 m entfernt liegende Grundstück Fl.Nr. 4117 der Gemarkung Heidingsfeld können daher ausgeschlossen werden. Die Zufahrt zum Grundstück wird dauerhaft trotz der Baumaßnahmen gewährleistet bleiben.

Mit Schreiben vom 01.07.2008 bezweifelten die Einwendungsführer des Weiteren, dass der Lärmschutz ausreichend sei. Bereits heute sei mit Sicherheit eine weitaus höhere Belastung als offiziell zugelassen vorhanden, da dieser Wert schon durch die Eisenbahn überschritten werde.

Der Vorhabensträger entgegnete mit Schreiben vom 19.12.2008 zutreffend, dass das Gartengrundstück Fl.Nr. 4117 in einem Abstand von ca. 350 m zur geplanten Autobahnachse liegt. Das Grundstück liegt in einem Wohngebiet. Für Wohngebiete sind Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV mit 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts zugrunde zu legen. Für die Beurteilung von Außenwohnbereichen (Balkone, Terrassen, Garten) ist der jeweils gültige Tagesimmissionsgrenzwert maßgebend. Auf dem Grundstück befindet sich keine schutzbedürftige Bebauung. Nach den schalltechnischen Berechnungen betragen die Immissionsbelastungen durch die geplante Autobahn für das Grundstück am Tage 49 dB(A) für den Prognosefall. Daher werden die in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte deutlich unterschritten. Außerdem wird auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.3.3 zum Gesamtlärm Bezug genommen.

Ebenso brachten die Einwendungsführer mit Schreiben vom 01.07.2008 vor, dass sie während der Bauzeit mit zusätzlichen und erheblichen Baulärm rechnen müssten, sodass auf ihrem Grundstück nicht mehr die notwendige Ruhe gefunden werden könne, die sie bräuchten, um sich in der Freizeit zu erholen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 19.12.2008 zu Recht dar, dass bei der Ausführung der Baumaßnahme die einschlägigen Vorschriften, wie z.B. die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm beachtet werden (vgl. A 3.3.9). Unter Berücksichtigung des Abstandes des Grundstücks zur Autobahn können unzumutbare Lärmpegel ausgeschlossen werden.

Schließlich befürchteten die Einwendungsführer mit Schreiben vom 01.07.2008 eine Wertminderung ihres Grundstücks.

Da am angesprochenen Grundstück die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden und sich im Vergleich zur bestehenden Lärmsituation durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen erhebliche Verbesserungen einstellen, ist eine Wertminderung für das Grundstück nicht erkennbar (vgl. auch Schreiben des Vorhabensträgers vom 19.12.2008 sowie C 3.8.1.1 dieses Beschlusses)).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.56 Einwendung Nr. 56

Der Einwendungsführer bewohnt ein Wohnhaus im Stadtteil Heidingsfeld außerhalb der in den Planunterlagen dargestellten Bereiche bei Bau-km 287+500, das ca. 1.200 m von der künftigen Achse der BAB A 3 entfernt liegt. Mit Schreiben vom 03.07.2008 brachte der Einwendungsführer vor, dass durch die erheblichen Lärmbelastigungen während der Bauphase (insbesondere beim Transport des Abraums) und des späteren Verkehrsbetriebs seine Gesundheit gefährdet werde.

Der Vorhabensträger erwiderte mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht, dass am angesprochenen Grundstück die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Im Vergleich zur bestehenden Lärmsituation werden sich durch die umfangreichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen sogar erhebliche Lärmentlastungen ergeben. Bei der Ausführung der Baumaßnahme werden darüber hinaus die einschlägigen Vorschriften beachtet (vgl. A 3.3.9). Unter Berücksichtigung des Abstandes des Grundstücks zur Trasse können auch für die Bauzeit gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden.

Hinsichtlich des weiteren Vorbringens des Einwendungsführers zu den Planunterlagen, zur Alternativenprüfung und zum Artenschutz wird auf die Ausführungen und Querverweise unter C 3.8.2.3 Bezug genommen, da es sich insofern um eine gleichförmige Einwendung handelt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.57 Einwendung Nr. 57

Der Einwendungsführer ist der Vater des Eigentümers des Grundstücks Fl.Nr. 4530/3 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof und bevollmächtigt, die Interessen seines Sohnes zu vertreten.

Mit Schreiben vom 02.07.2008 brachte er vor, dass sein Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege und er so vom Neubau der BAB A 3 betroffen sei. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für sein Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an seinem Grundstück bzw. an seinem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen des Einwendungsführers liegt in einem Abstand von ca. 560 m zum geplanten Tunnel und ca. 600 m zur geplanten Achse der BAB A 3 im Bereich der freien Stecke. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 52 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Beim Erörterungstermin am 04.02.2009 forderte der Einwendungsführer daraufhin, dass nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der neuen Autobahn der Nachweis erbracht werde, dass die in den schalltechnischen Unterlagen berechneten Werte sich auch als richtig herausstellten, oder dass im anderen Falle noch etwas zu veranlassen sei (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 109 ff.).

Der Vorhabensträger erwiderte darauf beim Erörterungstermin am 04.02.2009 zu Recht, dass der Eintritt der schalltechnischen Prognose durch Messungen mit vernünftigem Aufwand nicht zu kontrollieren ist. Etwas anderes gilt im Hinblick auf den als Lärmschutzmaßnahme wirkenden offenporigen Belag. Dessen im schalltechnischen Gutachten angesetzte Lärminderung von 5 dB(A) muss dauerhaft sichergestellt werden, weshalb direkt nach der Fertigstellung und dann voraussichtlich ab dem siebten Jahr in gewissen Abständen Messungen direkt am Fahrbahnbelag einem explizit dafür genormten Verfahren (sog. statistischer Vorbeifahrtspegel) durchgeführt wird. Dies dient aber lediglich dazu festzustellen, dass der Belag tatsächlich die angenommene Wirkung erzielt. Im Übrigen kann dazu auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.3.1.6 verwiesen werden.

Darauf erwiderte der Einwendungsführer am Erörterungstermin am 04.02.2009, dass nicht sicher sei, wie sich der Verkehr entwickeln werde. Es gehe darum, auch am Ende des Prognosezeitraums feststellen zu können, dass zum Zeitpunkt der Planfeststellung er eigentlich einen Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen gehabt haben könnte.

Die Planfeststellungsbehörde verwies schon am 04.02.2009 beim Erörterungstermin darauf, dass hier die entsprechenden Vorschriften hinsichtlich der sog. nicht vorhersehbaren Wirkungen des Vorhabens einschlägig sind. Danach kann der Betroffene in einem solchen Fall Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen verlangen, die die nicht vorhersehbaren nachteiligen Wirkungen ausschließen (Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Dies ist dann der Fall, wenn die Verkehrszahlen etwa doppelt so hoch wie in den schalltechnischen Berechnungen angenommen liegen würden. Die Verkehrszahlen werden regelmäßig veröffentlicht. Im Übrigen wird in diesem Zusammenhang auf C 3.7.4.2.3.1 Bezug genommen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.58 Einwendung Nr. 58

Die Einwendungsführer sind Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4887/22 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Nach den schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers sind für dieses Anwesen Beurteilungspegel von 52 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht zu erwarten (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 210, und Unterlage 11.2, Blatt 3).

Mit Schreiben vom 29.06.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass sie vom Ausbau der BAB A 3 betroffen seien, weil ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihnen eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück oder an ihrem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt in einem Abstand von ca. 350 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 52 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.59 Einwendung Nr. 59

Die Einwendungsführer bewohnen das Haus auf dem Grundstück Fl.Nr. 4185 der Gemarkung Heidingsfeld, das unter der künftigen Autobahnbrücke bei Bau-km 288+250 liegt. Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin dieses Grundstückes, das 2.235 m² groß ist und von dem 1.395 m² dauerhaft und 500 m² vorüberge-

hend in Anspruch genommen werden sollen. Das auf dem Grundstück vorhandene Wohnhaus soll abgebrochen werden (vgl. BWV lfd.Nr. 84, Unterlage 7.2).

Mit Schreiben vom 01.07.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass sie durch den vorgesehenen Ausbau der Autobahn unmittelbar betroffen seien, weil ihr Haus dem Ausbau "zum Opfer falle" und sie sich folglich um eine andere Bleibe umsehen müssten. Dazu habe sich der Vorhabensträger bislang in totales Schweigen gehüllt.

Der Vorhabensträger führte dazu mit Schreiben vom 22.12.2008 nachvollziehbar aus, dass die Planfeststellungsstrasse im Bereich des Grundstücks der Einwendungsführer eine Abrückung nach Norden um ca. 40 m vorsieht. In Verbindung mit der Achsabrückung nach Norden kann die gesamte Talbrücke Heidingsfeld gleich in endgültiger Lage hergestellt werden. Kostenaufwendige Hilfsstützen und der Querverschub des Überbaus können entfallen. Das Wohnhaus der Einwendungsführer würde künftig unter der nördlichen Brückenkappe der Talbrücke Heidingsfeld zu liegen kommen und muss daher abgebrochen werden. Von dem Grundstück wird eine Restfläche von 840 m² bei der Eigentümerin verbleiben.

Des Weiteren brachten die Einwendungsführer mit Schreiben vom 01.07.2008 vor, dass ihr Grundstück, das im Bereich eines verbindlichen Bebauungsplanes liege, - von der Wegnahme eines Domizils einmal ganz abgesehen - gänzlich entwertet werde. Von der Gesamtfläche des Grundstücks von 2.235 m² sollten 1.395 m² für den Bau der neuen Autobahnbrücke abgetreten werden. Weitere 500 m² sollten für die voraussichtlich fünfjährige Bauzeit zur Nutzung zur Verfügung stehen. Selbst wenn diese Fläche nach der Bauphase wieder zurückgegeben werde, sei sie für sie, die Einwendungsführer, in dem nachbaulichen Zustand völlig nutzlos, weil erstens sämtlicher Baumbestand vernichtet werde und zweitens wegen der Nähe der nunmehr bis auf das Grundstück herangerückten Autobahn aus tatsächlichen und rechtlichen Gründen eine Nutzung der verbleibenden Fläche als Bauland nicht mehr möglich sei, gerade auch im Hinblick darauf, dass die einzige vorhandene Zufahrt durch die in den Planfeststellungsunterlagen dargestellte Abtretung des Grundstücksteils wegfalle, was auch für die Wasserversorgung gelte. Aus bislang großflächigem Bauland werde zukünftig durch die vorgesehene Maßnahme allenfalls Ödland, das sich wegen der herangerückten Autobahn nicht einmal als Wochenendgrundstück oder sonstiges Freizeitgelände eigne. Ein adäquater Wertersatz sei den Einwendungsführern bis heute nicht angeboten worden. Sie könnten sich daher mit den vorgesehenen Baumaßnahmen nicht einverstanden erklären und würden dies auch künftig nicht tun.

Dem hielt der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht entgegen, dass auf die dauerhafte und vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks der Einwendungsführer nicht verzichtet werden kann, da es durch das Brückenbauwerk überbaut werden muss. Die in Anspruch genommenen Teilflächen werden entschädigt, der Umfang der Entschädigung wird im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen festgelegt. Unter bestimmten Voraussetzungen (z.B. Unwirtschaftlichkeit) können die nach dem Autobahnbau verbleibenden Restflächen auf Wunsch der Grundstückseigentümer erworben werden (vgl. dazu auch C 3.8.1.2.2). Hierfür ist die Prüfung durch einen Sachver-

ständigen notwendig, der im Falle der Einwendungsführer bereits tätig sei und auch den angesprochenen Brunnen berücksichtige. Die endgültige Klärung bleibt grundsätzlich den gesonderten Grunderwerbsverhandlungen vorbehalten, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind. Die Einwendungsführer seien über die Planung und die Beeinträchtigungen am Grundstück informiert. Weitere Gespräche über die Ablösung des Wohnhauses und der Grundstücksfläche sollen nach Vorliegen des Wertgutachtens erfolgen. Falls ein Teil des Grundstücks im Eigentum der Einwendungsführer bleiben sollte, so der Vorhabensträger, wird für eine Zufahrtsmöglichkeit gesorgt werden (vgl. auch A 3.7.1).

Bezüglich der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums haben es die Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und sie somit gezwungen sind, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf ihren Besitz bzw. ihr Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Selbst wenn der Verlust des eigenen Wohnhauses mit besonderem Gewicht zu Lasten des Vorhabens in die Abwägung zu Buche schlägt, nötigt dies angesichts der für das Vorhaben sprechenden Gründe nicht zu einer Umplanung.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.60 Einwendung Nr. 60

Die Einwendungsführer sind Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4593/4 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof und bewohnen das dortige Wohnhaus. Die schalltechnische Berechnung des Vorhabensträgers ergeben für dieses Anwesen Beurteilungspegel von 56 dB(A) am Tag und 52 dB(A) in der Nacht (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 125, und Unterlage 11.2, Blatt 2). Ein Bebauungsplan liegt für dieses Anwesen nicht vor, es grenzt lediglich an ein Bebauungsplangebiet (Wohngebiet) an.

Mit Schreiben vom 30.06.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass sie vom Ausbau der BAB A 3 betroffen seien, da ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihnen eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück oder an ihrem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 er-

läutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt in einem Abstand von ca. 270 m zum geplanten Tunnel und ca. 380 m zur geplanten Achse der BAB A 3 im Bereich der freien Stecke. Nach der Umgebung wurde der Bereich des Anwesens als Wohngebiet eingestuft. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 56 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts zu erwarten. Wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte, bestehen die o.g. Anspruchsvoraussetzungen für passive Schallschutzmaßnahmen. Selbst wenn man wegen der Außenbereichslage an der Wohngebietseinstufung und den Anspruchsvoraussetzungen zweifeln könnte, ist den Einwendungsführern aufgrund der Zusagen des Vorhabensträgers in den Planunterlagen und im Schriftverkehr ein solcher Anspruch zuzugestehen (vgl. A 3.1). Im Übrigen wird auf C 3.7.4.2.3.2 Bezug genommen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.61 Einwendung Nr. 61

Der Einwendungsführer ist Miteigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4520/7 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Die schalltechnische Berechnung des Vorhabensträgers hat für das dortige Anwesen Beurteilungspegel von 54 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht ergeben (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 116, und Unterlage 11.2, Blatt 2).

Der Einwendungsführer brachte mit Schreiben vom 01.07.2008 vor, dass er vom Ausbau der BAB A 3 betroffen sei, da sein Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihm eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für sein Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an seinem Grundstück bzw. Wohngebäude herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt in einem Abstand von ca. 380 m zum geplanten Tunnel und ca. 440 m zur geplanten Achse der BAB A 3 im Bereich der freien Stecke. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 54 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.62

Einwendung Nr. 62

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 4876/5 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Nach der vom Vorhabensträger vorgelegten schalltechnischen Berechnung sind für dieses Anwesen Beurteilungspegel von 53 dB(A) am Tag und 48 dB(A) in der Nacht zu erwarten (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 194, und Unterlage 11.2, Blatt 3).

Mit Schreiben vom 30.06.2008 brachte die Einwendungsführerin vor, dass sie vom Ausbau der BAB A 3 betroffen sei, da ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihr eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück bzw. an ihrem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen. Dabei solle auch beachtet werden, dass der Lärmpegel dringend an einem Tag mit Ostwind gemessen werden müsse bzw. die entsprechenden Berechnungen müssten diesen Fall mit bedenken. An einem Tag mit Windrichtungen z.B. aus Westen sei der Lärm deutlich geringer. Bei Ostwind habe man das Gefühl, man sitze auf der Autobahn.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt in einem Abstand von ca. 310 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissions-

grenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 53 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Außerdem wies der Vorhabensträger zu Recht mit Schreiben vom 28.11.2008 darauf hin, dass in der 16. BImSchV die Berechnung des Beurteilungspegels vorgeschrieben ist, die nach der RLS-90 zu erfolgen hat. Die zum Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV heranzuziehenden Beurteilungspegel sind Mittelungspegel (keine Maximalpegel) und gelten für leichten Wind (3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Das Rechenverfahren berücksichtigt somit zugunsten der Betroffenen ungünstige Witterungsverhältnisse. Im Übrigen wird auf C 3.7.4.2.3 Bezug genommen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.63

Einwendung Nr. 63

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 6577 der Gemarkung Heidingsfeld, das bei Bau-km 287+930 südlich der Talbrücke Heidingsfeld liegt und weder dauerhaft noch vorübergehend in Anspruch genommen werden soll.

Mit Schreiben vom 25.05.2008 wies der Einwendungsführer darauf hin, dass in der Mitte seines Grundstückes unmittelbar südlich seines Wohnhauses sein Tiefbrunnen liege. Er befürchte, dass beim Neubau der Heidingsfelder Talbrücke durch die Gründung neuer Pfeiler die Schüttung seines Brunnens, von dem er sein gesamtes Trink- und Brauchwasser beziehe, beeinträchtigt werde. Auf die Ausführungen unter C 3.7.7.1.2 wird Bezug genommen.

Des Weiteren brachte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 25.05.2008 vor, dass er vorsorglich Einwände dagegen erhebe, dass bei einer etwaigen Sprengung der jetzigen Talbrücke Schäden am Brunnen oder am Gebäude auf dem Grundstück entstehen könnten. In diesem Falle müsste voller Ersatz geleistet werden.

Der Vorhabensträger entgegnete darauf mit Schreiben vom 28.11.2008 nachvollziehbar, dass der Abbruch der bestehenden Talbrücke unter Beachtung umfangreicher Schutzmaßnahmen vorgesehen ist. Zunächst sollen die Überbauten segmentweise in den Talgrund herabgelassen werden. Für den Abbruch der Pfeiler sind je nach örtlicher Situation gezielte Kleinsprengungen oder der mechanische Abbruch von der Spitze aus angedacht. Auswirkungen auf die anliegenden Grundstücke sind aber nicht zu erwarten bzw. werden durch entsprechende

Schutzmaßnahmen verhindert (vgl. A 3.13.19, zum Brückenabbruch auch C 3.7.4.2.3.1.7).

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist anzumerken, dass Abbrucharbeiten an Autobahnbrücken keine Einzelfälle sind, entsprechend zuverlässige technische Verfahren und Erfahrungen liegen vor, d.h. es kann davon ausgegangen werden, dass im Rahmen der Bauausführung sichergestellt werden kann, dass für den Einwendungsführer die befürchteten Schäden vermieden werden können. Im Übrigen wird ergänzend darauf hingewiesen, dass erforderlichenfalls auch nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses noch entsprechende Maßnahmen getroffen werden könnten, wenn es wider Erwarten zu nicht vorhergesehenen Nachteilen für den Einwendungsführer kommen sollte (vgl. § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.64

Einwendung Nr. 64

Die Einwendungsführer sind Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4876/1 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Nach den vom Vorhabensträger vorgelegten schalltechnischen Berechnungen sind für dieses Anwesen Beurteilungspegel von 53 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht zu erwarten (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 191, und Unterlage 11.2, Blatt 3).

Mit Schreiben vom 25.06.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass sie vom Ausbau der BAB A 3 betroffen seien, da ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihnen eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Bei den Schallschutznachweisen erscheine ihnen die Einrechnung eines Windes von der Schallquelle zu den untersuchten Gebäuden von 3 m/s bei den häufig am Heuchelhof herrschenden Windverhältnissen auch im Hinblick auf die in Auswirkung der Klimaveränderung zukünftig kräftigeren Windströmungen als nicht ausreichend.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Außerdem wies der Vorhabensträger zu Recht mit Schreiben vom 28.11.2008 darauf hin, dass in der 16. BImSchV die Berechnung des Beurteilungspegels vorgeschrieben ist, die nach der RLS-90 zu erfolgen hat. Die zum Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV heranzuziehenden Beurteilungspegel sind Mittelungspegel (keine Maximalpegel) und gelten für leichten Wind

(3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Das Rechenverfahren berücksichtigt somit zugunsten der Betroffenen ungünstige Witterungsverhältnisse. Im Übrigen wird auf C 3.7.4.2.3 Bezug genommen.

Weiter forderten die Einwendungsführer mit Schreiben vom 25.06.2008, dass im Falle einer Überschreitung des zulässigen Schallpegels an ihrem Grundstück bzw. an ihrem Haus Schallschutzmaßnahmen herzustellen bzw. zu bezahlen seien.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt in einem Abstand von ca. 230 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 53 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Schließlich empfahlen die Einwendungsführer mit Schreiben vom 25.06.2008 eine konkave Ausformung der vorgesehenen Lärmschutzwände zu den Fahrbahnen hin, um zusätzlich Lärm abhalten zu können. Auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.3.1.4 wird Bezug genommen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.65 Einwendung Nr. 65

Die Einwendungsführer sind Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4874/5 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Die schalltechnische Berechnung des Vorhabensträgers hat für das Anwesen der Einwendungsführer Beurteilungspegel von 54 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht ergeben (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 186, und Unterlage 11.2, Blatt 3).

Mit Schreiben vom 30.06.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass sie vom Ausbau der BAB A 3 direkt betroffen seien, da ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihnen eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück oder an ihrem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 er-

läutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt in einem Abstand von ca. 210 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 54 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.66 Einwendung Nr. 66

Die Einwendungsführer sind Eigentümer bzw. Bewohner des Grundstücks und Anwesens Fl.Nr. 3486 der Gemarkung Heidingsfeld.

Mit Schreiben vom 28.06.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass der Ausbau der BAB A 3 auf der bestehenden Trasse zu erheblichen Lärm- und Schadstoffbelastungen führe, die nicht hingenommen werden könnten. Durch diese schwerwiegenden Nachteile würden sie in ihrem Recht auf Leben und Gesundheit sowie auf körperliche Unversehrtheit verletzt. Ferner werde auch ihr Grundrecht auf Eigentum unzumutbar beeinträchtigt, da sie sich weder im Haus noch auf dem Balkon oder im Garten von den Auswirkungen der Autobahn sowie des Autobahnausbaus schützen könnten. Ebenso entstünden wirtschaftliche Nachteile durch Minderung des Grundstückswertes und eventuell Mietausfälle bzw. Mietminderungen für die auf dem Grundstück vorhandene andere Doppelhaushälfte. Des Weiteren führten die Einwendungsführer aus, dass durch die neue Trassierung der Autobahn die BAB A 3 im Bereich ihres Hauses um ca. 25 m näher an die Wohnbebauung herangeschoben werde. Ziel einer verträglichen Planung müsse es aber sein, die derzeit schon bestehende Nähe der Autobahn zumindest nicht noch zu verringern. Durch diese Trassenverschiebung talwärts sowie die Geländemodellierung entstünde eine weitere Beschattung des Geländes unterhalb. Der in den Planfeststellungsunterlagen enthaltene Auswahlquerschnitt zeige deutlich, dass die Böschungskrone erheblich in Richtung Heidingsfeld rutsche. Bei einer Bepflanzung des Geländes ergäben sich zusätzlich erhebliche Beschattungen, besonders in den Wintermonaten. Der Nutzungsgrad der installierten Solaranlage auf dem Hausdach der Einwendungsführer werde hierdurch verringert, sodass hierfür finanzielle Nachteile entstünden. Ferner werde der Verkehrswert ihres Grundbesitzes verringert.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 19.12.2008, dass das Grundstück des Einwendungsführers nicht direkt vom Ausbau der Autobahn betroffen ist. Es liegt bei Bau-km 288+840 ca. 270 m von der Achse und ca. 170 m von der äußeren nördlichen Erwerbsgrenze entfernt. Im Zuge der Variantenprüfung und der Trassenoptimierung wurde die Gradienten beider Richtungsfahrbahnen gegenüber dem derzeitigen Bestand abgesenkt. Die Planfeststellungs-Trasse sieht im Bereich des Anwesens des Einwendungsführers eine Tunnellösung mit anschließender Troglage der Autobahn vor. Die Trasse wird dabei ca. 24 m nach Norden abgerückt. Durch die Troglage der Trasse habe die Planung, so der Vorhabensträger, keinen negativen Einfluss auf den Schattenwurf im Bereich des Katzenberges. Eine negative Beeinflussung der Solaranlage sei daher auszuschließen. Für eine Wertminderung des Grundstückes seien damit keine Anhaltspunkte erkennbar.

Beim Erörterungstermin am 04.02.2009 brachte der Einwendungsführer erneut vor, dass durch die plangegenständliche Maßnahme die vorhandene Solaranlage auf dem Dach seines Wohnhauses, die zur Heizungsunterstützung diene, in den Wintermonaten wohl nicht mehr funktionieren werde. Die vorgesehene Troglage der BAB A 3 habe keinen Einfluss auf die Böschungskrone, die etwa in Höhe der bestehenden Autobahntrasse liege, weil durch die Überschüttung des Troges die Kante 24 m nach Norden rutsche, sodass hierdurch im Winter (zwischen November und Februar) die Sonne von ca. 10.00 Uhr bis ca. 13.00 Uhr gerade noch die Solaranlage erreiche. Durch die Verschiebung der Autobahntrasse in Richtung Norden und dadurch, dass die Böschungskrone nach Norden rutsche, würden die Sonnenstrahlen seine Solaranlage nicht mehr im jetzigen Umfang erreichen. Die Solaranlage wirke nur mit voller Sonneneinstrahlung, nur dadurch werde die Temperatur auf dem Kollektor erhöht und der Wasserkreislauf komme in Gang. Im Bereich des Troges sei nach den Plänen ca. 2 m bis 3 m Überdeckung vorgesehen, hier könne die Böschungskrone reduziert werden. Des Weiteren werde auch der Untere Kaulweg nun erstmals über die Autobahn geführt. Hierdurch rutsche die Böschungskrone des Straßendamms nicht nur 24 m nach Norden, sondern ca. 50 m. Da die Oberkante des Unteren Kaulwegs auch in etwa entsprechend der Oberkante der bestehenden BAB A 3 verlaufe, sei hier eine noch größere Schattenwirkung erreicht und der Katzenberg werde in dem Bereich so stark beschattet, dass auch seine Solaranlage nicht mehr betrieben werden könne. Der Untere Kaulweg könne anders trassiert werden, es sei möglich, ihn im Gegensatz zur bisherigen Planung tiefer auszuführen und näher an den Tunnel heranzulegen, indem man entsprechende Stützmauern errichte. Ein weiterer Punkt, der zur Beschattung beitrage, sei, dass entlang der Böschungskrone der Geländemodellierung und entlang des Unteren Kaulweges sowie entlang der Zufahrt zur Rettungsfläche hochwüchsige Bäume gepflanzt würden. Auch hierdurch werde die Sonneneinstrahlung weiter reduziert. Diese vorgesehene Baumallee liege genau im Bereich der Sonneneinstrahlung und beschatte den ganzen Berg. Aus seiner Sicht müsse nicht unbedingt an diesem Bereich eine Allee gepflanzt werden. Dabei sei zu berücksichtigen, dass hier nicht der Abstand der Bäume von seinem Haus maßgeblich sei, sondern der Standort der Bäume. Genau an der Böschungskrone platziert hätten sie zur Folge, dass sein Anwesen in der Schattenwirkung der Bäume liege, was mit Büschen, die bis zu 2 m hoch seien,

eben nicht der Fall sei. Daher fordere er die Neutrassierung des Unteren Kaulweges und den Verzicht einer Pflanzung von hochwüchsigen Bäumen in den genannten Bereichen (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 17 ff.). Mit Schreiben vom 05.02.2009 verdeutlichte er seine Einwendungen mit Schnittzeichnungen und Höhenplänen.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit nachvollziehbarer Argumentation, dass ein expliziter Querschnitt, der das Anwesen des Einwendungsführers in Bezug zum gegenständlichen Projekt darstellt, von ihm bislang nicht erstellt worden ist. Wenn man über die vorliegenden kennzeichnenden Querschnitte (Unterlage 6) die Verhältnisse betrachtet, ist nicht auszuschließen, dass es für kleinere Zeiträume zusätzliche Beschattungen gibt. Bei der schon vorgesehenen sparsamen Verwendung von hoher Bepflanzung und den schon eingeplanten flach ausgezogenen Böschungen in Verbindung mit der Tieferlegung der BAB A 3 werden keine Möglichkeiten gesehen, hier reduzierende Maßnahmen an der Planung durchzuführen. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Tunnelüberdeckung. Auf die Tunneldecke wird eine Tunnelabdichtung aufgetragen, auf diese Abdichtung noch einmal eine dünne Betonschicht als Schutz dafür und dann auf diese Betonschicht eine Überdeckung oder eben ein Straßenoberbau im Bereich des Unteren Kaulweges. Die Möglichkeiten, diese Bereiche zu reduzieren, sind laut Vorhabensträger ausgereizt. Insgesamt wird die Höhe der Überdeckung etwa 1 m betragen. Am Fuß der Geländemodellierungsfläche soll ein Weg entlang geführt werden und entlang dieses Weges ist eine alleeartige Baumbepflanzung vorgesehen, also etwa alle 15 m ein Baum (vgl. Unterlage 12.3, Blatt 2 E). Das Gleiche ist entlang des Unteren Kaulweges auf der Westseite vorgesehen. Die alleeartigen Bäume sind Bestandteil des Gestaltungskonzeptes. Aufgrund des Abstandes zwischen dieser Bepflanzung und dem Anwesen des Einwendungsführers stellt sich die Frage, inwiefern der Schattenwurf ein Problem für ihn darstellen kann. Des Weiteren werden hier nur Laubbäume vorgesehen, die dann, wenn das Problem sich hauptsächlich stellt, nämlich im Winter, kaum zu relevanten Auswirkungen führen werden.

Beim Erörterungstermin am 04.02.2009 wurde der Vorhabensträger von der Planfeststellungsbehörde gebeten, zur Beurteilung des Sachverhalts und der Auswirkungen hinsichtlich des Schattenwurfes entsprechende Schnittzeichnungen im Bereich der BAB A 3 bzw. des Unteren Kaulweges vorzulegen (vgl. die mit Schreiben vom 07.05.2009 vorgelegten Querprofile). Der Vorhabensträger wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass der Erkenntnisgewinn aus diesen Schnittzeichnungen gering ausfallen könne, weil der Schnitt senkrecht zur Autobahn nicht dort hindurch führe, da das Gebäude des Einwendungsführers im Verhältnis zum Unteren Kaulweg ein ganzes Stück versetzt liege.

Eine Umplanung zugunsten der Einwendungsführer oder weitergehende Schutzauflagen waren letztlich nicht anzuordnen. Auch ein Entschädigungsanspruch nach § 8 a Abs. 7 FStrG bzw. Art. 17 Abs. 4 BayStrWG (soweit es um klassifizierte Straßen des bayerischen Rechts geht) kommt vorliegend hinsichtlich der Solaranlage nicht in Betracht. Wird danach durch den Bau oder die Änderung einer Bundesfernstraße der Zutritt von Licht oder Luft zu einem Grundstück auf Dauer entzogen oder erheblich beeinträchtigt, so hat der Träger der Straßenbaulast für

dadurch entstehende Vermögensnachteile eine angemessene Entschädigung in Geld zu gewähren. Nach dieser Vorschrift kann der Grundstückseigentümer einen Anspruch auf angemessene Entschädigung nur geltend machen, wenn und soweit er durch Maßnahmen des Straßenbaus in einer vom Eigentumsschutz des Art. 14 GG umfassten Rechtsposition nicht unerheblich beeinträchtigt wird. Insofern ist der Grundstückseigentümer (nur) davor geschützt, dass sein Grundstück durch hoheitliche Maßnahmen nicht von Licht, Luft und Wasser abgeschnitten und dadurch in seiner wirtschaftlichen Nutzbarkeit beschränkt wird (Müller/Schulz, FStrG, Rd.Nr. 40 zu § 8 a). Ein völliger Entzug des Zutritts von Licht oder Luft ist hier nicht vorgebracht oder sonst ersichtlich. Eine erhebliche Beeinträchtigung wird angenommen werden müssen, wenn das Fehlen von Licht oder Luft zu einer unzumutbaren Beschränkung der bestimmungsgemäßen Verwert- und Nutzbarkeit des Grundstücks führt. Dies kann auch dann der Fall sein, wenn ein auf der Grundlage von Solarenergie beheiztes Anwesen für den Wärmebedarf erhebliche zusätzliche Energie aufwenden muss, weil die ursprünglich vorhandene Sonneneinstrahlung nicht mehr möglich ist (vgl. Wiget in Zeitler, Rd.Nr. 54 zu Art. 17 Abs. 4 BayStrWG). Eine stärkere Verschattung von Grundstücken oder die Verschlechterung von Lichtverhältnissen sogar im Erdgeschoss eines Gebäudes stellt beispielsweise eine Beeinträchtigung dar, ist aber noch nicht als erheblich i.S.d. § 8 a Abs. 7 FStrG bzw. Art. 17 Abs. 4 BayStrWG einzustufen, solange nicht die Grenzen der Zumutbarkeit überschritten werden. Zur Orientierung kann auch die bauordnungsrechtlicher Zulässigkeit herangezogen werden (vgl. Marschall/Schroeter/Kastner, FStrG, Rd.Nr. 40 zu § 8 a; Kodal/Krämer, Straßenrecht, Rd.Nr. 70 zu Kapitel 25). Ein Ausgleichsanspruch besteht schließlich nur, wenn durch die Handlungen des Trägers der Straßenbaulast den Betroffenen ein besonderes Opfer gegenüber der Allgemeinheit auferlegt wird. Dabei ist nicht auf die subjektiven Umstände abzustellen, sondern nur auf objektive Merkmale – etwa die Brauchbarkeit eines Anwesens im Verhältnis zu vergleichbaren Grundstücken (vgl. Wiget in Zeitler, Rd.Nr. 55 zu Art. 17 BayStrWG). Für die Entstehung des Anspruches ist es außerdem unerheblich, ob das betroffene Grundstück außerhalb oder innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt oder ob es unmittelbar an die Straße angrenzt. Entscheidend ist lediglich, ob eine gewisse Nachbarschaft zur Straße vorliegt, die nur so intensiv sein muss, dass sich die bauliche Veränderung der Straße in tatbestandsmäßigem Sinne auf das Grundstück auswirken kann (vgl. Wiget in Zeitler, Rd.Nr. 52 zu Art. 17 BayStrWG).

Nach gesamtbetrachter Würdigung der Planfeststellungsbehörde sind eingedenk der Vorbelastung mögliche, kausal auf die Baumaßnahme zurückzuführende Beeinträchtigungen des Wirkungsgrades der Solaranlage jedenfalls nicht unzumutbar. Das Anwesen der Einwendungsführer befindet sich weder im Außenbereich noch an einer besonders exponierten Stelle. Insofern würde es regelmäßig nicht gegen das bauplanungsrechtliche Rücksichtnahmegebot verstoßen, wenn unter Einhaltung von Abstandsflächen auf der anderen Straßenseite Gebäude errichtet werden, die zu gewissen Tageszeiten eine direkte Einstrahlung der Sonne auf die Solaranlage der Einwendungsführer unmöglich machen. Solche Einschränkungen des "bauordnungsrechtlich Zulässigen" sind grundsätzlich hinzunehmen. Überträgt man diesen Grundgedanken vom Baurecht in die gegenwärtige Situation, ergibt sich, dass der Katzenbergtunnel und die vorhande-

nen Geländegestaltungen sowie die Pflanzmaßnahmen am Katzenberg bzw. am Unteren Kaulweg um ein Vielfaches weiter vom Anwesen der Einwendungsführer entfernt sind als sie tatsächlich - in Metern betrachtet - höher als das Anwesen der Einwendungsführer liegen. So liegt der Katzenbergtunnel etwa 50 m bis 60 m höher als das Anwesen des Einwendungsführers, der Bereich des Unteren Kaulweges mit entsprechender Bepflanzung zwischen 60 m und 70 m. Diese jeweils höchsten Punkte liegen jedoch ca. 220 m vom Anwesen des Einwendungsführers entfernt (vgl. die mit Schreiben des Vorhabensträgers vom 07.05.2009 vorgelegten Querprofile). Die Straßenbaumaßnahme bedingt letztlich nur eine geringfügige Erhöhung im Vergleich zum Bestand. Selbst wenn man unterstellen würde, dass die BAB A 3 an dieser Stelle nicht in einem - wenn auch anzupassenden und teilweise aufzufüllenden - Hang verlaufen würde, sondern an dieser Stelle auf einer Brücke verlaufen würde, müsste man davon ausgehen, dass ein gleich hohes Brückenbauwerk die volle Abstandsfläche im bauordnungsrechtlichen Sinne zum Anwesen der Einwendungsführer einhalten würde. Hinzu kommt, dass vom Anwesen der Einwendungsführer aus gesehen zwischen ihnen und der BAB A 3 sich noch mindestens eine Häuserzeile befindet, die sogar noch höher am Hang steht und schon dadurch Einschränkungen bei der Nutzung der Solaranlage bestehen, sodass der Autobahnausbau auch insoweit nicht kausal für den Schattenwurf auf die Solaranlage ist. Die Auffüllungen auf dem Katzenberg und die dort vorgesehene Bepflanzung führen daher jedenfalls nicht für sich zu zusätzlichen unzumutbaren Beeinträchtigungen. Nach den vorliegenden Erkenntnissen ist - gerade auch nach dem eigenen Vortrag des Einwendungsführers - nicht anzunehmen, dass sich die Besonnung ursächlich durch die Baumaßnahmen um 20 % bis 30 % vermindern wird (vgl. 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; siehe auch C 3.8.1.3.2 dieses Beschlusses). Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde war es daher nicht erforderlich, die eventuell zurückgehende Sonneneinstrahlung auf die Solaranlage durch ein entsprechendes Gutachten prüfen zu lassen. Insofern erschienen die vom Einwendungsführer mit Schreiben vom 05.02.2009 und vom Vorhabensträger mit Schreiben vom 07.05.2009 vorgelegten Geländeschnitte neben den übrigen Planunterlagen und dem wechselseitigen Vorbringen für die Beurteilung dieser Frage als ausreichend.

Verneint man eine nachbarrechtliche Beziehung des Grundstücks der Einwendungsführer zur BAB A 3, käme auch kein Entschädigungsanspruch nach § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG hinsichtlich der Solaranlage in Betracht. Ein solcher Entschädigungsanspruch könnte nur dann bestehen, wenn die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Vermeidung und Unterhaltung von Anlagen auferlegen müsste, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind und gleichzeitig solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben vereinbar sind. Im vorliegenden Fall ist schon nicht erkennbar, auf welches Recht i.S.d. § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG sich hier Auswirkungen ergeben könnten. Eine direkte Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwendungsführers erfolgt nicht. Die vorgebrachte zusätzliche Minderung der Sonneneinstrahlung stellt eine mittelbare Beeinträchtigung dar, durch die das Eigentum nicht vollständig und auch nur teilweise entzogen wird. Solche Ein-

schränkungen beschränken unabhängig von ihrer Intensität lediglich Inhalt und Schranken des Eigentums i.S.v. Art. 14 Abs. 1 Satz 2 Grundgesetz (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 21.06.2006, Az. 7 KS 63/03, NVwZ-RR 2007, 450). Die in der Rechtsprechung anerkannten Entschädigungsansprüche für eine unzumutbare Verschattung eines Grundstückes beruhen - analog zu den Schallimmissionsbelastungen - zumindest auf Beeinträchtigungen der Qualität von Aufenthaltsräumen oder -bereichen (außerhalb der Regelungen des § 8 a Abs.7 FStrG). Genau dies ist hier jedoch in Verbindung mit den Baumaßnahmen am Katzenberg nicht vorgebracht. Befürchtet wird eine Minderung der Wirksamkeit der auf dem Dach aufgebrachten Solaranlage zur Heizungsunterstützung bzw. Warmwassergewinnung, was wirtschaftliche Nachteile hinsichtlich der Amortisierung der Investitionskosten für die Solaranlage bzw. erhöhte Aufwendungen für andere Formen der Heizung bzw. Warmwasserbereitung nach sich ziehen könnte. Solche rein wirtschaftlichen Aspekte sind jedoch für sich kein Belang, der i.S.v. § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG (über den Bereich der insoweit bestehenden spezialrechtlichen Regelung des § 8 a Abs. 7 FStrG hinaus) geschützt wäre. So gehören weder Minderungen des Verkehrswertes eines Grundstückes, das von mittelbaren Beeinträchtigungen betroffen ist, noch eventuelle Mietwerteinbußen infolge eines planfeststellungspflichtigen Vorhabens (unterhalb der "Enteignungsschwelle") überhaupt zum Abwägungsmaterial (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.02.2005, Az. 9 A 80.03, NVwZ-RR 2005, 453; BVerwG; Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nrn. 400 ff.). Dabei kann kein Grundstückseigentümer auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfeldes vertrauen. Aus der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten (vgl. BVerwG; Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nrn. 402). Etwas anderes kann für die Aufwendungen, die eventuell in Verbindung mit der gegenständlichen Maßnahme am Katzenberg für die Einwendungsführer im Bereich der Heizung bzw. Warmwasserbereitung verbunden sind, nicht gelten. Des Weiteren sind, wenn man tatsächlich davon ausgeht, dass sich abwägungsrelevante Beeinträchtigungen des Wirkungsgrades der Solaranlage ergeben, diese jedenfalls nicht unzumutbar. Auf die entsprechenden Erwägungen im Zusammenhang mit § 8 a Abs. 7 FStrG kann insoweit Bezug genommen werden (siehe auch schon C 3.8.1.3.2).

Zum Vorbringen der Einwendungsführer in ihrem Schreiben vom 28.06.2008 hinsichtlich der schalltechnischen Berechnung und der Lärmschutzmaßnahmen wird auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.3 Bezug genommen.

Hinsichtlich des Vorbringens der Einwendungsführer im Schreiben vom 28.06.2008 zu den Luftschadstoffen wird auf die Ausführungen unter C 3.7.4.3.1 verwiesen.

Darüber hinaus führten die Einwendungsführer mit Schreiben vom 28.06.2008 aus, dass im Bereich Katzenberg eine Baustraße vorgesehen sei. Die Baustraße liege nur ca. 130 m von ihrem Grundstück entfernt. Eine grobe Schätzung aufgrund der Auswahlquerschnitte habe ergeben, dass allein für die Geländemodel-

lierung am Katzenbergtunnel ca. 200.000 m³ Boden eingebaut werden müssten. Somit ergäben sich ca. 15.000 Lkw-Fahrten über diese Baustraße. Weitere Fahrten für sonstige Maßnahmen, wie Brückenbau etc., kämen hier noch hinzu. Hierdurch entstünde eine unzumutbare Belastung durch Lärm, Abgase und Staub für die Dauer der Maßnahme über mindestens fünf Jahre. Eine Nutzung des Gartens sowie des Balkons in dieser Zeit sei nicht möglich. Ferner sei die Nutzung der Wohnung eingeschränkt, da die Fenster ebenfalls kaum geöffnet werden könnten. Mietminderungen seien zu erwarten. Aussagen über den Schutz der Anwohner vor Belastungen seien in den Unterlagen nicht enthalten. Daher werde entschieden gegen diese Baustraße Einspruch erhoben.

Der Vorhabensträger legte daraufhin mit Schreiben vom 19.12.2008 nachvollziehbar dar, dass die Erschließung des Baufeldes überwiegend über die bestehenden Richtungsfahrbahnen geplant ist. Für den Bau des Nordtunnels und der Nordfahrbahn ist die Verlegung des Verkehrs auf die Südfahrbahn der BAB A 3 erforderlich. Dafür muss diese verbreitert werden. Eine Baustraße ist in diesem Bereich nicht vorgesehen. Bei der Ausführung der Baumaßnahme werden die einschlägigen Vorschriften, wie z.B. die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm beachtet (vgl. A 3.3.9). Unter Berücksichtigung des Abstandes des Grundstücks der Einwendungsführer zur Trasse können unzumutbare bzw. gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden. Die Bauabwicklung erfolgt in zeitlich begrenzten, aufeinander folgenden Bauphasen. Vorgesehen ist, die nördliche Tunnelröhre zusammen mit der nördlich angrenzenden Geländeandeckung in einer frühen Bauphase zu erstellen. Die Auswirkungen auf das Grundstück der Einwendungsführer beschränken sich im Wesentlichen auf diese Phase und erstrecken sich nicht auf die gesamte Bauzeit. Während der Baumaßnahme wird der Verkehr auf der Autobahn auf der verbreiterten Südfahrbahn geführt. Es entsteht ein größerer Abstand zwischen der Lärmquelle und dem Anwesen der Einwendungsführer. Bedingt durch die bauzeitlichen Verkehrsführungen müssen niedrigere Geschwindigkeiten auf der Autobahn gefahren werden, was zu geringeren Lärmauswirkungen als derzeit führt. Die Staubbelastung wird durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. Anfeuchten, auf ein Mindestmaß beschränkt. Es werden sich nach Fertigstellung der Baumaßnahmen erhebliche Verbesserungen für das Anwesen der Einwendungsführer ergeben. Außerdem sind während der Bauzeit keine relevanten Verschlechterungen zu erwarten. Für Mietminderungen bzw. verschlechterte Vermietbarkeiten sind somit keine Anhaltspunkte erkennbar.

Beim Erörterungstermin am 04.02.2009 zog der Einwendungsführer in Zweifel, dass es im Rahmen der Bauabwicklung zu keinen relevanten Verschlechterungen komme. In ca. 150 m Entfernung zu seinem Grundstück würden ca. 200.000 m³ Material zur Geländemodellierung eingebaut. Der damit verbundene Baustellenverkehr führe zu erheblichen Beeinträchtigungen mit Lärm, Staub, Schmutz usw. (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 28 ff.).

Der Vorhabensträger wies darauf hin, dass an der angesprochenen Stelle auch tatsächlich ein solcher Baustellenbetrieb stattfinden wird, etwa 200.000 m³ Erdmassen würden dort eingebaut. Nach den bisherigen Überlegungen würden die

Erdmassen in der zweiten Hauptbauphase angedeckt werden können, d.h. in der Phase, in der die Nordröhre des Katzenbergtunnels bereits erstellt sei und dann angeschüttet werden könne. Dazu sollen die Massen verwendet werden, die bei der Baugrube für die Südröhre des Katzenbergtunnels anfielen. Über den Tunnel würde dann eine provisorische Überfahrt geführt und auf diese Weise könnten die Lkws über die Tunnelröhre zur anderen Seite fahren und die Erdmassen dort abkippen. Soweit diese Maßnahmen in Witterungsphasen stattfänden, die sehr trocken seien und in denen es daher zu hoher Staubentwicklung komme, würden diese Fahrstrecken entweder befestigt oder immer wieder angenässt. Im Übrigen würden die einschlägigen Vorschriften wie die 32. BImSchV und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm beachtet (vgl. auch A 3.3.9). Im Übrigen sei darauf hinzuweisen, so der Vorhabensträger weiter, dass alle als Baustraßen vorgesehenen Bereiche auch in den Planfeststellungsunterlagen als solche gekennzeichnet seien. Innerhalb des Aufschüttungsbereiches gebe es natürlich auch die Notwendigkeit, dort Wege zu führen. Außerhalb dieses Bereichs, der für die Geländemodellierung in Anspruch genommen werde, seien jedoch keine Baustraßen notwendig. Im Übrigen wird, so der Vorhabensträger weiter, das Baustellenabwicklungskonzept mit der Stadt Würzburg abgestimmt, die insofern auch auf die Belange ihrer Bürger eingehen werde (vgl. dazu auch A 3.13.9 und C 3.7.18.2).

Schließlich machten die Einwendungsführer mit Schreiben vom 28.06.2008 geltend, dass die einzige Alternative, die die von ihnen genannte Verletzung ihres Rechtes auf Leben und Gesundheit sowie körperliche Unversehrtheit verhindere, ein Tunnelneubau unter dem Heuchelhof sei. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C 3.7.2.1.4 Bezug genommen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.67 Einwendung Nr. 67

Die Einwendungsführer sind Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4218/1 der Gemarkung Heidingsfeld, das bei Bau-km 288+240 ca. 290 m von der künftigen Achse der BAB A 3 entfernt liegt. Nach der schalltechnischen Berechnung des Vorhabensträgers sind für dieses Anwesen Beurteilungspegel von 51 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht zu erwarten (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 82, und Unterlage 11.2, Blatt 2).

Mit Schreiben vom 02.07.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass nach den vorliegenden Plänen die BAB A 3 ausgebaut werden soll. Die Heidingsfelder Brücke solle abgerissen und in breiterer und verstärkter Form neu gebaut werden. Die Bauzeit solle bis zu fünf Jahre betragen. Derzeit geschehe dasselbe mit der Mainbrücke bei Randersacker. Dies führe zu erheblichen Lärm- und Schadstoffbelastungen, die nicht hingenommen werden könnten. Durch diese schwerwiegenden Nachteile würde sie in ihrem Recht auf Leben und Gesundheit sowie körperliche Unversehrtheit verletzt. Auch ihr Eigentum werde unzumutbar beeinträchtigt, weil sie sich weder im Haus noch im Garten vor den Auswirkungen der

Autobahn schützen könnten. Diese Auswirkungen entwerteten ihr Haus und ihr Grundstück.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 05.12.2008 betreffend, dass das Wohnhaus der Einwendungsführer ca. 270 m vom äußeren südlichen Fahrbahnrand entfernt liegt. Am angesprochenen Grundstück werden die maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Im Vergleich zur bestehenden Lärmsituation werden sich künftig durch den Katzenbergtunnel und die übrigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen für das Gebäude und das Grundstück sogar erhebliche Verbesserungen ergeben. Für die Nutzung der Außenbereiche (Balkone, Terrassen, Garten) ist der jeweils gültige Tagesimmissionsgrenzwert der 16. BImSchV maßgeblich. Die diesbezüglichen Lärmberechnungen haben ergeben, dass die Tagesimmissionsgrenzwerte auf dem Grundstück der Einwendungsführer eingehalten werden. Die Immissionsbelastungen für die Außenwohnbereiche liegen sogar erheblich unter den maßgeblichen Immissionsgrenzwerten. Immissionsbelastungen unterhalb der Grenzwerte gelten als zumutbar und lösen keine weiteren Entschädigungsansprüche aus.

Des Weiteren brachten die Einwendungsführer mit Schreiben vom 02.07.2008 vor, dass sie während der Bauzeit auf beiden Abschnitten (bis zu zweimal fünf Jahre) vom Umleitungs- und Schleichverkehr auf der Strecke Kist - Guttenberger Wald - Reichenberg - Stuttgarter Straße und dem damit verbundenen Lärm und Schadstoffen betroffen seien. Während der Bauzeit würden sie auch mit Lärm und Schadstoffen aller Art beregnet. Diese Belastungen sei nicht ermittelt worden, Maßnahmen zur Abhilfe seien nicht geplant.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 05.12.2008 betreffend, dass das Konzept für die Verkehrsführung für die gesamte Baumaßnahme vorsieht, durch Verbreiterungen bzw. provisorische Fahrbahnen mindestens vier Fahrstreifen auf der Autobahn selbst dem Verkehr zur Verfügung zu stellen. Eine erhöhte Verkehrsbelastung im Bereich der Anwesen Am Schellengraben ist daher nicht zu erwarten. Außerdem werden bei der Ausführung der Baumaßnahme die einschlägigen Vorschriften, wie z.B. die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm beachtet (vgl. A 3.3.9). Unter Berücksichtigung des Abstandes des Grundstücks der Einwendungsführer zur Trasse können unzumutbare bzw. gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden. Im Übrigen kann auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.3.1.7 Bezug genommen werden.

Beim Erörterungstermin am 04.02.2009 brachte die Einwendungsführerin vor, dass sie gerade während der Bauzeit entsprechende Ausweichverkehre befürchte. Etwa an ihrem Anwesen liefen die Straßen vom Rottenbaurer Grund, die Giebelstädter Steige und vom Reichenberger Grund zusammen (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 118 ff.).

Der Vorhabensträger führte dazu beim Erörterungstermin am 04.02.2009 aus, dass die Anzahl der Fahrstreifen auf der BAB A 3 auch während der Bauphase beibehalten werden soll, wenn auch mit etwas geringerem Querschnitt. Außerdem wies er zu Recht darauf hin, dass die BAB A 3 in Würzburg eine Ost-West-

Verbindung darstellt, während die genannten Straßen in Nord-Süd-Richtung verlaufen. Trotzdem wird es notwendig sein, für den Zu- und Abfahrtsverkehr der Baustellen das öffentliche Straßennetz - allerdings im Rahmen des Gemeingebrauchs - in Anspruch zu nehmen. Dort, wo es über den Gemeingebrauch hinausgeht, ist dies in den Planfeststellungsunterlagen bereits gekennzeichnet. Schließlich verwies die Planfeststellungsbehörde in diesem Zusammenhang beim Erörterungstermin noch darauf, dass der Vorhabensträger bereits zugesagt hat, das Baustraßenkonzept mit der Stadt Würzburg abzustimmen (vgl. A 3.13.9 und C 3.7.18.2).

Des Weiteren brachten die Einwendungsführer mit Schreiben vom 02.07.2008 Einwendungen zur Abgas- und Feinstaubbelastung ihres Grundstücks nach Fertigstellung der Bauarbeiten vor. Auf die Ausführungen unter C 3.7.4.3.1.5 wird verwiesen.

Von den Einwendungsführern wurde außerdem mit Schreiben vom 02.07.2008 vorgebracht, dass ihr Grundstück eines der am stärksten mit Lärm belasteten sei. Offenbar sei es deshalb als eine von drei "Stichproben" zur Lärmbelastung des Schellengrabens ausersehen worden (vgl. Unterlage 11.2, Blatt 2, und Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 82). Die Methodik dafür sei aber nicht nachvollziehbar. Ebensovienig sei nachvollziehbar, wie in den Unterlagen ausgeführt werden könne, dass "keine Grenzwertüberschreitung" vorliege. Die reine Beurteilung nach Grenzwerten widerspreche im Übrigen dem Minimierungsgebot des § 50 BImSchG. Raumbedeutsame Planungen hätten demnach Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf Wohngebiete und sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden würden. Die Planungen für den Lärmschutz seien ungenügend. Wände und offenporiger Asphalt verlören ihre Wirkung schon nach wenigen Jahren. Danach gebe es für die Einwendungsführer keine Garantie, dass sie so gewartet bzw. ersetzt würden, dass die Wirkung wieder voll hergestellt sei. Das Grundstück der Einwendungsführer liege "haarscharf" unter den Grenzwerten. Bei einer minimalen Änderung der Prognose-Annahmen liege es darüber. Solche Entwicklungen, die nicht der Prognose entsprechen, seien durchaus wahrscheinlich. Der Verkehr werde gerade infolge des Ausbaus doppelt so stark zunehmen als es ohne den Ausbau der Fall wäre. Generell werde auf einer verbreiterten Strecke schneller gefahren. Durch all dies werde die Belastung durch Lärm und Abgase steigen. Es werde nicht nur mehr, sondern auch schnellere und schwerere Fahrzeuge geben. Der Lkw-Anteil werde steigen. Erfahrungsgemäß werde all dies auch die entlastenden Effekte durch technischen Fortschritt zunichte machen. Andere Behauptungen in den Planunterlagen widersprüchen nachweislich jeder Erfahrung.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 05.12.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt in einem Abstand von ca. 290 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 51 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 05.12.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Beim Erörterungstermin am 04.02.2009 wies die Einwendungsführerin erneut darauf hin, dass zwischen den Vorgaben der RLS-90, die einen Regelwert für Autobahnen hinsichtlich des Lkw-Anteils von 25 % am Tag und 45 % für die Nacht vorgäben, und dem vom Vorhabensträger in die schalltechnischen Berechnungen aufgenommenen Lkw-Anteilen eine Diskrepanz bestehe. Es stelle sich die Frage, warum von den vorgegebenen Standardwerten abgewichen werde (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 113 ff.).

Der Vorhabensträger wies beim Erörterungstermin am 04.02.2009 zu Recht darauf hin, dass die Vorgaben der RLS-90 nur dann anzuwenden sind, wenn es keine konkreteren Werte aufgrund von projektbezogenen Verkehrsuntersuchungen gibt. Im gegenständlichen Fall liegt eine solche projektbezogene Verkehrsuntersuchung in Form des Gutachtens von Herrn Prof. Dr. Kurzak vor. Aufgrund dessen sind die in der Unterlage 11.1 genannten Lkw-Anteile in der Lärmberechnung berücksichtigt worden. Außerdem wies der Vorhabensträger darauf hin, dass im gegenständlichen Abschnitt der Nachtwert wesentlich kritischer ist als der Tagwert. Als Nachtwert wurden ohnehin 44 % Lkw-Anteil zugrunde gelegt. Selbst wenn man einen Lkw-Anteil von 25 % am Tag zugrunde legen würde, wäre nicht damit zu rechnen, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV für den Tag überschritten würden. Dies wurde vom Sachgebiet "Technischer Umweltschutz" bei der Regierung von Unterfranken bestätigt (siehe dazu auch C 3.7.4.2.3.1).

Des Weiteren forderten die Einwendungsführer beim Betrieb der neuen Autobahn einen effektiven Lärmschutz durch eine Einhausung der Brücke und aller freien Strecken im plangegenständlichen Abschnitt. Auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.3.2.2 wird Bezug genommen.

Mit Schreiben vom 02.07.2008 brachten die Einwendungsführer schließlich vor, dass eine gerechte Abwägung der geltend gemachten Gesichtspunkte nicht gegeben sei, wenn an der Planung nach den ausgelegten Planunterlagen festgehalten werde. Die Einwendungsführer würden, so brachten sie vor, so in ihrem Recht auf eine gerechte Abwägung aller Gesichtspunkte verletzt.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 05.12.2008 im Ergebnis zutreffend entgegen, dass das vorliegende Planfeststellungsverfahren der Abwägung der vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange diene. Einwendungen können innerhalb der Einwendungsfrist erhoben werden, im Erörte-

rungstermin können erhobene Einwendungen mit den Beteiligten besprochen werden. Die Planfeststellungsbehörde bewertet dann die Belange und erlässt unter Berücksichtigung aller Aspekte einen Planfeststellungsbeschluss. Insoweit kommt es nicht (allein) auf die Abwägung des Vorhabensträger in den Planfeststellungsunterlagen an, sondern entscheidend ist, wie der Vorhabensträger hier im Ergebnis richtig ausgeführt hat, das Gewichten und gegenseitige Abwägen aller berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.68 Einwendung Nr. 68

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4099 der Gemarkung Heidingsfeld, das bei Bau-km 288+160 unter der künftigen Talbrücke Heidingsfeld liegt. Von dem Grundstück sollen bei einer Gesamtgröße von 371 m² für Dritte 91 m² und vom Vorhabensträger 72 m² dauerhaft sowie und 208 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden.

Mit Schreiben vom 16.06.2008 wandte der Einwendungsführer gegen die Planung ein, dass durch den geplanten Zuschnitt sein Grundstück nicht mehr als Garten zu bewirtschaften sei.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 19.12.2008 zutreffend entgegen, dass das Grundstück des Einwendungsführers für die Umlegung des Zwischengemäuerbaches zur Anlage des ASB/RHB 288-1R (BWV lfd.Nr. 11, Unterlage 7.2) benötigt wird. Zu Recht verwies der Vorhabensträger darauf, dass im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen zwischen ihm und dem Einwendungsführer geprüft wird, ob sich durch die Inanspruchnahme Einschränkungen in der Nutzung als Gartengrundstück ergeben, die zu entschädigen sind.

Des Weiteren brachte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 16.06.2008 vor, dass durch die Heranrückung der neuen Talbrücke Heidingsfeld in Richtung seines Grundstückes eine negative Belichtung gegeben sei.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 19.12.2008 zutreffend, dass im Bereich des Gartengrundstücks die Talbrücke Heidingsfeld um ca. 40 m nach Norden verschoben wird. Das Gartengrundstück liegt bereits derzeit im Einwirkungsbereich der Talbrücke Heidingsfeld. In den Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen, so der Vorhabensträger, wird geprüft, ob sich durch die Veränderung der Lichtverhältnisse durch Verschiebung der Brücke Einschränkungen in der Nutzung ergaben, die zu entschädigen sind. Findet - wie hier - eine direkte Inanspruchnahme eines Grundstücksteils statt, ist somit schon dem Grunde nach eine Entschädigungspflicht des Vorhabensträgers gegeben. Dabei sich ergebende Wertminderungen bzw. sonstige Nachteile des verbleibenden Grundstücks sind ebenfalls zu entschädigen (vgl. § 8 a Abs. 7 i.V.m. § 19a

FStrG und Art. 11 BayEG). Auf die Ausführungen unter C 3.8.1.3.2 wird Bezug genommen.

Mit Schreiben vom 22.10.2009 konkretisierte der Vorhabensträger seine Ausführungen vom 19.12.2008 durch Vorlage eines Querschnitts bei Bau-km 288+160 (M 1 : 200), anhand dessen die Situation der Sonneneinstrahlung eingeschätzt werden kann. Der Vorhabensträger führte in diesem Zusammenhang zutreffend aus, dass der Überbau der bestehenden Talbrücke rund 60 m über dem Gelände liegt und derzeit 33,50 m breit ist. Die Grenze des Grundstücks Fl.Nr. 4099 liegt in diesem Bereich rund 60 m nördlich der Fahrbahnachse der bestehenden Autobahn. Der Überbau der neuen Brücke wird 8 m breiter und um rund 8 m abgesenkt. Die südliche Begrenzung des Bauwerks liegt nach dem Neubau der Heidingsfelder Talbrücke um 34 m näher am Grundstück, die nördliche Begrenzung um 30 m näher am Grundstück. Die Brücke selbst verläuft südlich des Wohnhauses des Einwendungsführers und wird nach Norden abgerückt und damit näher zum Garten des Einwendungsführers hin verschoben. Im Vergleich zur derzeitigen Situation verbessert sich durch die Nordverschiebung des Bauwerks die Sonneneinstrahlung in den Monaten mit niedrigerem Sonnenstand, während sich in den Monaten mit höherem Sonnenstand die Situation durch das Heranrücken der Brücke verschlechtert. Des Weiteren ist dabei zu berücksichtigen, dass das Anwesen des Einwendungsführers in einem Nord-Süd-Tal liegt. Insofern ist schon durch den bisherigen topographischen Verlauf zwischen der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld und dem Katzenberg bzw. dem Heuchelhof eine eingeschränkte Belichtung aus der Ost- und der Westseite gegeben. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass die Talbrücke Heidingsfeld auf Pfeilern ruht und daher nicht durchgehend einen Schattenwurf nach Norden verursacht. Nach der insoweit nachvollziehbaren Argumentation des Vorhabensträgers gleichen sich die Vor- und Nachteile weitgehend aus. Außerdem war im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen, dass es sich bei dem Grundstück Fl.Nr. 4099 um ein Gartengrundstück handelt, das nicht dem dauernden Aufenthalt dient, insoweit besteht auch für die Planfeststellungsbehörde kein Anlass, von einer unzumutbaren zusätzlichen Verschattung des Grundstücks des Einwendungsführers auszugehen.

Außerdem brachte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 16.06.2008 vor, dass durch den größeren Lärmpegel sein Garten nicht mehr zur Erholung nutzbar sei.

Der Vorhabensträger führte demgegenüber mit Schreiben vom 19.12.2008 zutreffend aus, dass die Talbrücke Heidingsfeld mit einer beidseitigen 6 m hohen Lärmschutzwand ausgestattet wird. Westlich und östlich schließen sich weitere Lärmschutzmaßnahmen an, die sich positiv auf die Lärm- und Luftschadstoffbelastung des Grundstücks des Einwendungsführers auswirken. Das Gartengrundstück liegt in einem Abstand von ca. 30 m zur geplanten Autobahn. Auf dem Grundstück ist keine schutzbedürftige Nutzung gegeben, sodass keine Grundlage für einen Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht. Nach den schalltechnischen Berechnungen beträgt die Immissionsbelastung durch die geplante BAB A 3 für das Gartengrundstück am Tage 55 dB(A). Dieser Wert liegt deutlich unter dem Immissionsgrenzwert für den Tag in Wohngebieten von 59 dB(A). Eine un-

zumutbare Beeinträchtigung in der Nutzung des Grundstücks liegt damit nicht vor.

Schließlich brachte er mit Schreiben vom 16.06.2008 vor, dass durch die Nähe der Autobahntrasse eine größere Verschmutzung zu erwarten sei.

Darauf erwiderte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 19.12.2008, dass sich aufgrund des geplanten Brückenquerschnitts mit einem 0,50 m breiten Randstreifen, einer 2,50 m breiten Standspur und einer 2,00 m breiten Brückenkappe ein Abstand von 5,00 m vom rechten Fahrbahnrand zur Kappenaußenseite ergibt. Hinzu kommt dann noch eine 6 m hohe Lärmschutzwand. Durch diese Konstruktionen werden Sprühfahnen, Reifenabrieb und Tausalz weitestgehend zurückgehalten und ein Herabfallen von Gegenständen in den Talraum nahezu ausgeschlossen.

Schließlich wandte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 16.06.2008 ein, dass all seine bisher aufgeführten Punkte zu einer Wertbeeinflussung seines Grundstückes führen. Beim Umlegungsverfahren sei ihm ein entsprechendes, rechteckiges Grundstück zuzuteilen oder zuzuschreiben.

Der Vorhabensträger entgegnete dem mit Schreiben vom 19.12.2008 zu Recht, dass ein Umlegeverfahren nicht vorgesehen ist. Grundsätzlich jedoch sei er bereit, im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen Ersatzflächen anzubieten bzw. einen Flächentausch zu organisieren, soweit von anderen Grundstückseigentümern entsprechende Bereitschaft signalisiert werde. Die endgültige Klärung bleibe aber den gesonderten Grunderwerbsverhandlungen vorbehalten, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind.

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahmen entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz bzw. sein Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.69

Einwendung Nr. 69

Die Einwendungsführer sind Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 4452, 4453 und 4454 der Gemarkung Heidingsfeld. Die Grundstücke liegen nördlich der derzeit vorhandenen BAB A 3 im Bereich des künftigen Katzenbergtunnels bzw. der Ersatzmaßnahme E 5.1. Das Grundstück Fl.Nr. 4452 der Gemarkung Heidingsfeld ist 1.219 m² groß, das Grundstück Fl.Nr. 4453 686 m² und das Grundstück

Fl.Nr. 4454 1.849 m². Alle Grundstücke sollen dauerhaft vollständig vom Vorhabensträger selbst bzw. für Dritte in Anspruch genommen werden, woran sich auch durch die Planänderung vom 22.06.2009 nichts geändert hat (vgl. insbesondere Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und Unterlage 14.2). Auf den Flächen, die für Dritte in Anspruch genommen werden sollen, soll der öffentliche Feld- und Waldweg Oberer Katzenbergweg angelegt werden (BWV lfd.Nr. 22, Unterlage 7.2).

Mit Schreiben vom 02.07.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass ihre Grundstücke zurzeit als Streuobstwiesen mit unzähligen Obstbäumen angelegt seien und genutzt würden. Auf den direkt darunter liegenden Grundstücken Fl.Nrn. 4409 und 4410 der Gemarkung Heidingsfeld hätten sie ca. 1973 ein Mehrfamilienhaus errichtet und später an ihre Tochter unter Nießbrauchsvorbehalt und lebenslangem Wohnrecht übertragen (vgl. dazu auch C 3.8.2.39). Die betroffenen Grundstücke, die in ihrem Eigentum stehen, hätten die Einwendungsführer erworben, um damit das Wohngrundstück vor Beeinträchtigung zu schützen, insbesondere hinsichtlich des Sichtschutzes von oben (kein Einblick auf das Grundstück durch Dritte) und des Erosionsschutzes (keine Art von Veränderung durch Dritte), zur Vermeidung von baulichen Maßnahmen durch Dritte und zur Schaffung eines zusätzlichen Lärmschutzes durch Bepflanzung. Der Planung hätten die Einwendungsführer nur entnommen, dass ihre Grundstücke Fl.Nrn. 4452, 4453 und 4454 der Gemarkung Heidingsfeld am Katzenberg vollständig aufgekauft, baulich verändert und erheblich aufgeschüttet werden sollen. Die Grundstücke Fl.Nrn. 4452, 4453 und 4454 der Gemarkung Heidingsfeld stellten damit keinen Erosions-, Sicht- und Lärmschutz mehr für das unten liegende, bebaute Wohngrundstück dar, dessen Nießbraucher die Einwendungsführer seien bzw. in dem sie ein eingetragenes lebenslanges Wohnrecht hätten. Die Beeinträchtigungen würden erheblich sein. Durch die steile Aufschüttung bestünde große Erosionsgefahr und durch die Entfernung der Obstbaumplantage und der Baumreihen auf dem Grundstück Fl.Nrn. 4409 bzw. 4410 (vgl. dazu C 3.8.2.39) werde die Lärmbelästigung erheblich zunehmen, da die Autobahntrasse auf sechs Fahrstreifen verbreitert und die Brücke näher an das Wohngrundstück herangebaut werde. Die diesbezüglichen Mietminderungen und zusätzliche Kosten für Baumaßnahmen für das Mehrfamilienhaus würden über die Jahre gerechnet erheblich sein. Der Kauf dieser Grundstücke habe jedwede Veränderung auf den Grundstücken oder eine anderweitige Nutzung verhindern sollen. Nun würden ihnen die Grundstücke komplett genommen und erheblich verändert. Die Grundstücke seien außerdem erworben worden, um später ein Baurecht für ihre Tochter oder die Enkelkinder zu ermöglichen, falls dies jemals als Bauland ausgewiesen werden sollte. Nach Ansicht der Einwendungsführer sei es möglich, die Planung geringfügig so zu verändern, dass die erheblichen Beeinträchtigungen verringert würden und nach Ablauf der Baumaßnahmen die (aufgeschütteten) Grundstücke der Einwendungsführer wieder als Streuobstwiesen genutzt werden könnten. Dabei könne auch über den Verlauf eines Gehweges o.ä. gesprochen werden.

Zur Planänderung vom 22.06.2009 bekräftigten die Einwendungsführer mit Schreiben vom 18.08.2009 ihre Einwendungen, die bereits mit Schreiben vom 02.07.2008 vorgebracht wurden, wortgleich.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 05.12.2008 betreffend, dass auf den Grundstücken Fl.Nrn. 4452, 4453 und 4454 der Gemarkung Heidingsfeld Ersatzmaßnahmen geplant sind, die eine Wiederannäherung an die ursprüngliche Landschaftsstruktur ermöglichen sollen. Ziel sind somit keine baulichen Maßnahmen, sondern die Nutzung der Flächen für die Naherholung. Die Aufschüttung der Böschungen wird nach dem heutigen Stand der Technik unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Baugrunduntersuchungen erfolgen. Erdbeben und Erosionen sind nicht zu befürchten. Das Anwesen der Einwendungsführer liegt in einem Abstand von ca. 170 m zur geplanten Autobahnachse. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Es sind deshalb die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV mit 59 dB(A) für den Tag und 49 dB(A) für die Nacht zugrunde zu legen. Nach den schalltechnischen Berechnungen betragen die Immissionsbelastungen durch die geplante Autobahn für das Anwesen der Einwendungsführer 51 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht. Außerdem wies der Vorhabensträger zu Recht darauf hin, dass Bepflanzungen als Lärmschutz nicht wirksam sind, die geplanten aktiven Maßnahmen, wie die Tieferlegung der Autobahn zusammen mit der Tunnellösung und den anschließenden Lärmschutzwänden, jedoch einen ausreichenden Lärmschutz gewährleisten. Für Mietminderungen bzw. verschlechterte Vermietbarkeiten sind keine Anhaltspunkte erkennbar. Im Vergleich zur bestehenden Lärmsituation werden sich künftig durch den Katzenbergtunnel und die übrigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen für das Gebäude und das Grundstück der Einwendungsführer eher Verbesserungen ergeben (vgl. dazu auch C 3.8.1.1).

Die Tieferlegung der Autobahn und insbesondere der rund 570 m lange Tunnel mit der vorgesehenen Andeckung und Landschaftsgestaltung führen, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 05.12.2008 betreffend weiter, zu einer nachhaltigen und aus Sicht der Stadt sowie vieler Bürger zwingend notwendigen Reduzierung der Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes, der Stadtentwicklung und des Stadtbildes. Die Landschaftsgestaltung im Umfeld des Tunnels bildet ein einheitliches Gesamtkonzept, das diesen Freiraum zwischen den Stadtteilen Heidingsfeld und Heuchelhof aufwerten soll, sodass er wieder verstärkt Funktionen als Naherholungsraum übernehmen kann. Hierfür ist der vorgesehene Grunderwerb notwendig. Um eine dauerhafte Sicherung dieses Landschaftskonzepts zu gewährleisten, ist es nicht möglich, die Grundstücke an die bisherigen Eigentümer zurückzugeben.

Mit Schreiben vom 25.09.2009 nahm der Vorhabensträger Bezug auf sein Schreiben vom 05.12.2008 und verwies darauf, dass sich durch die Planänderung vom 22.06.2009 an der dauerhaften Inanspruchnahme der Grundstücke nicht ändert.

Bezüglich der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums haben es die Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und sie somit gezwungen sind, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf ihren Besitz bzw. ihr Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.70

Einwendung Nr. 70

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 4877/2 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Nach der schalltechnischen Berechnung des Vorhabensträgers sind an dem dortigen Anwesen Beurteilungspegel von tagsüber 52 dB(A) und nachts von 48 dB(A) zu erwarten (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 198, und Unterlage 11.2, Blatt 3).

Mit einem Schreiben, das am 05.07.2008 bei der Stadt Würzburg eingegangen ist, brachte die Einwendungsführerin vor, dass sie vom Ausbau der BAB A 3 betroffen sei, da ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihr eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück oder an ihrem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführerin liegt in einem Abstand von ca. 270 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 52 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.71 Einwendung Nr. 71

Die Einwendungsführer sind Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4896 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Nach der vom Vorhabensträger vorgelegten schalltechnischen Berechnung sind an diesem Anwesen Beurteilungspegel von tagsüber 52 dB(A) und in der Nacht von 48 dB(A) zu erwarten (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 224, und Unterlage 11.2, Blatt 3).

Mit Schreiben vom 01.07.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass sie vom Ausbau der BAB A 3 betroffen seien, da ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihnen eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt in einem Abstand von ca. 400 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 52 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.72 Einwendung Nr. 72

Die Einwendungsführerin ist Anwohnerin und Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 4218 der Gemarkung Heidingsfeld, das zwischen der Heuchelhofstraße und der Kreisstraße WÜ 14 auf Höhe von Bau-km 288+250 ca. 300 m von der künftigen Achse der BAB A 3 entfernt liegt.

Mit Schreiben vom 02.07.2008 brachte sie vor, Anwohnerin der Autobahn und Eigentümerin der Grundstücke Fl.Nrn. 4218 und 4218/3 der Gemarkung Heidingsfeld zu sein.

Hinsichtlich ihres Vorbringens wird auf die Ausführungen unter C 3.8.2.67 Bezug genommen, da die Einwendung mit jener inhaltsgleich ist. Zu ergänzen ist hier lediglich Folgendes:

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 19.12.2008 nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt in einem Abstand von ca. 300 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 19.12.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 51 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 19.12.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Auch die Grenzwerte der 22. BImSchV für Luftschadstoffe sind am Anwesen der Einwendungsführerin eingehalten.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.73 Einwendung Nr. 73

Die Einwendungsführer sind Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4749/18 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof und bewohnen das darauf befindliche Wohnhaus. Nach den schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers sind für dieses Anwesen Beurteilungspegel von 53 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht zu erwarten (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 156, und Unterlage 11.2, Blatt 3).

Mit Schreiben vom 30.06.2008 und vom 02.03.2009 brachten die Einwendungsführer vor, dass sie vom Ausbau der BAB A 3 betroffen seien, da ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihnen eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschrei-

tung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück oder an ihrem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt in einem Abstand von ca. 210 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 53 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 und vom 07.09.2009 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Mit Schreiben vom 02.03.2009 führte der Einwendungsführer darüber hinaus aus, dass die zugrunde gelegten Geschwindigkeiten für Pkw und Lkw an der Wirklichkeit vorbeigingen. Des Weiteren fehle die Beweislast für die schalltechnische Berechnung nach der RLS-90. Diese Frage wurde von verschiedenen Seiten angesprochen, deshalb kann auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.3.1 Bezug genommen werden, eine entsprechende Erläuterung gab auch der Vorhabensträger mit Schreiben vom 07.09.2009.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.74

Einwendung Nr. 74

Der Einwendungsführer tritt als Vertreter einer Erbengemeinschaft auf, deren Mitglieder Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4463 der Gemarkung Heidingsfeld sind. Von diesem Grundstück, das 4.126 m² groß ist, sollen dauerhaft vom Vorhabensträger 2.819 m² und von Dritten 346 m² in Anspruch genommen werden sowie 213 m² vorübergehend. Das Grundstück liegt nördlich der bestehenden BAB A 3 teilweise im Bereich des künftigen Katzenbergtunnels bzw. der Ersatzmaßnahme E 5.1. Des Weiteren soll auf Teilen des Grundstückes der öffentliche Feld- und Waldweg Oberer Katzenbergweg (BWV lfd.Nr. 22, Unterlage 7.2) errichtet werden.

Mit Schreiben vom 30.06.2008 führte der Einwendungsführer für die Erbengemeinschaft aus, dass sie mit der Inanspruchnahme ihres Grundstückes nicht einverstanden seien, da das Grundstück langfristig verpachtet sei.

Der Vorhabensträger entgegnete darauf mit Schreiben vom 05.12.2008 zutreffend, dass die Tieferlegung der Autobahn und insbesondere der rund 570 m lange Tunnel mit der vorgesehenen Aendeckung und Landschaftsgestaltung zu einer nachhaltigen und aus Sicht der Stadt sowie vieler Bürger zwingend notwendigen Reduzierung der Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes, der Stadtentwicklung und des Stadtbildes führt. Die Landschaftsgestaltung im Umfeld des Tunnels bildet ein einheitliches Gesamtkonzept, das diesen Freiraum zwischen den Stadtteilen Heidingsfeld und Heuchelhof aufwerten soll, sodass er wieder verstärkt Funktionen als Naherholungsraum übernehmen kann. Um eine dauernde Sicherung zu erreichen und die umfangreiche Geländegestaltung eigentums- und entschädigungsrechtlich sinnvoll umsetzen zu können, ist der vorgesehene Grunderwerb notwendig. Die in Anspruch genommenen Teilflächen des Grundstückes Fl.Nr. 4463 der Gemarkung Heidingsfeld werden entschädigt.

Bezüglich der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums haben es die Einwendungsführer (Mitglieder der Erbengemeinschaft) hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahmen entschieden wurde und sie somit gezwungen sind, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf ihren Besitz bzw. ihr Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.75

Einwendung Nr. 75

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin des Grundstückes Fl.Nr. 6516 der Gemarkung Heidingsfeld, das 1.448 m² groß ist und wovon vom Vorhabensträger 696 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen. Das Grundstück liegt bei Bau-km 287+730 südlich der Talbrücke Heidingsfeld bei ihrem westlichen Widerlager.

Mit Schreiben vom 02.07.2008 brachte die Einwendungsführerin vor, dass sich auf ihrem Grundstück ein alter und eingewachsener Obstbaumbestand befindet, der bei der Benutzung des Grundstückes zerstört würde. Das Gartengrundstück sei idyllisch mit Naturhecke, Südhanglage und hohem Freizeitwert eingewachsen. Auf dem Grundstück befindet sich ein festes Gartenhaus mit Grillplatz und Steinterrasse, das in die vorübergehend beanspruchte Fläche fallen werde. Außerdem werde durch die Tieferlegung der Autobahnbrücke die Lärm- und Abgasbelastung erhöht. Das Grundstück sei vollständig eingezäunt. Durch die Benutzung müssten die Zäune entfernt und später wieder erneuert werden. Um diese

ganzen nachfolgenden Kosten und den Ärger und die Unannehmlichkeiten einschließlich der langen Dauer, in der das Grundstück nicht benutzt werden könne, zu vermeiden, würde sie - bei Übereinstimmung der Vergütung - einer Veräußerung des Grundstückes zustimmen.

Der Vorhabensträger führte dazu mit Schreiben vom 12.12.2008 zutreffend aus, dass der Bereich der vorübergehenden Inanspruchnahme vor allem für Abbrucharbeiten an der Talbrücke Heidingsfeld vorgesehen ist. Vorhandene Anlagen und Bewuchs werden dabei weitgehend geschont. Die Talbrücke Heidingsfeld wird mit einer beidseitigen, 6 m hohen Lärmschutzwand ausgestattet. Westlich schließt sich ein 9 m hoher Lärmschutzwall an (in Fahrtrichtung Nürnberg). Diese umfangreichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen wirken sich positiv auf die Lärm- und Luftschadstoffbelastung für das Grundstück der Einwendungsführerin aus. Hierdurch wird sogar eine erhebliche Verbesserung gegenüber dem derzeitigen Bestand erreicht, der Freizeitwert des Grundstückes dürfte sich eher erhöhen. Entschädigungsfragen, wie z.B. für die Erneuerung des Zauns, werden im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen zwischen dem Vorhabensträger und der Einwendungsführer geklärt. Grundsätzlich, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 12.12.2008 weiter, sei er bereit, für Grundstückseigentümer, die mit ihren Grundstücken von der Baumaßnahme nur geringfügig betroffen seien, aber dennoch verkaufen wollten, im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen diese Flächen anderen betroffenen Grundstückseigentümern als Ersatzflächen zum Verkauf anzubieten. Die endgültige Klärung bleibe jedoch grundsätzlich den gesonderten Grunderwerbsverhandlungen zwischen dem Vorhabensträger und der Einwendungsführerin vorbehalten, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind.

Bezüglich der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums hat es die Einwendungsführerin hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und sie somit gezwungen ist, gegen Entschädigung zumindest vorübergehend auf ihren Besitz zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Verhandlungen zwischen der Einwendungsführer und dem Vorhabensträger bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.76

Einwendung Nr. 76

Der Einwendungsführer erhob Einwendungen zu den Planunterlagen, zur Alternativenprüfung und zum Artenschutz. Hier kann auf die Ausführungen unter C 3.8.2.3 und die dortigen Querverweise Bezug genommen werden, da es sich insofern um eine gleichförmige Einwendung handelt.

Darüber hinaus ergänzte er mit Schreiben vom 02.07.2008 seine Einwendung dahingehend, dass er gerade gegen die gegenständliche Planung Einwendungen wegen Missachtung des Artenschutzes erhebe. Auf C 3.7.5.4.2 wird Bezug genommen.

Der Einwendungsführer brachte im Übrigen nicht vor, durch die gegenständliche Maßnahme hinsichtlich von Immissionen oder durch die Inanspruchnahme von Grundstücken betroffen zu sein.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass Voraussetzung für die Erhebung von Einwendungen ist, dass durch das Vorhaben eigene Belange berührt werden (§ 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG), was nicht vorgetragen wurde und auch sonst nicht ersichtlich ist (vgl. dazu näher auch C 3.8.2.37).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.77

Einwendung Nr. 77

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4876/3 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Für das dort vorhandene Wohnhaus hat die schalltechnische Berechnung des Vorhabensträgers Beurteilungspegel von tagsüber 54 dB(A) und in der Nacht von 49 dB(A) ergeben (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 193, und Unterlage 11.2, Blatt 3).

Mit einem Schreiben, das bei der Stadt Würzburg am 01.07.2008 eingegangen ist, brachte der Einwendungsführer vor, dass er vom Ausbau der BAB A 3 betroffen sei, da sein Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihm eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für sein Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an seinem Grundstück oder an seinem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen des Einwendungsführers liegt in einem Abstand von ca. 210 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom

28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 54 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.78 Einwendung Nr. 78

Die Einwendungsführer sind Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4874/7 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Für das dort vorhandene Wohnhaus hat die schalltechnische Berechnung des Vorhabensträgers Beurteilungspegel von 52 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht ergeben (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 188, und Unterlage 11.2, Blatt 3).

Die Einwendungsführer brachten mit Schreiben vom 02.07.2008 vor, dass sie vom Ausbau der BAB A 3 betroffen seien, da ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihnen eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, entsprechende Schallschutzmaßnahmen an der Autobahn (z.B. Verlängerung des zurzeit geplanten Tunnels oder eine geänderte Tunnelführung) sowie Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück oder an ihrem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt in einem Abstand von ca. 230 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 52 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.79 Einwendung Nr. 79

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 4877/1 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Für das dortige Wohnhaus hat die schalltechnische Berechnung des Vorhabensträgers Beurteilungspegel von 52 dB(A) für den Tag und 47 dB(A) für die Nacht ergeben (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 197, und Unterlage 11.2, Blatt 3).

Mit Schreiben vom 29.06.2008 brachte die Einwendungsführerin vor, dass sie vom Ausbau der BAB A 3 betroffen sei, da ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihr eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück oder an ihrem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführerin liegt in einem Abstand von ca. 270 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 52 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.80 Einwendung Nr. 80

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin der Grundstücke Fl.Nrn. 4338 und 4339 der Gemarkung Heidingsfeld, die nördlich des geplanten Katzenbergtunnels und der Ersatzmaßnahme E 5.1 bei Bau-km 288+500 ca. 80 m von der künftigen Achse der BAB A 3 entfernt liegen. Das Grundstück Fl.Nr. 4338 der Ge-

markung Heidingsfeld ist 965 m² groß, wovon vom Vorhabensträger 31 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen. Das Grundstück Fl.Nr. 4339 der Gemarkung Heidingsfeld ist 1.230 m² groß, wovon 85 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen.

Mit Schreiben vom 02.07.2008 brachte die Einwendungsführerin vor, dass die beiden Grundstücke mit zwei Wochenend- und zwei WC-Häuschen bebaut seien. Sie machte geltend, dass ihr Eigentum an ihrem Anwesen verletzt werde, da sie infolge der Planung enteignet werde. Dies sei auch der Fall, soweit ihr Grundstück nur teilweise oder nur vorübergehend für die Ausbaumaßnahme in Anspruch genommen werde.

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 12.12.2008 zu Recht darauf hin, dass die beiden Flächen für den Bau des öffentlichen Feld- und Waldweges BWV lfd.Nr. 22 (Unterlage 7.2) benötigt werden.

Des Weiteren brachte die Einwendungsführerin mit Schreiben vom 02.07.2008 vor, dass ihr Anwesen durch Verkehrslärm im Ausbauabschnitt erheblich beeinträchtigt und im Wert und in der Nutzbarkeit gemindert werde. Diese Wertminderung werde nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt und ausgeglichen. Dies gelte auch für den Außenwohnbereich (Garten, Balkon).

Der Vorhabensträger führte dazu mit Schreiben vom 22.10.2009 aus, dass die Grundstücke der Einwendungsführerin rund 100 m östlich des westlichen Tunnelportals und rund 80 m nördlich der Autobahnachse liegen. In diesem Bereich werden die vorgesehenen 6 m hohen Lärmschutzeinrichtungen auf der Talbrücke Heidingsfeld und der unmittelbar anschließende Katzenbergtunnel zu Verbesserungen beim Lärmschutz und bei den Luftschadstoffen im Vergleich zur bisherigen Situation führen. Nach den schalltechnischen Berechnungen ergibt sich bei der derzeitigen Verkehrsbelastung und topographischen Situation eine Lärmbelastung von 67 dB(A) am Tag für die Gartengrundstücke. Durch die umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen des geplanten Autobahnausbaus verringert sich die Lärmbelastung auf 52 dB(A) am Tag, ein Wert, der unter dem anzunehmenden Immissionsgrenzwert für Kleingärten von 64 dB(A) am Tag liegt und sogar unter dem Immissionsgrenzwert für Wohngebiete von 59 dB(A) am Tag. Eine unzumutbare Beeinträchtigung der Grundstücke der Einwendungsführerin ist daher nicht erkennbar.

Außerdem brachte die Einwendungsführerin mit Schreiben vom 02.07.2008 vor, dass ihr Anwesen durch die über viele Jahre andauernde Baumaßnahme in der Bauphase durch Baulärm und Staubimmissionen erheblich beeinträchtigt und im Wert und in der Nutzbarkeit gemindert werde. Diese Wertminderung werde nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt und ausgeglichen. Dies gelte auch für den Außenwohnbereich (Garten, Balkon).

Dem ist entgegenzuhalten - wie es der Vorhabensträger bei entsprechenden Einwendungen anderer Einwendungsführer zu Recht tat (vgl. C 3.8.2.3) -, dass bei der Ausführung der Baumaßnahme die einschlägigen Vorschriften, wie z.B. die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) und die Allge-

meine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm beachtet werden (vgl. dazu auch A 3.3.9). Unter Berücksichtigung des Abstandes der Grundstücke der Einwendungsführerin zur Trasse können unzumutbare bzw. gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden. Die Bauabwicklung erfolgt in zeitlich begrenzten, aufeinander folgenden Bauphasen. Die Auswirkungen auf das Grundstück der Einwendungsführerin beschränken sich auf einzelnen Phasen, d.h. nur auf einen Teil der Bauzeit. Die baubedingte Staubbelastung wird durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. Anfeuchten, auf ein Mindestmaß beschränkt. Berücksichtigt man weiter den Abstand des Anwesens zur Trasse, so kann eine regelmäßige bzw. andauernde und damit unzumutbare Beeinträchtigung durch Staubentwicklung ausgeschlossen werden (vgl. C 3.7.4.2.3.1.7).

Schließlich brachte die Einwendungsführerin mit Schreiben vom 02.07.2008 vor, dass sie die zuständigen Stellen auffordere, nach Abschluss der Bauarbeiten den derzeitigen Zustand wiederherzustellen, wenn sie den Eingriff dulden müsse. Dies bedeute u.a. den Wiederaufbau der Stützmauer, der Zaunanlage und der beiden WC-Häuser. Des Weiteren seien ihre Johannisbeerhecken, der übergroße Kirschbaum, der Apfelbaum, der Birnbaum und die restlichen Bäume und Sträucher zu ersetzen.

Der Vorhabensträger wies dagegen mit Schreiben vom 12.12.2008 zu Recht darauf hin, dass für die vorübergehende Inanspruchnahme der Flächen der Einwendungsführerin eine Entschädigung erfolgt.

Hinsichtlich der übrigen Einwendungen der Einwendungsführerin zu den Planunterlagen, zur Alternativenprüfung und zum Artenschutz wird auf die Ausführungen und Querverweise unter C 3.8.2.3 verwiesen, da es sich insofern um eine gleichförmige Einwendung handelt.

Bezüglich der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums hat es die Einwendungsführerin hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und sie somit gezwungen ist, gegen Entschädigung vorübergehend auf ihren Besitz zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Verhandlungen zwischen dem Vorhabensträger und der Einwendungsführerin bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2). Ergänzend wird zum Immissionsschutz auf C 3.7.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.81

Einwendung Nr. 81

Die Einwendungsführer wohnen im Stadtteil Heidingsfeld, ca. 550 m von der künftigen Achse der BAB A 3 entfernt auf Höhe von Bau-km 289+100.

Mit Schreiben vom 30.06.2008 beantragten sie die Einstellung des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens und die Planfeststellung für eine alternative, "echte" Tunnellösung unter dem Heuchelhof bzw. eine weiträumige Umgehung der Stadt Würzburg.

Der Vorhabensträger entgegnete darauf mit Schreiben vom 22.12.2008 zutreffend, dass im November 2005 eine Lenkungsgruppe eingesetzt wurde mit dem Ziel, eine allseits anerkannte Entscheidungsgrundlage für die optimale Ausbaustrasse auszuarbeiten. Die Lenkungsgruppe setzte sich aus Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern und der Stadt Würzburg zusammen. Innerhalb dieses Lenkungsverfahrens wurde der gesamte Trassenfindungsprozess überprüft und neu aufgerollt. Im Ergebnis wurde ein einvernehmlicher Empfehlungsbeschluss für die vorliegende und gegenständliche Planfeststellungsvariante als insgesamt ausgewogenste Lösung verabschiedet. Die Aspekte Immissionsschutz und baustellenbedingte Beeinträchtigungen wurden bei den Variantegegenüberstellungen als Auswahlkriterium mit einbezogen. Auf Unterlage 1, Kapitel 3.5, wird verwiesen, im Übrigen auf die Ausführungen unter C 3.7.2.1 Bezug genommen.

Für die Planfeststellungsbehörde bestand kein Anlass, dem Antrag auf Einstellung des Verfahrens bzw. Ablehnung des Planfeststellungsantrages zu folgen. Dazu wird ergänzend auf C 1.6 dieses Beschlusses verwiesen.

Des Weiteren forderten die Einwendungsführer mit Schreiben vom 30.06.2008, auf die Belange der Anwohner der heutigen Autobahntrasse Rücksicht zu nehmen. Die Belastungen durch Staub und Lärm seien für sie unerträglich geworden. Ein sechsstreifiger Ausbau der bestehenden Autobahntrasse werde ihre Situation durch das hierdurch entstehende höhere Verkehrsaufkommen erheblich verschlechtern. Zudem seien sie nicht bereit, den jahrelangen Dreck und Lärm der Bauarbeiten in Kauf zu nehmen.

Der Vorhabensträger entgegnete darauf mit Schreiben vom 22.12.2008 zutreffend, dass das Anwesen der Einwendungsführer nicht direkt vom Ausbau der BAB A 3 betroffen ist. Es liegt ca. 500 m nördlich der Autobahn. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Es sind deshalb die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV mit 59 dB(A) für den Tag und 49 dB(A) für die Nacht zugrunde zu legen. Nach den schalltechnischen Berechnungen betragen die Immissionsbelastungen durch die geplante Autobahn für das Anwesen der Einwendungsführer tagsüber 44 dB(A) und 40 dB(A) in der Nacht. Damit werden die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Im Vergleich zur bestehenden Lärmsituation werden sich künftig durch den Katzenbergtunnel und die übrigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen für das Gebäude und das Grundstück der Einwendungsführer sogar erhebliche Verbesserungen ergeben.

Weiterhin wurde ein Luftschadstoffgutachten erstellt. Die Grenzwerte der 22. BImSchV werden am Grundstück der Einwendungsführer ebenfalls eingehalten. Die weitreichenden Lärmschutzanlagen wirken sich auch positiv auf die Luftschadstoffbelastung aus. Es wird auch hier generell eine Verbesserung der Luft-

schadstoffbelastung zum Prognosehorizont 2020 gegenüber dem Bestand im Jahr 2005 erreicht. Außerdem werden bei der Ausführung der Baumaßnahme die einschlägigen Vorschriften, wie z.B. die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm beachtet (vgl. A 3.3.9). Unter Berücksichtigung des Abstandes des Grundstücks der Einwendungsführer zur Trasse können unzumutbare Lärmpegel ausgeschlossen werden.

Die Bauabwicklung erfolgt in zeitlich begrenzten, aufeinander folgenden Bauphasen. Die Auswirkungen auf das Grundstück der Einwendungsführer beschränken sich auf einzelnen Phasen, d.h. nur auf einen Teil der Bauzeit. Die baubedingte Staubbelastung wird durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. Anfeuchten, auf ein Mindestmaß beschränkt. Berücksichtigt man weiter den Abstand des Anwesens der Einwendungsführer zur Autobahntrasse, so kann eine regelmäßige bzw. andauernde und damit unzumutbare Beeinträchtigung durch Staubeentwicklung ausgeschlossen werden (siehe auch C 3.7.4.3.1 und C 3.7.4.3.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.82

Einwendung Nr. 82

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin der Grundstücke Fl.Nrn. 4320 und 4322 der Gemarkung Heidingsfeld. Die beiden Grundstücke liegen östlich der Heuchelhofstraße und nördlich der BAB A 3 im Bereich der Ersatzmaßnahme E 5.1 bzw. des öffentlichen Feld- und Waldweges Oberer Katzenbergweg (BWV lfd.Nr. 22, Unterlage 7.2). Vom Grundstück Fl.Nr. 4320 der Gemarkung Heidingsfeld, das 1.013 m³ groß ist, sollen für das Vorhaben 376 m² und für andere Baulastträger 637 m² dauerhaft in Anspruch genommen werden. Das Grundstück Fl.Nr. 4322 der Gemarkung Heidingsfeld soll mit seiner gesamten Fläche von 465 m² vom Vorhabensträger dauerhaft erworben werden.

Mit Schreiben vom 26.06.2008 brachte die Einwendungsführerin vor, dass bei der Durchführung der geplanten Baumaßnahme ihre beiden Grundstücke Fl.Nrn. 4320 und 4322 wegfielen. Diese seien vollständig mit Blumen, Wiesen usw. angelegt und mit Dutzenden von Obstbäumen und Obststräuchern bepflanzt. Einen Verlust würde sie sehr bedauern.

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 05.12.2008 zu Recht darauf hin, dass beide Grundstücke der Einwendungsführerin vollständig für die Anschüttung im Bereich des westlichen Tunnelportals sowie für die Verlegung eines öffentlichen Geh- und Radweges benötigt werden. Auf eine Inanspruchnahme der Fläche kann nicht verzichtet werden. Der Umfang der Entschädigung wird im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen zwischen dem Vorhabensträger und der Einwendungsführerin festgelegt.

Beim Erörterungstermin am 05.02.2009 machte die Einwendungsführerin erneut darauf aufmerksam, dass sie durch die plangegenständliche Maßnahme zwei Gartengrundstücke, die seit über 50 Jahren in Familienbesitz seien, verliere. Sie

verwies auf die Möglichkeit, dass es auch eine Variante Tunnel Süd 1 gebe, die von anderen Einwendungsführern massiv gefordert werde. Sie erkundigte sich in diesem Zusammenhang nach dem Stand der Entwicklung (vgl. Niederschrift vom 05.02.2009, Seite 36 ff.).

Der Vorhabensträger erläuterte in diesem Zusammenhang beim Erörterungstermin am 05.02.2009 die von ihm untersuchten Varianten. Auf entsprechende Nachfrage legte die Planfeststellungsbehörde beim Erörterungstermin am 05.02.2009 dar, dass es nun an ihr sei, den Auswahlprozess hinsichtlich der Varianten, der vom Vorhabensträger durchgeführt wurde, zu prüfen und abwägend nachzuvollziehen. Wenn sich die Variante Süd 1 aufdränge (und nur dann), müsste der Antrag auf Planfeststellung abgelehnt werden. Auf die entsprechenden Ausführungen unter C 3.7.2.1 kann insoweit Bezug genommen werden.

Bezüglich der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums hat es die Einwendungsführerin hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und sie somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig auf ihren Besitz bzw. ihr Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.83 Einwendung Nr. 83

Die Einwendungsführer sind Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4580/8 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Die schalltechnische Berechnung des Vorhabensträgers hat für dieses Anwesen Beurteilungspegel von 54 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht ergeben (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 121, und Unterlage 11.2, Blatt 2).

Mit Schreiben vom 30.06.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass sie vom Ausbau der BAB A 3 betroffen seien, da ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihnen eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück oder an ihrem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender

weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt in einem Abstand von ca. 330 m zur geplanten Achse der BAB A 3 im Tunnelbereich und zur freien Strecke von ca. 420 m. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 54 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.84

Einwendung Nr. 84

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 4750/9 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Die schalltechnische Berechnung des Vorhabensträgers hat für dieses Anwesen Beurteilungspegel von 52 dB(A) für den Tag und 47 dB(A) für die Nacht ergeben (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 154, und Unterlage 11.2, Blatt 2).

Mit Schreiben vom 28.06.2008 brachte die Einwendungsführerin vor, dass sie vom Ausbau der BAB A 3 betroffen sei, da ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück oder an ihrem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführerin liegt in einem Abstand von ca. 220 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der

schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 52 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.85

Einwendung Nr. 85

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4444 der Gemarkung Heidingsfeld, das nördlich der BAB A 3 im Bereich des künftigen Katzenbergtunnels und der Ersatzmaßnahme E 5.2 liegt. Das Grundstück ist 231 m² groß und soll vom Vorhabensträger vollständig erworben werden. Des Weiteren ist der Einwendungsführer Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 2619 der Gemarkung Heidingsfeld, das 2.894 m² groß ist, wovon vom Vorhabensträger dauerhaft 464 m², für Dritte dauerhaft 249 m² und vom Vorhabensträger 88 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen. Das Grundstück liegt zwischen dem Stadtteil Heuchelhof und der BAB A 3 im Bereich des öffentlichen Feld- und Waldweges Mittlerer Geisbergweg (BWV lfd.Nr. 32, Unterlage 7.2).

Mit Schreiben vom 30.06.2008 forderte der Einwendungsführer eine Zusicherung für die Zufahrt zu seinem Grundstück mit über 50 Obstbäumen während der Durchführung der Baumaßnahmen zur Verbreiterung der BAB A 3.

Der Vorhabensträger erwiderte mit Schreiben vom 05.12.2008 zu Recht, dass als Zufahrt für die Restfläche des Grundstücks Fl.Nr. 2619 der Gemarkung Heidingsfeld ein neuer öffentlicher Feld- und Waldweg (BWV lfd.Nr. 32, Unterlage 7.2) angelegt wird. Während der Bauzeit wird, so der Vorhabensträger, die Zufahrt zum Grundstück jederzeit gewährleistet (vgl. auch A 3.7.1).

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz bzw. sein Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.86

Einwendung Nr. 86

Der Einwendungsführer ist Bewohner des Anwesens Fl.Nr. 4153 der Gemarkung Heidingsfeld, das nördlich der Talbrücke Heidingsfeld bei Bau-km 288+350 ca. 300 m von der künftigen Achse der BAB A 3 entfernt liegt. Mit Schreiben vom 01.07.2008 brachte der Einwendungsführer vor, dass der plangegegenständliche Ausbau der BAB A 3 zu erheblichen Lärm- und Schadstoffbelastungen führe, die nicht hingenommen werden könnten. Durch diese schwerwiegenden Nachteile würden er und seine Familie in ihrem Recht auf Leben und Gesundheit sowie körperliche Unversehrtheit verletzt. Außerdem werde sein Eigentum unzumutbar beeinträchtigt, da er sich weder im Haus, noch auf dem Balkon oder im Garten vor den Auswirkungen der Autobahn schützen könne.

Der Einwendungsführer konkretisierte mit Schreiben vom 01.07.2008 sein Vorbringen dahingehend, dass die Verbrennungsabgase und der Feinstaub bei einem Ausbau der BAB A 3 weiterhin ungehindert als Niederschlag rechts und links der Autobahn auf Mensch und Tier nieder gingen. Dies führe zu einer unzumutbaren Beeinträchtigung seiner Gesundheit und seines Eigentums.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 19.12.2008 zu Recht entgegen, dass ein Luftschadstoffgutachten erstellt wurde, nach dem die Grenzwerte der 22. BImSchV am Grundstück des Einwendungsführers eingehalten werden. Der Katzenbergtunnel und die anderen aktiven Lärmschutzanlagen wirken sich außerdem positiv auf die Luftschadstoffbelastung aus. Es wird generell eine Verbesserung der Luftschadstoffbelastung zum Prognosehorizont 2020 gegenüber dem Bestand im Jahr 2005 erreicht. Auf die Ausführungen unter C 3.7.4.3.1 wird ergänzend verwiesen.

Des Weiteren wies der Einwendungsführer darauf hin, dass sein Grundstück als Nutzgarten für den privaten Verbrauch diene. Die Qualität und den unbedenklichen Genuss des angebauten Gemüses, des Obstes und der Salate sehe er durch den Ausbau gefährdet.

Hier erwiderte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 19.12.2008 zutreffend, dass die Belastung von Nutzpflanzen an der Autobahn durch Schadstoffe sich auf ein schmales Band beschränkt, dass in etwa dem Spritzwasserbereich entspricht. Der Anbau von Nahrungs- und Futterpflanzen ab einem Abstand von ca. 10 m vom Fahrbahnrand kann als unbedenklich angesehen werden (vgl. dazu C 2.3.2.3 und C 2.4.3).

Ebenso brachte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 01.07.2008 vor, dass für den gesamten Stadtbereich Würzburgs, der ohnehin durch den Abkürzungsverkehr zwischen den Autobahnen sehr stark verkehrlich belastet sei, mit einem Ausbau der BAB A 3 noch erheblich mehr Verkehrsbelastungen (Stau- und Ausweichverkehr) zu erwarten seien. Dies bedeute für ihn eine erhöhte Lärm- und Abgasbelastung auch auf seinem Grundstück, die nicht zumutbar sei.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 19.12.2008 zu Recht entgegen, dass das Konzept für die Verkehrsführung vorsieht, während der gesamten

Baumaßnahme durch Verbreiterungen bzw. provisorische Fahrbahnen mindestens vier Fahrstreifen auf der BAB A 3 zur Verfügung zu stellen. Eine erhöhte Verkehrsbelastung im Bereich des Schattbergwegs ist daher nicht zu erwarten.

Der Einwendungsführer wandte außerdem mit Schreiben vom 01.07.2008 gegen die Planung ein, dass durch den Ausbau der BAB A 3 und die auf einem Erdwall aufgesetzten Lärmschutzwände ein sehr großflächiger und massiver Verlust von genutzten und ungenutzten Flächen entstünde. Die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen beim gegenständlichen Ausbau der BAB A 3 führten nicht nur zu einer Landschaftsbeeinträchtigung, sondern auch zu kleinklimatischen Veränderungen, die landwirtschaftliche Nutzungen, insbesondere Weinbau, nur noch eingeschränkt möglich machten. Der Schattenwurf führe zu einer Verminderung der Wohnqualität und des Grundstückswertes.

Der Vorhabensträger entgegnete mit Schreiben vom 19.12.2008 zutreffend, dass der Flächenumfang des Ausbauprojekts im Bereich des Katzenbergtunnels sich aus dem Flächenbedarf für die technische Baumaßnahme einerseits und aus dem Flächenbedarf für Geländemodellierungen sowie der Herstellung des ursprünglichen Stadt- und Landschaftsbildes sowie für die naturschutzfachlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen andererseits zusammensetzt. Die Planung der Lärmschutzanlagen wurde in das Gestaltungskonzept der gesamten Maßnahme eingebunden. Durch die Troglage der Trasse hat die Planung generell keinen nicht mehr hinnehmbaren negativen Einfluss auf den Schattenwurf. Unzumutbare kleinklimatische Veränderungen sind daher nicht zu erwarten (vgl. auch C 2.3.2.6 und C 2.4.6).

Mit Schreiben vom 01.07.2008 äußerte der Einwendungsführer auch die Befürchtung, dass die Zufahrt zu seinem Grundstück während der Bauzeit nicht uneingeschränkt möglich sein werde.

Darauf erwiderte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 19.12.2008 nachvollziehbar, dass sich die Baumaßnahmen auf den in den Planfeststellungsunterlagen dargestellten Bereich beschränken. Auswirkungen auf das ca. 300 m von der Autobahnachse entfernt liegende Grundstück können ausgeschlossen werden. Die Zufahrt zum Grundstück wird immer gewährleistet bleiben.

Mit Schreiben vom 01.07.2008 zog der Einwendungsführer des Weiteren in Zweifel, dass der Lärmschutz ausreichend sein werde. Bereits derzeit hätten sie mit Sicherheit eine weitaus höhere Belastung, als offiziell zugelassen sei, da dieser Wert schon durch die Eisenbahn überschritten werde.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 19.12.2008 entgegen, dass das Anwesen des Einwendungsführers in einem Abstand von mehr als 250 m zur geplanten Autobahnachse liegt. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV mit 59 dB(A) für den Tag und 49 dB(A) für die Nacht zugrunde zu legen. Nach den schalltechnischen Berechnungen betragen die Immissionsbelastungen durch die BAB A 3 im Jahr 2020 für das Anwesen des Einwendungsführers 49 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht. Die in der 16. BImSchV festge-

legten Immissionsgrenzwerte werden somit für den von der Autobahn ausgehenden Lärm künftig eingehalten. Auf die Ausführungen auch zum Gesamtlärm unter C 3.7.4.2.3.3 wird ergänzend Bezug genommen.

Auch rechne der Einwendungsführer, so führte er in seinem Schreiben vom 01.07.2008 aus, während der Bauzeit zusätzlich noch mit erheblichem Baulärm in seinem Gebiet, sodass er auf seinem Grundstück und in seinem Haus nicht die nötige Ruhe finden werde, die er brauche, um sich in seiner Freizeit zu erholen.

Der Vorhabensträger wies dem gegenüber mit Schreiben vom 19.12.2008 zu Recht darauf hin, dass bei der Ausführung der Baumaßnahme die einschlägigen Vorschriften, wie z.B. die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm, beachtet werden müssen (vgl. auch A 3.3.9). Unter Berücksichtigung des Abstandes des Grundstücks des Einwendungsführers zur Trasse können unzumutbare bzw. gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden.

Mit Schreiben vom 01.07.2008 äußerte der Einwendungsführer außerdem die Befürchtung, dass die bisher von ihm aufgeführten Gesichtspunkte zu einer Wertminderung seines Grundstücks und seines erst im Dezember 2004 bezogenen Neubaus auf diesem Grundstück (Einfamilienhaus mit Einliegerwohnung) führe.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 19.12.2008 zu Recht entgegen, dass am angesprochenen Grundstück die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden sich für das Gebäude und das Grundstück sogar erhebliche Verbesserungen ergeben. Für eine Wertminderung sind somit keine Anhaltspunkte erkennbar. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C 3.8.1.1 Bezug genommen.

Wenn der Straßenlärm, so der Einwendungsführer mit Schreiben vom 01.07.2008, nach dem Ausbau der BAB A 3 höher als derzeit sei, werde von ihm ein Einbau von Lärmschutzfenstern in Erwägung gezogen. Er stellte hier die Frage, ob hierzu eine Kostenerstattung für Anschaffung und den Einbau erfolge.

Demgegenüber verwies der Vorhabensträger mit Schreiben vom 19.12.2008 zu treffend darauf, dass die künftige Verkehrsentwicklung auf der BAB A 3 zwischen Aschaffenburg und Würzburg in einem Verkehrsgutachten untersucht wurde. Demnach wird das Verkehrsaufkommen im Bereich des gegenständlichen Abschnittes zwischen den Anschlussstellen Würzburg-Heidingsfeld und Würzburg/Randersacker um etwa 35 % zunehmen. Diese Verkehrsentwicklung ist in den Immissionsuntersuchungen und schalltechnischen Berechnungen bereits berücksichtigt. Da sich für das Anwesen des Einwendungsführers keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte ergeben, sind weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz des Anwesens deshalb nicht zu rechtfertigen.

Als einziger Sohn und somit voraussichtlicher Erbe des Eigentums am Grundstück Fl.Nr. 4153 und des darauf errichteten Einfamilienwohnhauses mit Ein-

liegerwohnung, so der Einwendungsführer mit Schreiben vom 01.07.2008, schließe er sich auch den Einwendungen seiner Mutter (vgl. dazu C 3.8.2.87) an.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.87 Einwendung Nr. 87

Die Einwendungsführerin ist Miteigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 4153 der Gemarkung Heidingsfeld, das nördlich der Talbrücke Heidingsfeld bei Bau-km 288+350 ca. 300 m von der künftigen Achse der BAB A 3 entfernt liegt.

Die Einwendungsführerin wies mit Schreiben vom 01.07.2008 darauf hin, dass sich auf dem benachbarten Grundstück Fl.Nr. 4117 der Gemarkung Heidingsfeld der von ihren Eltern errichtete Trinkwasserbrunnen befindet, der zu Trinkwasserversorgung des Einfamilienwohnhauses mit Einliegerwohnung auf dem Grundstück Fl.Nr. 4153 der Gemarkung Heidingsfeld diene. Auf die Ausführungen unter C 3.7.7.1.2 wird verwiesen.

Zum weiteren Vorbringen wird auf die Ausführungen unter C 3.8.2.86 Bezug genommen, da die Einwendungen hinsichtlich der Verbrennungsabgase, des Feinstaubes, der Gartennutzung, des Abkürzungsverkehrs, zu den kleinklimatischen Veränderungen, zum aktiven und passiven Lärmschutz sowie zur Zufahrtsmöglichkeit zu ihrem Anwesen insoweit gleichen Inhalts sind. Die Einwendungsführerin ist die Mutter des dort genannten Einwendungsführers.

Beim Erörterungstermin am 05.02.2009 brachte der Bruder der Einwendungsführerin als ihr Bevollmächtigter vor, dass sich für sie die Frage stelle, ob für einen eventuellen Rettungseinsatz für Notarzt bzw. Feuerwehr immer eine ausreichende Zufahrt gegeben sei (vgl. Niederschrift vom 05.02.2009, Seite 74 f.).

Der Vorhabensträger versicherte auch beim Erörterungstermin am 05.02.2009, dass das Anwesen der Einwendungsführerin einschließlich der Zufahrt über den Schattbergweg außerhalb der Flächen, die für die Maßnahme dauerhaft bzw. auch nur vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen. Daher ist eine ausreichende Zufahrt immer sichergestellt (vgl. schon unter C 3.8.2.86).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.88 Einwendung Nr. 88

Beim Erörterungstermin am 05.02.2009 legte der Einwendungsführer dar, dass er seit 1975 in Heidingsfeld Weinbau betreibt und seit 1984 den Wein im Nebenerwerb selbst vermarktet.

Der Einwendungsführer ist Miteigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 3454/2 der Gemarkung Heidingsfeld. Das Grundstück liegt bei Bau-km 289+050 nördlich der BAB A 3 im Bereich des Unteren Kaulwegs und ist 724 m² groß, wovon ursprüng-

lich vom Vorhabensträger für Dritte 305 m² dauerhaft und vom Vorhabensträger selbst 108 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden sollten.

Mit Schreiben vom 10.06.2008 brachte der Einwendungsführer vor, dass das Grundstück Fl.Nr. 3454/2 seit 1980 als Rebfläche bestockt sei und aktiv bewirtschaftet werde. Einem Verkauf der Eigentumsfläche stimme er nicht zu.

Des Weiteren brachte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 10.06.2008 vor, dass er Pächter der Grundstücke Fl.Nrn. 3456 und 3457 der Gemarkung Heidingsfeld sei. Das Grundstück Fl.Nr. 3456 der Gemarkung Heidingsfeld ist 270 m² groß, wovon ursprünglich 130 m² dauerhaft für Dritte und 48 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden sollten. Das Grundstück Fl.Nr. 3457 der Gemarkung Heidingsfeld ist 200 m² groß, wovon ursprünglich für Dritte 122 m² und vorübergehend 44 m² in Anspruch genommen werden sollten. Beide Grundstücke liegen ebenfalls nördlich der BAB A 3 bei Bau-km 289+050 im Bereich des Unteren Kaulwegs. Mit Schreiben vom 10.06.2008 führte der Einwendungsführer dazu aus, dass beide Flächen als Rebfläche genutzt würden und seit 1980 bestockt seien. Die Notwendigkeit des parallel verlaufenden Zufahrtsweges entlang des Unteren Kaulweges (BWV lfd.Nr. 37, Unterlage 7.2), wofür Flächen der Grundstücke Fl.Nrn. 3454/2, 3456 und 3457 der Gemarkung Heidingsfeld in Anspruch genommen werden sollen, sei für ihn nicht erkennbar. Dies könne auch durch Anböschchen der Fläche ausgeglichen werden. Die verbleibende Rebfläche sei für ihn nicht mehr wirtschaftlich zu bearbeiten.

Der Vorhabensträger erklärte dazu mit Schreiben vom 22.12.2008, dass auf die dauerhafte bzw. vorübergehende Inanspruchnahme nicht verzichtet werden könne, da der Untere Kaulweg wegen des Katzenbergtunnels künftig über die Autobahn geführt werden müsse und die neue Böschungverschneidung zu den vorliegenden Grundbetroffenheiten führt. Die geplante Gradiente des Unteren Kaulweges verlaufe deutlich über dem bestehenden Gelände. Aufgrund der Dammlage könnten die angrenzenden Grundstücke nicht mehr über den Unteren Kaulweg erschlossen werden. Für die Erschließung dieser Grundstücke sei daher ein weiterer Wirtschaftsweg nördlich des Unteren Kaulweges notwendig.

Beim Erörterungstermin am 05.02.2009 nahm der Einwendungsführer Bezug auf die von ihm erstellten Skizzen (vgl. Schreiben des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg vom 20.01.2009) und forderte eine leichte Verschiebung des Unteren Kaulweges in Richtung Süden. Er machte darauf aufmerksam, dass die daraus entstehenden Steigungen von 25 % bis 30 % keine Verschlechterung darstellten, wenn die Gradiente hinsichtlich der Steigung nicht verändert werde. Verlege man den Unteren Kaulweg gegenüber der jetzigen Planung um 1 m, könnten auf jeden Fall drei Weinberge nördlich des Unteren Kaulweges, die in seinem Eigentum stünden (Grundstück Fl.Nr. 3454/2 und Nachbargrundstücke) direkt von dort angefahren werden. Auf den insoweit vorgesehenen öffentlichen Feld- und Waldweg (BWV lfd.Nr. 37, Unterlage 7.2) könne dann verzichtet werden. Die daran anschließenden Grundstücke würden nicht mehr weinbaulich genutzt, daher sei ein Eingriff dort aus seiner Sicht nicht mehr so problematisch. Er wies darauf hin, dass die verbleibenden Restflächen im Falle der Umsetzung der derzeitigen Planung für ihn nicht mehr wirtschaftlich seien.

Insoweit schloss er sich auch dem Vorbringen des Bayerischen Bauernverbandes hinsichtlich des Weges BWV lfd.Nr. 37 an (vgl. dazu auch C 3.7.3.3). Für einen Schmalspurschlepper stellen die dann entstehenden Verhältnisse kein Problem mehr dar (vgl. Niederschrift vom 05.02.2009, Seite 45 ff.).

Der Vorhabensträger verwies beim Erörterungstermin am 05.02.2009 plausibel darauf, dass der Untere Kaulweg in dem überbauten Bereich wegen des Katzenbergtunnels hinsichtlich der Gradienten höher geführt werden muss. Ziel ist eine etwa gleichmäßige Steigung, die bei etwa 12 % liegen soll. Der Untere Kaulweg wird neben seiner Erschließungsfunktion und Verbindungsfunktion zwischen Heidingsfeld und Heuchelhof auch als Rettungszufahrt für das Tunnelostportal und der Erschließung des Betriebsgebäudes des Tunnels mit dem dortigen Rettungs- und Fluchtstollen einschließlich des entstehenden Aufstellplatzes für Einsatzfahrzeuge dienen. Schon aus diesen Gründen heraus muss der Untere Kaulweg so geführt werden, dass die Steigung in vernünftigen Maßen gehalten wird. Weiter führte der Vorhabensträger aus, dass nach der (ursprünglich beantragten) Planung durch die Höherlegung des Unteren Kaulweges eine Böschung entstehe, weil die benachbarten Grundstücke auf dem derzeitigen Niveau des Unteren Kaulweges lägen und dann talwärts mit einer entsprechenden Neigung abfielen. Die vorgesehenen Böschungen, die durch die Erhöhung des Unteren Kaulweges notwendig würden, seien mit einer Standardneigung von 1 : 1,5 vorgesehen und damit zu steil, als dass man sie für die Erschließung eines anschließenden Grundstückes vernünftig nutzen könnte. Aus diesem Grunde sei (zunächst) am Fuß der Böschung ein öffentlicher Feld- und Waldweg (BWV lfd.Nr. 37, Unterlage 7.2) vorgesehen, der nicht nur die Grundstücke des Einwendungsführers, sondern im weiteren Verlauf mehrere Grundstücke nördlich des Katzenbergtunnels erschließen solle. Eine genaue Prüfung der technischen Realisierbarkeit der Vorschläge des Einwendungsführers war durch den Vorhabensträger bis zum Erörterungstermin noch nicht möglich, trotzdem wies der Vorhabensträger am 05.02.2009 beim Erörterungstermin darauf hin, dass in den Skizzen die vorgesehenen Böschungen steiler als 1 : 1 eingezeichnet seien und damit viel steiler, als sie tatsächlich ausfielen. Außerdem sei beim Einwendungsführer der öffentliche Feld- und Waldweg nur mit einer Breite von 3 m vorgesehen, während neben einer befestigten Breite von 3 m noch auf jeder Seite 50 cm Bankett dazugerechnet werden müsse. Der Vorhabensträger stellte aber in Aussicht, noch einmal zu prüfen, ob sich durch eine leichte Verschiebung des Unteren Kaulweges (wenn möglich ohne neue Betroffenheiten auf der anderen Seite des Weges) die Möglichkeit ergebe, den Grundstücksbedarf für den Einwendungsführer etwas zu reduzieren.

Als Ergebnis der weiteren Prüfungen des Vorhabensträgers konnte im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 der Untere Kaulweg nach Osten verschoben werden. Dadurch kann gewährleistet werden, dass die westlich dieser Ortsstraße liegenden Grundstücke wie bisher direkt von ihr erschlossen werden. Auf die bisher vorgesehene parallele Wegeerschließung dieser Grundstücke konnte verzichtet werden. Um weitere Inanspruchnahme von Grundstücke auf der Ostseite des Unteren Kaulweges zu vermeiden, werden dort - ähnlich den bestehenden Verhältnissen - Böschungssicherungsmaßnahmen vorgenommen. Vom Grundstück Fl.Nr. 3454/2 der Gemarkung Heidingsfeld sollen daher nur noch 10 m²

dauerhaft und 122 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden, vom Grundstück Fl.Nr. 3456 der Gemarkung Heidingsfeld 12 m² dauerhaft, dafür aber 71 m² vorübergehend, vom Grundstück Fl.Nr. 3457 der Gemarkung Heidingsfeld ebenfalls nur noch 12 m² dauerhaft und 71 m² vorübergehend (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 2 E, Unterlage 7.2, lfd.Nrn. 7 und 37, Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und Unterlage 14.2). Diese Optimierungen kommen gerade auch dem Einwendungsführer entgegen.

Des Weiteren führte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 10.06.2008 aus, dass er Pächter des Grundstücks Fl.Nr. 3425 der Gemarkung Heidingsfeld sei. Dieses Grundstück liegt bei Bau-km 288+880, und ist 702 m² groß, wovon vom Vorhabensträger zunächst 260 m² und für Dritte 62 m² in Anspruch genommen werden sollten, vorübergehend sollten 58 m² genutzt werden. Das Grundstück liegt nördlich der Autobahn im Bereich der Ersatzmaßnahme E 5.3 bzw. der Zufahrt zum Betriebsgebäude des Katzenbergtunnels. Der Einwendungsführer wies mit Schreiben vom 10.06.2008 darauf hin, dass dieses Grundstück durch zwei eng nebeneinander verlaufende Wege bzw. Straßen in drei Flächen geteilt werde. Er fragte an, ob dies wirklich notwendig sei.

Der Vorhabensträger legte in diesem Zusammenhang mit Schreiben vom 22.12.2008 dar, dass das Grundstück zum Teil im Bereich der Böschungs- und Gestaltungsfläche am Katzenbergtunnel liege. Ein weiterer Teil werde für den neuen Erschließungsweg BWV lfd.Nr. 37 (Unterlage 7.2) benötigt. Die verbleibende Restfläche von 280 m² sei eine zusammenhängende Fläche, eine Teilung sei hier nicht vorgesehen.

Beim Erörterungstermin am 05.02.2009 brachte der Einwendungsführer, der Pächter des Grundstücks Fl.Nr. 3425 der Gemarkung Heidingsfeld ist, vor, dass er die Fläche im Jahr 2000 mit Silvaner-Reben bepflanzt habe. Die vorgesehenen Eingriffe führten dazu, dass ihm nur eine Restfläche von 320 m² verblieben, die für ihn nicht mehr wirtschaftlich nutzbar sei. Der Einwendungsführer verwies darauf, dass sowohl das Grundstück Fl.Nr. 3425 der Gemarkung Heidingsfeld als auch die Nachbargrundstücke durch den nördlich verlaufenden Oberen Katzenbergweg erschlossen seien. Ein zweiter Erschließungsweg führe auch dazu, dass auf diesem viele Menschen an seinem Grundstück vorbeikämen, was immer ein Problem darstelle. Sein Vorschlag ging dahin, den neu vorgesehenen öffentlichen Feld- und Waldweg BWV lfd.Nr. 37 (Unterlage 7.2) an die geplante Zufahrt zum Tunnelgebäude anzubinden und im Bereich des von ihm gepachteten Grundstücks die Böschung steiler auszuführen, sodass ihm eine größere Restfläche verbleibe (vgl. Niederschrift vom 05.02.2009, Seite 51 ff.).

Der Vorhabensträger verwies beim Erörterungstermin am 05.02.2009 - bezogen auf die Ausgangsplanung - nachvollziehbar darauf, dass zwar zunächst angedacht worden ist, mit der vorgesehenen Rettungszufahrt zum Tunnelgebäude (BWV lfd.Nr. 22.1, Unterlage 7.2) auch für die Erschließung der nördlich angrenzenden Grundstücke zu nutzen. Dies war jedoch mit den Anforderungen, die an eine Rettungszufahrt hinsichtlich Steigung und Breite zu stellen sind, nicht möglich. Der Zufahrtsweg zum Tunnelgebäude kann, so der Vorhabensträger, auch nicht weiter nach Süden verschoben werden, da sich dort der

Trinkwasserhochbehälter befindet, an dessen Nordseite dieser Weg vorbeigeführt werden müsse. Um eine vollständige und gute Erschließung aller Flächen nördlich der Auffüllungsfläche herzustellen, ist dann vom Vorhabensträger ein eigener öffentlicher Feld- und Waldweg als südliche Erschließung dieser Grundstücke vorgesehen worden. Des Weiteren verwies der Vorhabensträger darauf, dass es in diesem Bereich zu stärkeren Auffüllungen kommt. Um den Trinkwasserhochbehälter ist daher auch eine entsprechende Böschung vorgesehen, die in den Unterlagen (vgl. Unterlage 7.1, Blatt 2) auch eingezeichnet ist. Die Rettungszufahrt wird dementsprechend höher liegen, als das Gelände zurzeit ist. Die sich aus der Auffüllung und dem Verlauf der Rettungszufahrt ergebenden Böschungen, die in einem Verhältnis von 1 : 1,5 ausgeführt werden, was die normale Steigung für Böschungen ist, sind zu steil, um von dort aus noch auf Grundstücke fahren bzw. sie von dort aus noch bewirtschaften zu können. Wird die entsprechende Böschung flacher ausgezogen, würde dies dazu führen, dass von den betroffenen Grundstücken noch mehr Flächen in Anspruch genommen werden müssten, als dies bisher der Fall ist. Würde man den neu vorgesehenen öffentlichen Feld- und Waldweg BWV lfd.Nr. 37, wie es der Einwendungsführer vorgeschlagen hatte, spitz an die Rettungszufahrt anbinden, führt dies dazu, dass diese Zufahrt nur von einer Seite benutzbar wäre. Insbesondere mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen mit entsprechenden Anhängern wäre eine entsprechende Aus- bzw. Einfahrt in einer Richtung nicht mehr möglich. Außerdem würde dies lediglich dazu führen, dass etwa 80 m² des in Frage stehenden Grundstücks weniger in Anspruch genommen werden müssten, was angesichts der damit verbundenen Nachteile wohl nicht zu vertreten sei. Der Vorhabensträger verwies schließlich darauf, dass dann, wenn das verbleibende Restgrundstück Fl.Nr. 3425 der Gemarkung Heidingsfeld nicht mehr sinnvoll landwirtschaftlich genutzt werden könne, ein Anspruch darauf besteht, dass der Vorhabensträger das Grundstück vollständig übernimmt.

Durch die Trassenverschiebung des Unteren Kaulweges und der dadurch erleichterten Grundstückserschließung sowie durch weitere Änderungen der Wegeführungen nördlich des Katzenbergtunnels konnte im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 weitgehend auf den Parallelweg zur Grundstückserschließung verzichtet werden. Lediglich zwischen dem Trinkwasserhochbehälter und dem Unteren Kaulweg ist nördlich des Weges zum Tunnelbetriebsgebäude eine Parallelerschließung mit Wendemöglichkeit erforderlich. Vom Grundstück Fl.Nr. 3425 der Gemarkung Heidingsfeld müssen daher nur noch 280 m² dauerhaft und 54 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden (vgl. insbesondere Unterlagen 7.1, Blatt 2 E, Unterlage 7.2, lfd.Nr. 37, Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und Unterlage 14.2).

Der Einwendungsführer brachte am 05.02.2009 beim Erörterungstermin vor, dass entlang des öffentlichen Feld- und Waldweges BWV lfd.Nr. 37 eine Bepflanzung vorgesehen sei. Die dort vorgesehenen Bäume seien für den Weinbau kontraproduktiv, da sie zu einer geringeren Sonneneinstrahlung durch ihre Verschattung führen würden. Dies könne dazu führen, dass die Reben kränker werden und sich Pilzkrankheiten ausbreiteten, was wiederum Probleme mit Pflanzenschutzmitteln nach sich ziehe (vgl. Niederschrift vom 05.02.2009, Seite 59 ff.).

Der Vorhabensträger verwies beim Erörterungstermin am 05.02.2009 zutreffend darauf, dass hier eine Art Allee vorgesehen ist, also alle 10 m oder alle 15 m ein Baum gepflanzt werden soll. Der Abstand steht noch nicht fest, eine flächige Bepflanzung, die eine durchgehende Beschattung auslöst, ist jedoch ausgeschlossen. Der öffentliche Feld- und Waldweg BWV lfd.Nr. 37 wird nach seiner Herstellung in die Baulast der Stadt Würzburg übergehen. Die Rettungszufahrt BWV lfd.Nr. 22.1 dagegen wird als Eigentümerweg ausgeführt und verbleibt beim Vorhabensträger. Der Vorhabensträger wies aber darauf hin, dass die Stadt Würzburg voraussichtlich im Rahmen einer entsprechenden Nutzungsvereinbarung den Unterhalt und die Pflege der neu geschaffenen Landschaftsflächen auf dem Katzenbergtunnel und den Auffüllungsflächen übernehmen wird.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg führte mit Schreiben vom 07.08.2009 aus, dass die Beschattung von Weinbergen immer dazu führten, dass Ertragsminderungen und Qualitätsminderungen des Traubengutes einträten, da die Fotosyntheseleistung der Reben verringert werde. Eine exakte Prognose der Ertrags- bzw. Qualitätsminderung könne nicht abgegeben werden, da diese Veränderungen von der Auswahl der Baumarten und der Wuchshöhe der Bäume abhängig seien.

Die Bayerische Landesanstalt für Weinbau und Gartenbau führte dazu mit Schreiben vom 14.09.2009 aus, dass die betroffene Rebfläche nahezu vollständig nördlich exponiert sei. Dies bedeute, dass bereits jetzt kleinklimatisch (Einstrahlungsenergie, Kaltluftabfluss, Wärmehaushalt, Abtrocknung der Laubwand/Luftfeuchtigkeit) z.B. im Vergleich zu den gegenüberliegenden Weinbergs-lagen in Randersacker eine deutlich geringere Lagenqualität gegeben sei. Eine weitere Verschlechterung der kleinklimatischen Bedingungen durch eine Bepflanzung mit hochstämmigen Bäumen, die zudem ausladende Kronen bildeten, sei daher als realistisch anzusehen. Diese werde sich durch einen höheren Krankheitsdruck für die Rebfläche und im Zeitraum der Traubenreife (September, Oktober) manifestieren, wenn die Sonne nicht mehr so hoch stehe und damit die für die Qualität entscheidende Einstrahlungsenergie reduziert sei. Aus den vorliegenden Unterlagen gehe jedoch die Höhe der neuen Böschung nicht hervor. Es gelte aber, dass je höher die Böschung sei, desto größer die Verschlechterung der kleinklimatischen Bedingungen ausfalle. Qualitativ wie quantitativ seien daher wirtschaftlichen Einbußen für den Betreiber der Rebflächen zu befürchten. Auch der bereits einsetzende Klimawandel werde die auch erst in einem Zeitraum von 30 bis 50 Jahren kompensieren können. Eine qualitative oder quantitative Bemessung der möglichen Verluste auf monetärer Basis sei nicht möglich, da diese maßgeblich dem jährlichen Witterungsverlauf unterlägen. Es werde daher vorgeschlagen, im Bereich der Böschung eine lockere, trockenrasenähnliche Bepflanzung vorzunehmen und auf die Baumallee im Bereich der Rebflächen zu verzichten.

Der Vorhabensträger legte daraufhin mit Schreiben vom 13.10.2009 nachvollziehbar dar, dass die Struktur des Geländes und des Bewuchses im Bereich des Katzenberghanges von einer dichten Folge von Streuobstflächen, Heckenstrukturen, Gartenanlagen und Weinbergen geprägt ist. Abgesehen von den eher kleinen Weinbergen sind diese Flächen häufig mit hohen Bäumen bewachsen, so-

dass bereits jetzt eine Verschattung der Weinberge vorhanden ist. Im Zuge der Maßnahmen für die Geländemodellierung im beschriebenen Bereich muss vorbereitend für die Erdarbeiten der Bewuchs entfernt werden. Hier ergibt sich für die nördlich angrenzenden Weinberge eine erheblich bessere Besonnung. Bei dem (vielfach abgestimmten) gegenständlichen Gestaltungskonzept für diesen Bereich, bei dem die ursprünglichen Strukturen wieder aufgegriffen werden, ist eine Verschlechterung der Beschattung für die Weinberge außerhalb der Gestaltungsfläche nicht zu befürchten, da dort nur einige alleeartige Hochstämme in einem relativ weiten Abstand voneinander vorgesehen sind. Da der Vorhabensträger durch den vorgesehenen Grunderwerb auf die gesamte Fläche zugreifen kann, wird ein dauerhaftes und fachlich fundiertes Pflege- und Nutzungskonzept gewährleistet, bei dem zu gegebener Zeit auch der Bewuchs zurückgeschnitten werden kann. Diese Möglichkeiten sind auch für die Weinbergsflächen außerhalb der Gestaltungsfläche vorhanden. Zudem können beim Abschluss der Pachtverträge die besonderen Gegebenheiten der benachbarten Flächen berücksichtigt werden.

Hinsichtlich der Verschattung von Nachbargrundstücken kann in diesem Zusammenhang auf die Vorgaben für den Vorhabensträger hinsichtlich der notwendigen Abstände des AGBGB unter A 3.14.2 und auf die entsprechenden Ausführungen unter C 3.8.1.3.2 Bezug genommen werden. Wie auch vom Einwendungsführer beim Erörterungstermin am 05.02.2009 vorgebracht wurde (vgl. Niederschrift vom 05.02.2009, Seite 60), ist das Vorhandensein von Bäumen, die zu Schattenwurf führen, in diesem Bereich nichts Außergewöhnliches. Angesichts dessen, dass hier keine flächige Bepflanzung entstehen soll, sondern eine Allee, deren Bäume einen gewissen Mindestabstand aufweisen und die auch regelmäßig gepflegt werden, erscheint unter der Berücksichtigung der Vorgaben des AGBGB, die hier ausdrücklich dem Vorhabensträger auferlegt wurden, die zusätzliche Verschattung insoweit als zumutbar. Gegen vergleichbare Pflanzungen auf Nachbargrundstücken privater Dritter könnte sich der Einwendungsführer nur im Rahmen dieser Vorschriften des Privatrechts wehren. Relevante Beeinträchtigungen durch die Bepflanzung ergeben sich erst dann, wenn die vorgesehenen Bäume ihre geplante Größe erreicht haben. Der einsetzende Klimawandel könnte daher bis dahin die damit verbundenen Beeinträchtigungen ausgleichen, wie die Bayerische Landesanstalt für Weinbau und Gartenbau darlegte. Daher erscheint es nicht als unzumutbar, wenn der Vorhabensträger in dieser Hinsicht nicht schlechter als private Dritte gestellt wird. Weder aus § 8 a Abs. 7 FStrG noch aus Art. 17 Abs. 4 oder Art. 30 BayStrWG ergibt sich insoweit etwas anderes.

Des Weiteren stellte das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg mit Schreiben vom 07.08.2009 fest, dass eine stärkere Ausbreitung von Pilzkrankheiten in stark beschatteten Weinbergen zu erwarten sei, was dazu führe, dass entweder Ertrags- und Qualitätsverschlechterungen einträten oder/und der Aufwand an Pflanzenschutzmitteln steige. Hinsichtlich der Ursache für Chlorose sei es bekannt, dass sie sowohl von Beschattung als auch von verdichteten Böden her rühren könnten.

Zur Chlorosegefährdung aufgeschütteter und verdichteter Böden führte die Bayerische Landesanstalt für Weinbau und Gartenbau mit Schreiben vom 14.09.2009

aus, dass auf sehr kalkhaltigen Böden, wozu die Böden aus der Muschelkalkverwitterung zählten, die Neigung zur Chlorose deutlich erhöht sei. Verdichtete und schlecht durchlüftete Kalkböden verstärkten diese Neigung zusätzlich, da bei hoher Wasserversorgung vermehrt Bikarbonat gebildet werde, das die notwendige Eisenaufnahme zur Bildung des Blattgrüns vermindere. Die einschlägige Literatur zu diesem physiologischen Ernährungsmangel der Rebe sei mehr als umfangreich. Noch heute träten auf ehemaligen Standflächen und Fahrspuren der schweren Baumaschinen während der Weinbergsflurbereinigung oder anderweitig verdichteten Bodenschichten massive Chloroseschäden in Abhängigkeit vom jeweiligen Witterungsverlauf des Jahrgangs auf. Sollten Boden- und Untergrundverarbeitung durch die ausführenden Firmen nicht sorgfältig genug vorgenommen werden, seien die Befürchtungen des Einwendungsführers gerechtfertigt. Der Wiederaufbau von Bodenschichten, der für zur Bepflanzung von Reben vorgesehene Flächen geplant sei, sei daher durch entsprechende Experten zu begleiten, z.B. Weinbauring Franken (Repperndorf) bzw. Amt für Ländliche Entwicklung Unterfranken, Würzburg.

Der Vorhabensträger sagte mit Schreiben vom 13.10.2009 zu, bei den Erdarbeiten im Bereich der vorgesehenen Rebflächen Experten aus dem angesprochenen Fachgebiet hinzuziehen. Daher wurde dem Vorhabensträger eine entsprechende Renaturierung in Abstimmung mit dem zuständigen Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten auferlegt (vgl. A 3.6.8 und A 3.7.2).

Darüber hinaus machte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 10.06.2008 deutlich, dass er Pächter des Grundstücks Fl.Nr. 4645/1 der Gemarkung Heidingsfeld sei und dafür einen unbefristeten Pachtvertrag habe. Diese Fläche sei seit 1981 als Rebfläche bestockt und werde aktiv bewirtschaftet. Das Grundstück ist 655 m² groß und soll vom Vorhabensträger dauerhaft in Anspruch genommen werden. Das Grundstück liegt im Bereich des Katzenbergtunnels bzw. der Ersatzmaßnahme E 5.2. Für den Einwendungsführer stellt sich hier die Frage, ob für eine Kompensationsmaßnahme Ertragsflächen in Anspruch genommen werden müssten.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 22.12.2008 entgegen, dass das Grundstück Fl.Nr. 4645/1 der Gemarkung Heidingsfeld im unmittelbaren Tunnel- bzw. Böschungsbereich liegt. Daher kann auf die Inanspruchnahme nicht verzichtet werden.

Schließlich brachte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 10.06.2008 vor, dass er Pächter des Grundstücks Fl.Nr. 3444 der Gemarkung Heidingsfeld sei. Er besitze hierfür einen unbefristeten Pachtvertrag. Die Fläche sei als Rebfläche seit 1983 bestockt und werde aktiv bewirtschaftet.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten wies mit Schreiben vom 20.01.2009 darauf hin, dass es bei der Einwendung zu einem Zahlendreher gekommen sei. Statt Fl.Nr. 3444 müsse es 4434 der Gemarkung Heidingsfeld heißen.

Das Grundstück ist 5.790 m² groß, wovon vom Vorhabensträger zunächst 169 m² dauerhaft erworben und 252 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden sollten. Das Grundstück liegt nördlich der BAB A 3 bei Bau-km 288+800. Der Einwendungsführer führte mit Schreiben vom 10.06.2008 dazu aus, dass hier ein Wegfall von Ertragsfläche drohe. Die Notwendigkeit der Wege- und der Flächenplanung, wie sie in den Unterlagen dargestellt sei, sei für ihn nicht nachvollziehbar. Daher stellte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 10.06.2008 die Frage, wie der Ertragsausfall geregelt werde. Der Wein der o.g. Flächen werde selbst vermarktet, er sei einer der letzten fünf Selbstvermarkter von Heidingsfeld. Beim Wegfall der Fläche bzw. des Weines werde eine Wirtschaftlichkeit seines Nebenerwerbs-Weinbaubetriebes stark in Frage gestellt.

Des Weiteren stellte der Einwendungsführer im Schreiben vom 10.06.2008 die Frage nach möglichen Ersatzflächen. Er wies dabei darauf hin, dass solche in Heidingsfeld nur sehr schwer zu bekommen seien. Des Weiteren warf der Einwendungsführer mit Schreiben vom 10.06.2008 die Frage auf, was mit dem eventuell wegfallenden Pflanzrecht geschehe.

Dazu kündigte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 an, dass er versuchen werde, für Weinbergflächen, die von der Ausbaumaßnahme betroffen sind, geeignete Ersatzflächen außerhalb der überplanten Bereiche anzubieten. Das Gestaltungskonzept für den Katzenbergtunnel sieht darüber hinaus, so der Vorhabensträger weiter, beispielsweise in Teilbereichen die Neuanlage von Weinbauflächen vor, die an betroffene bzw. interessierte Winzer verpachtet werden sollen. Falls keine geeignete Ersatzfläche gefunden werden sollte, wird der Eingriff finanziell entschädigt. Der Nutzungsausfall durch die vorübergehende Inanspruchnahme wird generell finanziell entschädigt, vorübergehend in Anspruch genommene Flächen werden rekultiviert. Parallel zum Planfeststellungsverfahren finden schon die ersten Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen statt. Zur Festlegung des Umfangs der Entschädigungen ist eine Prüfung durch einen Sachverständigen notwendig, wobei auch eventuelle Auswirkungen auf die Pflanzrechte bei der Erstellung des Gutachtens berücksichtigt werden. Letztlich, so der Vorhabensträger zu Recht, bleibt die endgültige Klärung den gesonderten Grunderwerbs- bzw. Entschädigungsverhandlungen zwischen dem Einwendungsführer und dem Vorhabensträger vorbehalten, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind.

Durch die Trassenverschiebung des Unteren Kaulweges und der dadurch erleichterten Grundstückserschließung sowie durch weitere Änderungen der Wegeführungen nördlich des Katzenbergtunnels konnte im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 weitgehend auf den Parallelweg zur Grundstückserschließung verzichtet werden. Lediglich zwischen dem Trinkwasserhochbehälter und dem Unteren Kaulweg ist nördlich des Weges zum Tunnelbetriebsgebäude eine Parallelerschließung mit Wendemöglichkeit erforderlich. Dies führt dazu, dass vom Grundstück Fl.Nr. 4434 der Gemarkung Heidingsfeld nunmehr 541 m² dauerhaft und 409 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen (vgl. insbesondere Unterlagen 7.1, Blatt 2 E, Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und Unterlage 14.2).

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten führte in diesem Zusammenhang mit Schreiben vom 07.08.2009 aus, dass der landwirtschaftliche Betrieb des Einwendungsführers ein Nebenerwerbsbetrieb mit einer Gesamtfläche von 10.040 m² sei. Hauptberuflich sei der Einwendungsführer im öffentlichen Dienst beschäftigt. Seit 1980 bewirtschaftete er Rebflächen, er baue den Wein selbst in einem gut ausgestatteten Keller aus und vermarkte ihn direkt an einen langjährig treuen Kundenstamm. Im Jahr 2000 habe er für seine Geräte und Maschinen eine Halle im Wert von ca. 150.000 Euro im Randbereich von Heidingsfeld errichtet. Dabei arbeite er bei der Auslastung der Spezialmaschinen mit seinem Bruder aus Hettstadt eng zusammen.

Der Einwendungsführer bewirtschaftete fünf bestockte Rebflächen mit insgesamt 4.364 m² wie das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg weiter ausführte. Hiervon seien 698 m² Eigentums- und 3.642 m² Pachtfläche. Es würden drei Rebsorten angebaut, die Weinlese erfolge von Hand. Außerdem bewirtschaftete der Einwendungsführer drei Streuobstwiesen mit insgesamt 5.676 m², wobei sich auf einer der Streuobstwiesen auch eine Maschinenhalle befände. Bei Umsetzung der Planung (Stand vor der Planänderung vom 22.06.2009) verblieben dem Betrieb nur noch vier Rebflächen mit maximal 3.470 m². Da die Restgrundstücke Fl.Nrn. 3425 mit 322 m² (Stand vor der Planänderung) sowie 3454, 3456 und 3457 mit 437 m² für eine maschinelle Bewirtschaftung zu klein seien, könne eigentlich von einer verbleibenden Rebfläche von 2.453 m² ausgegangen werden. Damit würde der Einwendungsführer mittelfristig ca. 44 % der derzeit bewirtschafteten Rebfläche verlieren. Auch wenn es sich nur um einen kleinen Nebenerwerbsswinzer handele, so sei der einzelbetriebliche Verlust sehr hoch. Da alle Arbeiten selbst durchgeführt würden, die variablen Kosten niedrig und die Festkosten gleichbleibend seien, handele es sich beim Umsatzrückgang von ca. 4.000 Euro um einen Gewinnrückgang um mindestens 3.000 Euro pro Jahr, die als Folge des Ausbauvorhabens im Raum stünden.

Mit Schreiben vom 07.08.2009 erklärte das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg, dass es bei einem Rückgang von fünf zu bewirtschafteten Rebflächen mit ca. 4.400 m² und auf zwei mit ca. 2.300 m² nachvollziehbar sei, dass der Betriebsleiter die Aufgabe des Weinanbaues in Erwägung ziehe. Die eine Rebfläche werde vollständig durch den Ausbau in Anspruch genommen, bei der anderen betroffenen Rebfläche seien die verbleibende Größe und der dann vorhandene Zuschnitt nicht mehr wirtschaftlich nutzbar. Die Bewirtschaftung der Restflächen käme dem Betrieb teurer, von zusätzlichen Fahrzeiten und Arbeitsaufwand abgesehen, als der Ertrag, der im Durchschnitt zu erwirtschaften sei. Sofern kein Most zugekauft werde, belaufe sich die gesamt zu vermarktende Weinmenge auf nur noch 1.500 l bis 2.000 l je Jahr mit stark vereinfachter Sortenvielfalt. Die bisher erfolgten langfristigen Investitionen in Form des Maschinenhallenneubaus im Jahr 2000 und die Erweiterung des Maschinenparks sowie die zum Weinausbau eingerichtete Kellerwirtschaft hätten sich bei weitem noch nicht amortisiert. Der Maschinenpark sei nicht mehr ausgelastet und im Kellerbereich stünden dann Überkapazitäten zur Verfügung. Diese Investitionen wären damit im Nachhinein als Fehlinvestitionen anzusehen. Aus arbeitswirtschaftlicher wie aus betriebswirtschaftlicher Sicht sei die Existenz dieses kleinen Weinbaubetriebes dadurch ernsthaft in Frage gestellt. Durch die Flächenreduzierung sei

zwar nicht die Existenzgrundlage der Familie des Einwendungsführers gefährdet, jedoch die Existenz des Betriebes. Das Familieneinkommen werde durch die Aufgabe des Weinbaubetriebes stark geschmälert, auch wenn es sich nur um einen Nebenerwerbsbetrieb handele. Im Übrigen wird auf C 3.7.8.3 Bezug genommen.

Als Ergebnis der Planänderung vom 22.06.2009 kann festgehalten werden, dass Eigentumsflächen des Einwendungsführers in einem Umfang von über 520 m² weniger dauerhaft in Anspruch genommen werden müssen, dafür aber im Vergleich zur Lage vorher mehr als 60 m² zusätzlich vorübergehend. An Pachtflächen werden durch die Planänderung zusätzlich 330 m² dauerhaft in Anspruch genommen und 153 m vorübergehend.

Des Weiteren sprach der Einwendungsführer beim Erörterungstermin am 05.02.2009 den im Vergleich zum Planfeststellungsverfahren im Jahr 2005 deutlich erhöhten Flächenverbrauch und das damit verbundene höhere naturschutzrechtliche Kompensationserfordernis an. Er wiederholte hier im Wesentlichen die Argumente, die bereits vom Bayerischen Bauernverband vorgebracht wurden. Daher kann auf die entsprechenden Ausführungen und Erwiderungen des Vorhabensträgers unter C 3.7.5.2.5.3 Bezug genommen werden. Zu ergänzen ist, dass der Vorhabensträger beim Erörterungstermin am 05.02.2009 dazu noch ausgeführt hat, dass von allen Beteiligten in der Lenkungsgruppe gefordert worden sei, den Katzenbergtunnel eben nicht mit einer bepflanzten Steilböschung zu versehen, sondern hier die Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen Heidingfeld und Heuchelhof durch ein entsprechendes Nutzungsmosaik zu verbessern, das nur mit entsprechenden Neigungswinkeln ausgeführt werden kann.

Vonseiten der Planfeststellungsbehörde ist hier zu ergänzen, dass diese Flächen vielmehr dazu dienen, den entstehenden Abraum abzulagern. Die Auffüllungsbereiche erfüllen somit eine mehrfache Funktion. Neben der Entsorgung des Abraumgutes, die sonst auf andere Art und Weise, gegebenenfalls auch wiederum unter Inanspruchnahme von Privatgrundstücken, stattfinden müsste, dienen diese Flächen auch dazu, möglichst nahe am Bereich der eigentlichen Baumaßnahmen den Eingriff auch naturschutzfachlich zu kompensieren. Ebenso ist hierbei zu berücksichtigen, dass, worauf auch der Vorhabensträger beim Erörterungstermin am 05.02.2009 hingewiesen hat, der durch die Vertiefung der Autobahn entstehende Abraum möglichst ortsnah wieder abgelagert werden kann, ohne dass große Transportwege mit entsprechenden Beeinträchtigungen an anderer Stelle entstehen. Gerade diese Aspekte rechtfertigen nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde die umfangreiche Inanspruchnahme von Privatgrundstücken nördlich und südlich der BAB A 3 im Bereich des Katzenbergtunnels. Die für die Entsorgung des Abraumes bzw. endgültige Deponierung an anderer Stelle notwendigen Flächen würden dort voraussichtlich nicht weniger Nachteile für die Allgemeinheit und für (andere) Privatbetroffene aufweisen, gerade weil die dortigen Betroffenen mit erheblichen Nachteilen bis hin zur Befugnis des Vorhabensträgers, dafür eine Enteignung zu erwirken, rechnen müssten. Das Problem könnte damit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zu Ungunsten der Allgemeinheit lediglich an eine andere Stelle verlagert werden, wenn man auf das Nutzungs- und Gestaltungskonzept im Bereich des Katzenbergtunnels ver-

zichten würde. Im Übrigen wird dem geforderten vielfältigen Nutzungskonzept gerade durch die gegenständliche Planung Rechnung getragen (vgl. dazu auch Niederschrift vom 05.02.2009, Seite 63 ff.).

Daher ist festzuhalten, dass sich trotz der Planänderung vom 22.06.2009, die leicht positiv für den Einwendungsführer auswirkt, wohl immer noch davon auszugehen ist, dass der Nebenerwerbsbetrieb nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden kann. Durch die Flächenreduzierung, wie das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg ausführte, wird zwar nicht die Existenzgrundlage der Familie des Einwendungsführers gefährdet, jedoch die Existenz des Nebenerwerbsbetriebes. Eine Minderung der Betroffenheit des Betriebes durch das Angebot von Ersatzland konnte im gegenständlichen Planfeststellungsverfahren nicht in die Abwägung eingestellt werden, da ein solches vom Vorhabensträger nicht verbindlich abgegeben wurde. Unter Würdigung der unter C 3.7.8.3 angeführten Voraussetzungen kann daher nicht davon ausgegangen werden, dass hier mit dem entsprechend zukommenden Gewicht die Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebes in die Abwägung eingestellt werden müsste. Trotzdem wird mit entsprechend hohem Gewicht die zu erwartende Unwirtschaftlichkeit und infolgedessen die damit verbundene Betriebsaufgabe eines Nebenerwerbsbetriebes in die Abwägung eingestellt. Im vorliegenden Falle überwiegen die öffentlichen Interessen am sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 auch das Interesse des Einwendungsführers an der uneingeschränkten Fortführung seines landwirtschaftlichen bzw. seines Weinbaubetriebes. Angesichts der prognostizierten Verkehrsentwicklung und der damit absehbaren negativen Auswirkungen im Prognosenullfall ist der Verzicht auf den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 schlechterdings keine Alternative. Auch unter Berücksichtigung der geprüften anderweitigen Varianten ist nicht die Frage der Existenz einiger Weinbau- bzw. sonstiger landwirtschaftlicher Vollerwerbs- oder Nebenerwerbsbetriebe ausschlaggebend, da gewichtige Gründe für die gegenständliche Variante sprechen, wie aus C 3.5 hervorgeht. Demgegenüber hat das Interesse des Einwendungsführers auch unter Berücksichtigung seines grundrechtlich geschützten Eigentums zurückzutreten.

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums bzw. seiner Pachtflächen hat es also der Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz bzw. sein Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.89

Einwendung Nr. 89

Der Einwendungsführer ist Miteigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 3554/2 der Gemarkung Heidingsfeld. Das Grundstück liegt bei Bau-km 289+100 ca. 170 m von der geplanten Achse der BAB A 3 entfernt und ist 724 m² groß, wovon 305 m² vom Vorhabensträger dauerhaft erworben (für Dritte) und 108 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen (vgl. auch C 3.8.2.90). Das Grundstück wird als Weinberg genutzt.

Mit Schreiben vom 30.07.2008 erhob der Einwendungsführer Einwendungen gegen die gegenständliche Maßnahme. Die Einwendungsfrist i.S.d. § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 74 Abs. 4 BayVwVfG endete nach der Bekanntmachung der Stadt Würzburg vom 07.05.2008 am 03.07.2008 bzw. nach der Bekanntmachung des Marktes Randersacker mit Ablauf des 14.07.2008. Da aber der Einwendungsführer als nicht ortsansässiger Betroffener nicht angeschrieben wurde (vgl. §17 a Nr. 4 FStrG, Art. 73 Abs. 5 Satz 3 BayVwVfG), wurde ihm Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gewährt (§ 17 Satz 4 FStrG i.v.m. Art. 32 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG).

Mit Schreiben vom 30.07.2008 brachte der Einwendungsführer vor, dass sein Eigentum verletzt werde, da er infolge der Planung enteignet werde. Dies sei auch der Fall, soweit sein Grundstück nur teilweise oder nur vorübergehend für die Ausbaumaßnahme in Anspruch genommen werde. Des Weiteren führte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 30.07.200 aus, dass sein Grundstück seit Generationen als Weinbaufläche genutzt werde. Im Jahr 2002 habe er den Weinberg neu bepflanzt. Da sich ein neuer Weinberg erst nach vier bis fünf Jahren im vollen Ertrag befinde und eine Lebensdauer von 20 bis 30 Jahren gerechnet werde, sei eine Rodung nach so kurzer Zeit völlig unwirtschaftlich (Errichtungskosten ca. 3.500 Euro). Außerdem entstünde in seinem Betrieb ein großer Schaden durch Ertragsausfälle über vier bis fünf Jahre, für die er eine angemessene Entschädigung für gerechtfertigt halte. 0,09 ha Fläche x 90 hl je Hektar Ertrag ergäben einen Ausfall von 8,1 hl pro Jahr. In fünf Jahren sei das eine Weinmenge von 40,5 hl, die seinem Betrieb fehlen würden. Da er Selbstvermarkter sei, erwirtschaftete er einen Betrag von ca. 400 Euro bis 500 Euro je Hektoliter Wein. Dies ergebe einen Fehlbetrag von 16.200 Euro bis 20.150 Euro in fünf Jahren. Seine gesamte Betriebsfläche belaufe sich auf gerade 0,78 ha, daraus sei erkennbar, wie wichtig diese Fläche (immerhin 11,53 % der Gesamtfläche) für das Gesamtergebnis seines Betriebes sei. Falls aber dennoch das Vorhaben verwirklicht werden solle, sei es für seinen Betrieb sehr wichtig, dass eine Ausgleichsfläche mit gleich guten weinbaulichen Eigenschaften zur Verfügung gestellt werde. Besser sei es jedoch für ihn, wenn von den Planfeststellungsunterlagen abweichend der Wirtschaftsweg, der an seinem Grundstück beginnen solle, erst oberhalb seines Weinberges auf die neue Straße hin ausgerichtet würde (vgl. BWV lfd.Nr. 37, Unterlage 7.2). Dann würde sein Grundstück und der Weinberg nicht berührt werden. Auf die seinem Schreiben beiliegende Planskizze wird Bezug genommen.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 19.12.2008 zutreffend, dass auf die dauerhafte bzw. vorübergehende Inanspruchnahme nicht verzichtet

werden kann, da der Untere Kaulweg wegen des Katzenbergtunnels künftig über die Autobahn geführt werden muss und die neue Böschungsverschneidung zu der vorliegenden Betroffenheit führt. Die in Anspruch genommene Teilfläche des Grundstücks Fl.Nr. 3454/2 der Gemarkung Heidingsfeld wird entschädigt. Der Umfang der Entschädigung wird im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen bzw. im gesonderten Entschädigungsverfahren festgelegt.

Die geplante Gradiente des Unteren Kaulwegs verläuft deutlich über dem bestehenden Gelände. Aufgrund der Dammlage können die angrenzenden Grundstücke nicht mehr über den Unteren Kaulweg erschlossen werden. Für die Erschließung dieser Grundstücke ist daher ein Wirtschaftsweg nördlich des Unteren Kaulwegs notwendig. Die vom Einwendungsführer vorgeschlagene Änderung des Wirtschaftsweges würde dazu führen, dass die Erschließung einiger Grundstücke nicht mehr gewährleistet wäre. Weiter würde die vorgeschlagene Anbindung des Wirtschaftsweges bedeuten, dass die Gradiente in Teilstücken eine über 3 m hohe Dammböschung aufweisen würde. Der daraus resultierende zusätzliche Flächenbedarf würde die Flächeneinsparungen aufgrund der Wirtschaftswegverkürzung größtenteils wieder egalisieren. Der Vorhabensträger wies diese Forderung daher zu Recht ab. Er wies aber darauf hin, dass er versuchen werde, geeignete Ersatzflächen für Weinbergflächen, die von der Ausbaumaßnahme betroffen seien, anzubieten. Das Gestaltungskonzept für den Katzenbergtunnel sieht beispielsweise in Teilbereichen die Neuanlage von Weinanbauflächen vor. Falls keine geeignete Ersatzfläche gefunden werden sollte, wird der Eingriff finanziell entschädigt.

Daher ist festzuhalten, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass der Nebenerwerbsbetrieb des Einwendungsführers nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden kann. Durch die Flächenreduzierung wird zwar nicht die Existenzgrundlage der Familie des Einwendungsführers gefährdet, jedoch die Existenz des Nebenerwerbsbetriebes. Eine Minderung der Betroffenheit des Betriebes durch das Angebot von Ersatzland konnte im gegenständlichen Planfeststellungsverfahren nicht in die Abwägung eingestellt werden, da ein solches vom Vorhabensträger nicht verbindlich abgegeben wurde. Unter Würdigung der unter C 3.7.8.3 angeführten Voraussetzungen kann daher nicht davon ausgegangen werden, dass hier mit dem entsprechend zukommenden Gewicht die Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebes in die Abwägung eingestellt werden müsste. Trotzdem wird mit entsprechend hohem Gewicht die zu erwartende Unwirtschaftlichkeit und infolgedessen die damit verbundene Betriebsaufgabe eines Nebenerwerbsbetriebes in die Abwägung eingestellt. Im vorliegenden Falle überwiegen die öffentlichen Interessen am sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 auch das Interesse des Einwendungsführers an der uneingeschränkten Fortführung seines landwirtschaftlichen bzw. seines Weinbaubetriebes. Angesichts der prognostizierten Verkehrsentwicklung und der damit absehbaren negativen Auswirkungen im Prognosenullfall ist der Verzicht auf den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 schlechterdings keine Alternative. Auch unter Berücksichtigung der geprüften anderweitigen Varianten ist nicht die Frage der Existenz einiger Weinbau- bzw. sonstiger landwirtschaftlicher Vollerwerbs- oder Nebenerwerbsbetriebe ausschlaggebend, da gewichtige Gründe für die gegenständliche Variante sprechen, wie aus C 3.5 hervorgeht. Demgegenüber hat das Interesse des Einwen-

dungsführers auch unter Berücksichtigung seines grundrechtlich geschützten Eigentums zurückzutreten.

Hinsichtlich der Einwendungen zu den Planunterlagen, zur Alternativenprüfung und zum Artenschutz wird auf die Ausführungen und Querverweise unter C 3.8.2.3 verwiesen, da es sich insofern um eine Einwendung mit gleichem Inhalt handelt.

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahmen entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz bzw. sein Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.90 Einwendung Nr. 90

Der Einwendungsführer ist (Mit-)Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4153 und Ehemann einer weiteren Einwendungsführerin (vgl. C 3.8.2.87).

Die mit Schreiben vom 01.07.2008 vorgebrachten Einwendungen haben den gleichen Inhalt wie die Einwendungen, die unter C 3.8.2.86 abgehandelt werden, worauf hier Bezug genommen wird.

Im Übrigen, so führte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 01.07.2008 aus, schließe er sich dem Vorbringen seiner Frau an. Auf C 3.8.2.87 wird in diesem Zusammenhang Bezug genommen.

Ein Vertreter des Einwendungsführers brachte beim Erörterungstermin erstmals vor, dass er angesichts des leicht besseren Nutzen-Kosten-Verhältnisses für die Variante Tunnel Süd 1 plädiere (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 129 f.).

Eine entsprechende Argumentation war im Schreiben der Einwendungsführerin vom 01.07.2008 nicht enthalten. Daher ist dieses Vorbringen wegen Versäumung der Einwendungsfrist ausgeschlossen (§ 17 a Nr. 7 Satz 1 FStrG). Die Einwendungen sind daher in diesem Punkt als unzulässig zurückzuweisen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich aus anderen Gründen erledigt haben.

Im Übrigen ist das Vorbringen auch unbegründet, da das Nutzen-Kosten-Verhältnis nur ein Kriterium bei der Wahl der Planfeststellungsvariante war. Auf die Ausführungen unter C 3.7.2.1, insbesondere C 3.7.2.1.4, wird insoweit Bezug

genommen. Das mündliche Vorbringen des Vertreters der Einwendungsführerin wiederholte im Prinzip nur die dort bereits erörterten und gewürdigten Punkte.

Des Weiteren äußerte sich der Bevollmächtigte des Einwendungsführers beim Erörterungstermin am 04.02.2009 zur Luftschadstoffbelastung. Auf die Ausführungen unter C 3.7.4.3.1 wird Bezug genommen.

Der Vertreter des Einwendungsführers machte beim Erörterungstermin am 04.02.2009 in Form eines Appells deutlich, dass angesichts der Feinstaubbelastung, des zu erwartenden Lärms und der mit der Bauabwicklung verbundenen Probleme die Variante Tunnel Süd 1 vorzugswürdig sei (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 131 ff.), worauf hier Bezug genommen wird.

Da diese Punkte im Wesentlichen im schriftlichen Vortrag als auch beim Erörterungstermin vom 02.02.2009 bis 06.02.2009 wiederholt angesprochen wurden, kann hier in diesem Zusammenhang auf die entsprechenden Würdigungen unter C 3.7.2.1, insbesondere C 3.7.2.1.4, sowie auf C 3.7.4.2 und C 3.7.4.3.1 Bezug genommen werden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.91

Einwendung Nr. 91

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 4117/3 der Gemarkung Heidingsfeld und Bewohnerin des Anwesens auf dem Grundstück Fl.Nr. 4153 der Gemarkung Heidingsfeld. Sie ist die Mutter bzw. die Großmutter anderer Einwendungsführer (vgl. dazu C 3.8.2.87 und C 3.8.2.86).

Mit Schreiben vom 01.07.2008 brachte die Einwendungsführerin vor, dass der gegenständliche Ausbau der BAB A 3 zu erheblichen Lärm- und Schadstoffbelastungen führe, die nicht hingenommen werden könnten. Durch diese schwerwiegenden Nachteile würden sie und ihre Familie in ihrem Recht auf Leben und Gesundheit sowie auf körperliche Unversehrtheit verletzt. Sie und ihre Familie würden darüber hinaus in ihrem Eigentum unzumutbar beeinträchtigt, da es ihnen weder im Haus und schon gar nicht auf dem Balkon oder im Garten möglich sein werde, sich vor den Auswirkungen der Autobahn schützen zu können.

Der Vorhabensträger legte daraufhin mit Schreiben vom 22.12.2008 nachvollziehbar dar, dass bei der Ausführung der Baumaßnahme die einschlägigen Vorschriften wie die 32. BImSchV und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm beachtet werden (vgl. A 3.3.9). Unter Berücksichtigung des Abstandes des Anwesens der Einwendungsführerin zur Trasse der BAB A 3 können unzumutbare Lärmpegel ausgeschlossen werden (vgl. auch zum Lärm und Schadstoffen C 3.7.4).

Zum weiteren Vorbringen kann auf die Ausführungen zum Vorbringen ihrer Tochter unter C 3.8.2.87 Bezug genommen werden, da es insofern inhaltlich gleich ist. Lediglich die Befürchtung der Wertminderung und die Anfrage zur Kostenerstat-

tung hinsichtlich des Einbaus von Lärmschutzfenstern wurden hier nicht vorgebracht.

Im Übrigen, so die Einwendungsführerin im Schreiben vom 01.07.2008 schließe sie sich dem Vorbringen ihrer Tochter an (vgl. dazu C 3.8.2.55).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.92 Einwendung Nr. 92

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 3127/2 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heidingsfeld, das mit einem Wohnhaus mit Einliegerwohnung bebaut ist. Es liegt bei Bau-km 289+300 ca. 400 m von der geplanten Achse der BAB A 3 entfernt. Die schalltechnische Berechnung des Vorhabensträgers hat für dieses Anwesen Beurteilungspegel von tagsüber 42 dB(A) und nachts von 38 dB(A) ergeben (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 106, und Unterlage 11.2, Blatt 2).

Mit Schreiben vom 30.06.2008 brachte der Einwendungsführer vor, dass sein Anwesen bzw. seine Wohnung durch Verkehrslärm im Ausbauabschnitt erheblich beeinträchtigt und im Wert und in der Nutzbarkeit gemindert werde. Diese Wertminderung werde nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt und ausgeglichen. Dies gelte auch für den Außenwohnbereich (Garten, Balkon).

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht darauf hin, dass am angesprochenen Grundstück des Einwendungsführers die maßgebenden Grenzwerte nach der 16. BImSchV eingehalten werden. Im Vergleich zur bestehenden Lärmsituation werden sich künftig durch den Katzenbergtunnel und die übrigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen für das Gebäude und das Gebäude erhebliche Verbesserungen ergeben. Für die Beurteilung der Außenwohnbereiche (Balkone, Terrassen, Garten) ist der jeweils gültige Tagesimmissionsgrenzwert der 16. BImSchV maßgebend. Die diesbezüglichen Lärmberechnungen haben ergeben, dass die Tagesimmissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überall eingehalten werden. Die Immissionsbelastungen für die Außenwohnbereiche liegen größtenteils sogar erheblich unter den einschlägigen Grenzwerten. Immissionsbelastungen unterhalb der Grenzwerte, so führte der Vorhabensträger zu Recht aus, gelten als zumutbar und lösen keine weiteren Entschädigungsansprüche aus.

Des Weiteren wandte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 30.06.2008 gegen die Planung ein, dass sein Anwesen bzw. seine Wohnung durch die über viele Jahre andauernde Baumaßnahme in der Bauphase durch Baulärm und Staubimmissionen erheblich beeinträchtigt und im Wert und in der Nutzbarkeit gemindert werde. Diese Wertminderung werde nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt und ausgeglichen. Dies gelte auch für den Außenwohnbereich (Garten, Balkon).

Hierzu erwiderte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht, dass bei der Ausführung der Baumaßnahme die einschlägigen Vorschriften, wie z.B. die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm beachtet werden (vgl. dazu auch A 3.3.9). Unter Berücksichtigung des Abstandes des Grundstücks des Einwendungsführers zur Trasse können unzumutbare bzw. gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden. Die Bauabwicklung erfolgt in zeitlich begrenzten, aufeinander folgenden Bauphasen. Die Auswirkungen auf das Grundstück des Einwendungsführers beschränken sich auf einzelnen Phasen, d.h. nur auf einen Teil der Bauzeit. Die baubedingte Staubbelastung wird durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. Anfeuchten, auf das Mindestmaß beschränkt. Berücksichtigt man weiter den Abstand des Anwesens zur Trasse, so kann eine regelmäßige bzw. andauernde und damit unzumutbare Beeinträchtigung durch Staubentwicklung ausgeschlossen werden.

Ebenso machte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 30.06.2008 geltend, dass die erheblichen Lärmbelastigungen während der Bauphase und des späteren Verkehrsbetriebs seine Gesundheit gefährdeten.

Hier erwiderte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht, dass am Grundstück des Einwendungsführers die Grenzwerte nach der 16. BImSchV eingehalten werden. Bei der Ausführung der Baumaßnahme werden darüber hinaus die einschlägigen Vorschriften beachtet. Unter Berücksichtigung des Abstandes des Grundstücks zur Trasse können auch während der Bauzeit gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden.

Außerdem wies der Einwendungsführer mit Schreiben vom 30.06.2008 darauf hin, dass er in seinem Anwesen eine Wohnung vermietet habe. Aufgrund der erheblichen Beeinträchtigung seines Anwesens müsse er mit Mietminderungen seiner Mieter sowie einer Verschlechterung der Vermietbarkeit an Neumieter rechnen.

Auch hier verwies der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht darauf, dass am Grundstück des Einwendungsführers die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist eher mit Verbesserungen der Lärmsituation zu rechnen, sodass für Mietminderungen bzw. verschlechterte Vermietbarkeiten keine Anhaltspunkte erkennbar sind. Nach Abschluss der Baumaßnahme kann vielmehr sogar eher von einer Aufwertung des Objektes aufgrund der Verbesserungen der Lärmsituation gesprochen werden (vgl. auch C 3.8.1.1).

Zum weiteren Vorbringen des Einwendungsführers hinsichtlich der Planunterlagen, der Alternativenprüfung und zum Artenschutz wird auf die Ausführungen bzw. Querverweise unter C 3.8.2.3 Bezug genommen, da es sich insofern um eine inhaltsgleiche Einwendung handelt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.93

Einwendung Nr. 93

Die Einwendungsführer sind Bewohner des Anwesens Fl.Nr. 6057/3 der Gemarkung Heidingsfeld im Reichenberger Grund.

Mit Schreiben vom 02.07.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass sie sich darüber freuten, dass mit der plangegegenständlichen Variante eine Alternative gefunden sei, die für die meisten Anwohner eine wesentliche Verbesserung des Ist-Zustandes bedeute. Obwohl sie der Trasse zu 100 Prozent zustimmen könnten, hätten sie noch einen "kleinen Wunsch". Bei der Vorstellung im Rahmen einer Bürgerversammlung in Heidingsfeld sei erwähnt worden, dass der Baustellenverkehr für den Abbruch der Talbrücke und auch für den Aufbau der neuen Talbrücke über die Giebelstädter Steige erfolgen solle. Da sie schon jetzt Lieferverkehr eines vorhandenen und demnächst von weiteren Lebensmittel-Discount-Märkten hätten, ergäben sich oft gefährliche Situationen für Fußgänger und Radfahrer. Durch den Baustellenverkehr werde die Situation wahrscheinlich noch gefährlicher. Deshalb würden es die Einwendungsführer begrüßen, wenn während des Abbruchs der bestehenden und des Neubaus der neuen Autobahnbrücke ein provisorischer Gehweg (eventuell hinter der Leitplanke auf der bergaufwärts führenden Spur) entlang der Giebelstädter Steige errichtet werden könne. Vor allem für ihre Kinder, die die Steige zum Teil als Schulweg benutzen müssten, gäbe es dann ein bisschen mehr Sicherheit.

Der Vorhabensträger antwortete darauf mit Schreiben vom 19.12.2008 zu Recht, dass der Baustellenverkehr überwiegend über die Autobahntrasse abgewickelt werden soll. Des Weiteren werden zum Teil links der Autobahn verlaufende Wege zu Baustraßen für den Baustellenverkehr ertüchtigt. Das weitere Straßennetz wird lediglich für punktuelle Zufahrten, z.B. für die Erschließung der Pfeiler der Talbrücke Heidingsfeld, während der Bauzeit in Anspruch genommen. Eine übermäßige, d.h. über den Gemeindegebrauch hinausgehende, Beanspruchung der Giebelstädter Steige ist bislang nicht vorgesehen. Sollte sich dies als notwendig erweisen, werden in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde alle notwendigen Maßnahmen ergriffen, um die Verkehrssicherheit auf der Giebelstädter Steige zu gewährleisten, sagte der Vorhabensträger zu. Er verwies aber zu Recht darauf, dass die Anlage eines Gehwegs an der Giebelstädter Steige Aufgabe der Stadt Würzburg als zuständiger Straßenbaulastträgerin ist (vgl. dazu auch C 3.7.3.3 sowie C 3.7.18.2).

Beim Erörterungstermin am 04.02.2009 brachte die Einwendungsführerin vor, dass ihr nicht ganz klar sei, wie der Abbruch und der Neubau der Talbrücke Heidingsfeld erfolgen sollen. Nach Ihrem Kenntnisstand werde dafür auch der Baustellenverkehr über die Giebelstädter Steige abgewickelt. Sie wies darauf hin, dass dieser Ortsstraße auch ein Geh- und Radweg für die dortigen Bewohner sei, der benutzt werden müsse, um nach Heidingsfeld zu kommen. Außerdem werde dieser Bereich von vielen Kindern als Schulweg benutzt, um zu den Herieden herunterzulaufen oder die Steige hoch bis zur Bushaltestelle am Spitztanzenweg. Daher würden zusätzliche Gefahren gerade für die Fußgänger befürchtet. Deshalb werde ein provisorischer Gehweg während der Bauphase gefordert. Wegen der derzeit bestehenden Situation bestünden bereits Kontakte mit der

Stadt Würzburg, dort zeichne sich aber vorerst keine Lösung ab. Gedacht sei, hinter der Leitplanke ein wenig zu schottern, sodass die Kinder hinter der Leitplanke laufen könnten (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 94 ff.).

Der Vorhabensträger legte beim Erörterungstermin am 04.02.2009 daraufhin nachvollziehbar dar, dass beim Abbruch der alten Talbrücke Heidingsfeld und dem Abtransport der entstehenden Teile die Giebelstädter Steige eine Rolle spielen wird. Er geht aber davon aus, dass dieser Verkehr mit normalen, für den allgemeinen Straßenverkehr zugelassenen Fahrzeugen abgewickelt werden kann. Nach derzeitigem Planungsstand wird die Giebelstädter Steige nicht über den Gemeingebrauch hinaus beansprucht. Ein konkretes Abbruchkonzept ist noch nicht erstellt, hier soll dem Auftragnehmer eine gewisse Freiheit in der Umsetzung eingeräumt werden. Hinsichtlich der Abbruchphase wird derzeit von etwa einen halben Jahr Dauer ausgegangen, wobei dabei nicht permanent Brückenabbruchmaterial abgefahren wird. In der Abbruchphase wird es aufgrund der Stahlkonstruktion eine gewisse Rückbauphase auf der Brücke selber geben, wobei man diese Teile dann über die Autobahn abfahren kann. Die tragenden Teile müssen dann nach unten abgelassen werden. Wenn diese abgefahren werden, beginnt der Verkehr auch auf der Giebelstädter Steige, gleiches gilt für die Pfeiler. Im Bereich der Giebelstädter Steige verfügt der Vorhabensträger über keinerlei Grund und Boden. Er ist auch nicht Baulastträger dieser Straße, sondern die Baulast liegt hier bei der Stadt Würzburg. Sofern - entgegen den bisherigen Annahmen - eine "übermäßige" Benutzung der Giebelstädter Steige erfolgen muss, muss eine entsprechende Sondernutzungserlaubnis bei der Stadt Würzburg beantragt werden. Sofern in diesem Zusammenhang weitere Maßnahmen zum Schutz der Verkehrssicherheit oder der Anwohner erforderlich sein würden, würden diese selbstverständlich mit der Stadt Würzburg abgestimmt. Die Möglichkeit, für die Stadt Würzburg Geh- und Radwege außerhalb des Planfeststellungsbereiches zu errichten, besteht jedoch, wie der Vorhabensträger zu Recht ausführte, nicht.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.94

Einwendung Nr. 94

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4318 der Gemarkung Heidingsfeld, das 1.283 m² groß ist und das vom Vorhabensträger (1.030 m²) bzw. für Dritte (253 m²) vollständig dauerhaft in Anspruch genommen werden soll. Das Grundstück liegt bei Bau-km 288+350 nördlich des östlichen Widerlagers der künftigen Heidingsfelder Brücke am Mittleren Katzenbergweg. Das Grundstück ist mit einem Wohnhaus und zwei Nebengebäuden bebaut, die rückgebaut werden sollen (vgl. BWV lfd.Nr. 85, Unterlage 7.2).

Mit Schreiben vom 05.06.2008 brachte der Einwendungsführer vor, dass er bereits vom Vorhabensträger darauf hingewiesen worden sei, dass im Zusammenhang mit der jetzigen Planung sein Grundstück Fl.Nr. 4318 der Gemarkung Heidingsfeld derart betroffen sei, dass nicht nur sein Grundstück übernommen werden solle, sondern auch sein Haus abgerissen werden müsse. Dem widerspre-

che er und er beantrage, die Autobahn so weit zu verlegen, dass sein Haus hiervon nicht betroffen sei. Er kündigte außerdem an, nötigenfalls mit allen rechtlichen Mitteln gegen die jetzt vorliegende Planung vorzugehen.

Demgegenüber verwies der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 zunächst auf das Lenkungsverfahren und die entsprechende Variantenprüfung. Hier wird auf die Ausführungen unter C 3.7.2.1 Bezug genommen. Zu Recht führte der Vorhabensträger jedoch weiter aus, dass sich die vorliegende Planfeststellungsstrasse im Bereich der Durchfahrung des Stadtgebietes von Würzburg sehr eng am Bestand orientiert. Die derzeitige Streckencharakteristik wird nicht wesentlich verändert. Der Ausbau sieht im Bereich des Grundstücks des Einwendungsführers eine Abrückung nach Norden um ca. 40 m vor. Bei den Überlegungen, in welche Richtung die Autobahn abgerückt bzw. verbreitert werden kann, stellt sich ein Abrücken auf die Südseite als ungünstiger heraus. Da die Bebauung im Süden der bestehenden Talbrücke bis auf 12 m an das Bauwerk heranreicht, werden mehr Gebäude, nämlich neun Häuser, betroffen als bei einer Verbreiterung auf der Nordseite. Dort beträgt der Abstand 20 m und es sind lediglich vier Häuser betroffen. Das Abrücken der Brücke von den Häusern auf der Südseite bringt weiterhin einen Sicherheitsgewinn dort. Durch die größere Abrückung vom Stadtteil Heuchelhof ergeben sich zudem günstigere Lärmwirkungen auf die dortige Wohnbebauung, ohne dass es demgegenüber im Stadtteil Heidingsfeld zu Verschlechterungen kommt. In Verbindung mit der Achsabrückung nach Norden kann die gesamte Talbrücke Heidingsfeld gleich in endgültiger Lage hergestellt werden. Kostenaufwendige Hilfsstützen und ein Querverschub des Überbaus sind somit nicht notwendig. Das Wohnhaus des Einwendungsführers würde künftig 25 m von der nördlichen Fahrbahn entfernt im Bereich des Böschungskegels des Brückenwiderlagers liegen. Daher ist vorgesehen, das Haus abzubauen und das Grundstück vollständig zu erwerben.

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahmen entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig auf seinen Besitz bzw. sein Eigentum zu verzichten. Dies gilt auch angesichts des Verlustes des eigenen Wohnhauses. Diese wird mit entsprechend hohem Gewicht zu Lasten des Vorhabens in die Abwägung eingestellt, erweist sich aber mit Blick auf die für die Baumaßnahme sprechenden Gründe nicht als vorrangig.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.95

Einwendung Nr. 95

Die Einwendungsführerin ist eine Gesellschaft Bürgerlichen Rechts.

Mit Schreiben vom 24.06.2008 wurden Einwendungen erhoben, die mit anderen Einwendungen inhaltsgleich sind. Daher kann zum Vorbringen auf die Ausführungen unter C 3.8.2.37 Bezug genommen werden.

Mit Schreiben vom 22.12.2009 wies der Vorhabensträger zu Recht darauf hin, dass die Einwendungsführerin ein Unternehmen für Dienstleistungen im Bereich von Gewerbeimmobilien mit Sitz in Würzburg ist. Eine direkte Betroffenheit der Firma durch den Ausbau der BAB A 3 ist nicht erkennbar.

Hinsichtlich der ergänzenden Ausführungen zur Alternativenprüfung wird auf die Ausführungen unter C 3.7.2.1.4 Bezug genommen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.96

Einwendung Nr. 96

Der Einwendungsführer ist Miteigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 2636 der Gemarkung Heidingsfeld, das 1.582 m² groß ist, wovon für Dritte 38 m² dauerhaft in Anspruch genommen werden sollen und 295 m² vom Vorhabensträger vorübergehend. Das Grundstück liegt westlich der Autobahn im Bereich der Unterführung des Mittleren Geisbergwegs.

Mit Schreiben vom 29.06.2008 forderte der Einwendungsführer, dass sein Grundstück ständig und ganzjährig über eine Zufahrt während und nach der Bauzeit verfügen müsse.

Der Vorhabensträger entgegnete darauf mit Schreiben vom 19.12.2008 nachvollziehbar, dass das Grundstück des Einwendungsführers über Mittleren Geisbergweg erschlossen wird (vgl. BWV lfd.Nrn. 29 und 32, Unterlage 7.2). Die Zufahrt zum Grundstück soll während der Baumaßnahme aufrechterhalten bleiben. Während der Bauzeit kann es zu einzelnen, jedoch mehrtägigen Unterbrechungen kommen, über die der Eigentümer rechtzeitig informiert wird. Soweit möglich und vertretbar, werden provisorische Zufahrtsmöglichkeiten geschaffen (vgl. dazu auch A 3.7.1).

Beim Erörterungstermin am 04.02.2009 wies der Einwendungsführer darauf hin, dass sein Garten mit einer undurchdringlichen Weisdornhecke umfriedet sei, die viel Pflege verlange. Er sei mit der Maßnahme zwar grundsätzlich einverstanden, auch mit der Inanspruchnahme seines Grundstückes, habe aber die Bitte, dass während der Bauzeit ein ordentlicher Zaun angebracht werde, über den man nicht so leicht steigen könne. Diese Funktion erfülle zurzeit seine Hecke, die in zwischen angebrachten Markierungen deuteten aber darauf hin, dass der Garten diagonal geteilt werde und er keine Zufahrt mehr zu seinem Garten habe. Er fordere daher einen entsprechend sicheren Zaun um seinen Garten und dass er jederzeit eine Zufahrt zu seinem Grundstück habe (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 67 f.).

Der Vorhabensträger führte beim Erörterungstermin am 04.02.2009 aus, dass die Inanspruchnahme nicht so zu verstehen sei, dass zunächst alles gerodet oder abgebrochen werde, um anschließend festzustellen, dass dies gar nicht notwendig gewesen sei. Es werde versucht, das vorhandene Tor und nach Möglichkeit auch die vorhandene Hecke stehen zu lassen. Hinsichtlich der Hecke könne jedoch das nicht endgültig zugesichert werden. Zugesichert wurde jedoch, soweit die Hecke doch entfernt werden müsse, während der Baumaßnahme einen entsprechenden Zaun anzubringen, um das Grundstück ähnlich einzufrieden, wie es bisher durch die Hecke der Fall (vgl. auch A 3.13.14).

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz bzw. sein Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.97

Einwendung Nr. 97

Die Einwendungsführerin ist eine GmbH mit Sitz in Randersacker nördlich der Anschlussstelle Würzburg/Randersacker. Das Büro- und Wohngebäude der Einwendungsführerin liegt in einem Bereich außerhalb des im Zusammenhang bebauten Gebiets von Randersacker. Im Flächennutzungsplan ist für diesen Bereich eine gewerbliche Fläche dargestellt, ein Bebauungsplan ist für dieses Gebiet nicht in Kraft getreten.

Mit Schreiben vom 03.07.2008 brachte die Einwendungsführerin vor, dass der Geschäftsführer ein Bürogebäude mit Wohngebäude auf den Grundstücken Fl.Nrn. 2162 und 2165 der Gemarkung Randersacker errichtet und im April 2007 bezogen habe. Der Bauantrag sei bereits am 17.04.2006 genehmigt worden.

Die Einwendungsführerin brachte vor, dass die Lärmbelastung zu hoch bzw. nicht vollständig erfasst sei. Aus den Unterlagen sei zu entnehmen, dass mit Ausnahme des offenporigen Asphalt keine Lärmschutzmaßnahmen in Richtung Maintal, d.h. in Richtung des Wohngebäudes des GmbH-Geschäftsführers vorgesehen seien. Die Einwendungsführerin brachte vor, dass das betreffende Grundstück in den vorliegenden Planungen nicht erfasst sei. Nach der Lärmbelastungskatasterkarte des Bayerischen Landesamtes für Umwelt liege das Grundstück im Bereich erhöhter Lärmbelastung. Die Immissionsbelastung betrage nach dieser Karte mehr als 60 dB(A) bis 65 dB(A). Die Grenzwerte nach der TA-Lärm für Gebiete unterschiedlicher Nutzung als auch die Lärmgrenzwerte der DAL

(Deutscher Arbeitsring für Lärmbekämpfung e.V.) für Räume unterschiedlicher Nutzung würden überschritten.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 19.12.2008 zu Recht entgegen, dass das Anwesen der Einwendungsführerin sich östlich des Mains auf Höhe der Anschlussstelle Randersacker befindet und rund 350 m von der A 3 bzw. über 1.100 m vom vorliegenden Planfeststellungsabschnitt entfernt liegt. Eine Grundbetroffenheit liegt nicht vor. Aufgrund des großen Abstandes von der Autobahntrasse können weitere Betroffenheiten, wie beispielsweise durch Lärm oder Luftschadstoffe, ebenfalls ausgeschlossen werden. Das Anwesen wurde jedoch bereits im Planfeststellungsverfahren für den sechsstreifigen Ausbau der A 3 im östlich angrenzenden Planfeststellungsabschnitt lärmtechnisch erfasst und geprüft (vgl. Planfeststellungsbeschluss vom 30.06.2006, Nr. 32-4354.1-4/05). Danach werden dort die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. In der gegenständlichen Planung wurde dieses Anwesen als Immissionsort nicht erneut aufgenommen, da das Anwesen über 1.100 m vom Planfeststellungsabschnitt entfernt liegt und die Immissionsbelastungen folglich eher geringen ausfallen werden. Die Lärmkatasterkarten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt sind keine Anspruchsgrundlage für Lärmvorsorgemaßnahmen in straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren. Ebenso sind die TA-Lärm und DAL diesbezüglich keine einschlägigen Vorschriften bzw. vorgezogenen Sachverständigengutachten i.S.d. § 41 Abs. 1 BImSchG, die auf das Vorliegen einer erheblichen Beeinträchtigung hinwiesen. Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Verkehrslärm ergeben sich nur aus der 16. BImSchV.

Vonseiten der Einwendungsführerin wurde mit Schreiben vom 03.07.2008 gerügt, dass die Lärmbelastung zu hoch bzw. nicht vollständig erfasst sei, der jetzige Zustand sich durch den sechsstreifigen Ausbau gerade im Hinblick auf die Belastung in der Nacht und die damit verbundenen Schlafstörungen verschlechtere, langfristig die Zunahme des Verkehrsaufkommens ebenso wie eine Verlagerung des Lkw-Verkehrs in die Nachtstunden zu berücksichtigen sei und schließlich kurzfristig mit einer erhöhten Lärmbelastung bedingt durch den Wegfall des Baumbestandes entlang der BAB A 3 zu rechnen sei. Außerdem wurde gefordert, die Mainbrücke Randersacker tiefer auszuführen und ein Lärmschutzgeländer an der Brücke anzubringen. Zu diesen Ausführungen wird auf C 3.7.4.2.3 Bezug genommen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.98 Einwendung Nr. 98

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4461 der Gemarkung Heidingsfeld. Das Grundstück ist 330 m² groß, wovon 76 m² dauerhaft erworben und 84 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen. Das Grundstück liegt nördlich der BAB A 3 im Bereich der Ersatzmaßnahme E 5.1 bzw. des öffentlichen Feld- und Waldweges Oberer Katzenbergweg (BWV lfd.Nr. 22, Unterlage 7.2). Auf dem Grundstück befinden sich zwei Nebengebäude, die abgebrochen werden sollen (vgl. BWV, lfd.Nr. 94a, Unterlage 7.2).

Der Einwendungsführer gab seine Einwendung am 14.08.2008 bei der Planfeststellungsbehörde ab. Die Einwendungsfrist endete nach der ortsüblichen Bekanntmachung der Stadt Würzburg mit Ablauf des 03.07.2008, nach der ortsüblichen Bekanntmachung des Marktes Randersacker mit Ablauf des 14.07.2008. Da der Einwendungsführer als nicht ortsansässiger Betroffener nicht von der Auslegung der Planunterlagen informiert wurde (vgl. §17 a Nr. 4 FStrG, Art. 73 Abs. 5 Satz 3 BayVwVfG), wurde ihm Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gewährt (§ 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 32 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG).

Vonseiten des Einwendungsführers wurde vorgebracht, dass er das Grundstück von seiner Mutter geerbt habe und sie immer im Gedenken halten möchte. Daher könnten sich seine Geschwister und er von diesem Erbe nicht trennen.

Der Einwendungsführer ist aber Alleineigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4461 der Gemarkung Heidingsfeld.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 19.12.2008 nachvollziehbar, dass auf die dauerhafte und vorübergehende Inanspruchnahme nicht verzichtet werden kann, da der Obere Katzenbergweg aufgrund der geplanten Autobahnböschung nach Norden verschoben werden muss und teilweise über das Grundstück Fl.Nr. 4461 der Gemarkung Heidingsfeld verlaufen wird. Die in Anspruch genommene Teilfläche dieses Grundstückes wird entschädigt. Der Umfang der Entschädigung wird im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen zwischen Einwendungsführer und Vorhabensträger bzw. im entschädigungsrechtlichen Verfahren festgelegt.

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz bzw. sein Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.99 Einwendung Nr. 99

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 4887/2 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof.

Mit Schreiben vom 30.06.2008 brachte die Einwendungsführerin vor, dass ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen der BAB A 3 liege. Im Zuge des Ausbaus der Autobahn werde der Vorhabensträger gebeten, ihr eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu

stellen. Dabei solle die tatsächlich gegebene Schallimmission, die von der BAB A 3 herrühre, bei Ost- und Nord-Ost-Wind belegt werden. Falls die Überprüfungen eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, verstärkte Schallschutzmaßnahmen an der BAB A 3 bzw. an ihrem Grundstück oder an ihrem Haus herzustellen oder die Kosten dafür zu übernehmen, um den unerträglichen Lärm, besonders bei Ost- und Nord-Ost-Wind zu begrenzen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 24.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführerin liegt in einem Abstand von ca. 370 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 50 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 24.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.100

Einwendung Nr. 100

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4887/4 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Die vom Vorhabensträger vorgelegte schalltechnische Berechnung hat für dieses Anwesen Beurteilungspegel von 53 dB(A) für den Tag und 48 dB(A) nachts ergeben (vgl. Unterlage 11,1, Anhang A, Immissionsort Nr. 207, und Unterlage 11.2, Blatt 3).

Mit Schreiben vom 19.06.2008 brachte der Einwendungsführer vor, dass sein Grundstück derzeit bei allen Ostwindlagen sehr stark durch die von der Autobahn ausgehenden Immissionen (Lärm und Feinstaub) belastet sei. Nach den Berechnungen des Vorhabensträgers würden die zulässigen Grenzwerte der 16. BImSchV nach dem sechsstreifigen Ausbau tagsüber erreicht, nachts aber nur grenzwertig mit 48 dB(A). Gehe man davon aus, dass im Laufe der Zeit die Wirkung des baulichen Schallschutzes an der Autobahn nachlasse, so werde der zulässige Wert nachts auf jeden Fall überschritten. Daher fordere er weitere passive Lärmschutzmaßnahmen direkt an seinem Haus bzw. dort, wo es fachlich möglich sei, um den Lärmschutz dauerhaft zu garantieren.

Des Weiteren forderte der Einwendungsführer im Schreiben vom 19.06.2008 die Überprüfung der Immissionen der BAB A 3 hinsichtlich eventuell nachlassender Schallminderungen der Lärmschutzeinrichtungen und die Berücksichtigung von maximalen Windgeschwindigkeiten bei den schalltechnischen Berechnungen. Auf die dementsprechenden Ausführungen unter C 3.7.4.2.3 wird Bezug genommen.

Ebenso brachte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 29.06.2008 vor, dass sein Grundstück derzeit bei Ostwindlagen sehr stark durch die von der BAB A 3 ausgehenden Immissionen (Lärm und Feinstaub) belastet werde. Die Windverfrachtung werde, wie der Vorhabensträger im Rahmen einer Bürgerversammlung ausgeführt habe, mit 3 m/s pauschal bei der Berechnung der Beurteilungspegel berücksichtigt. Aus der Unterlage 11.1 gehe dieser Parameter jedoch nicht hervor. Er bitte daher um eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für sein Gebäude. Sollte die Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergeben, fordere er, Schallschutzmaßnahmen an seinem Grundstück bzw. an seinem Haus zu erstellen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen des Einwendungsführers liegt in einem Abstand von ca. 350 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 53 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

In diesem Zusammenhang verwies der Vorhabensträger außerdem zu Recht mit Schreiben vom 28.11.2008 darauf, dass die schalltechnische Berechnung nach den Vorgaben der 16. BImSchV bzw. der RLS-90 durchgeführt wurde. Die zum Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten herangezogenen Beurteilungspegel sind Mittelungspegel (keine Maximalpegel) und gelten für leichten Wind (3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Das Rechenverfahren berücksichtigt daher schon ungünstige Witterungsverhältnisse und liegt damit im Sinne der Betroffenen auf der sicheren Seite.

Zu den Luftschadstoffen wird auf C 3.7.4.3.1 Bezug genommen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.101 Einwendung Nr. 101

Die Einwendungsführer sind Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4886/9 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Die schalltechnische Berechnung des Vorhabensträgers hat für dieses Anwesen Beurteilungspegel von 51 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht ergeben (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 206, und Unterlage 11.2, Blatt 3).

Mit Schreiben vom 02.07.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass sie als Eigentümer des Grundstücks mit dem darauf befindlichen Wohnhaus Fl.Nr. 4886/9 der Gemarkung Heidingsfeld vom geplanten Ausbau der BAB A 3 betroffen seien, da ihr Grundstück im Bereich der zu erwartenden höchsten Schallimmissionen liege. Sie forderten, dass ihnen der Vorhabensträger für die Ausbaumaßnahmen der BAB A 3 eine prüfbare Berechnung des für ihr Anwesen zu erwartenden Beurteilungspegels zur Verfügung stelle. Falls sich infolge der Prüfung eine Überschreitung des zulässigen Pegelwertes ergebe, würden weitere Schallschutzmaßnahmen im Rahmen des Autobahnausbaus an der BAB A 3 selbst oder passive Schallschutzmaßnahmen auf Kosten des Vorhabensträgers an ihrem Grundstück bzw. an ihrem Haus gefordert.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt in einem Abstand von ca. 370 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 51 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.102 Einwendung Nr. 102

Die Einwendungsführerinnen sind Eigentümerinnen des Grundstücks Fl.Nr. 4633 der Gemarkung Heidingsfeld. Das Grundstück ist 547 m² groß, wovon 55 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen. Es liegt südlich der BAB A 3 zwischen dem geplanten Katzenbergtunnel und dem Heidingsfelder Weg. Mit Schreiben vom 07.07.2008 brachten die Einwendungsführerinnen vor, dass sie sich gegen die Inanspruchnahme ihres Grundstücks wehrten, weil durch die dauerhafte Inanspruchnahme der Grundstücke Fl.Nrn. 4632 und 4632/2 keine direkte Zufahrtsmöglichkeit mehr bestünde.

Des Weiteren ist eine von beiden Einwendungsführerinnen Eigentümerin der Grundstücke Fl.Nrn. 4632 (880 m²) und 4632/2 (1.230 m²). Beide Grundstücke, die südlich der BAB A 3 im Bereich des Katzenbergtunnels und nördlich des Heidingsfelder Weges liegen, sollten zunächst vollständig dauerhaft bzw. vorübergehend für die Herstellung eines öffentlichen Feld- und Waldweges (BWV lfd.Nr. 39, Unterlage 7.2) in Anspruch genommen werden. Im Schreiben vom 07.07.2008 wurde seitens der Eigentümerin ausgeführt, dass neben der bereits erwähnten fehlenden Zufahrtsmöglichkeit zum Grundstück Fl.Nr. 4633 geltend gemacht werde, dass mehrere andere Zuwegungen (Pflwegewege, wie z.B. der Heidingsfelder Weg und der Obere Katzenbergweg sowie die Anbindung zwischen dem Unteren Kaulweg und dem Westportal des Tunnels) bestünden. Daher sei die über ihre Grundstücke verlaufende Planung eines weiteren Pflwegeweges überflüssig.

Der Vorhabensträger entgegnete darauf mit Schreiben vom 19.12.2008 mit plausibler Argumentation zur Ausgangsplanung, dass auf die dauerhafte bzw. vorübergehende Inanspruchnahme nicht verzichtet werden kann, da ein geplanter öffentlicher Feld- und Waldweg (BWV lfd.Nr. 39, Unterlage 7.2) im Zuge der Neugestaltung des städtischen Wegenetzes auf den Grundstücken Fl.Nrn. 4632 und 4632/2 der Gemarkung Heidingsfeld verlaufen soll. Die Tieferlegung der Autobahn und insbesondere der Bau des rund 570 m langen Katzenbergtunnels mit der vorgesehenen Andeckung und Landschaftsgestaltung führen zu einer nachhaltigen und aus Sicht der Stadt Würzburg sowie vieler Bürger zwingend notwendigen Reduzierung der Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes, der Stadtentwicklung und des Stadtbildes. Die Landschaftsneugestaltung im Umfeld des Tunnels bildet ein einheitliches Gesamtkonzept, das diesen Freiraum zwischen den Stadtteilen Heidingsfeld und Heuchelhof aufwerten soll, sodass er wieder verstärkt Funktionen als Naherholungsraum übernehmen kann. Hierzu zählen u.a. die geplanten öffentlichen Feld- und Waldwege, die sowohl eine bessere Verbindung der beiden Stadtteile ermöglichen sollen als auch der Naherholung dienen sollen. Um eine dauerhafte Sicherung zu erreichen und die umfangreiche Geländeneugestaltung eigentums- und entschädigungsrechtlich sinnvoll umsetzen zu können, ist der vorgesehene Grunderwerb notwendig. Die vorübergehende Inanspruchnahme einer Teilfläche des Grundstücks Fl.Nr. 4633 der Gemarkung Heidingsfeld wird entschädigt. Das Grundstück Fl.Nr. 4633 wird künftig über den beschriebenen öffentlichen Feld- und Waldweg (BWV lfd.Nr. 39, Unterlage 7.2) erschlossen. Die Zufahrt bleibt während der Baumaßnahme möglich (vgl.

auch A 3.7.1). Während der Bauzeit kann es zu temporären Behinderungen kommen, über die die Eigentümer rechtzeitig informiert werden.

Im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 wurde der Verbindungsweg vom Heidingsfelder Weg zur Tunneloberfläche an den Westrand der Grundstücke Fl.Nrn. 4632 und 4632/2 verschoben. Vom Grundstück Fl.Nr. 4632 müssen nur noch 241 m² dauerhaft (statt bisher 880 m²) und 314 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden, vom Grundstück Fl.Nr. 4632/2 der Gemarkung Heidingsfeld nur noch 289 m² dauerhaft (statt 1230 m²) und 263 m² vorübergehend (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 2 E, Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und Unterlage 14.2). Diese Optimierung kommt den Einwendungsführern deutlich entgegen.

Bezüglich der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums haben es die Einwendungsführerinnen hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und sie somit gezwungen sind, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf ihren Besitz bzw. ihr Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.103

Einwendung Nr. 103

Die Einwendungsführer sind Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4876/2 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Die schalltechnische Berechnung des Vorhabensträgers hat für das dortige Anwesen Beurteilungspegel von 54 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht ergeben (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 192, und Unterlage 11.2, Blatt 3).

Mit einem Schreiben, das am 01.07.2008 bei der Stadt Würzburg eingegangen ist, brachten die Einwendungsführer vor, dass sie vom Ausbau der BAB A 3 betroffen seien, da ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihnen eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück oder an ihrem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender

weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt in einem Abstand von ca. 220 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 54 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.104

Einwendung Nr. 104

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 4738/9 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Die schalltechnische Berechnung des Vorhabensträgers hat für das Anwesen auf diesem Grundstück Beurteilungspegel von 52 dB(A) am Tag und 48 dB(A) in der Nacht ergeben (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 158, und Unterlage 11.2, Blatt 3).

In einem Schreiben, das bei der Stadt Würzburg am 01.07.2008 eingegangen ist, brachte die Einwendungsführerin vor, dass sie vom Ausbau der BAB A 3 betroffen sei, da ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihr eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück oder an ihrem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführerin liegt in einem Abstand von ca. 200 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Er-

heblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 52 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Mit Schreiben vom 08.01.2009 an den Vorhabensträger verwies die Einwendungsführerin darauf, dass im Januar 2007 dem Lenkungsausschuss Unterlagen vorgelegt worden seien, wonach der Lärmpegel von 45 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts für ihr Anwesen prognostiziert worden sei. Es sei nicht nachvollziehbar, warum bei den nunmehrigen schalltechnischen Berechnungen die Beurteilungspegel jetzt bei 52 dB(A) bzw. 53 dB(A) tags liegen würden, das sei eine 116 % höhere Lärmbelastung für ihr Anwesen. Da sich die Berechnungsgrundlagen ständig änderten, bestehe sie bei einer Überschreitung des zulässigen Schallpegels ein Anspruch auf kostenlose Schallschutzmaßnahmen an ihrem Anwesen.

Mit Schreiben vom 28.01.2009 führte der Vorhabensträger demgegenüber nachvollziehbar an, dass sämtliche Lärmpegelkarten, die im Februar 2007 im Lenkungsverfahren vorgestellt wurden, ausschließlich Nachtwerte enthielten, während die Beurteilungspegel für den Tag dort nicht dargestellt wurden. Die Straße, in der die Einwendungsführerin lebt, liegt demnach überwiegend in einem Bereich mit einer nächtlichen Lärmbelastung zwischen 45 dB(A) und 49 dB(A). Obwohl es sich um eine flächige und nicht objektscharfe Auswertung handelt, stimmt diese Lärmbelastung gut mit den schalltechnischen Berechnungen im vorliegenden Planfeststellungsverfahren überein. In den schalltechnischen Berechnungen wurden für die Straße, in der die Einwendungsführerin wohnt, Lärmbelastungen von maximal 49 dB(A) ermittelt. Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Verkehrslärm nach der 16. BImSchV werden daher am Anwesen der Einwendungsführerin eingehalten.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.105 Einwendung Nr. 105

Einer der beiden Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4468 der Gemarkung Heidingsfeld, der andere ist sein Sohn. Das Grundstück ist 1.522 m² groß und liegt im Bereich des Katzenbergtunnels bzw. im Bereich zwischen der BAB A 3 und dem künftigen öffentlichen Feld- und Waldweg Oberer Katzenbergweg (BWV lfd.Nr. 22, Unterlage 7.2). Von dem Grundstück sollen 1.346 m² vom Vorhabensträger und 176 m² für Dritte dauerhaft in Anspruch genommen werden. Das Grundstück ist mit drei Nebengebäuden bebaut, die im Zuge der plangegegenständlichen Maßnahme zu beseitigen sind (vgl. BWV lfd.Nr. 93, Unterlage 7.2).

Mit Schreiben vom 20.06.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass der Vater des jetzigen Eigentümers das Grundstück 1948 erworben habe. Dieses

Grundstück sei damals 1.980 m² groß gewesen. In den Jahren 1958 bis 1962 sei die BAB A 3 mit der jetzigen Trassenführung gebaut worden. Von dem angesprochenen Grundstück seien damals 520 m² gegen den Protest des damaligen Eigentümers enteignet worden. Es habe damals eine "Interessengemeinschaft der Autobahnbetroffenen" gegeben, die für ihre wertvollen Streuobstwiesen, Obstbaumbestände und Weinberge gekämpft und sich gegen die geringfügige Entschädigungsleistung gewandt hätten. Damals seien allein auf dem Grundstück Fl.Nr. 4468 der Gemarkung Heidingsfeld 28 wertvolle Obstbäume gefällt worden. Die verbleibende Fläche von 1.522 m² sei durch die Nähe zur Autobahn in ihrem Wert stark gemindert gewesen, eine vom derzeitigen Eigentümer geplante Bebauung sei unmöglich gewesen. Der Einwendungsführer habe das Grundstück 1968 erworben. Seither werde es von ihm, seiner Frau und seinem Sohn als Erholungs- und Wochenendgrundstück genutzt. Von dort hätten die Einwendungsführer den Blick auf die Stadt genossen, die Obstbäume liebevoll gepflegt und geschnitten, das Obst geerntet und verwertet sowie die Wiese regelmäßig gemäht. Die Stadt Würzburg habe mit Schreiben vom 11.09.1991 mitgeteilt, dass dieses Grundstück in ein Programm "Pflege und Verbesserung ökologisch wertvoller Streuobstbestände" aufgenommen worden sei. Die landwirtschaftliche Berufsgenossenschaft habe in einem Schreiben vom 23.11.2000 dieses Grundstück als Wochenendgrundstück bewertet und somit ihre Zuständigkeit als Berufsgenossenschaft abgelehnt. Nun habe der Eigentümer bei der Begutachtung der verfahrensgegenständlichen Pläne feststellen müssen, dass die BAB A 3 im Bereich seines Grundstückes fast 40 m tiefer als bisher, also hangabwärts, geplant sei und dass dafür fast 1.400 m² von seinem Grundstück abgegeben werden müssten, was nahezu der gesamten Fläche entspreche. Die restliche Fläche liege dann am Rande eines aufgeschütteten Walls, dessen oberer Rand deutlich höher liege als der jetzige Verlauf es erahnen lasse. Dies würde bedeuten, dass sein Grundstück und der gesamte Baumbestand zerstört würden, das verbleibende Grundstück aber zu nichts mehr zu gebrauchen sei. Mit diesen Ausbauplänen werde daher dem Eigentümer und Einwendungsführer auch ein Teil seines Lebenswerks genommen und das Erbe seines Vaters sowie die vorgesehene Hinterlassenschaft an seinen Sohn zerstört. Beim Erörterungstermin am 05.02.2009 legte er dies nochmals mündlich dar, auf die Niederschrift (vgl. S. 76 ff.) wird Bezug genommen.

Der Vorhabensträger verwies demgegenüber mit Schreiben vom 19.12.2008 zu Recht auf das Einsetzen der Lenkungsgruppe zur Findung einer möglichen, geeigneten und ausgewogenen Trassenvariante. Auf Unterlage 1, Kapitel 3.5, wird Bezug genommen (vgl. auch C 3.7.2.1). Die Tieferlegung der Autobahn und insbesondere die Errichtung des rund 570 m langen Katzenbergtunnels mit der vorgesehenen Andeckung und Landschaftsgestaltung führen zu einer nachhaltigen und aus Sicht der Stadt Würzburg sowie vieler Bürger zwingend notwendigen Reduzierung der Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes, der Stadtentwicklung und des Stadtbildes. Die Landschaftsneugestaltung im Umfeld des Katzenbergtunnels bildet ein einheitliches Gesamtkonzept, das diesen Freiraum zwischen den Stadtteilen Heidingsfeld und Heuchelhof aufwerten soll, sodass er wieder verstärkt Funktionen als Naherholungsraum übernehmen kann. Hierzu zählen u.a. die geplanten Geländemodellierungen, die gute Einbindung des Katzenbergtunnels in das Stadt- und Landschaftsbild sicherstellen sollen. Um eine dauerhaf-

te Sicherung zu erreichen und die umfangreiche Geländeneugestaltung eigentums- und entschädigungsrechtlich sinnvoll umsetzen zu können, ist der vorge-sehene Grunderwerb notwendig.

Außerdem brachten die Einwendungsführer mit Schreiben vom 20.06.2008 vor, dass sie darüber hinaus alle anderen Einwendungen der Bewohner des Katzenberges im Wesentlichen unterstützten, die zu Recht um ihre Wohngebiete, Freizeit- und Erholungsflächen fürchteten und diesen Ausbau der BAB A 3, der keine visionäre Planung darstelle, ablehnten. Insoweit kann seitens der Planfeststellungsbehörde auf die einschlägigen Ausführungen bei den betreffenden Einwen-dungen verwiesen werden.

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwen-dungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffent-lichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwun-gen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz bzw. sein Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnah-me ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbs-verhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Die Einwendungen der Einwendungsführer werden zurückgewiesen, soweit ih-nen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt ha-ben.

3.8.2.106 Einwendung Nr. 106

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 4520/6 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Die schalltechnische Berechnung des Vorhabensträgers hat für das Wohnhaus auf diesem Grundstück Beurteilungspegel von 55 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht ergeben (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 117, und Unterlage 11.2, Blatt 2). Der einschlägige Nachtgrenzwert von 49 dB(A) ist somit auf verschiedenen Gebäu-deseiten um jeweils 1 dB(A) überschritten (vgl. Unterlage 11.1, Anhang B, Im-missionsort Nr. 117).

Mit Schreiben vom 01.07.2008 brachte die Einwendungsführerin vor, dass sie vom Ausbau der BAB A 3 betroffen sei, da ihr Grundstück im Bereich der höch-sten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihr eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schall-pegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück oder an ihrem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 er-läutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die

gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführerin liegt in einem Abstand von ca. 360 m zum Katzenbergtunnel und von ca. 490 m zur geplanten Achse der BAB A 3 im Bereich der freien Autobahnstrecke. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 55 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts zu erwarten. Es bestehen somit o.g. Anspruchsvoraussetzungen für den Ersatz der Aufwendungen für passiven Lärmschutz. Im Übrigen wird auf A 3.3.6 sowie auf C 3.7.4.2.3.2 Bezug genommen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.107

Einwendung Nr. 107

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 4810 der Gemarkung Heidingsfeld. Das Grundstück ist 1.026 m² groß, wofür zunächst vom Vorhabensträger 105 m² dauerhaft und 277 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden sollten. Das Grundstück liegt südlich der Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord und westlich der BAB A 3 im Bereich des Oberen Kaulwegs.

Mit Schreiben vom 26.06.2008 brachte die Einwendungsführerin vor, dass sie der Inanspruchnahme des Grundstückes widerspreche. Das Grundstück diene ihrer Familie bereits seit Jahren der Naherholung. Ihre Eltern seien fast täglich dort, um die Ruhe und Aussicht in ihrem Garten zu genießen. Sie hätten das Grundstück im Laufe der Jahrzehnte gepflegt und immer wieder erneuert. Ihnen sei die Wegnahme ihres Lebenswerkes nicht zuzumuten, auch wenn dies anteilig geschehen solle. Der Baumbestand sei teilweise 35 Jahre alt. Das auf dem Grundstück befindliche Gartenhaus sei in mühsamer Arbeit im Laufe der Jahre errichtet worden, ebenfalls der das Gartengelände einfassende Zaun. Durch die Inanspruchnahme des Grundstückes müsse der Gartenzaun entfernt werden. Des Weiteren würde der Bereich, der vorübergehend in Anspruch genommen werden solle, direkt am Gartenhaus angrenzen. Bei den dann dort verkehrenden Baustellenfahrzeugen sei eine Schädigung der Bausubstanz des Gartenhauses nicht auszuschließen, denn diese würden unmittelbar am Haus vorbeifahren. Schließlich müssten der Baumbestand und das in mühsamer Kleinarbeit angelegte Rosenbeet dem Vorhaben weichen.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 19.12.2008 plausibel, dass auf die dauerhafte bzw. vorübergehende Inanspruchnahme nicht verzichtet werden kann, da der Obere Kaulweg aufgrund der geänderten Ausfahrt in die Tank- und Rastanlage Würzburg nach Norden verschoben werden muss und

teilweise über das Grundstück Fl.Nr. 4810 der Gemarkung Heidingsfeld verlaufen wird. Die in Anspruch genommene Teilfläche dieses Grundstücks wird entschädigt. Der Baustellenverkehr soll überwiegend über die Autobahntrasse abgewickelt werden. Des Weiteren werden zum Teil längs der Autobahn verlaufende Wege zu Baustraßen für den Baustellenverkehr ertüchtigt. Das weitere Straßennetz wird lediglich für punktuelle Zufahrten während der Bauzeit in Anspruch genommen. Die Grenze der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Fläche verläuft unmittelbar westlich des Gartenhauses. Diese Fläche wird lediglich als Arbeitsraum für die Verlegung des Oberen Kaulweges genutzt. Eine übermäßige, d.h. über den Gemeingebrauch hinausgehende Beanspruchung des Oberen Kaulweges, ist nicht vorgesehen. Schäden am Gartenhaus sind daher auch nicht zu erwarten. Dennoch kündigte der Vorhabensträger an, den Gebäudezustand gutachterlich feststellen zu lassen, um etwaig auftretende Schäden eindeutig festhalten und zuordnen zu können (vgl. A 3.13.12).

Durch ein entsprechendes Baukonzept kann der Vorhabensträger den Oberen Kaulweg im Bereich der östlichen Rampe zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord vorab erstellen. Dadurch kann im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken an der Talseite verringert werden. Vom Grundstück Fl.Nr. 4810 der Gemarkung Heidingsfeld müssen daher nur noch 48 m² dauerhaft und 103 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 2 E, Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und Unterlage 14.2). Damit kommt der Vorhabensträger so weit wie möglich dem Anliegen der Einwendungsführerin entgegen.

Bezüglich der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums hat es die Einwendungsführerin hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und sie somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf ihren Besitz bzw. ihr Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.108

Einwendung Nr. 108

Der Einwendungsführer ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 2970 und 4809/1 der Gemarkung Heidingsfeld. Das Grundstück Fl.Nr. 2970 der Gemarkung Heidingsfeld ist 2.106 m² groß, wovon vom Vorhabensträger zunächst für Dritte 24 m² dauerhaft in Anspruch genommen werden sollten, 178 m² von ihm selbst vorübergehend. Das Grundstück Fl.Nr. 4809/1 ist 424 m² groß, wovon zunächst 121 m² dauerhaft und 198 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden sollten. Beide Grundstücke liegen bei Bau-km 289+650 südlich der Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord und östlich der BAB A 3 zwischen Oberem Kirch-

bergweg und Oberem Kaulweg ca. 40 m von der geplanten Achse der BAB A 3 entfernt.

Der Einwendungsführer brachte vor, dass er in seinem Eigentum verletzt werde, da er infolge der Planung enteignet werde. Dies sei auch der Fall, soweit seine Grundstücke nur teilweise oder nur vorübergehend für die Ausbaumaßnahme in Anspruch genommen würden.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 28.11.2008 nachvollziehbar, dass auf die dauerhafte bzw. vorübergehende Inanspruchnahme nicht verzichtet werden kann, da im Zuge der Gradientenabsenkung der Autobahn in diesem Bereich die Ausfahrt zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord zur Überbrückung des Höhenunterschiedes nach Osten verschoben werden muss. Bedingt durch diese Verschiebung und die neu entstehenden Böschungsverschnidungen entsteht die oben beschriebene Grundbetroffenheit. Die Inanspruchnahme der Teilflächen der beiden Grundstücke wird entschädigt.

Der Vorhabensträger überarbeitete jedoch sein Baukonzept nochmals, wobei infolgedessen vor dem Bau der Hauptfahrbahnen der BAB A 3 der Parallelweg (Oberer Kaulweg) im Bereich der östlichen Rampe zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord vorab erstellt werden kann. Im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 kann dabei insbesondere die vorübergehende Inanspruchnahme von talseitigen Grundstücken verringert werden. Vom Grundstück Fl.Nr. 2970 der Gemarkung Heidingsfeld müssen daher nur noch 3 m² dauerhaft und 31 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden, vom Grundstück Fl.Nr. 4809/1 der Gemarkung Heidingsfeld nur noch 59 m² dauerhaft und 103 m² vorübergehend (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 2 E, Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und Unterlage 14.2). Damit ist der Vorhabensträger dem Anliegen des Einwendungsführers so weit wie möglich entgegengekommen.

Des Weiteren ist der Einwendungsführer Bewohner des Anwesens Fl.Nr. 3707 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heidingsfeld. Außerdem ist er Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 3080 und 3083 der Gemarkung Heidingsfeld, wo er in dem darauf befindlichen Haus nach eigenen Angaben zwölf Wohnungen vermietet hat.

Hier brachte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 02.07.2008 vor, dass sein Anwesen bzw. seine Wohnung durch Verkehrslärm im Ausbauabschnitt erheblich beeinträchtigt und im Wert und in der Nutzbarkeit gemindert werde. Diese Wertminderung werde nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt und ausgeglichen. Dies gelte auch für den Außenwohnbereich (Garten, Balkon).

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht entgegen, dass am angesprochenen Anwesen des Einwendungsführers die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Im Vergleich zur bestehenden Lärmsituation werden sich künftig durch den Katzenbergtunnel und die anderen aktiven Lärmschutzmaßnahmen für das Gebäude und das Grundstück sogar erhebliche Verbesserungen ergeben. Für die Beurteilung der Außenbereiche (Balkone, Terrassen, Garten) ist der jeweils gültige Tagesimmissionsgrenz-

wert der 16. BImSchV maßgeblich. Die diesbezüglichen Lärmberechnungen haben ergeben, dass die Tagesimmissionsgrenzwerte überall eingehalten werden. Die Immissionsbelastungen für die Außenwohnbereiche liegen größtenteils sogar erheblich unter den maßgeblichen Grenzwerten. Immissionsbelastungen unterhalb der Grenzwerte gelten als zumutbar und lösen keine weiteren Entschädigungsansprüche aus.

Des Weiteren brachte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 02.07.2008 vor, dass sein Anwesen bzw. seine Wohnung durch die über viele Jahre andauernde Baumaßnahme in der Bauphase durch Baulärm und Staubimmissionen erheblich beeinträchtigt und im Wert und in der Nutzbarkeit gemindert werde. Diese Wertminderung werde nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt und ausgeglichen. Dies gelte auch für den Außenwohnbereich (Garten, Balkon).

Der Vorhabensträger erklärte daraufhin mit Schreiben vom 28.11.2008 zutreffend, dass bei der Ausführung der Baumaßnahme die einschlägigen Vorschriften, wie z.B. die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm, beachtet werden (vgl. auch A 3.3.9). Unter Berücksichtigung des Abstandes des Grundstücks des Einwendungsführers zur Trasse der Autobahn können unzumutbare bzw. gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden. Die Bauabwicklung erfolgt in zeitlich begrenzten, aufeinander folgenden Bauphasen. Die Auswirkungen auf das Grundstück beschränken sich auf einzelne Phasen, d.h. nur auf einen Teil der Bauzeit. Die baubedingte Staubbelastung wird durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. Anfeuchten, auf ein Mindestmaß beschränkt. Berücksichtigt man weiter den Abstand des Anwesens zur Trasse, so kann eine regelmäßige bzw. andauernde und damit unzumutbare Beeinträchtigung durch Staubentwicklung ausgeschlossen werden.

Des Weiteren wandte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 02.07.2008 gegen die Planung ein, dass die erheblichen Lärmbelastungen während der Bauphase und des späteren Verkehrsbetriebs der Autobahn seine Gesundheit gefährdeten.

Auch hier hielt der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 zu Recht dagegen, dass am Anwesen des Einwendungsführers die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Unter Berücksichtigung des Abstandes des Grundstücks zur Trasse können auch während der Bauzeit gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden.

Schließlich machte der Einwendungsführer mit Schreiben vom 02.07.2008 geltend, dass er aufgrund der erheblichen Beeinträchtigung seines Anwesens mit Mietminderungen seiner Mieter sowie einer Verschlechterung der Vermietbarkeit an Neumieter rechnen müsse.

Der Vorhabensträger entgegnete mit Schreiben vom 28.11.2008 zutreffend, dass am Anwesen des Einwendungsführers die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Im Vergleich zur bestehenden Lärmsituation werden sich durch den Katzenbergtunnel und die übrigen Lärmschutzmaßnahmen für das Gebäude

auf dem Grundstück sogar erhebliche Lärmentlastungen ergeben. Während der Bauzeit sind keine relevanten Verschlechterungen zu erwarten. Daher besteht für Mietminderungen bzw. eine verschlechterte Vermietbarkeit kein Anhaltspunkt. Nach Abschluss der Maßnahme kann vielmehr von einer Aufwertung des Objektes aufgrund der Verbesserungen der Lärmssituation ausgegangen werden. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C 3.8.1.1 Bezug genommen. Ergänzend wird auf C 3.7.4 Bezug genommen.

Hinsichtlich des weiteren Vorbringens des Einwendungsführers zu den Planunterlagen, zur Alternativenprüfung und zum Artenschutz wird auf die Ausführungen unter C 3.8.2.3 und die dortigen Querverweise Bezug genommen, da es sich insofern um eine inhaltsgleiche Einwendung handelt.

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz bzw. sein Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.109

Einwendung Nr. 109

Die Einwendungsführer sind Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4750/11 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Dieses Grundstück ist mit einem Wohnhaus bebaut, in dem die Einwendungsführer leben.

Mit Schreiben vom 29.06.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass sie als Eigentümer und Anwohner vom Ausbavorhaben direkt betroffen seien, da ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihnen eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, forderten die Einwendungsführer, geeignete Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück oder an ihrem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen (z.B. Schallschutzfenster).

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die

schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen des Einwendungsführers liegt in einem Abstand von ca. 220 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 52 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.110 Einwendung Nr. 110

Die Einwendungsführer, eine Erbgemeinschaft, sind Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 5364/1 der Gemarkung Heidingsfeld. Das Grundstück liegt im Rotenbaurer Grund, ist 9.602 m² groß und soll vollständig für die Ausgleichsmaßnahme A 4.2 in Anspruch genommen werden.

Mit Schreiben vom 30.06.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass sie mit der Inanspruchnahme ihres Grundstückes als Ausgleichsfläche nicht einverstanden seien. Bereits zu Beginn des Jahres 2006 hätten sie jeweils telefonische Anfragen vom Vorhabensträger erhalten und schon damals die Veräußerung abgelehnt. Als Ausgleichsflächen, die für den Vorhabensträger günstig zu erwerben seien, könnten sie städtische Grundstücke nennen, z.B. das Grundstück Fl.Nr. 9115/1 der Gemarkung Heidingsfeld und ein weiteres in der Gemarkung Würzburg.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 22.12.2008 demgegenüber zutreffend dar, dass das Grundstück der Erbgemeinschaft für die Ausgleichsmaßnahme A 4 erworben werden soll. Ziel dieser Maßnahme ist die Anlage bzw. Wiederherstellung von strukturreichen Offenlandbiotopen. Sie dient der Wiederherstellung beeinträchtigter Werte und Funktionen im Naturhaushalt und Landschaftsbild. Der Vorhabensträger kündigte aber an zu versuchen, geeignete Ersatzflächen für die Inanspruchnahme des Grundstückes der Erbgemeinschaft zu finden. Falls keine geeigneten Ersatzflächen gefunden werden sollten, werde der Eingriff monetär entschädigt.

Bezüglich der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums haben es die Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahmen entschieden wurde und sie somit gezwungen sind, gegen Entschädigung endgültig auf ihren Besitz und ihr Eigentum zu verzichten. Dies gilt auch für die Grundinanspruchnahme wegen landschaftspflegerischer Begleitmaßnahmen (vgl. C 3.7.5.2.5.8).

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.111 Einwendung Nr. 111

Einer der beiden Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4757/19 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof, beide Einwendungsführer leben im dortigen Anwesen. Die vom Vorhabensträger vorgelegte schalltechnische Berechnung hat für dieses Anwesen Beurteilungspegel von 51 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht ergeben (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 145, und Unterlage 11.2, Blatt 2).

Mit Schreiben vom 10.07.2008, eingegangen bei der Stadt Würzburg am 12.07.2008, brachten die Einwendungsführer vor, dass ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihnen eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück oder an ihrem Haus herzustellen bzw. die hierfür anfallenden Kosten seitens des Vorhabensträgers zu übernehmen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt in einem Abstand von ca. 280 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 51 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.112 Einwendung Nr. 112

Die Einwendungsführer sind Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4440 der Gemarkung Heidingsfeld. Das Grundstück ist 1.015 m² groß und soll vom Vorhabensträger bzw. für Dritte vollständig erworben werden. Es liegt im Bereich des Katzenberges nördlich der BAB A 3 und südlich des Oberen Katzenbergwegs. Auf dem Grundstück befindet sich ein Nebengebäude, das zurückgebaut werden soll (vgl. BWV lfd.Nr. 98, Unterlage 7.2).

Mit Schreiben vom 23.06.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass sie den Verkauf ihres Grundstückes ablehnten. Während hier und noch einige benachbarte Grundstücke aufgekauft und meterhoch aufgefüllt werden sollen (um den Tunnelaushub nicht abfahren zu müssen), würden zahlreiche andere in unmittelbarer Nähe gelegene Grundstücke "verschont" und zu "lukrativen Baugrundstücken" in einer der schönsten Aussichtslogen Würzburgs aufgewertet. Die Einwendungsführer forderten daher ein Flächenumlegungsverfahren im Bereich des Katzenbergtunnels bzw. einen finanziellen Ausgleich zu den zukünftigen Bauland- bzw. Grundstückspreisen.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 19.12.2008 nachvollziehbar entgegen, dass die Tieferlegung der Autobahn, insbesondere der Bau des rund 570 m langen Katzenbergtunnels, mit der vorgesehenen Andeckung und Landschaftsgestaltung zu einer nachhaltigen und aus Sicht der Stadt Würzburg sowie vieler Bürger zwingend notwendigen Reduzierung der Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes, der Stadtentwicklung und des Stadtbildes führt. Die Landschaftsneugestaltung im Umfeld des Katzenbergtunnels bildet ein einheitliches Gesamtkonzept, das diesen Freiraum zwischen den Stadtteilen Heidingsfeld und Heuchelhof aufwerten soll, sodass er wieder verstärkt Funktionen als Naherholungsraum übernehmen kann. Hierzu zählen u.a. die geplanten Geländemodellierungen, die gute Einbindung des Katzenbergtunnels in das Stadt- und Landschaftsbild sicherstellen sollen. Um eine dauerhafte Sicherung zu erreichen und die umfangreiche Geländeneugestaltung eigentums- und entschädigungsrechtlich sinnvoll umsetzen zu können, ist der vorgesehene Grunderwerb notwendig. Das Grundstück Fl.Nr. 4440 der Gemarkung Heidingsfeld liegt nach den Darstellungen des Flächennutzungsplanes der Stadt Würzburg auf einer öffentlichen Grünfläche. Für die Entschädigung der Inanspruchnahme ist der gegenwärtige Wert des Grundstückes maßgeblich, ungewisse künftige städtebauliche Entwicklungen können dabei nicht berücksichtigt werden. Die Höhe der Entschädigung wird jedoch, wie der Vorhabensträger zu Recht ausführte, außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen zwischen den Einwendungsführern und dem Vorhabensträger festgelegt. Das geforderte Flächenumlegungsverfahren ist ein Instrumentarium des Baugesetzbuches und findet bei straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren keine Anwendung.

Bezüglich der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums haben es die Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffent-

lichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und sie somit gezwungen sind, gegen Entschädigung endgültig auf ihren Besitz bzw. ihr Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.113 Einwendung Nr. 113

Die Einwendungsführer sind Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4244 der Gemarkung Heidingsfeld, das mit einem Wohnhaus bebaut ist und südlich der Talbrücke Heidingsfeld am Schellengraben liegt.

Mit Schreiben vom 25.06.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass ihnen nicht verständlich sei, weshalb ihr baurechtlich genehmigtes Wohngebäude und das ihres Nachbarn (Fl.Nr. 4245 der Gemarkung Heidingsfeld) nicht in den rot umrandeten Bereich "Wohnbauflächen" einbezogen sei (vgl. Unterlage 7.1, Blatt 2, und Unterlage 11.1, Blatt 2). Das gesamte Gebiet bilde eine Einheit. Es werde gebeten, den Plan in diesem Punkt anzupassen.

Der Vorhabensträger entgegnete mit Schreiben vom 19.12.2008 zutreffend, dass die umrandeten Bereiche in den Planfeststellungsunterlagen die Grenzen der derzeit gültigen Bebauungspläne der Stadt Würzburg kennzeichnen, hier den Bebauungsplan Heidingsfeld 24/89 für den Bereich "Schattbergweg - Am Schellengraben" vom 23.05.1995. Der Vorhabensträger hat aber bei der Prüfung, ob Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV vorliegen, zugunsten der Einwendungsführer unterstellt, dass ihr Anwesen in einem Wohngebiet liegt. Somit ist dieses Vorbringen gegenstandslos.

Des Weiteren brachten die Einwendungsführer mit Schreiben vom 25.06.2008 vor, dass sich ihre Einwendung gegen die schallschutztechnische Bewertung des Immissionsortes Nr. 84 richte (Fl.Nr. 4245 der Gemarkung Heidingsfeld, vgl. Unterlagen 11.2, Blatt 2, und 11.1, Anhang A). Nach den schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers sollen sich nach dem Ausbau der BAB A 3 Beurteilungspegel von 53 dB(A) am Tag und 48 dB(A) in der Nacht dort ergeben. Dem stünden Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) für den Tag und 49 dB(A) für die Nacht gegenüber. Die Einwendungsführer seien der Meinung, dass insbesondere der Nachtwert so nahe beim Grenzwert liege, dass eine Überprüfung dieses Ergebnisses angezeigt sei. Daher werde gebeten, die Berechnungsgrundlagen und den Berechnungsmodus den Einwendungsführern zur Verfügung zu stellen, um auch ihrerseits - möglicherweise unter Einschaltung eines Sachverständigen - die objektive Richtigkeit überprüfen zu können. In diesem Zusammenhang führten die Einwendungsführer mit Schreiben vom 25.06.2008 weiter aus, dass sich ihres Erachtens insbesondere durch die Tieferlegung der Talbrüc-

ke die Lärmeinwirkungen auf ihr Gebäude trotz der Schallschutzwände verstärken würden. Auch die Tatsache, dass tatsächliche Messwerte nach Beendigung des Ausbaues von den jetzigen Rechnungsergebnissen abweichen könnten, verunsichere sie, so die Einwendungsführer. Daher werde in Anbetracht der unmittelbaren Nähe zwischen Beurteilungspegel und dem Immissionsgrenzwert für die Nacht gebeten, ihr Objekt in die Kategorie "Grenzwert überschritten" aufzunehmen, um im Zweifel z.B. für Schallschutzfenster auf der talseitigen Fassade ihres Wohngebäudes eine Kostenübernahme nicht von vornherein auszuschließen. Dabei solle auch berücksichtigt werden, dass nach den ihnen zur Verfügung stehenden Unterlagen ihr Anwesen sowie das ihres Nachbarn als eines der wenigen Schallwerte in diesem Grenzbereich aufweise.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt in einem Abstand von ca. 420 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der Vorhabensträger ist davon ausgegangen, dass hier nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen sind (s.o.). Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 53 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.114 Einwendung Nr. 114

Die Einwendungsführer sind Bewohner des Anwesens Fl.Nr. 4580/14 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof.

Mit Schreiben vom 01.07.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass sie vom Ausbau der BAB A 3 betroffen seien, da ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihnen eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück oder an ihrem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt in einem Abstand von ca. 580 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 53 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.115

Einwendung Nr. 115

Die Einwendungsführer sind Bewohner des Anwesens Fl.Nr. 4874/6 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Für dieses Anwesen hat die schalltechnische Berechnung des Vorhabensträgers Beurteilungspegel von 52 dB(A) am Tag und 48 dB(A) in der Nacht ergeben (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 187, und Unterlage 11.2, Blatt 3).

Mit Schreiben vom 02.07.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass aus den ausgelegten Planunterlagen nicht ersichtlich sei, mit welchem Windeinfluss bezüglich der schalltechnischen Berechnung bei Ostwind gerechnet worden sei. Bei einer Bürgerversammlung am 17.06.2008 in Heidingsfeld sei von einem Vertreter des Vorhabensträgers erklärt worden, es seien 3 m/s von der Schallquelle zu den untersuchten Gebäuden eingerechnet worden. Bei ihren Anwesen sei nach den Planfeststellungsunterlagen ein Nachtwert von 48 dB(A) errechnet worden, der Immissionsgrenzwert liege aber schon bei 49 dB(A) für die Nacht. Da sich ihr Anwesen im Bereich des Nachtgrenzwertes von 49 dB(A) befinde, werde der Vorhabensträger gebeten, ihnen eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Ergebe die Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück bzw. in ihrem Haus zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 19.12.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 er-

läutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt in einem Abstand von ca. 220 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 52 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 19.12.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

In diesem Zusammenhang verwies der Vorhabensträger außerdem zu Recht mit Schreiben vom 19.12.2008 darauf, dass die schalltechnische Berechnung nach den Vorgaben der 16. BImSchV bzw. der RLS-90 durchgeführt wurde. Die zum Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten herangezogenen Beurteilungspegel sind Mittelungspegel (keine Maximalpegel) und gelten für leichten Wind (3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Das Rechenverfahren berücksichtigt daher schon ungünstige Witterungsverhältnisse und liegt damit im Sinne der Betroffenen auf der sicheren Seite (vgl. dazu auch C 3.7.4.2.3.1).

Des Weiteren brachten die Einwendungsführer die Forderung nach einer dauerhaft eingerichteten Messstation vor, die mit Verkehrsleiteinrichtungen gekoppelt sei und auf der BAB A 3 die zulässigen Geschwindigkeiten nach dem Immissionspegel der Autobahn ausrichte. Auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.3.1.6 wird Bezug genommen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.116

Einwendung Nr. 116

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4876/6 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Die vom Vorhabensträger vorgelegte schalltechnische Berechnung hat für das Anwesen auf diesem Grundstück Beurteilungspegel von 52 dB(A) am Tag und 48 dB(A) in der Nacht ergeben (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 195, und Unterlage 11.2, Blatt 3).

Mit Schreiben vom 30.06.2008 brachte der Einwendungsführer vor, dass er als Eigentümer vom Ausbau der BAB A 3 betroffen sei, da sein Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Daher werde der Vorhabensträger gebeten, ihm eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für sein Anwe-

sen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, fordere der Einwendungsführer, notwendige Schallschutzmaßnahmen an seinem Grundstück oder an seinem Haus herzustellen bzw. die Kosten für die Durchführung solcher Maßnahmen zu übernehmen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen des Einwendungsführers liegt in einem Abstand von ca. 250 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 52 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.117

Einwendung Nr. 117

Die Einwendungsführer sind Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4590/4 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Die schalltechnische Berechnung des Vorhabensträgers hat für das Anwesen auf diesem Grundstück Beurteilungspegel von 53 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht ergeben (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 126, und Unterlage 11.2, Blatt 2).

Mit Schreiben vom 26.06.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass sie es sehr begrüßten, dass das plangegenständliche Vorhaben gegenüber der Planfeststellungsvariante aus dem Jahr 2005 wesentliche Verbesserungen enthalte, was Lärmbelastung und Immissionsschutz der Anwohner betreffe (Tunnellösung). Was jedoch ungenügend berücksichtigt worden sei, sei die Lärm-, Abgas- und Feinstaubbelastung, die von der Heidingsfelder Brücke auf die Stadtteile Heuchelhof und Heidingsfeld ausgehe. Da Westwind die vorwiegend vorhandene Windrichtung in der Region sei, hätten jahrzehntelange Erfahrungen gezeigt, dass die Hauptlärmbelastung dieser Stadtteile durch das Befahren der Brücke entstehe. Die in den Planfeststellungsunterlagen angegebenen errechneten Werte von 53 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht seien für ihre Region nach ihrer Erfahrung durch die freiliegende Brücke bei dem momentan vorgesehenen

Lärmschutz nicht einzuhalten. Die zurzeit geltenden Grenzwerte für die Lärmpegel seien bisher weit überschritten worden (Messungen von Anwohnern). Da auch künftig davon auszugehen sei, dass der tatsächliche Lärmpegel nicht mit dem errechneten übereinstimmen, seien die vorgesehenen (6 m hohen) Schallschutzwände kein ausreichender Schutz gegen Lärm-, Abgas- und Feinstaubbelastungen von einer siebenstreifigen Autobahn, die direkt durch die Stadt verlaufe. Deshalb forderten die Einwendungsführer Lärmschutzvorrichtungen (z.B. Einhausung) auf der vorgesehenen neuen Talbrücke Heidingsfeld, die eine gesundheitsschädigende Belastung der Anwohner der beiden Stadtteile mit Sicherheit ausschließen. Das Gleiche gelte für den Schutz vor Abgas- und vor allem auch vor Feinstaubbelastung. Das im Grundgesetz garantierte Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit und auf Schutz des Eigentums müsse bei der Planung einer so tiefgreifenden Maßnahme wie den Bau einer siebenstreifigen Autobahn direkt durch ein Stadtgebiet hindurch besonders beachtet werden.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 19.12.2008 zu Recht entgegen, dass in der 16. BImSchV die Berechnung des Beurteilungspegels vorgeschrieben ist. Die schalltechnischen Berechnungen erfolgen demnach nach der RLS-90. Die zum Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten heranzuziehenden Beurteilungspegel sind Mittelungspegel (keine Maximalpegel) und gelten für leichten Wind (3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Das Rechenverfahren berücksichtigt somit zugunsten der Betroffenen ungünstige Witterungsverhältnisse. Neben den einschlägigen Grenzwerten ist in der 16. BImSchV auch festgelegt, dass die Beurteilungspegel zu berechnen sind und wie dies zu erfolgen hat (RLS-90). Grenzwerte und Berechnung samt dem vorgegebenen Verfahren bilden somit eine Einheit. Lärmmessungen unterliegen dagegen vielfältigen Einflüssen, u.a. Witterungseinflüsse und Verkehrsbelastungsschwankungen (z.B. Berufs- und Reiseverkehr) und können daher nur eine Momentaufnahme darstellen. Es ist deshalb nicht zulässig, die Messergebnisse mit den Grenzwerten der 16. BImSchV in Bezug zu setzen. Auf der Heidingsfelder Talbrücke wird eine Deckschicht aufgebracht, die die Annahme eines Korrekturwertes von $D_{\text{StrO}} = -2 \text{ dB(A)}$ rechtfertigt, und beidseitig sind 6 m hohe transparente Lärmschutzwände mit einer Auskrägung von 1 m an der Außenkappe angeordnet. Östlich der Talbrücke sind im Übergangsbereich zum Katzenbergtunnel 6 m hohe Lärmschutzwände geplant. Der Katzenbergtunnel ist mit einer Länge von 570 m vorgesehen. Diese aktiven Lärmschutzmaßnahmen führen zu einer deutlichen Entlastung der Lärmsituation auch unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung. Am Anwesen der Einwendungsführer werden die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Weitergehende aktive Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz des Anwesens der Einwendungsführer sind deshalb nicht zu rechtfertigen. Hinsichtlich der Luftschadstoffe gilt, dass ein entsprechendes Luftschadstoffgutachten erstellt wurde. Daraus geht hervor, dass die Grenzwerte der 22. BImSchV am Anwesen der Einwendungsführer eingehalten werden. Die Lärmschutzwände auf der Heidingsfelder Talbrücke, der Katzenbergtunnel und die weiteren aktiven Lärmschutzanlagen wirken sich positiv auf die Luftschadstoffbelastung aus. Es wird generell eine Verbesserung der Luftschadstoffbelastung zum Prognosehorizont 2020 gegenüber dem Bestand im Jahr 2005 erreicht. Da am angegebenen Grundstück die Grenzwerte der 22. BImSchV und der 16. BImSchV eingehalten werden, können

gesundheitsgefährdende Lärmpegel und Abgas- und Feinstaubbelastungen ausgeschlossen werden. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.3 und C 3.7.4.3.1 Bezug genommen.

Mit Schreiben vom 01.07.2008 brachten die Einwendungsführer weiter vor, dass sie vom Ausbau der BAB A 3 unmittelbar betroffen seien, da ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihnen eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, würde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück oder an ihrem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 bzw. vom 19.12.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt in einem Abstand von ca. 290 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 53 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 bzw. 19.12.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

In diesem Zusammenhang verwies der Vorhabensträger außerdem zu Recht mit Schreiben vom 19.12.2008 darauf, dass die schalltechnische Berechnung nach den Vorgaben der 16. BImSchV bzw. der RLS-90 durchgeführt wurde. Die zum Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten herangezogenen Beurteilungspegel sind Mittelungspegel (keine Maximalpegel) und gelten für leichten Wind (3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Das Rechenverfahren berücksichtigt daher schon ungünstige Witterungsverhältnisse und liegt damit im Sinne der Betroffenen auf der sicheren Seite.

Darüber hinaus erwiderte der Vorhabensträger zutreffend, dass in der 16. BImSchV auch festgelegt ist, dass Beurteilungspegel zu berechnen sind und auf welche Weise dies zu geschehen hat (RLS-90). Grenzwerte, Berechnung und das vorgegebene Verfahren bilden demzufolge eine Einheit. Lärmmessungen unterliegen dagegen vielfältigen Einflüssen (z.B. Berufs- und Reiseverkehr) und können daher nur eine Momentaufnahme darstellen. Es ist deshalb nicht zuläs-

sig, Messergebnisse mit den Grenzwerten der 16. BImSchV in Beziehung zu bringen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.118 Einwendung Nr. 118

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 3433 der Gemarkung Heidingsfeld, das 1.123 m² groß ist und wovon für die plangegenständliche Maßnahme selbst (Ersatzmaßnahme E 5.3 und Unterer Kaulweg) 1.111 m² dauerhaft in Anspruch genommen werden sollten und 12 m² vorübergehend. Auf dem Grundstück befinden sich zwei Nebengebäude, die beseitigt werden sollen (vgl. BWV lfd.Nr. 102, Unterlage 7.2).

Mit Schreiben vom 01.07.2008 brachte die Einwendungsführerin verschiedene Argumente gegen die plangegenständliche Maßnahme und für eine Tunnellösung unter dem Heuchelhof vor. Auf die Ausführungen unter C 3.7.2.1.4 wird Bezug genommen.

Mit Schreiben vom 01.07.2008 trug die Einwendungsführerin weiter vor, dass sie davon ausgegangen sei, dass sowohl der Garten als auch die damit verbundene Geldanlage sicher und wertbeständig gewesen sei, als sie am 22.10.1982 das Grundstück Fl.Nr. 3433 der Gemarkung Heidingsfeld, das als Garten genutzt werde, gekauft habe. Diesen Boden könne uns niemand wegnehmen, Autobahn und Straße sei ja schon da, sei ihre Meinung gewesen. Sie habe viel in den Garten investiert, er sei es wert gewesen und sei es noch immer wert. Daher habe sie sich im Juli 1989 Wasser und Strom in den Garten legen lassen. Die Kosten dafür hätten fast 33.000 DM betragen. Auf der Fläche, wo sich jetzt u.a. auch ihr Garten befinde, seien nach dem Ausbau der BAB A 3 Freizeiteinrichtungen geplant (ca. im Jahr 2018 bis 2020). Statt dieser Nutzung könnte sie doch ihre Fläche wiederbekommen, was jedoch von einem Vertreter des Vorhabensträgers bei der Bürgerversammlung am 17.06.2008 ausgeschlossen worden sei. Die Gründe seien nicht verdeutlicht worden und somit auch für sie nicht nachvollziehbar.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 22.12.2008 zutreffend, dass der Wert des in Anspruch genommenen Grundstücks entschädigt wird. Der Wert der angesprochenen Strom- und Wasseranschlüsse ist dabei zu berücksichtigen. Der Umfang der Entschädigungen wird jedoch außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen zwischen der Einwendungsführerin und dem Vorhabensträger festgelegt. Die Tieferlegung der Autobahn und insbesondere der Bau eines rund 570 m langen Tunnels mit der vorgesehenen Geländemodellierung und Landschaftsgestaltung führen zu einer nachhaltigen und aus Sicht der Stadt sowie vieler Bürger zwingend notwendigen Reduzierung der Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes, der Stadtentwicklung und des Stadtbildes. Die Landschaftsgestaltung im Umfeld des Tunnels bildet ein einheitliches Gesamtkonzept, das diesen Freiraum zwischen den Stadtteilen Heidingsfeld und Heuchelhof aufwerten soll, sodass er

wieder verstärkt Funktionen als frei zugänglicher Naherholungsraum übernehmen kann. Um eine dauerhafte Sicherung zu erreichen und die umfangreiche Geländeneugestaltung eigentums- und entschädigungsrechtlich sinnvoll umsetzen zu können, ist der vorgesehene Grunderwerb notwendig.

Mit Schreiben vom 01.07.2008 führte die Einwendungsführerin außerdem an, dass für den Fall, dass eine "echte Untertunnelung" wegen momentaner Mehrkosten nicht erfolge und stattdessen der Ausbau der BAB A 3 wie in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt komme, berücksichtigt werden müsse, dass in dem zum Ausbau benötigten Teil ihres Grundstückes ein Stromzählerkasten und ein kleineres Gartenhaus mit Erdkeller, in dem die Wasseruhr winterfest untergebracht sei, stehe. Von etwa der Spitze des Grundstückes sei vom Unteren Kaulweg her Strom, Wasser und ein Rohr für Fernmeldekabel/Klingelanlage verlegt über das kleinere obere Gartenhaus bis zum unteren (in Richtung Heidingsfeld) größeren.

Der Vorhabensträger wies mit Schreiben vom 22.10.2009 zu Recht darauf hin, dass das Grundstück der Einwendungsführerin vollständig dauerhaft bzw. vorübergehend in Anspruch genommen werden soll. Zutreffend verwies der Vorhabensträger darauf, dass die geschilderten Anlagen bei der Ermittlung des Grundstückswerts im Rahmen des Entschädigungsverfahrens berücksichtigt werden.

In diesem Zusammenhang führte die Einwendungsführerin mit Schreiben vom 01.07.2008 außerdem aus, dass, als ihre Tochter im Jahr 2005 von dem drohenden Verlust eines Teils ihres Gartens gehört habe, sie nicht nur für sich, sondern auch für die Einwendungsführerin zutiefst betroffen gewesen sei. Sie habe ausgeführt, dass der Garten nach ihren Kindern doch das Wichtigste für die Einwendungsführerin sei. Dieser Garten diene ihr und ihren Kindern zur Lebensfreude und Gesundheit mit allem, was sie dort erlebt hätten und erleben dürften. Dies gelte vor allem wegen seiner Lage und seiner herrlichen Aussicht, der dort vorhandenen und über Jahrzehnte gewachsenen Natur mit zum Teil seltenen Pflanzen und vielen Tieren, denen der Lebensraum genommen werden werde. Dies könne durch einen anderen Garten nicht gewährleistet werden. In ihrem Garten werde umweltschonend gearbeitet, sodass sich hier immer wieder wild gewachsene Pflanzen ansiedelten und sich viel Getier dorthin verirrt habe und heimisch fühle ("ein kleines Naturschutzgebiet"). Die Flächen, die nun in Anspruch genommen würden, seien für diese und für die Einwendungsführerin und ihre Kinder unersetzbar und gingen unwiederbringlich verloren. Auch sei der Garten wichtig zur Erhaltung der Gesundheit und der Lebensqualität, die beim geplanten Ausbau über Jahre beeinträchtigt wäre. Dies gelte nicht nur für sie und die unmittelbar Betroffenen, sondern z.B. auch für die erholungsuchenden Spaziergänger. Es gebe eine besondere Art von Freude, die sie nur in ihrem Garten geschenkt bekommen könne. Sie werde daher in ihrem Recht auf Gesundheit verletzt und in ihrem Recht auf Eigentum unzumutbar beeinträchtigt. Ein Festhalten an der geplanten Ausbaulösung verletzte sie in ihrem Recht auf gerechte Abwägung. Die Einwendungsführerin erwarte nicht nur eine Entscheidung, die allen von ihr genannten Punkten Rechnung trage, sondern auch eine entsprechende finanzielle Entschädigung für alle, die für das Gemeinwohl ein sehr großes Opfer bringen müssten.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht entgegen, dass das beschriebene Gestaltungskonzept im Bereich des Katzenbergtunnels künftig bessere Naherholungsmöglichkeiten als das derzeit von der Autobahn durchschnittene und teilweise mit eingezäunten Grundstücken versehene Gelände bieten wird. Bei den Planungen werden die einschlägigen Richtlinien und die Regeln der Technik beachtet. Eine Beeinträchtigung der Gesundheit ist nicht zu erwarten, die in Anspruch genommenen Grundflächen werden nach ihrem Wert entschädigt. Eine unzumutbare Beeinträchtigung des Grundrechts auf Eigentum ist damit nicht gegeben.

Beim Erörterungstermin am 04.02.2009 machte die Einwendungsführerin nochmals deutlich, dass sie die gegenständliche Planung nicht gutheiße und die Variante Süd 1 für besser halte. Auf die Niederschrift zum Erörterungstermin vom 04.02.2009 wird Bezug genommen (vgl. S. 36 ff.).

Als Folge von Einwendungen und Stellungnahmen im Planfeststellungsverfahren überarbeitete der Vorhabensträger im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 den Trassenverlauf des Unteren Kaulwegs. Durch dessen Verschiebung nach Osten konnte gewährleistet werden, dass die westlich liegenden Grundstücke - wie bisher - direkt vom Unteren Kaulweg erschlossen werden. Dadurch konnte weitgehend auf den Parallelweg zur Erschließung der dortigen Grundstücke verzichtet werden. Lediglich zwischen Unterem Kaulweg und dem Trinkwasserhochbehälter ist nördlich des Weges zum Betriebsgebäude des Tunnels eine Parallelerschließung mit Wendemöglichkeit erforderlich. Trotzdem muss das Grundstück Fl.Nr. 3433 der Gemarkung Heidingsfeld weiter dauerhaft vollständig in Anspruch genommen werden (vgl. insbesondere Unterlage 7.1, Blatt 2 E, Unterlage 7.2, lfd.Nr. 37, Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und Unterlage 14.2).

Bezüglich der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums hat es die Einwendungsführerin hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und sie somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig auf ihren Besitz bzw. ihr Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Nachteile für die Einwendungsführerin werden mit dem gebotenen Gewicht zu Lasten des Vorhabens in die Abwägung eingestellt, ohne dass deshalb wegen der überwiegenden gegenläufigen Belange die Ausgewogenheit der Planung in Frage gestellt wird.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.119 Einwendung Nr. 119

Die Einwendungsführer sind Bewohner des Anwesens Fl.Nr. 4700/3 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Die vom Vorhabensträger vorgelegte schalltechnische Berechnung hat dafür Beurteilungspegel von 51 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht ergeben (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 139, und Unterlage 11.2, Blatt 2).

Mit Schreiben vom 01.07.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass sie vom Ausbau der BAB A 3 betroffen seien, da ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihnen eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück oder an ihrem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt in einem Abstand von ca. 300 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 51 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.120 Einwendung Nr. 120

Die Einwendungsführer sind Bewohner des Grundstücks Fl.Nr. 4520/14 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof.

Mit Schreiben vom 25.06.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass es für sie unverständlich sei, dass auf der Heidingsfelder Talbrücke kein offenporiger

Belag zur Anwendung komme. Auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.3.2 wird Bezug genommen.

Mit Schreiben vom 25.06.2008 führten die Einwendungsführer außerdem aus, dass die gegenständliche Planung für ihr Grundstück keinen besonderen Lärmschutz vorsehe, weil die bei Schallmessungen ermittelten Messwerte unter dem Grenzwert lägen. Die Aussagekraft der ermittelten Messwerte würde bestritten. Generell sei die Lärmbelästigung bei ihnen stark vom Wind abhängig. Bei Ostwind sei die Lärmbelästigung gering, bei Westwind jedoch massiv. Da meist Westwind wehe, überwögen Zeiten der erheblichen Lärmbelästigung. Außerdem nehme erfahrungsgemäß aufgrund der Luftverhältnisse in ihrem Wohnbereich gegen Abend die Lautstärke des Verkehrs auf der Brücke deutlich zu. Die Einwendungsführer gingen davon aus, dass die vorgesehenen Maßnahmen auf der Brücke diesen Lärm nicht reduzieren würden. Sie empfänden es als unzumutbar, ihr Haus nicht für die besonderen Schallschutzmaßnahmen an Wohnhäusern vorzusehen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 19.12.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt in einem Abstand von ca. 560 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008 sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 53 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 19.12.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.121

Einwendung Nr. 121

Die Einwendungsführer sind Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4340 der Gemarkung Heidingsfeld, das nördlich der BAB A 3 und der vorgesehenen Ersatzmaßnahme E 5.1 im Bereich des Oberen Katzenbergwegs (BWV lfd.Nr. 22, Unterlage 7.2) liegt. Das Grundstück ist 1.010 m² groß, wovon für Dritte (Oberer Katzenbergweg) 18 m² dauerhaft und 57 m² vom Vorhabensträger vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen.

Mit Schreiben vom 04.06.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass ihr Grundstück, in das sie ein langes Leben ihre Arbeitskraft investiert hätten, durch die geplante Baumaßnahme im Gebrauch und im Wert nachhaltig geschädigt werde. Sie forderten daher, dass die Zufahrtsmöglichkeit zum Grundstück während der gesamten Bauzeit und auch danach aufrechterhalten bleiben müsse. Dabei werde darauf hingewiesen, dass die Erschließung über die stichartige Verlängerung des Mittleren Katzenbergweges technisch nicht gegeben sei. Für die Parkmöglichkeit auf dem Grundstück gelte dies analog.

Der Vorhabensträger entgegnete dem mit Schreiben vom 19.12.2008 zu Recht, dass im Vergleich zur bestehenden Lärmsituation sich künftig durch den Katzenbergtunnel und die übrigen Lärmschutzmaßnahmen für das Grundstück sogar erhebliche Lärmentlastungen ergeben werden. Für Gebrauchs- und Wertminderungen sind daher keine Anhaltspunkte erkennbar (vgl. auch C 3.8.1.1). Nach Abschluss der Maßnahme kann eher von einer Aufwertung des Objektes aufgrund der Verbesserung der Lärmsituation ausgegangen werden. Die Zufahrt bleibt während und nach der Baumaßnahme über den neu geplanten öffentlichen Feld- und Waldweg BWV lfd.Nr. 22 (Unterlage 7.2) möglich. Während der Bauzeit kann es allerdings zu temporären Behinderungen kommen, über die die Eigentümer rechtzeitig informiert werden (vgl. A 3.7.1). Auf die Bereitstellung einer Parkmöglichkeit auf öffentlichen Grund besteht dagegen kein Anspruch. Der Forderung kann deshalb nicht nachgekommen werden.

Schließlich forderten die Einwendungsführer mit Schreiben vom 04.06.2008, dass ihnen für die abzutretenden Flächen geeignete Ersatzflächen zugewiesen würden.

Der Vorhabensträger entgegnete darauf mit Schreiben vom 19.12.2008 nachvollziehbar, dass aufgrund der geringen Betroffenheit von nur 18 m² eine Ersatzfläche nicht angeboten werden kann. Die in Anspruch genommene Teilfläche auf dem Grundstück Fl.Nr. 4340 der Gemarkung Heidingsfeld wird deshalb monetär entschädigt.

Bezüglich der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums haben es die Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und sie somit gezwungen sind, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf ihren Besitz bzw. ihr Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.122 Einwendung Nr. 122

Die Einwendungsführerin mit Miteigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 4323 der Gemarkung Heidingsfeld. Das Grundstück liegt nördlich der bestehenden BAB A 3 östlich der Heuchelhofstraße und südlich des künftigen öffentlichen Feld- und Waldweges Oberer Katzenbergweg (BWV lfd.Nr. 22, Unterlage 7.2) bei Bau-km 288+420. Es ist 1.089 m² groß und soll vollständig dauerhaft in Anspruch genommen werden.

Mit Schreiben vom 25.06.2008 brachte die Einwendungsführerin vor, dass sie durch den Ausbau der BAB A 3 ihr Grundstück vollständig verlieren werde. Dieser Flächenwegfall würde für ihr Weingut eine existenzbedrohende Maßnahme bedeuten.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg führte mit Schreiben vom 25.11.2008 dazu aus, dass die Einwendungsführerin einen kleinen Weinbaubetrieb in der dritten Generation im Nebenerwerb bewirtschaftete. Vier Weinbergsgrundstücke mit insgesamt 0,43 ha würden von ihr und ihrem Sohn bewirtschaftet, der Sohn habe eine Ausbildung zum Weinbautechniker und Weinbaukellermeister absolviert. Vier verschiedene Rebsorten würden angebaut und selbst ausgebaut. Die Einwendungsführerin betreibe außerdem eine Heckenwirtschaft in Heidingsfeld. Die Weinmenge, die auf ihren Flächen produziert und selbst ausgebaut werde, reiche zum Betreiben der Heckenwirtschaft gerade so aus. Die Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.Nr. 4823 der Gemarkung Heidingsfeld mit 0,11 ha bedeute einen Verlust von 50 % der Eigentumsfläche und einen Verlust von 23 % der bewirtschafteten Fläche. Dieser enorme Einschnitt in die Eigentums- wie auch in die Bewirtschaftungsverhältnisse stelle die Existenz des Nebenerwerbsbetriebs in Frage. Auch für die Heckenwirtschaft ist eine Fläche von mindestens 0,4 ha erforderlich. Der Umsatz je Hektar Rebfläche bei einer Vermarktung über eine Winzergenossenschaft liegt zurzeit bei ca. 8.000 Euro je Hektar, bei einer Vermarktung über eine gut gehende Heckenwirtschaft bei bis zu 80.000 Euro je Hektar. Hinzu kämen die Umsätze über den Verkauf von Speisen.

Der Vorhabensträger entgegnete mit Schreiben vom 22.12.2008 nachvollziehbar, dass die Tieferlegung der Autobahn und insbesondere der Bau des rund 570 m langen Tunnels mit der vorgesehenen Geländemodellierung und Landschaftsgestaltung zu einer nachhaltigen und aus Sicht der Stadt sowie vieler Bürger zwingend notwendigen Reduzierung der Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes, der Stadtentwicklung und des Stadtbildes führen. Die Landschaftsgestaltung im Umfeld des Tunnels bildet ein einheitliches Gesamtkonzept, das diesen Freiraum zwischen den Stadtteilen Heidingsfeld und Heuchelhof aufwerten soll, sodass er wieder verstärkt Funktionen als Naherholungsraum übernehmen kann. Um eine dauerhafte Sicherung zu erreichen und die umfangreiche Geländeneugestaltung eigentums- und entschädigungsrechtlich sinnvoll umsetzen zu können, kann auf den vorgesehenen Grunderwerb nicht verzichtet werden. Der Vorhabensträger kündigte jedoch an zu versuchen, für Weinbergsflächen, die von der Ausbaumaßnahme betroffen sind, geeignete Ersatzflächen außerhalb der überplanten Bereiche anzubieten. Außerdem sieht das Gestaltungskonzept für den Katzen-

bergtunnel in Teilbereichen die Neuanlage von Weinbauflächen vor, die an betroffene bzw. interessierte Winzer verpachtet werden sollen. Falls keine geeignete Ersatzfläche gefunden werden sollte, wird der Eingriff finanziell entschädigt.

Des Weiteren brachte die Einwendungsführerin mit Schreiben vom 25.06.2008 vor, dass durch den geplanten aufgeschütteten Erdwall und die aufgesetzten Lärmschutzwände ein großflächiger Schattenwurf für ihre anderen Rebflächen und den ganzen Weinanbau entstünde. Diese Beeinträchtigungen führten für sie zu erheblichen finanziellen Schäden. Außerdem hätten sie fatale Folgen für Natur und Umwelt und stellten eine "Verschandelung" von Heidingsfeld und von ganz Würzburg dar.

Dem hielt der Vorhabensträger mit Schreiben vom 22.12.2008 nachvollziehbar entgegen, dass durch die Absenkung der Trasse weit unter das Niveau der bestehenden Autobahn und durch die vorgesehene Geländemodellierungen mit flach ausgezogenen Böschungen kein relevant größerer Schattenwurf zu erwarten ist. Auch durch die angesprochenen Lärmschutzwände ergibt sich keine Verschlechterung im Vergleich zur bestehenden Situation, da diese nicht höher als das angrenzende Gelände bzw. die bestehende Bepflanzung an der Autobahn sind. Die derzeit bestehende BAB A 3 stellt eine Zerschneidung der Verbindung zwischen den Stadtteilen Heidingsfeld und Heuchelhof dar. Durch das vorgesehene und abgestimmte Gestaltungskonzept mit den vorgesehenen Modellierungen und Bepflanzungen ergebe sich im Bereich des Katzenbergtunnels sogar eine erhebliche Verbesserung für das Stadt- und Landschaftsbild im Vergleich zur derzeitigen Situation. Der Eingriff in Natur und Umwelt wird durch die gesetzlich geforderten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist festzuhalten, dass die Einwendungsführerin nach den unter C 3.7.8.3 dargelegten Kriterien einen Nebenerwerbsbetrieb bewirtschaftet. Die gegenständliche Maßnahme kann, wie das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg festgestellt hat, die Existenz dieses Nebenerwerbsweinbaubetriebes in Frage stellen. Vonseiten der Planfeststellungsbehörde wird dabei nicht verkannt, dass bei der Einwendungsführerin eine Direktvermarktung über eine gut gehende Heckenwirtschaft erfolgt, wobei auch deren Existenz als Folge der Inanspruchnahme ihrer Grundstücke in Frage gestellt sein kann. Die Planfeststellungsbehörde geht bei der Abwägung davon aus, dass sowohl der landwirtschaftliche Nebenerwerbsbetrieb (Weinbaubetrieb) als auch die Heckenwirtschaft mit einem Verlust von 23 % der bewirtschafteten Fläche und 50 % der Eigentumsfläche in Frage stehen und dies nicht unerhebliche Auswirkungen auf die wirtschaftliche Existenz der Einwendungsführerin haben kann. Eine Minderung der Betroffenheit durch das Angebot von Ersatzland konnte im gegenständlichen Planfeststellungsverfahren nicht in die Abwägung eingestellt werden, da ein solches vom Vorhabensträger nicht verbindlich abgegeben wurde. Zeichnet sich ohne eine entsprechende Landabfindung letztlich eine Existenzvernichtung als eine reale Möglichkeit ab, so ist dies als privater Belang mit dem ihm zukommenden Gewicht in die Abwägung einzustellen. Nur wenn die Frage der Existenzvernichtung für das Abwägungsergebnis der konkreten Planung ausschlaggebend ist, muss sich die Planfeststellungsbehörde Klarheit darüber verschaffen, ob geeignetes Ersatzland zur Verfügung steht. Einer derartigen

Klärung bedarf es allerdings dann nicht, wenn die Planfeststellungsbehörde keine Zweifel daran lässt, dass das planerische Ziel selbst zu dem Preis der Existenzvernichtung verwirklicht werden soll (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, Az. 4 A 18.98, NVwZ-RR 1999, 629, sowie C 3.8.1.2.3 und C 3.7.8.3 dieses Beschlusses).

Im vorliegenden Falle überwiegen die öffentlichen Interessen am sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 auch das Interesse der Einwendungsführerin an der uneingeschränkten Fortführung ihres Weinbaubetriebes und ihrer Heckenwirtschaft. Angesichts der prognostizierten Verkehrsentwicklung und der damit absehbaren negativen Auswirkungen im Prognosenullfall ist der Verzicht auf den sechsstreifigen Ausbau der Autobahn schlechterdings keine Alternative. Auch unter Berücksichtigung der geprüften anderweitigen Varianten ist nicht die Frage der Existenz einiger Weinbau-, sonstiger landwirtschaftlicher Betriebe oder Heckenwirtschaften ausschlaggebend, da gewichtige Gründe für die gegenständliche Variante sprechen, wie aus C 3.7.2.1 hervorgeht. Dabei sind für den gegenständlichen Fall insbesondere die Belange der Wasserwirtschaft und der gesicherten Wasserversorgung für die Stadt Würzburg sowie die sonstigen Gründe für das Vorhaben insgesamt so überragend hoch anzusetzen, dass demgegenüber das Interesse der Einwendungsführerin auch unter Berücksichtigung ihrer grundrechtlich geschützten Eigentumsposition zurückzutreten hat.

Bezüglich der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums hat es daher die Einwendungsführerin hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und sie somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig auf ihren Besitz bzw. ihr Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.123

Einwendung Nr. 123

Die Einwendungsführer sind Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4750/20 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof, das mit einem Wohnhaus bebaut ist.

Mit einem Schreiben, das am 01.07.2008 bei der Stadt Würzburg eingegangen ist, brachten die Einwendungsführer vor, dass sie vom Ausbau der BAB A 3 betroffen seien, da ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihnen eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde

gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück oder an ihrem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 28.11.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen des Einwendungsführers liegt in einem Abstand von ca. 220 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 52 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 28.11.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.124

Einwendung Nr. 124

Die Einwendungsführer sind Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4839/8 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof. Die schalltechnische Berechnung des Vorhabensträgers hat für das Anwesen auf diesem Grundstück Beurteilungspegel von 54 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht ergeben (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 163, und Unterlage 11.2, Blatt 3).

Mit Schreiben vom 01.07.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass bei einer Bürgerversammlung am 17.06.2008 ein Vertreter des Vorhabensträgers erklärt habe, bei den schalltechnischen Berechnungen sei der Wind mit einer Geschwindigkeit von 3 m/s von der Schallquelle zu den untersuchten Gebäuden berücksichtigt worden. Dies sei jedoch aus der Unterlage 11.1 nicht erkennbar. Da der Beurteilungspegel für ihr Anwesen nahe dem Nachtgrenzwert von 49 dB(A) liege, würden Einwendungen gegen die Maßnahme erhoben. Sie seien vom Ausbau der BAB A 3 betroffen, da ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Aufgrund dieser Tatsache erwarteten sie vom Vorhabensträger, dass er ihnen eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung stelle. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück bzw. an ihrem Haus herzustellen und zu bezahlen.

Der Vorhabensträger erwiderte mit Schreiben vom 09.12.2008 zutreffend, dass in der 16. BImSchV auch das Berechnungsverfahren für die Ermittlung des Beurteilungspegels geregelt ist (RLS-90). Die zum Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV heranzuziehenden Beurteilungspegel sind Mittelungspegel (keine Maximalpegel) und gelten für leichten Wind (3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Das Rechenverfahren berücksichtigt somit zugunsten der Betroffenen ungünstige Witterungsverhältnisse.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 09.12.2008 außerdem nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt in einem Abstand von ca. 210 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 54 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 09.12.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Mit Schreiben vom 13.01.2009 an den Vorhabensträger hielten die Einwendungsführer der Erwidernng des Vorhabensträgers entgegen, dass diese sie in vielen Punkten nicht überzeugen könne. Im Januar 2007 seien vom Vorhabenssträger der Lenkungsgruppe Unterlagen vorgelegt worden, wonach der Lärmpegel für sein Anwesen 45 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts betragen habe. Jetzt seien es 52 dB(A) tags. Dies stelle eine ca. 116 % höhere Lärmbelastungen für ihr Anwesen dar. In diesem Zusammenhang sei völlig unverständlich, wie eine Lärmbeurteilung nach der RLS-90 angewendet werden könne. Diese Vorgabe sei fast 20 Jahre alt. Es handle sich damit um eine fragliche Hochrechnung für die Zukunft des Autobahnausbaus als Entscheidungsgrundlage. Lärm mache krank und der Ausbau der bisherigen BAB A 3 gebe keine Sicherheit, auch bei den angeestellten Berechnungen, die vorgelegt worden seien.

Mit Schreiben vom 28.01.2009 führte der Vorhabensträger demgegenüber nachvollziehbar an, dass sämtliche Lärmpegelkarten, die im Februar 2007 im Lenkungsverfahren vorgestellt wurden, ausschließlich Nachtwerte enthielten, während die Beurteilungspegel für den Tag dort nicht dargestellt wurden. Die Straße, in der die Einwendungsführer leben, liegt demnach überwiegend in einem Bereich mit einer nächtlichen Lärmbelastung zwischen 45 dB(A) und 49 dB(A). Ob-

wohl es sich um eine flächige und nicht objektscharfe Auswertung handelt, stimmt diese Lärmbelastung gut mit den schalltechnischen Berechnungen im vorliegenden Planfeststellungsverfahren überein. In den schalltechnischen Berechnungen wurden für die Straße, in der die Einwendungsführer wohnen, Lärmbelastungen von maximal 49 dB(A) ermittelt. Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für Verkehrslärm nach der 16. BImSchV werden daher am Anwesen der Einwendungsführer eingehalten. Gesundheitsgefährdende Lärmpegel können daher ausgeschlossen werden. Auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.3.1 wird Bezug genommen

Des Weiteren brachten die Einwendungsführer im Schreiben vom 01.07.2008 vor, dass sie die Variante Süd 1 besser als die plangegenständliche Maßnahme einschätzten. Auf die Ausführungen unter C 3.7.2.1.4 wird insoweit Bezug genommen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.125 Einwendung Nr. 125

Der Einwendungsführer brachte mit Schreiben vom 27.06.2008 vor, dass er von der plangegenständlichen Maßnahme betroffen sei. Er benötige eine ständige Zufahrt zu seinem Grundstück Fl.Nr. 2640 der Gemarkung Heidingsfeld.

Das Grundstück Fl.Nr. 2640 der Gemarkung Heidingsfeld wird für die gegenständliche Maßnahme weder dauerhaft noch vorübergehend in Anspruch genommen. Es liegt südlich der Ersatzmaßnahme E 7.2 und grenzt an den Mittleren Geisbergweg an.

Der Vorhabensträger entgegnete darauf mit Schreiben vom 19.12.2008 nachvollziehbar, dass die Zufahrt zum Grundstück Fl.Nr. 2640 der Gemarkung Heidingsfeld während der Baumaßnahme aufrechterhalten werden soll. Für die Dauer der Bauzeit kann es aber zu einzelnen mehrtägigen Unterbrechungen kommen, über die die Eigentümer rechtzeitig informiert werden. Soweit möglich und vertretbar, so der Vorhabensträger, werden provisorische Zufahrtsmöglichkeiten geschaffen (vgl. auch A 3.7.1).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.126 Einwendung Nr. 126

Der Einwendungsführer ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 3377/1, 3378 und 3380 der Gemarkung Heidingsfeld, die westlich der Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord bei Bau-km 289+220 liegen. Das Grundstück Fl.Nr. 3377/1 der Gemarkung Heidingsfeld ist 692 m² groß, wovon 41 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen. Das Grundstück Fl.Nr. 3378 der Gemarkung Heidingsfeld ist 1.370 m² groß, wovon der Vorhabensträger 485 m² dauerhaft und 116 m² vorübergehend in Anspruch nehmen will. Das Grundstück Fl.Nr. 3380 der

Gemarkung Heidingsfeld ist 1.994 m² groß, wovon vom Vorhabensträger 972 m² dauerhaft und 118 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen.

Mit Schreiben vom 30.06.2008 brachte der Einwendungsführer vor, dass er auf diesen Grundstücken Weinbau betreibe und die Flächen zur Sicherung seines Weinbaubetriebes benötige. Einen Verkauf der Rebflächen könne und wolle er nicht vornehmen, da weinbaufähiges Land gerade im städtischen Bereich um Heidingsfeld immer weniger werde. Hier werde ihm massiv die Lebensgrundlage entzogen. Die besagten Flächen seien im Jahr 2004 bis 2006 neu bepflanzt und aufgebaut worden. Eine Rodung stelle einen erheblichen wirtschaftlichen Verlust für seinen Weinbaubetrieb dar. Sein Eigentum werde hier verletzt, da er infolge der Planung enteignet werde. Dies sei auch der Fall, soweit seine Grundstücke nur teilweise oder nur vorübergehend für die Ausbaumaßnahme in Anspruch genommen würden. Nach den Planungen solle diese Fläche für öffentliche Grünflächen verwendet werden. Sei ein Weinberg nicht auch eine Grünfläche und könnten die Anwohner die Wege nicht auch nutzen, fragte der Einwendungsführer. Die Planung solle hier nochmals überdacht werden. Sicher gebe es eine Möglichkeit, weniger wichtiges Reb- und Grünland zu verwenden. Mit Schreiben vom 30.06.2008 an den Vorhabensträger wies der Einwendungsführer außerdem im Zusammenhang auf die Inanspruchnahme seiner Grundstücke Fl.Nrn. 3378, 3380 und 3377/1 der Gemarkung Heidingsfeld darauf hin, dass es sicher noch eine Möglichkeit gebe, weniger wichtiges Reb- und Grünland zu verwenden, z.B. indem die jetzige Zufahrtsstraße zum Rasthaus weitgehend belassen werde.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 22.12.2008 zutreffend, dass die Tieferlegung der Autobahn und insbesondere der Bau des rund 570 m langen Katzenbergtunnels mit der vorgesehenen Geländemodellierung und Landschaftsgestaltung zu einer nachhaltigen und aus Sicht der Stadt sowie vieler Bürger zwingend notwendigen Reduzierung der Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes, der Stadtentwicklung und des Stadtbildes führen werden. Die Landschaftsgestaltung im Umfeld des Tunnels bildet ein einheitliches Gesamtkonzept, das diesen Freiraum zwischen den Stadtteilen Heidingsfeld und Heuchelhof aufwerten soll, sodass er wieder verstärkt Funktionen als Naherholungsraum übernehmen kann. Hierzu gehören auch die Flächen zwischen dem Oberen Kaulweg und der Tank- und Rastanlage nördlich der Autobahntrasse. Die betroffenen Grundstücke liegen am östlichen Rand dieser Flächen. Der Vorhabensträger kündigte an zu versuchen, geeignete Ersatzflächen für Weinbergflächen, die von der Ausbaumaßnahme betroffen sind, anzubieten. Das Gestaltungskonzept für den Katzenbergtunnel sieht beispielsweise in Teilbereichen die Neuanlage von Weinanbauflächen vor. Es ist vorgesehen, die als Weinberge geplanten Teilflächen wieder an betroffene bzw. interessierte Winzer, gegebenenfalls auf längerfristiger Basis, zu verpachten. Falls keine geeignete Ersatzfläche gefunden werden sollte, wird der Eingriff finanziell entschädigt. Außerdem werde derzeit noch geprüft, so der Vorhabensträger, ob durch geringfügige Veränderungen bei der Gestaltungsplanung die vorgesehene Weinbergnutzung erhalten und auch der Grunderwerb im Bereich der drei angesprochenen Grundstücke reduziert werden könne.

Zwar wurde die Planung in diesem Bereich durch die Änderung vom 22.06.2009 überarbeitet, Veränderungen bei den Inanspruchnahmen der drei genannten Grundstücke haben sich dabei aber nicht ergeben.

Des Weiteren ist der Einwendungsführer Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 3454/1 der Gemarkung Heidingsfeld. Das Grundstück liegt zwischen der BAB A 3 und dem Unteren Kaulweg und ist 757 m² groß, wovon vom Vorhabens-träger für Dritte 211 m² (Unterer Kaulweg) und vorübergehend 148 m² in Anspruch genommen werden sollen. Der Einwendungsführer brachte mit Schreiben vom 30.06.2008 vor, dass er auf diesem Grundstück Sonderkulturen wie Christbäume und Weiden pflege. Eine Verringerung der Fläche führe hier zu einem Wertverlust des Restgrundstückes. Aus diesem Grunde könne er einem Verkauf nicht zustimmen. Zudem werde auch hier sein Eigentum verletzt, da er infolge der Planung enteignet werde.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht entgegen, dass die Inanspruchnahme zur Anpassung des Höhenverlaufes für den Unteren Kaulweg und zur Herstellung des Regelprofils notwendig ist. Auf den Grunderwerb kann daher nicht verzichtet werden. Es wird eine angemessene Entschädigung erfolgen.

Des Weiteren ist der Einwendungsführer Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 6629 der Gemarkung Heidingsfeld. Das Grundstück liegt zwischen dem Langenbach und dem Kniebrecherweg bei Bau-km 287+800, ist 1.061 m² groß und soll vollständig vorübergehend in Anspruch genommen werden. Der Einwendungsführer wandte hier mit Schreiben vom 30.06.2008 ein, dass sein Grundstück als Baustelleneinrichtung benötigt werde. Anschließend solle das Grundstück wieder für Ackerbau zur Verfügung stehen. Er habe hier größte Bedenken, ob nach dem Abtragen der Humusschicht und nach den Bodenverdichtungen, die sicher mit dem Baustellenbetrieb entstünden, überhaupt ein vernünftiger und gewinnbringender Anbau von Feldfrüchten erfolgen könne. Das Ackerland in diesem Bereich von Heidingsfeld habe eine gute Bodenbonität. Diese sei sicher auf Jahre bzw. Jahrzehnte hinaus verloren. Auch hier wende er sich gegen die vorübergehende Inanspruchnahme und bitte, die Notwendigkeit der aus seiner Sicht übermäßigen Bodenverwendung zur Baustelleneinrichtung zu prüfen.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 22.12.2008 zutreffend entgegen, dass auf die Inanspruchnahme des Grundstückes Fl.Nr. 6629 der Gemarkung Heidingsfeld nicht verzichtet werden kann. Es wird jedoch eine angemessene Entschädigung erfolgen. Für die als Baustelleneinrichtungen zeitweise beanspruchten landwirtschaftlichen Nutzflächen wird vor der Inanspruchnahme der Oberboden abgetragen und zwischengelagert. Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen werden wieder rekultiviert. Dabei wird beachtet, dass eingebrachtes Fremdmaterial bis zu einer Tiefe von mindestens 80 cm entfernt werden muss. Die zu rekultivierende Fläche wird vor dem Aufbringen des vorher abgeschobenen Bodens mit einem Tiefenlockerungsgerät gelockert und ein Bodenschluss hergestellt. Danach wird der zwischengelagerte Oberboden aufgetragen und ein Bodenschluss zum Untergrund hergestellt (vgl. A 3.6.8 und A 3.7.2).

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten führte mit Schreiben vom 28.11.2008 aus, dass der Einwendungsführer einen Winzerbetrieb im Nebenerwerb bewirtschaftete. Die Betriebsfläche betrage ca. 3,2 ha, davon entfielen ca. 3 ha auf Rebfläche, wovon sich ca. 2,4 ha im Eigentum der Familie des Einwendungsführers befänden. Außerdem gehörten zum Betrieb noch ca. 2.971 m² Ackerland, das verpachtet sei, ca. 1.195 m² Streuobstwiese bzw. ca. 211 m² Ödland, die vom Betrieb bewirtschaftet würden. Ferner werde noch ein Grundstück mit einer Fläche von 757 m² bewirtschaftet, das mit Christbäumen und Weiden bepflanzt sei. Der Winzerbetrieb habe im Jahr 2006 Rebflächen erworben (ca. 5.212 m²). Die Trauben würden über die GWF, einzelne von der GWF ausgebauten Weine würden direkt vermarktet. Der Einwendungsführer ist ausgebildeter Winzermeister und beruflich als Betriebsleiter eines Weingutes in Randersacker tätig. Der Sohn der Familie des Einwendungsführers sei ausgebildeter Landmaschinenmechaniker und beabsichtige, in diesem Beruf seine Meisterprüfung abzulegen und anschließend sich zum Winzer ausbilden zu lassen. Als Konzept für die Zukunft sei vorgesehen, den Wein selbst auszubauen (Keller seien im neuen Betriebsgebäude bereits vorhanden) und selbst zu vermarkten. Außerdem würden noch drei Ferienwohnungen angeboten, Christbäume vermarktet und Weidenruten an Floristen verkauft. Die zusammenhängende Weinbergslage mit ca. 4.056 m² umfasse die Grundstücke Fl.Nrn. 3771/1, 3378 und 3380 der Gemarkung Heidingsfeld. Diese Fläche sei von 2004 bis 2006 neu angepflanzt worden und aus arbeitswirtschaftlicher Sicht optimal zu bewirtschaften. Die vorgesehene Grundstücksinanspruchnahme umfasse ca. 36 % dieser Rebfläche bzw. ca. 4,9 % der gesamten bewirtschafteten Rebfläche des Betriebes. Bezogen auf die Eigentumsrebfläche bedeutet dies einen Verlust von ca. 6 %. Zusätzlich kämen weitere Flächen auf den Grundstücken hinzu, die vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen. Die verbleibenden Restflächen hätten dann nur noch eine Größe von 651 m², 769 m² bzw. 904 m². Für das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten sei nicht erkennbar, ob die verbleibenden Rebflächen ordnungsgemäß bewirtschaftet werden könnten. Ein Winzer benötige ein ausreichendes Vorgewende, damit mit den Arbeitsgeräten und dem Vollernter auch gewendet werden könne. Ferner sei nicht erkennbar, ob die Gabionenwand ein normales Bearbeiten der Rebfläche zulasse. Der verpachtete Acker mit 1.061 m² weise eine gute Bonität auf (Lö 4 70/70) und sei an einen anderen Landwirt verpachtet, der so eine verhältnismäßig rentable Flächengröße bewirtschaften könne. Das Grundstück Fl.Nr. 3454/1 der Gemarkung Heidingsfeld umfasse nur eine Fläche von 757 m² und werde kreativ zur Produktion von Weiden für die Floristik und als Christbaumkultur genutzt. Durch die 211 m² dauerhafte und 148 m² vorübergehende Inanspruchnahme bliebe nur ein 546 m² großes dreieckiges Restgrundstück übrig. Durch die Form und die Größe komme es zu einer Wertminderung. Solche Flächen seien landwirtschaftlich nicht mehr sinnvoll nutzbar und selbst auf dem angespannten Pachtmarkt nicht gefragt. Der Betrieb habe in den letzten zwölf Jahren hohe Summen investiert. Es könne zwar nicht von einer Existenzgefährdung durch den Wegfall der Rebflächen gesprochen werden, aber von einer deutlichen Beeinträchtigung der Wirtschaftsgrundlage. Zusammenfassend sei festzustellen, dass der Betrieb des Einwendungsführers aufgrund der verschiedenen ökonomischen Standbeine und außerlandwirtschaftlichen Einkünfte durch das gegenständliche Vorhaben in seiner Existenz zwar nicht ge-

fährdet ist, aber das Bestreben, den Betrieb flächenmäßig weiterzuentwickeln, behindert werde.

Des Weiteren brachte der Einwendungsführer Bedenken im Hinblick auf die Antragsunterlagen vor. Ebenso verwies er darauf, dass seiner Ansicht nach die Alternativenprüfung für verschiedene Ausbauvarianten mangelhaft durchgeführt worden sei. Auf die Ausführungen unter C 3.8.2.3 und die dortigen Querverweise kann insoweit Bezug genommen werden, da im Hinblick auf die Antragsunterlagen sein Vorbringen inhaltsgleich mit den dort abgehandelten Einwendungen ist.

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz bzw. sein Eigentum zu verzichten. Dabei werden auch die besonderen Nachteile für den Betrieb des Einwendungsführers zu Lasten des Vorhabens in die Abwägung eingestellt, ohne dass diese wegen der überwiegenden gegenläufigen Belange die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.127

Einwendung Nr. 127

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 6454 der Gemarkung Heidingsfeld, das südöstlich der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld liegt und an den Kniebrecherweg angrenzt. Das Grundstück ist 6.377 m² groß, wovon vom Vorhabensträger selbst 62 m² und für Dritte 310 m² dauerhaft in Anspruch genommen werden sollen, 381 m² sollen vorübergehend in Anspruch genommen werden.

Mit Schreiben vom 01.07.2008 widersprach der Einwendungsführer der Inanspruchnahme seines Grundstückes, weil diese Fläche Bestandteil seines landwirtschaftlichen bzw. seines Weinbaubetriebes sei und für die Betriebsentwicklung ein wesentlicher Bestandteil sei.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 19.12.2008 in vertretbarer Weise, dass die zu erwerbende Fläche lediglich 6 % der Gesamtfläche des Grundstückes beträgt. Dieser Flächenverlust beeinträchtigt wohl nicht die Betriebsentwicklung. Auf die dauerhafte bzw. vorübergehende Inanspruchnahme kann nicht verzichtet werden, da im Zuge des Ausbaus der Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld die südöstliche Rampe neu erstellt wird, was zu der vorliegenden Betroffenheit führt. Die Trassierungselemente der Anschlussstellenarme entsprechen den Mindestwerten der einschlägigen Richtlinien, eine Reduzie-

zung des Umgriffs ist daher nicht weiter möglich. Die in Anspruch genommenen Teilflächen des Grundstücks Fl.Nr. 6454 der Gemarkung Heidingsfeld werden entschädigt, der Umfang der Entschädigungen wird im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen zwischen dem Einwendungsführer und dem Vorhabensträger festgelegt. Der Vorhabensträger kündigte jedoch an zu versuchen, geeignete Ersatzflächen für Weinbergsflächen, die von der Ausbaumaßnahme betroffen sind, anzubieten. Das Gestaltungskonzept für den Katzenbergtunnel sieht beispielsweise in Teilbereichen die Neuanlage von Weinanbauflächen vor. Falls keine geeignete Ersatzfläche gefunden werden sollte, wird der Eingriff finanziell entschädigt.

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz bzw. sein Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.128

Einwendung Nr. 128

Die Einwendungsführer sind Eigentümer und Bewohner eines Anwesens auf dem Grundstück Fl.Nr. 3142/3 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heidingsfeld nördlich der Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord.

Mit Schreiben vom 03.07.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass ihr Anwesen durch die über viele Jahre andauernde Baumaßnahme in der Bauphase durch Baulärm und Staubimmissionen erheblich beeinträchtigt und im Wert und in der Nutzbarkeit gemindert werde. Diese Wertminderung werde nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt und ausgeglichen. Dies gelte auch für den Außenwohnbereich (Garten, Balkon).

Der Vorhabensträger legte demgegenüber mit Schreiben vom 28.11.2008 nachvollziehbar dar, dass bei der Ausführung der Baumaßnahme die einschlägigen Vorschriften, wie z.B. die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm, beachtet werden (vgl. auch A 3.3.9). Unter Berücksichtigung des Abstandes des Grundstücks zur Trasse können unzumutbare bzw. gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden. Die Bauabwicklung erfolgt in zeitlich begrenzten, aufeinander folgenden Bauphasen. Die Auswirkungen auf das Grundstück beschränken sich auf einzelne Phasen, d.h. nur auf einen Teil der Bauzeit. Die baubedingte Staubbelastung wird durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. Anfeuchten, auf ein Mindestmaß beschränkt. Berücksichtigt man außerdem den Abstand des Anwesens der Einwendungsführer zur Trasse, so kann eine regel-

mäßige bzw. andauernde und damit unzumutbare Beeinträchtigung durch Staubentwicklung ausgeschlossen werden.

Des Weiteren brachten die Einwendungsführer mit Schreiben vom 03.07.2008 vor, dass die erheblichen Lärmbelastigungen während der Bauphase und des späteren Verkehrsbetriebs ihre Gesundheit gefährdeten.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 28.11.2008 zutreffend entgegen, dass am Grundstück der Einwendungsführer die Grenzwerte nach der 16. BImSchV eingehalten werden. Im Vergleich zur bestehenden Lärmsituation werden sich durch den Katzenbergtunnel und die übrigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen für das Gebäude und das Grundstück sogar erhebliche Lärmentlastungen ergeben. Unter Berücksichtigung des Abstandes des Grundstücks zur Trasse können auch für die Bauzeit gesundheitsgefährdende Lärmpegel ausgeschlossen werden.

Zum weiteren Vorbringen der Einwendungsführer im Schreiben vom 03.07.2008 hinsichtlich der Planunterlagen, der Alternativenprüfung und des Artenschutzes wird auf die Ausführungen unter C 3.8.2.3 und die dortigen Querverweise Bezug genommen, da es sich insofern um eine gleichförmige Einwendung handelt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.129

Einwendung Nr. 129

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 3454 der Gemarkung Heidingsfeld, das nördlich der BAB A 3 am Unteren Kaulweg liegt und 724 m² groß ist. Davon sollten zunächst 254 m² für Dritte (Unterer Kaulweg) dauerhaft und 90 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden.

Der Einwendungsführer brachte mit Schreiben vom 08.06.2008 vor, dass er es für eine Steuerverschwendung halte, beim Unteren Kaulweg noch einen zweiten Weg zu bauen, da schon eine ausreichende Straße vorhanden sei. Durch diese Baumaßnahme würde er fast die Hälfte des Grundstückes verlieren, sodass der Rest als Weinberg nicht mehr nutzbar sei.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 19.12.2008 nachvollziehbar zur Ausgangsplanung, dass auf die dauerhafte bzw. vorübergehende Inanspruchnahme nicht verzichtet werden kann, da der Untere Kaulweg wegen des Katzenbergtunnels künftig über die Autobahn geführt werden muss und die neue Böschungsverschneidung zu der vorliegenden Grundbetroffenheit führt. Die Inanspruchnahme der Teilflächen des Grundstücks Fl.Nr. 3454 der Gemarkung Heidingsfeld wird entschädigt, der Umfang der Entschädigungen wird im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen zwischen dem Einwendungsführer und dem Vorhabensträger festgelegt. Unter bestimmten Voraussetzungen, z.B. Unwirtschaftlichkeit, wird der Vorhabensträger die nach dem Autobahnbau verbliebenen Restflächen auf Wunsch der Grundstückseigentümer mit erwerben. Hierfür ist jedoch eine Überprüfung durch den Sachverständigen des

Vorhabensträgers notwendig, eine endgültige Klärung bleibt den gesonderten Grunderwerbsverhandlungen vorbehalten, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind. Der Vorhabensträger kündigte jedoch an zu versuchen, geeignete Ersatzflächen für Weinbergsflächen, die von der Ausbaumaßnahme betroffen sind, anzubieten. Das Gestaltungskonzept für den Katzenbergtunnel sieht beispielsweise in Teilbereichen die Neuanlage von Weinanbauflächen vor. Falls keine geeignete Ersatzfläche gefunden werden sollte, wird der Eingriff finanziell entschädigt. Die geplante Gradienten des Unteren Kaulwegs verläuft deutlich über dem bestehenden Gelände. Aufgrund der Dammlage könnten die angrenzenden Grundstücke nicht mehr über den Unteren Kaulweg erschlossen werden. Für die Erschließung dieser Grundstücke sei daher ein zweiter Wirtschaftsweg nördlich des Unteren Kaulweges notwendig.

Durch die Trassenverschiebung des Unteren Kaulweges und der dadurch erleichterten Grundstückserschließung sowie durch weitere Änderungen der Wegeführungen nördlich des Katzenbergtunnels konnte im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 weitgehend auf den Parallelweg zur Grundstückserschließung verzichtet werden. Lediglich zwischen dem Trinkwasserhochbehälter und dem Unteren Kaulweg ist nördlich des Weges zum Tunnelbetriebsgebäude eine Parallelerschließung mit Wendemöglichkeit erforderlich. Vom Grundstück Fl.Nr. 3454 der Gemarkung Heidingsfeld müssen daher nur noch 56 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden (vgl. insbesondere Unterlagen 7.1, Blatt 2 E, Unterlage 7.2, lfd.Nr. 37, Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und Unterlage 14.2). Damit kommt der Vorhabensträger dem Anliegen des Einwendungsführers so weit wie möglich entgegen.

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung vorübergehend auf seinen Besitz bzw. sein Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.130

Einwendung Nr. 130

Die Einwendungsführer sind Miteigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4839/32 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof und besitzen in diesem Anwesen eine Eigentumswohnung. Die schalltechnische Berechnung des Vorhabensträgers hat für dieses Anwesen Beurteilungspegel für den Tag von 51 dB(A) und für die Nacht von 47 dB(A) ergeben (vgl. Unterlage 11.1, Anhang A, Immissionsort Nr. 164, und Unterlage 11.2, Blatt 3).

Mit Schreiben vom 30.06.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass sie vom Ausbau der BAB A 3 betroffen seien, da ihr Grundstück im Bereich der höchsten Schallimmissionen liege. Deshalb werde der Vorhabensträger gebeten, ihnen eine prüfbare Berechnung des Beurteilungspegels für ihr Anwesen zur Verfügung zu stellen. Wenn eine Überprüfung eine Überschreitung des zulässigen Schallpegels ergebe, werde gefordert, Schallschutzmaßnahmen an ihrem Grundstück bzw. ihrem Haus herzustellen bzw. zu bezahlen.

Der Vorhabensträger legte mit Schreiben vom 09.12.2008 daraufhin nochmals die einschlägigen Grundlagen der schalltechnischen Berechnung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht dar, wie sie in Unterlage 11.1 und unter C 3.7.4.2 erläutert sind. Der Vorhabensträger machte zu Recht darauf aufmerksam, dass die gesamten Daten wegen der komplexen Berechnungsmodelle nicht an Einwender weitergegeben werden können. Außerdem verwies er zutreffend darauf, dass die schalltechnischen Untersuchungen vom Bayerischen Landesamt für Umwelt geprüft und die Berechnungsergebnisse bestätigt wurden.

Das Anwesen der Einwendungsführer liegt in einem Abstand von ca. 300 m zur geplanten Achse der BAB A 3. Der maßgebliche Bebauungsplan stuft diesen Bereich als Wohngebiet ein. Daher sind nach der 16. BImSchV die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Immissionen von der BAB A 3 zugrunde zu legen. Nach der schalltechnischen Berechnung, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 28.11.2008, sind für das fragliche Anwesen Beurteilungspegel von 51 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts zu erwarten. Da die Immissionsgrenzwerte also nicht überschritten sind, sind auch weitergehende Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz dieses Anwesens - wie der Vorhabensträger zutreffend mit Schreiben vom 09.12.2008 darlegte - nicht zu rechtfertigen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.131

Einwendung Nr. 131

Die Einwendungsführer sind Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4754/37 der Gemarkung Heidingsfeld im Stadtteil Heuchelhof.

Mit Schreiben vom 02.07.2008 brachten die Einwendungsführer vor, dass durch den geplanten Ausbau der BAB A 3 auf sieben Fahrstreifen, zwei Standstreifen und zwei Zufahrten zu den Raststätten Würzburg-Nord und Würzburg-Süd sowie die vom Katzenbergtunnel bis zur Raststätte Würzburg-Süd nach Süden abgerückte Trassenführung zur Folge habe, dass sich der Abstand ihres Anwesens zur neu ausgebauten BAB A 3 nicht unwesentlich verringere. Die baulichen Erweiterungen, das prognostizierte sehr hohe Verkehrsaufkommen und die topographischen Gegebenheiten bedingten eine erhebliche Zunahme von Lärm-, Abgas- und Feinstaubimmissionen für ihr Anwesen und Wohnumfeld. Die Einwendungsführer forderten wirksame und zusätzliche Maßnahmen für ihr Anwesen und ihr Wohnumfeld, die gegebenenfalls über den der Planung zugrunde liegenden Normalanforderungen hinausgingen und auch passive Schutzmaßnahmen

zum Inhalt hätten. Des Weiteren nahmen die Einwendungsführer Bezug auf ihre Einwendung vom 18.04.2005 zur Planfeststellungsvariante 2005. Darin brachten sie zum Ausdruck, dass sie durch den Ausbau der BAB A 3 mit seinen Folgen und Auswirkungen hinsichtlich der bei ihnen einwirkenden wesentlich erhöhten Immissionen (Lärm, Abgase, Feinstäube etc.) gesundheitsschädliche Auswirkungen befürchteten. Durch die zusätzliche Immissionsbelastung auch aufgrund der geographischen und topographischen Gegebenheiten sowie der zu berücksichtigenden klimatischen Verhältnisse (häufig erhöhte Windstärken, meist vorherrschende südwestliche bis nordöstliche Windrichtungen und somit fast ganzjährige Immissionsbelastung ihres Anwesens) würden zusätzliche Immissionsbelastungen begünstigt und verstärkt (erhöhte Immissionsfracht). Dabei könnten sie die in den Plänen angegebene Schallpegelgrenze aufgrund vorheriger Ausführungen nicht nachvollziehen oder akzeptieren. Eine eingehende Prüfung der Berechnungen und der maßgebenden Parameter, auch unter Berücksichtigung aussagekräftiger örtlicher Messungen, solle wegen der bekannten Problematik unbedingt noch erfolgen.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 11.12.2008 zutreffend, dass das Grundstück der Einwendungsführer ca. 290 m von der geplanten Autobahnachse, die in diesem Bereich in der Lage nicht geändert wird, entfernt liegt. Die Zufahrt zur Tank- und Rastanlage rückt ca. 30 m näher an das Anwesen heran, liegt aber im Einschnitt und ist zusätzlich durch die südlich der Fahrbahn vorgesehene Gabionenwand (Lärm- und Sichtschutz) abgeschirmt. Am angesprochenen Grundstück werden die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Im Vergleich zur bestehenden Lärmsituation werden sich künftig durch den Katzenbergtunnel und die übrigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen für das Gebäude und das Grundstück sogar erhebliche Verbesserungen ergeben. Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für den Tag als auch für die Nacht werden am Anwesen der Einwendungsführer wesentlich unterschritten. Für die Nutzung der Außenbereiche (Balkone, Terrassen, Garten) ist der jeweils gültige Tagesimmissionsgrenzwert der 16. BImSchV maßgeblich. Die diesbezüglichen Lärm-berechnungen haben ergeben, dass die Tagesimmissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überall eingehalten werden. Solche Immissionsbelastungen gelten als zumutbar und lösen keine weiteren Entschädigungsansprüche aus. Am Grundstück der Einwendungsführer werden außerdem die maßgeblichen Luftschadstoffgrenzwerte der 22. BImSchV eingehalten. Der Tunnel und die umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen entlang der Trasse wirken sich positiv auf die Luftschadstoffbelastungen aus. Ergänzend wird auf C 3.7.4.2.3.1 verwiesen.

Des Weiteren brachten die Einwendungsführer Einwendungen zur Abgas- und Feinstaubbelastung infolge des Katzenbergtunnels vor. Auf die Ausführungen unter C 3.7.4.3.1.4 wird Bezug genommen.

Ebenso brachten die Einwendungsführer vor, dass in einem Abstand von ca. 50 m bis 60 m zu ihrem Anwesen die Zufahrtsstraße zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Süd verlaufe. Da sie davon ausgingen, dass diese Straße während der mehrjährigen Bauzeit als Baustraße benutzt werde und somit bei ihnen zusätzliche Immissionen auftreten würden, hielten sie es für erforderlich, aktive und gegebenenfalls passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen.

Der Vorhabensträger verwies mit Schreiben vom 11.12.2008 zutreffend darauf, dass bei der Ausführung der Baumaßnahme die einschlägigen Vorschriften, wie z.B. die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm, beachtet werden (vgl. A 3.3.9). Unter Berücksichtigung des Abstandes des Grundstücks zur Trasse können unzumutbare bzw. gesundheitsgefährdende Lärmpegel auch für die Bauzeit ausgeschlossen werden. Die Bauabwicklung erfolgt in zeitlich begrenzten, aufeinander folgenden Bauphasen. Die Auswirkungen auf das Grundstück beschränken sich auf einzelne Phasen, d.h. nur auf einen Teil der Bauzeit. Die baubedingte Staubbelastung wird durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. Anfeuchten, auf ein Mindestmaß beschränkt. Berücksichtigt man weiter den Abstand des Anwesens zur Trasse, so kann eine regelmäßige bzw. andauernde und damit unzumutbare Beeinträchtigung durch Staubeentwicklung ausgeschlossen werden.

Darüber hinaus wandten die Einwendungsführer mit Schreiben vom 01.08.2005 ein, dass aufgrund der vorgesehenen Ausbaumaßnahmen, die wesentliche Beeinträchtigungen und negative Auswirkungen verursachten, eine Wertminderung ihres Grund- und Hausbesitzes eintrete.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 11.12.2008 nachvollziehbar, dass am angesprochenen Grundstück die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen werden sich sogar Lärmentlastungen ergeben. Für die Bauzeit sind keine relevanten Verschlechterungen zu erwarten. Für Wertminderungen des Grund- und Hausbesitzes sind somit keine Anhaltspunkte erkennbar. Es kann sogar eher von einer Aufwertung des Objektes aufgrund der Verbesserung der Lärmsituation gesprochen werden. Dazu wird auch auf die Ausführungen unter C 3.8.1.1 verwiesen.

Schließlich verwiesen die Einwendungsführer in ihrem Schreiben vom 02.07.2008 auf ihr Schreiben vom 01.08.2005, mit dem sie im damals laufenden Planfeststellungsverfahren für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 Einwendungen erhoben hatten, legten das Schreiben aber nicht bei. Sie führten darin u.a. aus, dass sie verschiedene andere Maßnahmen, z.B. eine andere Autobahntrasse mit entsprechender Verkehrslenkung und gegebenenfalls eine Geschwindigkeitsbeschränkung für sinnvoll erachteten. Weiter wurde mit Schreiben vom 01.08.2005 im damals laufenden Planfeststellungsverfahren vorgebracht, dass sie eine sinnvolle Planung, die besonders den Maßstäben des Umweltschutzes und dem Prinzip der Nachhaltigkeit als Leitgedanke für eine zukunftsfähige Entwicklung gerecht werde, in einer geänderten neuen Autobahntrasse (eventuell Tunnellösung), Rückbau des betreffenden Abschnittes der BAB A 3, teilweise Verlagerung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens (Bau der Westtangente etc.), einer zweckmäßigen Verkehrslenkung und einer Geschwindigkeitsbeschränkung sähen.

Das Planfeststellungsverfahren für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3, das vom Vorhabensträger mit Schreiben vom 25.04.2005 beantragt wurde, wurde mit Beschluss der Planfeststellungsbehörde vom 06.05.2008 eingestellt. Damit ist die

Einwendung im Hinblick auf die genannten Umstände präkludiert. Durch den Hinweis auf Stellungnahmen, die in einem anderen Verfahren oder in einem Vorstadium des eigentlichen Planfeststellungsverfahrens abgegeben worden sind, wird das darin enthaltene Vorbringen noch nicht Inhalt des Einwendungsschreibens, solange diese Stellungnahmen nicht mit dem Einwendungsschreiben eingereicht oder innerhalb der Einwendungsfrist nachgereicht werden. Nur durch diese Formenstrenge kann vermieden werden, dass entgegen der gesetzgeberischen Beschleunigungsabsicht für die Feststellung des Inhalts der Einwendungen zunächst andere Akten - möglicherweise von anderen Behörden - beigezogen werden müssen. Davon abgesehen hat der Vorhabensträger die Planung seit dem im Jahre 2005 beantragten Planfeststellungsverfahren überarbeitet, insbesondere im Hinblick auf den Einschnitt in der Trassenführung und den Bau eines überschütteten Tunnels. Dies macht zusätzlich deutlich, dass die von den Einwendungsführern vor dem eigentlichen Planfeststellungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen nicht ohne nochmalige Vorlage innerhalb der Einwendungsfrist des Planfeststellungsverfahrens zum Inhalt der Einwendungen erhoben werden können, wenn nicht eine erhebliche Rechtsunsicherheit in Kauf genommen werden soll. Schließlich musste der Wortlaut des Einwendungsschreibens der vom 02.07.2008 der Planfeststellungsbehörde auch nicht den Eindruck vermitteln, die Beifügung der in dem Schreiben genannten vorangegangenen Stellungnahme sei lediglich versehentlich unterlassen worden. Für die Planfeststellungsbehörde bestand deshalb keine Veranlassung, angesichts der noch laufenden Einwendungsfrist nach dem Verbleib der Unterlagen zu fragen. Daher kann offenbleiben, welche rechtlichen Folgen es hätte, wenn dies anders zu beurteilen wäre. Gründe für eine Wiedereinsetzung in den vorigen Stand nicht ersichtlich (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.08.1997, Az. 11 A 18.96, BayVBl. 1998, 472; Beschluss vom 01.04.2005, Az. 9 VR 6/05, juris PraxisReport 17/2005 vom 15.08.2005, Anm. 1).

Abgesehen davon wäre die Einwendung auch in der Sache unbegründet gewesen. Insoweit kann auf die allgemeine Ausführung dieses Beschlusses von C 3.3 bis C 3.7 Bezug genommen werden.

Die Einwendungen werden teils als unzulässig, im Übrigen als unbegründet zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.132

Einwendung Nr. 132

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4114 der Gemarkung Heidingsfeld. Das Grundstück wird für den Ausbau der BAB A 3 weder dauerhaft noch vorübergehend in Anspruch genommen und liegt nördlich der Talbrücke Heidingsfeld zwischen dem Schattbergweg und der Heuchelhofstraße, ca. 270 m nördlich der geplanten Autobahnachse.

Mit Schreiben vom 02.07.2008 brachte der Einwendungsführer vor, dass sich unterhalb der Autobahnbrücke Heidingsfeld die einzige Zufahrt zu seinem Grundstück über den Schattbergweg befindet. Diese führe mittels einer Brücke über den Heigelsbach. Er bitte daher, während des Neubaus der Autobahnbrücke bzw. der

Bauausführung zu gewährleisten, dass ihm, seinen Mitbewohnern und anderen Anwohnern die Zufahrt zu seinem Grundstück während der Bauzeit sowie auch nach der Fertigstellung zugänglich bleibe.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 12.12.2008 zutreffend, dass die Zufahrt von der Stuttgarter Straße über den Zwischengemäuerbach zum Schattbergweg ca. 60 m nördlich der geplanten Autobahnachse liegt und durch das Vorhaben nicht berührt wird. Die Erreichbarkeit des Grundstücks des Einwendungsführers bleibt damit während der Bauzeit und nach der Durchführung der Baumaßnahme gewährleistet.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.133

Einwendung Nr. 133

Die Autobahn Tank & Rast GmbH erhob mit Schreiben vom 26.06.2008 bzw. vom 07.08.2009 Einwendungen gegen das gegenständliche Vorhaben. Soweit sich die Einwendungen auf die Anpassungsarbeiten an den Zu- und Abfahrten der Tank- und Rastanlagen Würzburg-Nord und Würzburg-Süd beziehen, wird auf die Ausführungen unter C 3.7.3.4 Bezug genommen.

Außerdem brachte die Autobahn Tank & Rast GmbH mit Schreiben vom 26.06.2008 vor, dass die im BWV lfd.Nrn. 146, 147 und 150 (Unterlage 7.2) aufgeführten bestehenden Gas-, Frischwasser-, Abwasser-, Strom- und Telekomleitungen, welche die Versorgung ihrer Betriebe sicherstellten und die Autobahn unterquerten, durch die Tieferlegung der BAB A 3 verlegt und den neuen Gegebenheiten angepasst werden müssten. Die Kosten der notwendigen Änderungs- und Anpassungsmaßnahmen trage nach den bestehenden Konzessionsverträgen der Veranlasser der Baumaßnahme, also hier der Vorhabensträger. Hier müsse gewährleistet sein, dass die Versorgung der Betriebe der Autobahn Tank & Rast GmbH mit Gas, Frischwasser, Strom und Telefon sowie die Entsorgung der Abwässer während der Bauzeit uneingeschränkt rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr erfolge.

Der Vorhabensträger erwiderte darauf mit Schreiben vom 22.12.2008 zutreffend, dass die angesprochenen Versorgungsleitungen aufgrund der Tieferlegung der Autobahntrasse angepasst werden müssen. Nach den Konzessionsverträgen trägt dafür die Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) die Kosten. Durch die Verlegung der Versorgungsleitungen sind kurzzeitige Unterbrechungen der Versorgung nicht auszuschließen. Der Vorhabensträger wird aber versuchen, diese Ausfallzeiten auf ein Minimum zu reduzieren.

Beim Erörterungstermin am 02.02.2009 stellte die Autobahn Tank & Rast GmbH die Frage, wie die Planungen für den Betrieb der Servicebetriebe bei den eventuell notwendigen Ausfallzeiten hinsichtlich der Versorgungsleitungen aussähen, z.B. hinsichtlich des Betriebs eine Notstromaggregats (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 51f.).

Der Vorhabensträger erwiderte darauf zu Recht, dass dies eine Frage ist, die im Rahmen der Ausführungsplanung gelöst werden muss und nicht abschließend auf der Ebene des Planfeststellungsverfahrens beantwortet werden braucht. Es ist mit kurzzeitigen Unterbrechungen zu rechnen, wenn eine Leitung umgelegt werden muss bzw. umgeschlossen wird, also die alte Leitung vom Netz genommen und die neue Leitung angebunden wird. Der Vorhabensträger sagte jedoch zu, wenn es solche Unterbrechungen gibt und der Bedarf besteht, über ein Notstromaggregat die Stromversorgung aufrechtzuerhalten (vgl. A 3.13.13).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.134 Einwendung Nr. 134

Die Bürgervereinigung Heidingsfeld e.V. brachte zwei Punkte zum Lärmschutz im Bereich der Talbrücke Heidingsfeld bzw. der Tunnellein- und Tunnelausfahrten mit Schreiben vom 24.06.2008 vor. Auf die Ausführungen unter C 3.7.4.2.3 wird verwiesen.

Hinsichtlich der Befugnis zur Erhebung von Einwendungen ist darauf hinzuweisen, dass dazu nur diejenigen berechtigt sind, die in eigenen Belangen berührt werden (§ 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG). Dies ist nur bei denjenigen der Fall, dessen Rechte bzw. eigene schutzwürdige Interessen durch das Vorhaben berührt werden können. Die Einwendungsbefugnis fehlt, wenn die Einwendungen nur aus einer Beeinträchtigung objektiv geringwertiger oder nicht schutzwürdiger Belange hergeleitet werden. Außerdem muss es sich aber um eigene Belange des Einwendungsführers handeln. Daher ist zu Einwendungen nicht berechtigt, wer nur Interessen der Allgemeinheit oder dritter Personen geltend macht, ebenso nicht ein Verband, der Belange seiner Mitglieder, deren Wahrung zu seinen satzungsmäßigen Aufgaben gehört, geltend macht (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 73, Rd.Nrn. 53 ff., insbesondere Rd.Nr. 62).

Eine Betroffenheit in eigenen Belangen des eingetragenen Vereins (z.B. Eigentum) wurde nicht vorgebracht.

Daher sind die Einwendungen als unzulässig zurückzuweisen, soweit sie sich nicht auf die eigenen Rechte des Einwendungsführers beziehen und soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich aus anderen Gründen erledigt haben. Im Übrigen sind sie auch, wie die weitere Prüfung ergeben hat, unbegründet.

3.8.2.135 Einwendung Nr. 135

Der Einwendungsführer erhob schriftlich keine Einwendungen. Er brachte sein Anliegen erstmals beim Erörterungstermin am 04.02.2009 in Würzburg vor. Da das Vorbringen des Einwendungsführers nicht schriftlich erfolgte (vgl. § 17 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG) und im Übrigen auch nicht rechtzeitig erhoben wurde, da die Einwendungsfrist mit Ablauf des 14.07.2008 (vgl. Bekanntmachung des Marktes Randersacker) endete, ist das Vorbringen des Einwen-

dungsführers, sofern er nicht als Bevollmächtigter anderer Einwendungsführer gesprochen hat, materiell präkludiert (§ 17 a Nr. 7 Satz 1 FStrG). Dies wurde dem Einwendungsführer beim Erörterungstermin am 04.02.2009 von der Planfeststellungsbehörde auch dargelegt (vgl. Niederschrift vom 04.02.2009, Seite 123 f.).

Der Einwendungsführer legte daraufhin beim Erörterungstermin am 04.02.2009 eine Vollmacht einer Einwendungsführerin vor, die form- und fristgerecht Einwendungen erhoben hat. Hinsichtlich seines weiteren Vorbringens kann daher auf C 3.8.2.87 bzw. C 3.8.2.86 und die dortigen Querverweise Bezug genommen werden.

Die Einwendungen sind daher als unzulässig zurückzuweisen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich aus anderen Gründen erledigt haben. Im Übrigen sind sie auch, wie die weitere Prüfung ergeben hat, unbegründet.

3.8.2.136 Einwendung Nr. 136

Der Einwendungsführer legte eine Vollmacht für einen weiteren Einwendungsführer vor, der mit Schreiben vom 01.07.2008 form- und fristgerecht Einwendungen erhoben hat. Auf die Ausführungen und Querverweise unter C 3.8.2.90 und C 3.8.2.86 wird insoweit Bezug genommen.

Der Einwendungsführer selbst erhob schriftlich keine Einwendungen. Er brachte sein Anliegen erstmals beim Erörterungstermin am 04.02.2009 in Würzburg vor. Da das Vorbringen des Einwendungsführers nicht schriftlich erfolgte (vgl. § 17 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG) und im Übrigen auch nicht rechtzeitig erhoben wurde, da die Einwendungsfrist mit Ablauf des 14.07.2008 (vgl. Bekanntmachung des Marktes Randersacker) endete, ist das Vorbringen des Einwendungsführers, sofern er nicht als Bevollmächtigter anderer Einwendungsführer gesprochen hat, materiell präkludiert (§ 17 a Nr. 7 Satz 1 FStrG). Im Übrigen ist sein Vorbringen auch unbegründet, wie aus C 3.8.2.90 und den Kapiteln, auf die dort verwiesen wird, hervorgeht.

Die Einwendungen sind daher als unzulässig zurückzuweisen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich aus anderen Gründen erledigt haben. Im Übrigen sind sie auch, wie die weitere Prüfung ergeben hat, unbegründet.

3.8.2.137 Einwendung Nr. 137

Der Einwendungsführer brachte erstmals beim Erörterungstermin am 05.02.2009 mündlich verschiedene Punkte hinsichtlich der Möglichkeit, die Feinstaubbelastung durch den Einbau von Luftfiltern in Tunneln zu reduzieren, und hinsichtlich der Belastung der Giebelstädter Steige vor. Letzteres tat er auch als Bevollmächtigter anderer Einwendungsführer (vgl. dazu C 3.8.2.24). Im Übrigen kann inhaltlich auf die Ausführungen unter C 3.7.4.3.1 Bezug genommen werden.

Da das Vorbringen des Einwendungsführers nicht schriftlich erfolgte (vgl. § 17 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG) und im Übrigen auch nicht recht-

zeitig erhoben wurde, da die Einwendungsfrist mit Ablauf des 14.07.2008 (vgl. Bekanntmachung des Marktes Randersacker) endete, ist das Vorbringen des Einwendungsführers, sofern er nicht als Bevollmächtigter anderer Einwendungsführer gesprochen hat, materiell präkludiert (§ 17 a Nr. 7 Satz 1 FStrG).

Die Einwendungen sind daher als unzulässig zurückzuweisen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich aus anderen Gründen erledigt haben. Im Übrigen sind sie auch, wie die weitere Prüfung ergeben hat, unbegründet.

3.8.2.138 Einwendung Nr. 138

Der Einwendungsführer ist im Rahmen des laufenden Flurbereinigungsverfahrens Randersacker 5 als künftiger Eigentümer des Grundstücks Fl.Nr. 4723 der Gemarkung Randersacker (im Flurbereinigungsverfahren neu vergebene Flurnummer 6437) vorgesehen. Ihm wurde der Besitz am Grundstück im Jahr 2007 vorläufig zugewiesen (vgl. Schreiben des Amtes für Ländliche Entwicklung Unterfranken vom 03.09.2009). Auf dem Grundstück ist im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 die Ersatzmaßnahme E 9.1 geplant.

Der Einwendungsführer brachte mit Schreiben vom 13.08.2009 zur Planänderung vom 22.06.2009 vor, dass er nicht bereit sei, dieses Grundstück an den Vorhabensträger zu verkaufen. Mit einem Flächentausch im Rahmen des laufenden Flurbereinigungsverfahrens sei er jedoch einverstanden.

Der Vorhabensträger legte daraufhin mit Schreiben vom 15.10.2009 nachvollziehbar dar, dass er bei der Erstellung der Unterlagen zur Planänderung vom 22.06.2009 davon ausgegangen sei, dass sich alle Grundstücke im Bereich der Ersatzmaßnahme E 9 nach Abschluss des dort laufenden Flurbereinigungsverfahrens im Eigentum des Marktes Randersacker befinden würden. Das Konzept für die Ersatzmaßnahme E 9 sei auch im Hinblick auf den in den Unterlagen dargelegten Flächenzuschnitt von den beteiligten Fachstellen und Trägern öffentlicher Belange akzeptiert worden. Der Einwendungsführer habe erklärt, dass er einem Flächentausch zustimmen würde. Der Vorhabensträger kündigte daher an, den geforderten Flächentausch zu organisieren, inzwischen geführte Abstimmungen mit dem Markt Randersacker hätten ergeben, dass von dieser Seite grundsätzliches Einverständnis darüber bestehe, einen Flächentausch entsprechend vorzunehmen.

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz bzw. sein (künftiges) Eigentum zu verzichten. Dies gilt auch für die Grundinanspruchnahme wegen landschaftspflegerischer Begleitmaßnahmen (vgl. C 3.7.5.2.5.8).

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbs-

verhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.139 Einwendung Nr. 139

Der Einwendungsführer ist Eigentümer der Grundstücke Fl.Nrn. 3429 und 3430 der Gemarkung Heidingsfeld. Das Grundstück Fl.Nr. 3429 hat eine Größe von 660 m², wovon zunächst 139 m² dauerhaft und 62 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden sollten. Das Grundstück Fl.Nr. 3430 ist 960 m² groß, wovon zunächst 17 m² dauerhaft und 49 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden sollten. Die Grundstücke des Einwendungsführers liegen in Höhe des östlichen Tunnelportals bei Bau-km 288+900 etwa 100 m nördlich der Autobahnachse unmittelbar am nördlichen Rand der Modellierungsfläche.

Der Einwendungsführer legte erstmals mit Schreiben vom 13.07.2009, eingegangen bei der Stadt Würzburg am 16.07.2009, Einwendungen gegen das Vorhaben ein. Da in der Zeit vom 06.07.2009 bis einschließlich 05.08.2009 die Unterlagen für die Planänderung vom 22.06.2009 ausgelegt waren, ist der Einwendungsführer nur hinsichtlich der Aspekte seines Vorbringens nicht präkludiert, welche die ausgelegte Planänderung vom 22.06.2009 und die insoweit stärkeren Betroffenheiten umfassen (vgl. § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 8 Satz 1 BayVwVfG und § 17 a Nr. 7 FStrG). Ist die Einwendungsfrist für ein bestimmtes Vorhaben, deren Pläne im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens öffentlich ausgelegt worden sind, abgelaufen, sind Einwendungen nur in dem Umfang möglich, als der Einwendungsführer erstmals oder weitergehend als bisher durch die nach Ende der Einwendungsfrist zum Gesamtvorhaben erfolgten Planänderungen betroffen wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 19.12.2007, Az. 9 A 22.06, NVwZ-2008, 561, Rd.Nr. 20).

Durch die Trassenverschiebung des Unteren Kaulweges und der dadurch erleichterten Grundstückserschließung sowie durch weitere Änderungen der Wegeführungen nördlich des Katzenbergtunnels konnte im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2009 weitgehend auf den Parallelweg zur Grundstückserschließung verzichtet werden. Lediglich zwischen dem Trinkwasserhochbehälter und dem Unteren Kaulweg ist nördlich des Weges zum Tunnelbetriebsgebäude eine Parallelerschließung mit Wendemöglichkeit erforderlich. Vom Grundstück Fl.Nr. 3429 der Gemarkung Heidingsfeld müssen daher 181 m² dauerhaft und 60 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden, vom Grundstück Fl.Nr. 3430 dauerhaft 70 m² und 71 m² vorübergehend (vgl. insbesondere Unterlagen 7.1, Blatt 2 E, Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und Unterlage 14.2).

Erstmals mit Schreiben vom 13.07.2009 wehrte sich der Einwendungsführer gegen die vorgesehene Inanspruchnahme seiner Grundstücke. Durch den Wegfall der dortigen Stützmauer und von Teilen des Busch- und Baumbestandes und der zu erwartenden immensen Erdbewegung während der Bau- und anschließenden

Anböschungsphase sei mit unkontrollierten Wasserzuflüssen zu seinem Grundstück zu rechnen, was zu einem erheblichen Wertverlust führen würde.

Der Vorhabensträger führte mit Schreiben vom 16.10.2009 nachvollziehbar aus, dass auf den Grundstücken Teile des öffentlichen Feld- und Waldweges BWV lfd.Nr. 37 (Unterlage 7.2) und die dazugehörigen Böschungsflächen zu liegen kommen sollen. Die geringfügig größere Flächeninanspruchnahme beider Grundstücke im Vergleich zu den ursprünglichen Antragsunterlagen ist notwendig, weil als Ergebnis der ersten Anhörung der Eigentümerweg zum Betriebsgebäude und zum Trinkwasserhochbehälter nach Norden verschoben werden musste und die übrigen Wegeführungen daran angepasst werden mussten. Eine zwischenzeitlich durchgeführte Detailvermessung und -planung hat dagegen ergeben, dass durch eine Optimierung der Planung der dauerhafte und vorübergehende Grunderwerb nahezu auf das ursprünglich vorgesehene Maß (Stand 29.02.2008) reduziert werden kann. Hierzu wird als Ersatz für die Trockenmauer des Einwendungsführers im betroffenen Bereich eine Stützkonstruktion aus Gabionen oder vergleichbaren Elementen vorgesehen. Das Gartenhaus, das nach den bisherigen Planungen zumindest randlich beeinträchtigt und deswegen abgebrochen werden müsste, kann damit erhalten werden. Auf die Grüneintragung in der Unterlage 7.2, lfd.Nr. 37, wird Bezug genommen.

Weiter führte der Vorhabensträger mit Schreiben vom 16.10.2009 zutreffend aus, dass die vorgesehenen Erschließungswege, Stützkonstruktionen, Böschungen und Geländemodellierungen nach den Regeln der Technik ausgebildet werden. Hierzu gehören auch bauzeitliche Wasserhaltungen sowie eine Entwässerungsmulde neben dem Erschließungsweg zum Tunnelbetriebsgebäude. Mit einer Gefahr durch unkontrollierte Wassermengen ist daher nicht zu rechnen.

Die vorübergehende Inanspruchnahme, so der Vorhabensträger mit Schreiben vom 16.10.2009 weiter, die ebenfalls auf das ursprünglich vorgesehene Maß (Stand 29.02.2008) zurückgenommen werden kann, ist als Baufeld und Bewegungsfläche zur Herstellung der geplanten Baumaßnahmen erforderlich (vgl. auch Grüneintragungen insbesondere in Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und in der Unterlage 14.1). Der Vorhabensträger sicherte zu, in Anbetracht der geschilderten Verhältnisse, die Inanspruchnahme auf das absolute Mindestmaß zu beschränken und, soweit möglich, die baulichen Einrichtungen und den Bewuchs zu erhalten (vgl. A 3.13.18). Für die in Anspruch genommenen Grundstücksflächen und gegebenenfalls die Beseitigung von Bewuchs und baulichen Einrichtungen erfolgt eine Entschädigung, der Umfang dieser Entschädigung wird außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen festgelegt.

Außerdem, so der Einwendungsführer mit Schreiben vom 13.07.2009 weiter, sei es für ihn nicht nachvollziehbar, dass oberhalb seiner Grundstücke eine neue Zufahrt zum Trinkwasserhochbehälter angelegt werde, obwohl der Obere Katzenbergweg zum Hochbehälter verlaufe und somit eine Zufahrt vorhanden sei.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 16.10.2009 zu Recht entgegen, dass durch den angesprochenen Eigentümerweg BWV lfd.Nr. 22.1 (Unter-

lage 7.2) zum großen Teil das neu gestaltete Umfeld des Katzenbergtunnels erschlossen wird. Insbesondere wird dadurch die Verbindung zwischen dem Unteren Kaulweg und dem Tunnelbetriebsgebäude sowie dem dort austretenden Rettungsstollen gewährleistet. Zusätzlich werden der Trinkwasserhochbehälter und einige weitere Erschließungswege von dem Weg aus erreichbar sein. Ohne diesen Weg kann das Rettungskonzept für den Tunnel nicht gewährleistet werden.

Bezüglich der Inanspruchnahme seines Grundeigentums hat es der Einwendungsführer hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahme entschieden wurde und er somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf seinen Besitz bzw. sein (künftiges) Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.8.2.140

Einwendung Nr. 140

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin des Grundstücks Fl.Nr. 3402 der Gemarkung Heidingsfeld. Das Grundstück liegt bei Bau-km 289+060 und hat eine Größe von 856 m², wovon der Vorhabensträger zunächst 583 m² erwerben wollte und 126 m² vorübergehend in Anspruch nehmen wollte. Im Rahmen der Planänderung vom 22.06.2006 stieg die insgesamt dauerhaft in Anspruch zu nehmende Fläche auf 648 m², die vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche sank auf 124 m² (vgl. Unterlage 7.1, Blatt 2 E, Unterlage 14.1, Blatt 2 E und Unterlage 14.2). Mit Schreiben vom 25.09.2009 führte der Vorhabensträger zutreffend aus, dass das Grundstück der Einwendungsführerin angrenzend am Unteren Kaulweg bei Bau-km 289+060 etwa 60 m nördlich der Autobahnachse am nördlichen Rand der Modellierungsfläche liegt.

Die Einwendungsführerin erhob erstmals mit Schreiben vom 12.08.2009 zu den Planänderungen vom 22.06.2009 Einwendungen. Sie brachte dabei vor, dass sie sich gegen die Abtretung ihres Grundstückes wehre. Im Laufe der Jahre habe sie sehr viele Flächen für den Straßenbau abtreten müssen (Teilflächen oder auch ganze Grundstücke, z.B. ein Einfamilienwohnhaus), sodass ihr nicht mehr viel Areal geblieben sei. Das betroffene Grundstück im Bereich Unterer Kaulweg/Am Katzenberg gehöre zu den schönsten von Heidingsfeld. Die ihr vonseiten des Vorhabensträgers in Aussicht gestellte Entschädigung halte sie für unzumutbar und indiskutabel.

Der Vorhabensträger hielt dem mit Schreiben vom 25.09.2009 zu Recht entgegen, dass die Flächen der Einwendungsführerin vom zu verlegenden Unteren Kaulweg, einem parallel zur Betriebszufahrt zur Tank- und Rastanlage angeordneten Erschließungsweg, und von der Gestaltungsfläche am Katzenberg bean-

sprucht werden. Mit der Planänderung vom 22.06.2009 wurde die Planung vom 29.02.2008, die den Planfeststellungsunterlagen zunächst zugrunde lag, optimiert, sodass den unterschiedlichen Einwendungen im Umfeld des Unteren Kaulwegs und der Gestaltungsfläche zur Tank- und Rastanlage Würzburg-Nord hin in erheblichem Umfang Rechnung getragen werden konnte. So können durch die besser an die Topographie angepasste Führung des Unteren Kaulweges rund 180 m Weglänge eingespart und auf die Höhe Stützkonstruktion an der Betriebszufahrt zur Tank- und Rastanlage verzichtet werden. Für die Umsetzung dieser Planungen sind die Inanspruchnahmen der Grundstücksflächen der Einwendungsführerin zwingend erforderlich. Im Bereich der Grundstücksfläche wird zum Unteren Kaulweg eine flach geneigte Geländemodellierung vorgenommen. Es besteht hier die Möglichkeit, diese kleine Teilfläche in ihrem Eigentum zu belassen und nur vorübergehend in Anspruch zu nehmen, eine dauerhafte stärkere Betroffenheit gegenüber der ursprünglichen Planung kann damit vermieden werden (vgl. A 3.13.17). Auf die Grüneintragungen insbesondere in der Unterlage 14.1, Blatt 2 E, und in der Unterlage 14.2 wird Bezug genommen.

Die Einwendungsführerin legte im Übrigen erstmals mit Schreiben vom 12.08.2009 Einwendungen gegen das Vorhaben vor. Da in der Zeit vom 06.07.2009 bis einschließlich 05.08.2009 die Unterlagen für die Planänderung vom 22.06.2009 ausgelegt waren, ist die Einwendungsführerin nur hinsichtlich der Aspekte ihres Vorbringens nicht präkludiert, die die ausgelegte Planänderung vom 22.06.2009 und ihre insoweit stärkeren Betroffenheiten umfassen (vgl. § 17 Satz 4 FStrG i.V.m. Art. 73 Abs. 8 Satz 1 BayVwVfG und § 17 a Nr. 7 FStrG). Ist die Einwendungsfrist für ein bestimmtes Vorhaben, deren Pläne im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens öffentlich ausgelegt worden sind, abgelaufen, sind Einwendungen nur in dem Umfang möglich, als die Einwendungsführerin durch die nach Ende der Einwendungsfrist für das Gesamtvorhaben erfolgten Planänderungen erstmals oder weitergehend als bisher betroffen wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 19.12.2007, Az. 9 A 22.06, NVwZ-2008, 561, Rd.Nr. 20).

Bezüglich der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums hat es die Einwendungsführerin hinzunehmen, dass im Abwägungsprozess zugunsten der im öffentlichen Wohl stehenden Baumaßnahmen entschieden wurde und sie somit gezwungen ist, gegen Entschädigung endgültig bzw. vorübergehend auf ihren Besitz bzw. ihr Eigentum zu verzichten.

Die Entscheidung über Art und Höhe der Entschädigung für die Inanspruchnahme ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern bleibt den Grunderwerbsverhandlungen bzw. einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. auch C 3.8.1.2).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht Rechnung getragen wurde oder sie sich auf andere Weise erledigt haben.

3.9 Gesamtergebnis der Abwägung

Abschließend und zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Vorhaben auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigen-

tum durch Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann. Den für das Vorhaben sprechenden Belangen wird der Vorrang eingeräumt, denn die Realisierung der in diesem Beschluss aufgezeigten positiven Auswirkungen des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 im Abschnitt Anschlussstelle Würzburg-Heidingsfeld - westlich Mainbrücke Randersacker in ihrer Gesamtheit erscheint für das öffentliche Wohl unverzichtbar. Die Belange, die für den sechsstreifigen Ausbau der BAB A 3 im Planfeststellungsabschnitt sprechen, überwiegen im Rahmen der Abwägung und der Gesamtbetrachtung aller einzustellenden öffentlichen und privaten Belange, insbesondere wegen zahlreicher begleitender Maßnahmen, die mit unterschiedlichem Gewicht gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belangen sowie die Umweltauswirkungen. Diese konnten durch verschiedene Regelungen, die dem Vorhabensträger aufzuerlegen waren, und durch diverse Zusagen des Vorhabensträgers derart abgemildert werden, dass unter Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes die Planungsentscheidung zugunsten des Bauvorhabens ausgewogen erscheint und die entscheidungserheblichen Konflikte gelöst sind.

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

Unter Beachtung aller Umstände ist keine Alternative ersichtlich, die sich bei gleicher Verkehrswirksamkeit gegenüber der plangegegenständlichen Variante des sechsstreifigen Ausbaus der BAB A 3 als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen würde. Damit ist der vorgelegte Plan in der mit diesem Beschluss festgelegten Form auch unter Berücksichtigung der Planungsvarianten unter allen Gesichtspunkten ausgewogen.

4. Straßenrechtliche Entscheidungen

4.1 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Eine Straße erhält die Eigenschaft einer Bundesfernstraße durch Widmung (§ 2 Abs. 1 FStrG). Voraussetzung für die Widmung ist, dass der Träger der Straßenbaulast Eigentümer des der Straße dienenden Grundstücks ist, oder der Eigentümer und ein sonst zur Nutzung dinglich Berechtigter der Widmung zugestimmt hat, oder der Träger der Straßenbaulast den Besitz durch Vertrag, durch Einweisung nach § 18 f Abs. 1 FStrG oder in einem sonstigen gesetzlichen Verfahren erlangt hat (§ 2 Abs. 2 FStrG).

Die Entscheidung über die Widmung kann auch in einem Planfeststellungsbeschluss nach §§ 17 ff. FStrG mit der Maßgabe erfolgen, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe, die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für einen neuen Verkehrszweck und die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird (§ 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG). Wird eine Bundesfernstraße, wozu auch Autobahnen zählen (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 FStrG), verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt, so gilt der neue Straßenteil durch die Verkehrsübergabe als gewidmet, sofern die Voraussetzungen des Abs. 2 vorliegen (§ 2 Abs. 6 a Satz 1 FStrG). Wird im Zusammenhang mit einer vorgenannten Maßnahme der Teil der Bundesfernstraße dem Verkehr auf Dauer entzogen, so gilt dieser Straßenteil durch die Sperrung

als eingezogen (§ 2 Abs. 6 a Satz 2 FStrG). Die aufzulassenden Teile der BAB A 3 bzw. der B 19 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 gemeindlichen bzw. städtischen Straßen, der Feld- und Wald- sowie der Eigentümerwege folgen aus Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 oder Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

Auf die Ausführungen in den Planunterlagen (vgl. Unterlage 7.2) sowie die Bestimmungen unter A 8 wird ergänzend verwiesen.

4.2 Sondernutzungen

Die Erschließung des Baufeldes ist über das vorhandene Straßen- und Wegenetz gesichert. Dieses wird auch über den Gemeingebrauch hinaus genutzt (Sondernutzung). Die für die Sondernutzungen nach öffentlichem Recht erforderliche Sondernutzungserlaubnis (vgl. Art. 18 BayStrWG, § 8 FStrG) wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt (vgl. Zeitler, Rd.Nr. 182 zu Art. 38 BayStrWG).

Mit Schreiben vom 29.07.2008 forderte die Stadt Würzburg eine unabhängige Beweissicherung des Straßenbestandes im Bereich der geplanten Zufahrten zu den Baustraßen durch einen Sachverständigen vor Beginn der Arbeiten für eventuelle spätere Rechtsstreitigkeiten.

Der Vorhabensträger entgegnete dem mit Schreiben vom 22.12.2008 zu Recht, dass in Unterlage 1, Kapitel 8, das vorgesehene, sonst auch übliche und im Übrigen auch bewährte Verfahren zur Beweissicherung des Straßenbestandes für die von einer Sondernutzung betroffenen Straßen und Wege beschrieben wurde.

Beim Erörterungstermin am 02.02.2009 forderte die Stadt Würzburg, dass das Beweissicherungsverfahren für den Straßenbestand von einem unabhängigen Sachverständigen durchgeführt werden solle. Die Erfahrung zeige, dass eine Beweissicherung durch den Baulastträger oder durch den Veranlasser im Nachhinein, wenn es zu Schäden komme, zu unterschiedlichen Meinungen führe. Diese erstreckten sich auf die ordnungsgemäße Wiederherstellung der Straßen, z.B. welche Qualität bzw. welche Schadenshöhe in Frage komme (vgl. Niederschrift vom 02.02.2009, Seite 14 f.).

Der Vorhabensträger erwiderte beim Erörterungstermin am 02.02.2009 dazu zu Recht, dass sich das Beweissicherungsverfahren auf Straßen und Wege beschränkt, die über den Gemeingebrauch hinaus beansprucht werden sollen. Üblicherweise werde eine gemeinsame Begehung von Baulastträger und Vorhabensträger mit fotografischen Aufnahmen bzw. Videoaufnahme der gesamten Strecken und einem entsprechenden Begehungsprotokoll erfolgen. Die gleiche Begehung gebe es auch nach der Baumaßnahme. Schäden, die dann festzustellen seien und durch die Maßnahme verursacht worden seien, seien dann wieder auszugleichen. Der Vorhabensträger sagte aber zu (A 3.1), wenn Straßen der

Stadt Würzburg über den Gemeingebrauch hinaus benutzt werden, einen unabhängigen Dritten bei der Beweissicherung hinzuzunehmen (vgl. A 9).

In diesem Zusammenhang wurde dem Vorhabensträger aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn den jeweils betroffenen Baulastträgern durch den Vorhabensträger mitzuteilen, welche Straßen und Wege von einer Sondernutzung betroffen sind. Weiterhin wird danach der Zustand der betroffenen Straßen und Wege zum Zweck der Beweissicherung festgehalten. Der Vorhabensträger wird dem jeweiligen Straßenbaulastträger dabei Gelegenheit zur Teilnahme geben. Die betroffenen Straßen und Wege werden schließlich nach Durchführung der Baumaßnahme wieder in den Zustand versetzt, der im Zuge der Beweissicherung festgehalten wurde (vgl. Unterlage 1, Kapitel 8). Auf die einschlägigen Nebenbestimmungen unter A 3.7.2, A 3.7.5 und A 9 wird verwiesen.

Die Sondernutzung an öffentlichen Feld- und Waldwegen ist, soweit sie zur Durchführung der Baumaßnahme benötigt werden und die Nutzung über den Gemeingebrauch hinausgeht, in den Grunderwerbsunterlagen (Unterlage 14) als vorübergehende Beanspruchung gekennzeichnet.

Öffentliche Feld- und Waldwege, die hier für die Baumaßnahme vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen, sind öffentliche Straßen, die der Bewirtschaftung von Feld- und Waldgrundstücken dienen (Art. 53 Nr. 1 BayStrWG). Eine Benutzung, die über diesen Zweck hinausgeht (z.B. für Baustellenverkehr), fällt nicht mehr unter den Gemeingebrauch und ist von der Widmung nicht mehr erfasst. Die notwendige Sondernutzungserlaubnis richtet sich aber ausschließlich nach Privatrecht (Art. 56 Abs. 1 i.V.m. Art. 53 Nr. 1 BayStrWG). Die Sondernutzung gestattet derjenige, der nach bürgerlichem Recht zur Verfügung berechtigt ist, das heißt, bei ausgebauten Feldwegen 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). Hier müsste die Sondernutzung derjenige - außerhalb des Planfeststellungsverfahrens - zulassen, dessen Grundstück benützt werden soll (Zeitler, Rd.Nr. 6 zu Art. 56 BayStrWG). Die Rechtseinräumung kann nach bürgerlichem Recht in den Vertragsformen Miete, Pacht, Leihe und Bauerlaubnis geregelt werden (vgl. Kodal/Krämer, Straßenrecht, Rd.Nr. 3 zu Kap. 27). Eine entsprechende Regelung der privatrechtlichen Sondernutzung im Planfeststellungsbeschluss scheidet aus, weil durch die Planfeststellung nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabensträger und den durch den Plan betroffenen geregelt werden (Art. 75 Abs. 1 Satz 2 BayVwVfG).

Die Nutzung einer Straße nach privatem Recht kann u.U. auch durch Enteignung erzwungen werden, wenn der Zweck der Nutzung dem Allgemeinwohl dient (Kodal/Krämer, Straßenrecht, Rd.Nr. 6.5 zu Kapitel 27). Dies bleibt jedoch einem gegebenenfalls nachfolgenden Enteignungsverfahren überlassen.

Ergänzend kann auf die einschlägigen Ausführungen bei den betroffenen Gemeinden (vgl. C 3.7.18) verwiesen werden.

Ungeachtet der Tatsache, dass es für die Sondernutzungen an öffentlichen Feld- und Waldwegen einer gesonderten bürgerlich-rechtlichen Gestattung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens bedarf, werden die soeben genannten Maßnahmen zur rechtzeitigen Information, Beweissicherung und Wiederherstellung (vgl. A 3.7.2, A 3.7.5 und A 9) dem Vorhabensträger als in jedem Fall mindestens 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 in 04107 Leipzig, Simsonplatz 1, schriftlich erhoben werden. Sie muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreites verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 87 b Abs. 3 VwGO).

Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Dies gilt auch schon für die Erhebung der Klage. Ausnahmen gelten für Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse (§ 67 Abs. 4 VwGO).

E

Hinweis zur sofortigen Vollziehung

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung bzw. Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem oben genannten Gericht gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen auf, welche eine Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann ein hierauf gestützter Antrag innerhalb einer Frist von einem Monat gestellt werden. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, an dem der Beschwerter Kenntnis von den Tatsachen erlangt.

F

Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Planes

Der Planfeststellungsbeschluss wird dem Träger des Vorhabens (Straßenbaulastträger) und den Behörden individuell zugestellt.

Darüber hinaus werden der verfügende Teil des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Auslegung einer Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses und des festgestellten Plans im Amtsblatt der Regierung von Unterfranken sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekannt gemacht.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses wird mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und einer Ausfertigung des festgestellten Planes zwei Wochen bei der Stadt Würzburg und beim Markt Randersacker zur Einsicht ausgelegt; Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht und außerdem im Zusammenhang mit der öffentlichen Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt. Der Stadt Würzburg und dem Markt Randersacker wird zudem eine Auflistung der im Planfeststellungsbeschluss - aus datenschutzrechtlichen Gründen - anonymisiert abgehandelten Einwendungen übermittelt, die eine eindeutige persönliche Zuordnung der jeweiligen Einwendung ermöglicht. Gegen Vorlage des amtlichen Lichtbildausweises (z.B. Personalausweis) und gegebenenfalls einer Vollmacht erteilen die Stadt Würzburg und der Markt Randersacker Einwendern bzw. deren Bevollmächtigten auf Nachfrage Auskunft darüber, unter welchem Gliederungspunkt (Einwendungsnummer) des Planfeststellungsbeschlusses die von ihnen erhobene Einwendung abgehandelt ist.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber den Betroffenen und denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, sowie gegenüber den Vereinigungen i.S.d. § 17 a Nr. 2 FStrG als zugestellt. Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und Vereinigungen schriftlich bei der Regierung von Unterfranken angefordert werden. Den Einwendungsführern wird in diesem Fall individuell mitgeteilt, unter welchem Gliederungspunkt des Planfeststellungsbeschlusses ihre Einwendung (anonymisiert) abgehandelt ist.

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. Im Übrigen besteht die Möglichkeit, den Planfeststellungsbeschluss auf den Internetseiten der Regierung von Unterfranken (www.regierung.unterfranken.bayern.de) abzurufen.

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 17.12.2009
Regierung von Unterfranken
- Sachgebiet 32 -

Dr. Müller
Regierungsdirektor